



Bruxelles, 17.12.2013.  
COM(2013) 913 final

ANNEX 1

## **PRILOG**

### **KONCEPT PLANOVA ODRŽIVE GRADSKJE MOBILNOSTI**

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

**Zajedno prema konkurentnoj i resursno učinkovitoj mobilnosti u gradovima**

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

{SWD(2013) 529 final}

## PRILOG

### KONCEPT PLANOVA ODRŽIVE GRADSKE MOBILNOSTI

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

##### **Zajedno prema konkurentnoj i resursno učinkovitoj mobilnosti u gradovima**

U ovom se dokumentu iznosi koncept razvoja planova održive gradske mobilnosti koji je proizašao iz širokog dijaloga između dionika i stručnjaka za planiranje iz cijele Unije, koji su imali potporu Komisijinih inicijativa poput projekta ELTIS Plus. Koncept odražava opće slaganje o glavnim obilježjima plana za suvremenu i održivu mobilnost i promet u gradovima. Ne tvrdi se da je taj koncept univerzalan pristup planiranju gradskog prometa. Naprotiv, koncept se može i treba prilagoditi okolnostima države članice i gradskih područja.

Dijelove u nastavku treba shvatiti kao načela kojima se valja voditi.

##### ***Svrhe i ciljevi***

Glavni je cilj plana održive gradske mobilnosti poboljšanje pristupačnosti gradskih područja i osiguranje mobilnosti i prometa visoke kvalitete prema gradskom području te kroz i unutar njega. Odnosi se na potrebe „grada koji funkcionira” i njegova zaleđa, a ne gradske administrativne regije.

Radi ostvarenja tog cilja, planom održive gradske mobilnosti nastoji se doprinijeti razvoju gradskoga prometnog sustava koji:

- (a.) je dostupan i ispunjava temeljne potrebe za kretanjem svih korisnika;
- (b.) usklađuje i ispunjava različite zahtjeve građana, poslovnih subjekata i industrije za uslugama mobilnosti i prometa;
- (c.) diktira uravnotežen razvoj i bolju integraciju različitih vrsta prijevoza;
- (d.) ispunjava zahtjeve za održivošću, usklađujući potrebu za ekonomskom održivošću, društvenu pravednost, zdravstvenu kvalitetu i zaštitu okoliša;
- (e.) optimira učinkovitost i isplativost;
- (f.) bolje iskorištava gradski prostor i postojeću prometnu infrastrukturu i usluge prijevoza;
- (g.) povećava privlačnost gradskog okoliša, kvalitete života i javnog zdravstva;
- (h.) poboljšava prometnu sigurnost i zaštitu;
- (i.) smanjuje zagađenje zraka i buku, emisiju stakleničkih plinova i potrošnju energije te
- (j.) doprinosi boljem općem funkcioniranju transeuropske prometne mreže i europskoga prometnog sustava u cjelini.

##### ***Dugoročna vizija i jasan plan provedbe***

Plan održive gradske mobilnosti dugoročna je strategija, ili je povezan s postojećom, budućeg razvoja gradskog područja i, u tom kontekstu, budućeg razvoja infrastrukture i usluga prometa i mobilnosti.

Plan održive gradske mobilnosti također sadržava plan kratkoročne provedbe strategije.

- (1) **Terminski i proračunski plan:** Provedbeni plan treba sadržavati rokove provedbe i proračunski plan. Treba utvrditi izvore potrebnih financijskih sredstava. Idealno je da se provedbenim planom obuhvati razdoblje od 3 do 10 godina.
- (2) **Odgovornosti i resursi:** Planom održive gradske mobilnosti treba jasno odrediti odgovornosti za provedbu politika i mjera iznijetih u planu i utvrditi potrebne resurse za svakog sudionika.

### ***Procjena sadašnjeg i budućeg funkcioniranja***

Razvoj održive gradske mobilnosti treba se oslanjati na pomnu procjenu sadašnjeg i budućeg funkcioniranja gradskoga prometnog sustava.

- (3) **Analiza stanja i mjerilo:** U planu održive gradske mobilnosti treba dati opsežan osvrt na sadašnje stanje i, „revizijom funkcioniranja gradske mobilnosti”, odrediti polazno stanje u odnosu na koje se može mjeriti budući napredak. Ta analiza treba obuhvatiti pregled institucionalnog ustroja, procesa planiranja i provedbenih mehanizama. Treba također sadržavati procjenu učinaka predloženih mjera.
- (4) **Pokazatelji funkcioniranja:** Treba odrediti prikladne pokazatelje za opis trenutačnog stanja gradskoga prometnog sustava iz odgovarajućih političkih perspektiva: kvalitete i dostupnosti prijevoznih usluga i prometne infrastrukture, prostornog razvoja i iskorištavanja zemljišta, sigurnosti i zaštite, energije, okoliša, društvene uključenosti i rodne pravednosti, gospodarskog razvoja, zdravlja, obrazovanja itd.) U planu održive gradske mobilnosti treba prepoznati „kritične točke” unutar gradskih područja gdje sadašnji prometni sustav funkcionira posebno loše s obzirom na bilo koju od navedenih političkih perspektiva.
- (5) **Posebni ciljevi:** U planu održive gradske mobilnosti treba odrediti posebne ciljeve u vezi s funkcioniranjem koji su ostvarivi s obzirom na trenutačnu situaciju u gradskom području, određenu analizom stanja, i ambiciozni s obzirom na svrhu i opće ciljeve plana održive gradske mobilnosti.
- (6) **Željeni rezultati:** U planu održive gradske mobilnosti treba odrediti mjerljive rezultate koji se temelje na realnoj procjeni polaznog stanja i dostupnim resursima. Ti rezultati trebaju odražavati posebne ciljeve plana održive gradske mobilnosti.

### ***Uravnotežen i integriran razvoj svih vrsta prometa***

Planom održive gradske mobilnosti potiče se uravnotežen razvoj svih odgovarajućih vrsta prometa uz istodobno poticanje pomaka prema održivijim vrstama. Planom se predlaže integrirani paket tehničkih, infrastrukturnih, politički temeljenih i „mekih” mjera za poboljšanje funkcioniranja i isplativosti s obzirom na deklariranu svrhu i posebne ciljeve.

Uobičajeno je zahvaćanje sljedećih tema:

- (a.) **javni prijevoz:** u planu održive gradske mobilnosti treba iznijeti strategiju poboljšanja kvalitete, sigurnosti, integracije i dostupnosti usluga javnog prijevoza koja obuhvaća infrastrukturu, željeznički vozni park i usluge.
- (b.) **nemotorni promet:** plan održive gradske mobilnosti treba sadržavati plan za povećanje privlačnosti i sigurnosti pješaćenja i vožnje biciklom. Treba pregledati postojeću infrastrukturu i poboljšati je gdje je nužno. Razvoj nove infrastrukture ne treba predvidjeti samo uzduž ruta motornog prometa. Gdje je to prikladno, treba razmotriti namjensku infrastrukturu za bicikliste i pješake kojom bi ih se razdvojilo od gustoga motornog prometa i smanjile putne udaljenosti. Infrastrukturne mjere treba upotpuniti drugim tehničkim, kao i političkim te „mekim” mjerama.

(c.) intermodalnost: plan održive gradske mobilnosti treba doprinijeti boljoj integraciji različitih vrsta prometa i u njemu treba utvrditi mjere koje su posebno namijenjene olakšavanju nesmetane multimodalne mobilnosti i prometa.

(d.) sigurnost na gradskim cestama: u planu održive gradske mobilnosti treba ponuditi mjere za poboljšanje cestovne sigurnosti na temelju analize glavnih problema u cestovnoj sigurnosti i opasnih područja u razmatranom gradskom području.

(e.) cestovni promet (protočni i u mirovanju): za cestovnu mrežu i motorni promet plan održive gradske mobilnosti treba se odnositi na protočni promet i promet u mirovanju. Mjere trebaju biti usmjerene na optimiranje upotrebe postojeće cestovne infrastrukture i poboljšanje stanja na utvrđenim „kritičnim točkama” i općenito. Treba istražiti mogućnost da se cestovni prostor prenamijeni za druge vrste prometa ili druge javne namjene ili svrhe koje nisu povezane s prometom.

(f.) gradska logistika: u planu održive gradske mobilnosti treba iznijeti mjere za poboljšanje učinkovitosti gradske logistike, uključujući dostavu robe u gradu, i smanjenje povezanih posljedica poput emisija stakleničkih plinova, zagađivača i buke.

(g.) upravljanje mobilnošću: Plan za održivu gradsku mobilnost treba sadržavati mjere za poticanje promjene u smjeru održivijih modela mobilnosti. Treba uključiti građane, poslodavce, škole i druge bitne sudionike.

(h.) inteligentni prometni sustavi: ITS primjenjivi na sve vrste prometa i usluge mobilnosti, za robu i putnike, mogu podupirati formuliranje strategije, provedbu politike i praćenje svake mjere načinjene u skladu s okvirom plana održive gradske mobilnosti.

### ***Horizontalna i vertikalna integracija***

Razvoj i provedba plana održive gradske mobilnosti slijedi integrirani pristup s visokim stupnjem suradnje, usklađenosti i dogovaranja između različitih razina vlasti i odgovarajućih tijela. Lokalno tijelo za planiranje trebalo bi uvesti odgovarajuće strukture i postupke.

Integrirano planiranje i provođenje obuhvaća:

(a.) dogovaranje i suradnju između odjela na lokalnoj razini radi osiguranja usklađenosti i komplementarnosti plana održive gradske mobilnosti s lokalnim politikama, strategijama i mjerama u odgovarajućim političkim područjima (poput prometa, prostornog planiranja i iskorištavanja zemljišta, socijalnih usluga, energije, zdravstva, obrazovanja, provedbe i reguliranja itd.)

(b.) neposredan dijalog s odgovarajućim tijelima (i) na različitim razinama uprave i vlade (npr. okruga, općine, aglomeracije, regije i država članica) i (ii) susjednih gradskih područja. U dijalogu bi posebno trebala sudjelovati tijela i upravni organi koji su odgovorni za usluge i infrastrukturu prometa i mobilnosti unutar gradskog područja ili prema njemu.

(c.) poznavanje i prikladno uzimanje u obzir političkih ciljeva i odgovarajućeg razvoja i/ili prometnih planova koji već postoje ili se razvijaju, a utječu na dotično gradsko područje.

### ***Sudionički pristup***

Plan održive gradske mobilnosti slijedi jasan i sudionički pristup.

Lokalno tijelo za planiranje trebalo bi uključiti odgovarajuće sudionike - građane, kao i predstavnike civilnog društva i gospodarske sudionike - u razvoj i provedbu plana otpočetak i tijekom cijelog procesa kako bi se osigurao visok stupanj prihvaćenosti i podrške.

### ***Praćenje, revizija, izvješćivanje***

Provedbu plana održive gradske mobilnosti treba pomno pratiti.

Napredak prema svrhama i posebnim ciljevima plana i ostvarenost rezultata treba redovito procjenjivati na temelju izabranih pokazatelja. Treba poduzeti odgovarajuće mjere za osiguranje pravodobnog pristupa bitnim podacima i statističkim analizama. Izvješće o praćenju treba biti temelj revizije provedbe plana održive gradske mobilnosti.

### ***Osiguranje kvalitete***

Lokalna tijela za planiranje trebala bi imati mehanizme za osiguranje kvalitete i potvrdu usklađenosti plana održive gradske mobilnosti sa zahtjevima koncepta planova održive gradske mobilnosti.