



Strasbourg, 14.12.2021
COM(2021) 811 final

**COMMUNICATION FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN
PARLIAMENT, THE COUNCIL, THE EUROPEAN ECONOMIC AND SOCIAL
COMMITTEE AND THE COMMITTEE OF THE REGIONS**

The New EU Urban Mobility Framework

{SWD(2021) 470}

1 UVOD

1. Evropa je jedna od najurbanizovanijih regija na svetu ¹, sa velikom raznolikošću gradova i gradova koji su važna središta ekonomskih i društvenih aktivnosti . Kada je riječ o urbanističkom planiranju i urbanom kvalitetu života, ostatak svijeta često gleda na evropske gradove kao na atraktivna mjesta za posjetu, život, studiranje, rad i poslovanje, s mobilnošću i transportom kao ključnim faktorima. Kao glavne tačke povezivanja, gradovi su ključne komponente transevropske transportne mreže (TEN-T), kičme Jedininstvenog evropskog transportnog prostora i od suštinskog značaja za dobro funkcionisanje jedinstvenog tržišta . Mnogi evropski gradovi su globalni lideri kada su u pitanju inovacije u transportu, održivo planiranje urbane mobilnosti i implementacija ambicioznih klimatskih ciljeva i ciljeva bezbednosti na putevima.
2. Međutim, gradovi se i dalje suočavaju sa velikim izazovima u daljem poboljšanju svoje mobilnosti i transportnog sistema. Istovremeno, još uvijek se moraju u potpunosti pozabaviti negativnim posljedicama transporta po društvo, zdravlje i okoliš, odnosno stvaranje emisije stakleničkih plinova, zagađenje zraka i buke, kao i zagušenja i smrtni slučajevi na cestama. Ti izazovi – kao i vizija o daljem putu – istaknuti su u Evropskom zelenom dogovoru ², Strategiji održive i pametne mobilnosti (SSMS) ³, paketu Fit for 55 ⁴, Akcionom planu za nultu zagađenost ⁵ i Evropskom planu za borbu protiv raka ⁶.
3. Konferencija strana potpisnica Pariskog sporazuma u Glazgovu (COP26) skrenula je pažnju na implementaciju međunarodnih klimatskih obaveza, kao što Unija čini sa Evropskim zelenim dogovorom. Urbana mobilnost može dati veliki doprinos, ne samo smanjenjem značajne količine emisija stakleničkih plinova uzrokovanih njom, već i time što postaje manje zagađujuća, manje zagušena i sigurnija. Kao što potvrđuje klimatski ciljni plan Unije za 2030. ⁷, postavljanje vozila s nultom emisijom u urbanom kontekstu će ispuniti samo dio ovih ciljeva. Jasan prioritet na nacionalnom i lokalnom nivou treba staviti na razvoj javnog prevoza, pješaćenja i biciklizma, kao i povezanih usluga zajedničke mobilnosti.
4. Mobilnost je kritičan aspekt društvene uključenosti i važna determinanta ljudskog blagostanja, posebno za grupe u nepovoljnom položaju. Transport, prepoznat kao suštinska usluga u Evropskom stubu socijalnih prava, ispunjava osnovnu potrebu za omogućavanjem građanima da se integrišu u društvo i tržište rada, ali takođe čini značajan dio potrošnje domaćinstava. Poboljšana povezanost i otvaranje tržišta doprinijeli su povezivanju transportnih mreža, zbližavanju EU i čineći je opipljivijom i pristupačnijom za putnike. Ovi ciljevi su također istaknuti u prijedlogu Komisije za Preporuku Vijeća o osiguravanju pravedne tranzicije ka klimatskoj neutralnosti ⁸, koja pruža zajednički okvir i zajedničko

¹ 70,9% živi u urbanim sredinama <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

²COM (2019) 640 final

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_21_3541

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf/.
Ističe važnost povezivanja transporta i zdravlja.

⁷Smanjiti emisije stakleničkih plinova za najmanje 55% do 2030. godine; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_en

⁸COM (2021)801

razumijevanje sveobuhvatnih politika i ulaganja potrebnih za osiguranje pravedne tranzicije, uključujući transport .

5. S jedne strane, pandemija COVID-19 poremetila je mobilnost i transport. S druge strane, a posebno u gradovima, pandemija je također natjerala gradove da poboljšaju infrastrukturu za aktivnu mobilnost. Stoga je sada više nego potrebno izaći iz krize sa otpornijim, pametnijim i održivijim sistemom gradske mobilnosti, koji je također ključan za ukupnu otpornost transportnog sistema i privrede. Rješavanje ovih izazova obećava održivija urbana čvorišta s višim kvalitetom života i boljom povezanosti, pristupačnosti i pristupačnosti usluga mobilnosti za urbana i okolna ruralna područja. Da bi se postigla velika tranzicija u urbanoj mobilnosti, potrebne su brze i značajne akcije i ulaganja na EU, nacionalnom, regionalnom i posebno lokalnom nivou.
6. Paket urbane mobilnosti 2013⁹ fokusiran na kataliziranje zajedničkog lokalnog, nacionalnog i europskog djelovanja kako bi se odgovorilo na ove društvene izazove. Njena evaluacija ¹⁰ je istakla nekoliko pitanja, posebno nedostatak usvajanja planova održive urbane mobilnosti ¹¹(SUMP) u cijeloj EU, centralnog elementa pristupa. Ostala pitanja uključivala su nedostatak dosljednog prikupljanja podataka o urbanoj mobilnosti i potrebu za boljim okvirom upravljanja EU u koji su države članice, regionalne i lokalne vlasti više uključene. Podrška bi trebala biti dostupna lokalnim vlastima za bolje povezivanje strategija prekograničnog transporta sa održivim planovima urbane mobilnosti, izgradnjom kapaciteta i obukom, te boljim urbanističkim planiranjem. Stoga su potrebni snažniji naponi kako bi evropska mjesta i gradovi uspjeli u smanjenju stakleničkih plinova i emisija zagađivača zraka, zagušenja i žrtava na cestama.
7. Transevropska transportna mreža (TEN-T) oslanja se na urbanu mobilnost za 'prve i zadnje milje' veze za putnike i teret. Gradovi i regije moraju igrati još veću ulogu u TEN-T budućnosti kako bi poboljšali mobilnost i transportne tokove. Ovo se može postići osiguravanjem da urbani čvorovi bolje funkcionišu u cjelokupnom okviru i da su lokalne vlasti bolje uključene u upravljanje TEN-T-om.
8. Stoga, kako bi doprinijela sve ambicioznijim klimatskim, ekološkim, digitalnim, zdravstvenim i društvenim ciljevima EU-a, EU mora poduzeti odlučnije mjere u pogledu urbane mobilnosti kako bi prešla sa sadašnjeg pristupa zasnovanog na prometnim tokovima na pristup zasnovan na kretanju ljudi i dobra na održiviji način. To znači jaču okosnicu kolektivnog/javnog transporta, bolje opcije aktivne mobilnosti (npr. hodanje, vožnja biciklom) i efikasnu urbanu logistiku bez emisija i dostavu u posljednjoj milji. Iako bi takva multimodalnost trebala biti naš vodeći princip za urbanu mobilnost, nulta emisija i povezana i automatizirana mobilnost bit će ključna komponenta tranzicije ka klimatski neutralnoj urbanoj budućnosti koja također omogućava prigradskim i ruralnim područjima da se održivo povežu s gradovima. Potrebno je bolje upravljanje transportom i mobilnošću koristeći multimodalna čvorišta i digitalna rješenja kako bi se povećala efikasnost u cijelom sistemu.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹¹ Vidi Aneks https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF i <https://www.eltis.org/mobility-planovi/smjernice>

2 NOVI OKVIR EU ZA URBANU MOBILNOST

9. Prijelaz na sigurnu, pristupačnu, inkluzivnu, pametnu, otpornu i urbanu mobilnost s nultom emisijom zahtijeva jasan fokus na aktivnu, kolektivnu i zajedničku mobilnost podržanu rješenjima s niskim i nultim emisijama. Stoga poziva na pojačano i ubrzano djelovanje i nova ulaganja; a poseban fokus mora biti na javnom prijevozu, multimodalnosti i infrastrukturi aktivne mobilnosti. Ovo se postiže jačanjem postojećih alata i njihovim dopunama novim. Na osnovu detaljne analize, ovdje se predstavlja novi okvir EU za urbanu mobilnost kako bi se podržale države članice, regije, gradovi i drugi dionici u potrebnoj transformaciji.

2.1 Pojačani pristup TEN-T urbanim čvorovima

10. **TEN-T mreže** koja dobro funkcioniše . Međutim, uska grla u mreži, nedostajuće veze i loše veze ostaju glavni izazovi za integraciju urbanih čvorova u TEN-T mrežu.

Putnici

11. Važnost urbanih čvorova nije samo za ljude koji žive u gradovima. Otprilike jedna trećina stanovništva živi u selima, malim gradovima i prigradskim područjima na periferiji gradova i često ovisi o privatnim automobilima kako bi stigla do obližnjih gradskih čvorova kako bi stigla na posao ili u školu, družila se, putovala ili kupovala. Međutim, to zauzvrat znači da se gradovi suočavaju sa stalnim zagušenjima i zagađenjem, s velikim brojem automobila koji svaki dan ulaze i izlaze, što također ima negativne posljedice po sigurnost na cestama. Jednako tako, javni prevoz se suočava sa izazovima da se nosi sa velikom potražnjom u vršnim satima, a zakrčene željezničke i drumske mreže, vozovi, tramvaji, autobusi i metro mogu se suočiti s ograničenjima koja ometaju ne samo tok saobraćaja u gradskom čvoru već i na čitavom TEN-u. -T mreža.
12. Potreba za efikasnom i inkluzivnom vezom između ruralnih, periurbanih i urbanih područja putem opcija održive mobilnosti prepoznata je na nivou EU ¹². Ovo uključuje integrisane veze između ruralnih, prigradskih i urbanih područja u planiranju TEN-T mreže i veze između ovih područja i gradova. Potrebna je prikladnija infrastruktura za povećanje udjela javnog prijevoza. To znači, na primjer, multimodalna čvorišta sa stanicama/stajalištima koja su efektivno povezana s gradskom željeznicom, podzemnom željeznicom, tramvajem, autobusom, autobusima, uslugama zajedničke mobilnosti i boljim i većim objektima za parkiranje i vožnju, koji su bolje opremljeni odgovarajućim biciklističkim parkovima i javno dostupna mesta za punjenje i punjenje goriva za vozila sa niskim i nultim emisijama ¹³. Projektovanje svih ovih objekata takođe zahteva povećan fokus na osobe sa invaliditetom.

Freight

13. Međusobna povezanost između daljinskih i 'prve i zadnje milje' veza za efikasan teretni transport je fundamentalna za nesmetano funkcionisanje TEN-T i trebalo bi da se bolje odrazi na urbano i regionalno planiranje. Na primjer, da bi se podržala brža i efikasnija

¹²Dugoročna vizija za ruralna područja EU https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

¹³Prijedlog Komisije za Uredbu o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva (Uredba o infrastrukturi alternativnih goriva (AFIR)): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

logistika nulte emisije u urbanim čvorovima, potreban je dovoljan broj multimodalnih terminala i centara za konsolidaciju tereta.

14. Postavljanje infrastrukture za punjenje i punjenje goriva za vozila sa niskim i nultim emisijama u ovim centrima i logističkim čvorištima posebno je važno za dostavna vozila i kamione na duge relacije ¹⁴. Alternativna rješenja za dostavu, kao što su teretni bicikli i unutrašnji plovni putevi, također bi se trebala razmotriti i bolje iskoristiti u urbanoj logistici, uz automatizirane isporuke i dronove (bespilotne letjelice) koji će se sve više koristiti u budućnosti, gdje je to prikladno.
15. Kako bi se uhvatili u koštac sa ovim nedostacima u putničkom i teretnom transportu, TEN-T uredbu je potrebno ojačati kako bi uključila urbanu mobilnost, koja je neophodna za sveukupno dobro funkcionisanje mreže. Istovremeno, gradovi treba da zadrže dovoljan nivo fleksibilnosti uz puno poštovanje supsidijarnosti. Stoga, predložena revizija TEN-T Uredbe predviđa pojačan pristup većem broju urbanih čvorova ¹⁵. Ovi urbani čvorovi su početne i krajnje destinacije („prva i posljednja milja“) za putnike i teret koji se kreću na TEN-T, kao i tačke transfera unutar ili između različitih načina prijevoza, sa jakim fokusom na javni prijevoz. Revizija se takođe bavi nedostacima koje je Revizorski sud identifikovao u svom posebnom izveštaju za 2020. ¹⁶i prati njegove preporuke.

Komisija predlaže reviziju Uredbe o TEN-T i zahtijevati za urbane čvorove posebno:

- usvajanje Planova održive urbane mobilnosti, uzimajući u obzir sveukupni značaj olakšavanja transevropskih transportnih tokova na dužim udaljenostima, drastično smanjenje zagađivanja transporta u gradovima, podsticanje mobilnosti bez emisija, uključujući aktivnu, kolektivnu i zajedničku mobilnost, i smanjenje energije intenzitet transporta;
- prikupljanje i dostavljanje podataka o gradskoj mobilnosti koji u najmanju ruku pokrivaju emisije stakleničkih plinova, zagušenja, smrtno slučajevne i teške ozljede uzrokovane prometnim nesrećama, modalni udio za sve vidove i pristup uslugama mobilnosti, ¹⁷kao i podatke o zagađenju zraka i buke u gradovima;
- razvoj multimodalnih putničkih čvorišta, uključujući objekte za parkiranje i vožnju, kako bi se poboljšale veze prve i zadnje kilometre i poboljšali potrebni kapaciteti za povezivanje na velike udaljenosti između gradskih čvorova;
- razvoj multimodalnih teretnih terminala kako bi se osigurala održiva urbana logistika na temelju sveobuhvatne analize na razini država članica.

2.2 Ojačani pristup planovima održive urbane mobilnosti (SUMP) i planovima upravljanja mobilnošću

16. Uvedeni 2013. godine, planovi održive urbane mobilnosti su kamen temeljac urbane mobilnosti u EU. SUMP-ovi pomažu u rješavanju izazova mobilnosti za cijelo funkcionalno urbano područje, uključujući sinergiju s prostornim, energetske i klimatskim

¹⁴Uredba o infrastrukturi za alternativna goriva će se također baviti ovim pitanjem.

¹⁵Prijedlog Komisije povećava njihov broj na 424, efektivno pokrivajući sve gradove s više od 100 000 stanovnika (ili, ako u NUTS 2 regiji ne postoji takav urbani čvor sa populacijom preko 100 000 stanovnika, glavni čvor tog NUTS-a 2 region).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

¹⁷Udio stanovništva sa odgovarajućim pristupom uslugama mobilnosti (npr. javni prevoz).

planovima. Proteklih godina, sa zajednicom je razvijen veliki zbornik savjeta i smjernica, a naknadni set smjernica je stavljen na raspolaganje gradovima i dionicima u EU opservatoriju urbane mobilnosti ¹⁸. Postoji i alat za samoprocjenu koji pomaže gradovima da shvate snage i slabosti svojih SUMP-ova ¹⁹.

17. Međutim, evaluacija Paketa urbane mobilnosti iz 2013. godine otkrila je niz nedostataka koji sprečavaju SUMP-e da efikasnije doprinose sve ambicioznijim ciljevima i obavezama EU u pogledu transporta, klime, zdravlja i društva, kao što je navedeno u Evropskom zelenom dogovoru i održivom i održivom razvoju. Strategija pametne mobilnosti. Postoji neujednačena implementacija SUMP-a između i unutar država članica: mnoga mjesta i gradovi još uvijek nemaju SUMP, a za one sa SUMP-om postoje velike varijacije u njihovom kvalitetu. Štaviše, potrebno je više napora kako bi se osiguralo da postojeći održivi urbanistički logistički planovi budu bolje ugrađeni u okvir SUMP-a i dalje razvijeni i implementirani širom EU. Ovi nedostaci u velikoj mjeri imaju veze sa onim što je do sada bio neobavezujući pristup i treba ih riješiti.
18. Lokalne vlasti i praktičari planiranja imali bi koristi od komplementarnih alata za planiranje koji se bave sistemskim aspektima mobilnosti, energije i održivosti. Biće revidirane mogućnosti za jačanje takvih veza između SUMP-ova i drugih relevantnih urbanističkih planova koji pokrivaju energiju (posebno Akcioni planovi za održivu energiju i klimu (SECAP)) i održivost.
19. Prema revidiranoj TEN-T Uredbi, za uspostavljena urbana čvorišta predlažu se obaveze o SUMP-ovima. Istovremeno, obim SUMP-ova treba dodatno dopuniti i poboljšati, uzimajući u obzir veze sa okolnim ruralnim područjima i predviđajući potrebu za specifičnim indikatorima i zahtjevima za SUMP-ove za gradske čvorove TEN-T.
20. Nadalje, Komisija poziva svaku državu članicu da uspostavi nacionalni dugoročni program podrške SUMP-u, s nacionalnim menadžerom programa. Ovaj program bi mogao sadržavati pravne, finansijske i organizacione mjere koje će pomoći u izgradnji kapaciteta i implementaciji SUMP-a u skladu sa evropskim smjericama SUMP-a ²⁰.
21. Paralelno, javne i privatne organizacije kao što su kompanije, bolnice, škole ili turističke atrakcije treba poticati da razviju planove upravljanja mobilnošću i akcije koje promovišu sredstva mobilnosti s niskim i nultim emisijama kao što su javni prijevoz, aktivna mobilnost ili zajednička mobilnost.

Komisija će:

- objaviti, do kraja 2022., preporuku Komisije državama članicama o nacionalnom programu podrške regijama i gradovima u uvođenju učinkovitih planova održive urbane mobilnosti. Ovo će uključivati nadograđeni SUMP koncept, postavljajući jasne prioritete za favoriziranje održivih rješenja, uključujući aktivni, kolektivni i javni prijevoz i zajedničku mobilnost (uključujući urbano-ruralne veze), potpunu integraciju aspekata otpornosti, kao i planove održive urbane logistike (SULP), zasnovane na o vozilima i rješenjima bez emisija;
- podsticati saradnju sa Evropskim sporazumom gradonačelnika o usklađivanju instrumenata SUMP-a i Akcionih planova za održivu energiju i klimu (SECAP);

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

- dopuniti i pojednostaviti skup smjernica SUMP-a.

2.3 Praćenje napretka – indikatori održive urbane mobilnosti

22. Da bi se razumio postignuti napredak i poboljšali postojeći planovi, sveobuhvatni podaci moraju biti dostupni. Kako lokalne vlasti poduzimaju pojedinačne akcije za postizanje ciljeva politike, postaje sve očiglednije da nedostaje zajednički pristup praćenju i pružanju informacija. Standardizirani indikatori širom EU također bi olakšali gradovima razmjenu najboljih praksi. Ova zajednička baza znanja bi im zauzvrat mogla omogućiti da slijede zajedničke pristupe na evropskom nivou za implementaciju planova održive urbane mobilnosti.
23. U pilot projektu s nekoliko gradova EU-a, Komisija je testirala skup pokazatelja održive urbane mobilnosti – kao što su pristupačnost javnog prijevoza, smrtni slučajevi i ozljede na cestama, emisije stakleničkih plinova i zagađivača zraka, zagušenja i modalna podjela – i pružila odgovarajuće benchmarking alat ²¹. Primljene povratne informacije dale su smjernice o tome kako poboljšati skup indikatora, posebno kako bi se osiguralo da je njihova metodologija pojednostavljena i da ima koristi od dugoročne podrške i posvećenosti. Također je identificirala potrebu za pružanjem podrške gradovima, povećanjem relevantnih resursa u lokalnim vlastima i podrškom prikupljanju podataka.
24. Nadalje, identificirana je potreba za boljim uključivanjem država članica u proces, budući da nekoliko država članica ne prikuplja sistematski relevantne podatke. Ovo je posebno važno pitanje za TEN-T urbane čvorove, s obzirom da su oni vitalni dijelovi TEN-T mreže.
25. Na osnovu navedenog, predlaže se fazni pripremni pristup. Započćeće sa usavršavanjem indikatora, nakon čega će uslijediti podrška gradovima i državama članicama u prikupljanju potrebnih podataka, s obzirom na predložene zahtjeve za prikupljanje podataka od strane urbanih čvorova na TEN-T.

Stoga će Komisija, kako bi se povećala primjena pokazatelja:

- do kraja 2022. poboljšati i modernizirati skup od 19 već identificiranih indikatora održive urbane mobilnosti, kao i odgovarajući alat za usporedbu;
- 2023. pokrenuti akciju podrške programu u okviru Instrumenta za povezivanje Europe sa državama članicama za prikupljanje podataka za usklađene pokazatelje mobilnosti kako bi se pratio napredak koji su postigla TEN-T urbana čvorišta prema održivoj urbanoj mobilnosti.

2.4 Atraktivne usluge javnog prijevoza, podržane multimodalnim pristupom i digitalizacijom

26. Javni prevoz kao što su gradska željeznica, metro, tramvaji, autobusi, vodeni autobusi, trajekti ili žičare predstavljaju najsigurnije, najefikasnije i održive načine za putovanje velikog broja ljudi. Javni prijevoz također pruža pristupačne i inkluzivne opcije mobilnosti, omogućavajući socijalnu koheziju i lokalni ekonomski razvoj. Zbog toga Komisija danas predlaže da urbani čvorovi u TEN-T mreži razviju planove održive urbane mobilnosti koji imaju za cilj povećati korištenje javnog prijevoza, a imaju za cilj promovirati, u novom Okviru urbane mobilnosti EU, jačanje ovog oblika prijevoza. širom gradova i regiona.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

27. Međutim, procjena okvira politike iz 2013. godine pokazala je da je od 2013. korištenje javnog prijevoza u evropskim gradovima samo neznatno poraslo, a pandemija COVID-19 snažno je pogodila rad javnog prijevoza i broj putnika. Neki gradovi su pokazali efikasnost lokalnih, regionalnih ili nacionalnih javnih i saobraćajnih vlasti koje se uključuju u kampanje za vraćanje povjerenja javnosti i vraćanje navike ljudi da koriste javni prijevoz. Potrebno je učiniti više za javni prijevoz i za srodne aspekte kao što su multimodalni informacijski sistemi i pametno izdavanje karata . Ovo bi se trebalo pravilno odraziti, posebno u ojačanom okviru SUMP-a.
28. Javni prevoz stvara radna mesta, promovise teritorijalnu pristupačnost i društvenu uključenost i ključan je za povezivanje sa ruralnim i prigradskim područjima. U tom smislu, željeznički transport je dobro pozicioniran da proširi svoj modalni udio, uključujući urbana područja i njihovu okolinu. Evropska godina željeznice 2021 je bila dobra prilika da se ovaj proces pokrene.
29. Kao dio šireg pomaka ka mobilnosti s nultom emisijom, električni autobusi na vodik, a posebno na baterije, već predstavljaju brzo rastući udio u floti javnog prijevoza širom EU. Zakonodavstvo o infrastrukturi za alternativna goriva ²², koje je trenutno u reviziji kao dio paketa Fit for 55 ²³, postavlja okvir za završetak standardizacije infrastrukture za punjenje na nivou EU, a revidirana Direktiva o čistim vozilima ²⁴ postavlja nacionalne ciljeve za javnu nabavku čistih autobusa, kamiona, automobila i kombi vozila za usluge kao što su javni prijevoz, sakupljanje otpada ili prijevoz pošte i paketa. Komisija je dala prioritarnu podršku, posebno za postavljanje neophodne infrastrukture za punjenje i punjenje goriva kako bi se omogućio nesmetan prelazak na vozila sa nultom emisijom. Komisija je također uspostavila platformu Clean Bus Europe ²⁵ kako bi pomogla gradovima u prelasku na čiste autobuske flote.
30. Poboljšana je pokrivenost i dostupnost javnog prevoza u gradovima ²⁶. Ali potrebno je učiniti više kako bi se povećao njegov kvalitet, pristupačnost za osobe s invaliditetom i osigurala bolja integracija između javnog prijevoza i usluga zajedničke mobilnosti i aktivne mobilnosti, uključujući usluge mikro mobilnosti kako bi se pokrila posljednja milja gdje su pristupne tačke udaljene ili učestalost javni prevoz je nizak. To će također doprinijeti smanjenju potrebe za korištenjem motornih vozila i na taj način može smanjiti zastoje. Nadalje, javni prijevoz i usluge zajedničke mobilnosti trebale bi se nadopunjavati. U nekim slučajevima, zajednička mobilnost i mobilnost na zahtjev mogla bi postati dio javnog prijevoza, posebno u ruralnim područjima, integrirana u modele mobilnosti kao usluge.
31. Kvalitetan javni prevoz služi putnicima i putnicima, domaćinstvima sa visokim i niskim primanjima, starijim i mladim ljudima, ženama i muškarcima. Moramo prilagoditi infrastrukturu i usluge gradskog javnog prijevoza kako bismo osigurali bolju dostupnost,

²²Direktiva 2014/94/EU o postavljanju infrastrukture za alternativna goriva.

²³Prijedlog Komisije za Uredbu o uvođenju infrastrukture za alternativna goriva: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

²⁴Direktiva 2009/33/EC Evropskog parlamenta i Vijeća od 23. aprila 2009. o promociji čistih cestovnih transportnih vozila kao podrška mobilnosti s niskim emisijama: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

između ostalog ²⁷, uključujući bolje opsluživanje starijoj populaciji u mnogim gradovima, kao i osobama s invaliditetom ili smanjenom pokretljivošću.

32. Da bi se to postiglo, javni prijevoz mora biti u središtu planiranja održive urbane mobilnosti, biti dostupan i privlačan svima i nuditi pristup bez prepreka. Trebao bi održavati visoku sigurnosnu kulturu kako bi zaštitio širu javnost, djecu i ranjive korisnike i privukao nove grupe ljudi. Planiranje javnog prevoza također treba da se bavi vezama sa područjima van centra grada, uključujući veze sa predgrađima i ruralnim područjima izvan grada.
33. Također treba staviti veći fokus na digitalizaciju i automatizaciju tramvaja, autobusa, gradskih željezničkih i metro usluga; ovo može povećati učestalost usluga i smanjiti operativne troškove. Štaviše, potrebno je više podataka o stvarnim prometnim tokovima ljudi kako bi se dinamički prilagodili kapaciteti javnog prijevoza u cijelom gradu, rute i red vožnje, umjesto da se nastavi sa istorijski uspostavljenim fiksnim ponudama prijevoza.
34. U širem smislu, digitalna multimodalna rješenja također su ključna za povećanje atraktivnosti javnog prijevoza. Stoga, aplikacije mobilnosti kao usluge (MaaS) moraju biti razvijene uz javni prijevoz kao okosnicu. Vlasti javnog prijevoza moraju osigurati da putnici imaju redove vožnje javnog prijevoza u realnom vremenu i multimodalne opcije. Ovo zahtijeva da svi dionici rade zajedno kako bi pomirili komercijalne i javne interese u dizajnu i radu MaaS aplikacija. Integrirana ponuda koja uključuje pojedinačnu kartu također bi pomogla u uspostavljanju besprijekornih veza s željezničkim putovanjima na duže udaljenosti i povećanju mogućnosti mobilnosti za ljude koji žive u udaljenim područjima, za osobe sa smanjenom pokretljivošću i za one koji putuju na posao, uključujući iz ruralnih i prigradskih područja .
35. Osim toga, važno je osigurati da pružatelji usluga gradskog prijevoza pružaju dostupne informacije kako bi svoje web stranice, mobilne aplikacije, elektronske usluge izdavanja karata, usluge informacija o putovanju u realnom vremenu, mašine za prodaju karata i prijave bile usklađene sa zahtjevima pristupačnosti širom EU ²⁸.
36. Istovremeno, promjene vezane za automatizaciju i digitalizaciju također će donijeti izazove za javni prijevoz, uključujući i njegove radnike. Poslovi vozača su, posebno, pod velikim rizikom da budu automatizovani ²⁹. Prekvalifikacija i usavršavanje stoga moraju igrati značajnu ulogu u prelasku na javni prijevoz bez emisija u budućnosti, a druge mjere moraju biti razrađene u dijalogu sa socijalnim partnerima. Evropski pakt za vještine ³⁰ pomoći će mobilizirati dionike i djelovati kao poticaj za njih da preduzmu akciju u usavršavanju i prekvalifikaciji.
37. Svi ovi aspekti, čvrsto uspostavljeni u okviru SUMP-a, treba da doprinesu boljem javnom prevozu, čineći ga atraktivnijim i time povećavajući njegovu upotrebu za sve demografske grupe, uključujući i one iz periurbanih i ruralnih područja . Pravila javnih nabavki imaju važnu ulogu u efikasnom pružanju usluga gradske mobilnosti. Stoga Komisija poziva

²⁷U tom smislu, primjenjuju se Uredba 2021/782 o pravima putnika u željezničkom saobraćaju i Uredba 181/2011 o pravima putnika u autobuskom prijevozu.

²⁸Direktiva (EU) 2019/882 Evropskog parlamenta i Vijeća od 17. aprila 2019. o zahtjevima pristupačnosti za proizvode i usluge (postat će primjenjiva 2025.): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>

²⁹Detaljnija analiza izazova vezanih za poslove i vještine u transportu uključena je u radni dokument osoblja Komisije koji prati strategiju održive i pametne mobilnosti (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>)

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=en>

države članice da provedu svoje povezane postupke nabave kako bi dali prioritet inovativnim, digitalnim, pristupačnim, održivim i multimodalnim rješenjima.

Komisija će:

- ojačati svoje finansiranje (vidi odjeljak 5) i podršku politici (npr. ojačani koncept SUMP) za javni prijevoz i radit će s nacionalnim i lokalnim upravama i svim zainteresiranim stranama kako bi osigurao da ovaj oblik prijevoza ostane okosnica urbane mobilnosti i da se pozabavi nejednakostima u pristupu mreža javnog prevoza, uključujući poboljšanje pristupa željezničkim stanicama;
- razmotriti obavezno pružanje podataka operatera u realnom vremenu (npr. vozni red i informacije o smetnjama), uključujući iz javnog prijevoza, preko nacionalnih pristupnih tačaka (podataka), u svom pregledu Delegirane uredbe 2017/1926 o multimodalnim putnim informativnim uslugama koja će biti usvojena u 2022;
- predlaže da, kao dio TEN-T, urbana čvorišta moraju putnicima omogućiti pristup informacijama, rezerviranje, plaćanje putovanja i preuzimanje karata putem usluga multimodalne digitalne mobilnosti, omogućavajući javnom prijevozu da bude okosnica kolektivne mobilnosti u urbanim čvorovima do 2030.

2.5 Zdravija i sigurnija mobilnost: obnovljeni fokus na hodanje, vožnju biciklom i mikromobilnost

38. Aktivni načini mobilnosti kao što su hodanje i vožnja bicikla su jeftini oblici mobilnosti s nultom emisijom koji također mogu donijeti zdravstvene istodobne koristi povezane s aktivnijim načinom života. Kako bi razvili svoj puni potencijal, njima bi se trebalo pravilno baviti u politikama urbane mobilnosti na svim nivoima upravljanja i finansiranja, planiranju transporta, podizanju svijesti, dodjeli prostora, sigurnosnim propisima i odgovarajućoj infrastrukturi, uključujući poseban fokus na osobe sa smanjenim mobilnost. Ovo će također podržati implementaciju Evropskog plana za borbu protiv raka. To je još jedan razlog zašto Komisija danas predlaže da urbani čvorovi u TEN-T mreži razviju planove održive urbane mobilnosti koji također imaju za cilj povećati korištenje aktivne mobilnosti, te nastoji promovirati, u novom okviru EU-a za urbanu mobilnost, jačanje ovu vrstu mobilnosti po gradovima i regijama.
39. Poslodavci mogu potaknuti bolje zdravlje zaposlenih kroz aktivnu mobilnost. Promotivne kampanje i šeme poticaja na radnom mjestu, podržane neophodnim ulaganjima u infrastrukturu za olakšavanje hodanja i vožnje biciklom do posla, rezultiraju poboljšanim zdravljem i dobrobiti zaposlenih.
40. Od epidemije COVID-19, mnoge lokalne vlasti poduzimaju mjere poput transformacije parkirnih mjesta ili proširenja pješačkih pločnika kako bi više javnog prostora preraspodijelile na održive načine kao što su hodanje i biciklizam. Putna infrastruktura je javni prostor koji se može prilagoditi za bezbedno korišćenje svih.
41. Aktivni načini mobilnosti mogu biti dio multimodalnih putovanja (posebno za prvu i posljednju milju) i ponuditi samostalno rješenje za mobilnost od vrata do vrata. Imaju veliki potencijal za poboljšanje ljudskog zdravlja zahvaljujući fizičkoj aktivnosti i

ublažavanje zagađenja čime smanjuju ugljični dioksid i emisije, zagađenje zraka i buke. Ulaganje u infrastrukturu aktivne mobilnosti također donosi opipljivu ekonomsku dobit ³¹.

42. E-bicikli otvaraju biciklizam onima koji žive u brdovitim područjima ili u predgrađima i starijim osobama i nekim osobama sa smanjenom pokretljivošću, omogućavajući mnogo većem broju ljudi da putuju na posao i idu mnogo dalje biciklom. E-cargo bicikli također zauzimaju sve veći udio u uslugama komercijalne dostave. E-bicikli su sada najbrže rastući segment e-mobilnosti u Evropi, sa povećanjem prodaje od 52% u 2020. Uz trenutni trend, EU takođe razvija jaču industrijsku bazu u tehnologijama bicikala i dvotočkaša. Oni postaju pametniji i potrebno je učiniti više kako bi se poboljšala ulaganja u biciklističku infrastrukturu i iskoristio potencijal digitalizacije i podataka kako bi se povećala upotreba biciklizma i njegova integracija u multimodalnu mješavinu.
43. Povećan broj ljudi koji hodaju i voze bicikl, zajedno sa brzom pojavom električnih skutera i drugih novih oblika mikromobilnosti, znači i veći broj ranjivih učesnika u saobraćaju ³² na gradskim ulicama. Svi učesnici u saobraćaju, uključujući i motorizovane, moraju da se prilagode novom pejzažu, kroz povećanu svest i edukaciju o bezbednosti na putevima. Ranjivi učesnici u saobraćaju čine 70% smrtnih slučajeva u gradskim saobraćajnicama, te bi stoga ovoj grupi trebalo posvetiti više pažnje, posebno ako EU želi da postigne svoj cilj „nulte vizije“ ³³ da smanji smrtno slučajeva i povrede na putevima na skoro nulu. Aspekti sigurnosti na putevima trebali bi posvetiti dodatnu pažnju i biti glavni dio svih nivoa planiranja urbane mobilnosti. Ugroženim učesnicima u saobraćaju treba dati dovoljno prostora; npr. kroz fizičko odvajanje pješačkih, biciklističkih/mikromobilnih staza od motoriziranog saobraćaja gdje god je to izvodljivo. EU finansiranje projekata urbane mobilnosti i projekata urbane infrastrukture trebalo bi zahtijevati da projekti slijede pristup „sigurnog sistema“. Evropski gradovi već provode mjere za smanjenje rizika vezanih za brzinu prilagođavanjem maksimalnih ograničenja i nastavljaju rad na boljem upravljanju brzinom.
44. Već prije pandemije COVID-19, mnogi operateri su počeli pružati nove usluge mikromobilnosti – kao što su dvotočkaši bez pristajanja ili stanice (električni) (bicikli, skuteri ili električni mopedi) i drugi uređaji za ličnu mobilnost – u brojnim gradovima u EU. Međutim, različita pravila se primjenjuju na nacionalnom i lokalnom nivou, često čak i unutar jedne države članice, što otežava posjetiteljima da ispravno poštuju lokalna pravila i ometa poslovanje operatera šeme dijeljenja koji žele poslovati u više od jedne zemlje.
45. Stoga se smjernice za relevantne vlasti, zasnovane na bliskoj konsultaciji sa svim zainteresiranim stranama, o sigurnoj upotrebi uređaja za mikromobilnost danas objavljuju na opservatoriji EU za urbanu mobilnost. Ovaj tematski vodič SUMP-a pruža najbolju praksu i ključne preporuke za integraciju uređaja za mikromobilnost u planiranje urbane mobilnosti, s ciljem postizanja njihove sigurnije upotrebe u urbanim sredinama . To će pomoći da se mikromobilnost integriše u pristup nulte vizije i da se postigne dugoročni cilj EU da se približi nuli smrtnih slučajeva i teških povreda u drumskom saobraćaju.

Stoga će Komisija:

³¹ Svaki €1 uloženi u biciklizam u ključnim gradskim arterijama u Helsinkiju donosi dobit od 3,6 € [[Helsinki sprovodi prvu analizu Bikenomike | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

³² Zagovornici ovih oblika mobilnosti često govore o “vrijednim učesnicima u saobraćaju” jer smanjuju gužve i poboljšavaju kvalitet zraka za sve.

³³ Okvir politike sigurnosti na cestama EU 2021-2030 - Sljedeći koraci ka "viziji nula", https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

- predložiti u revidiranoj TEN-T Uredbi zahtjeve o multimodalnim putničkim čvorištima u urbanim čvorovima kako bi se bolje integrirali aktivni načini prijevoza i zahtjevi za održavanje kontinuiteta i pristupačnosti biciklističkih staza kako bi se promovirali aktivni načini prijevoza;
- povećati ulogu hodanja i vožnje bicikla u ažuriranim dokumentima sa smjernicama SUMP-a;
- objaviti danas, na EU opservatoriju urbane mobilnosti, namjenski SUMP Vodič za temu o sigurnoj upotrebi uređaja za mikromobilnost kako bi se pomoglo planerima urbane mobilnosti i lokalnim vlastima da dozvole sigurno postavljanje novih uređaja na gradskim ulicama;
- oslanjajući se na iskustvo na nacionalnom i lokalnom nivou o sigurnosnim zahtjevima, pripremiti pravila o sigurnosti uređaja za mikromobilnost;
- obezbijediti, do kraja 2022. godine, smjernice o zahtjevima za kvalitetnu infrastrukturu za ugrožene korisnike puteva u početnoj reviziji faze projektovanja prema Direktivi 2008/96/EC ³⁴ o upravljanju sigurnošću putne infrastrukture.

2.6 Logistika gradskog tereta s nultom emisijom i isporuka u zadnjem kilometru

46. Gradski teretni transport ili logistika je od suštinskog značaja za funkcionisanje urbanih ekonomija, još više tokom i nakon pandemije COVID-19 koja je rezultirala povećanjem aktivnosti e-trgovine i dostave na kućnu adresu. Isporuke potrošačke e-trgovine porasle su za 25% u 2020. zbog pandemije, a povećanje isporuka u posljednjem kilometru vjerovatno će se nastaviti ³⁵.
47. Osim predloženih značajki na urbanim čvorovima u reviziji TEN-T Uredbe, stoga treba ubrzati implementaciju brzo razvijajućih i održivih rješenja kao što su teretni bicikli, korištenjem novih modela distribucije, dinamičkog rutiranja i bolje multimodalne povezane upotrebe gradske željeznice i unutarnjih plovni puteva. To bi podržalo optimizaciju korištenja vozila i infrastrukture i smanjilo potrebu za praznim i nepotrebnim vožnjama.
48. Štaviše, teretna dimenzija treba da bude istaknuta u planiranju održive urbane mobilnosti kako bi se ubrzala njihova primena. Potrebno je uložiti više napora kako bi se osiguralo da postojeći održivi urbanistički logistički planovi (SULP) ³⁶ budu bolje ugrađeni u okvir SUMP-a i dalje razvijeni i implementirani širom EU ³⁷. To će pomoći da se postigne cilj urbane logistike nulte emisije do 2030. godine.
49. Aktivnosti u ovoj oblasti će se fokusirati na implementaciju rješenja, tehnologija i vozila sa nultom emisijom za urbanu logistiku. Komisija će revidirati standarde performansi emisije CO₂ za teška vozila kako bi se krenulo ka vozilima s nultom emisijom u ovom sektoru.

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>

³⁶ Posebni tematski vodič u kontekstu SUMP-a objavljen je u oktobru 2019.: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

³⁷ Studija o utvrđivanju činjenica iz 2021. pokazala je da, iako je 68% gradova u EU iz uzorka upoznato sa smjernicama održivih urbanističkih logističkih planova (SULP), samo 13% ima namjenski SULP, dok 58% ima logističke elemente u svojim planovima održive urbane mobilnosti. .

Prijedlog Komisije o ambicioznijim standardima emisije CO₂ za laka teretna vozila³⁸ također će značajno povećati uvođenje kombija s nultom emisijom koja se koriste za urbanu logistiku.

50. Osiguravanje angažmana javnih i privatnih dionika je ključno za optimizaciju urbane logistike i isporuke u posljednjem kilometru u ekonomskom, socijalnom i ekološkom smislu. Saradnja između lokalnih vlasti i privatnih dionika, redovni dijalozi među svim stranama, umrežavanje i razmjena između gradskih planera su ključne akcije koje spominju i lokalne vlasti i privatni dionici³⁹ za izgradnju znanja o održivom upravljanju i planiranju urbane logistike. Osim toga, potrebno je više rada na nivou EU na procjeni potrebe za više prikupljanja i razmjene podataka o gradskom teretnom prometu⁴⁰.

Stoga će Komisija:

- izraditi prijedlog do kraja 2022. za reviziju standarda performansi emisije CO₂ za teška vozila kako bi se krenulo prema vozilima s nultom emisijom u ovom sektoru;
- osigurati da postojeći održivi urbanistički logistički planovi (SULP) budu u potpunosti integrirani u okvir SUMP-a;
- podržavati dijalog i saradnju između svih strana, umrežavanje i razmjenu između gradskih planera;
- podržati dobrovoljnu razmjenu podataka između svih vrsta dionika kako bi gradski teretni transport bio efikasniji, održiviji i konkurentniji⁴¹.

2.7 Digitalizacija, inovacije i nove usluge mobilnosti

51. Digitalizacija ima neiskorišteni potencijal: tehnologije kao što su umjetna inteligencija, digitalni blizanci, blockchains, internet stvari, evropska rješenja za satelitsku navigaciju i promatranje Zemlje obećavaju da će urbana mobilnost biti pametnija, otpornija i održivija.

52. Zahvaljujući novim aplikacijama i platformama, pametni telefoni mogu omogućiti pristup širokom spektru usluga. Na primjer, aplikacije 'Mobilnost kao usluga' mogu pomoći pri rezervaciji i plaćanju karata za sve ponude mobilnosti. Što lakše možemo napraviti multimodalna putovanja, to će ih više korisnika dočekati i prihvatiti. U budućnosti, i transportni operateri i putnici imat će mogućnost korištenja evropskih novčanika digitalnog identiteta⁴² koje će države članice izdavati kako bi građanima, stanovnicima i preduzećima omogućile razmjenu i predstavljanje akreditiva, uključujući i urbanu mobilnost.

³⁸ Prijedlog Uredbe o utvrđivanju standarda emisija za nova putnička vozila i za nova laka komercijalna vozila, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ idem

⁴⁰ Prema studiji o utvrđivanju činjenica, samo 29% gradova EU koje su obuhvaćene uzorkom prikuplja podatke o urbanoj logistici, a samo 32% ima okvir za evaluaciju.

⁴¹ Uzimajući u obzir rješenja koja se razvijaju u Forumu za digitalni transport i logistiku (DTLF).

⁴² Evropska komisija je 3. juna 2021. usvojila Prijedlog Uredbe Evropskog parlamenta i Vijeća o izmjenama i dopunama Uredbe (EU) br. 910/2014 u pogledu uspostavljanja okvira za evropski digitalni identitet u vezi s preporukom Komisije od 3.6. 2021. o zajedničkoj kutiji alata Unije za koordiniran pristup Evropskom okviru za digitalni identitet. Ako se zakonodavne rasprave mogu zaključiti do kraja 2022. godine, države članice bi izdavale novčanike za digitalni identitet 2024. godine.

53. Štaviše, digitalni alati za upravljanje mobilnošću mogu pomoći vlastima javnog prevoza da steknu tačno razumevanje korišćenja javnog prostora, bolje ulažu u multimodalnu infrastrukturu i vozila i efikasno dizajniraju i prate poštovanje pravila.
54. Kako bi se dodatno podržalo bolje upravljanje prometom i mobilnošću, predviđena revizija Direktive o ITS-u ⁴³i revidirana Delegirana uredba o uslugama prometnih informacija u stvarnom vremenu širom EU ⁴⁴će ojačati prometne informacije u realnom vremenu i usluge multimodalne digitalne mobilnosti.
55. Digitalizacija također nudi način za rješavanje određenih izazova u vezi s propisima o pristupu gradskim vozilima (UVAR). U Evropi se većina (73%) UVAR-a odnosi na zone niske (i nulte) emisije. Zone niskih emisija mogu biti efikasan alat za rješavanje lokalnih problema kvaliteta zraka, posebno za područja u kojima je saobraćaj dominantan izvor ukupnog zagađenja zraka. Osim toga, brojne lokalne vlasti razmatraju planove hitnog zagađenja ili šeme naplate puteva kako bi se pozabavili drugim pitanjima kao što je zagušenje ⁴⁵. Zaista, mnogi gradovi se bore sa zagušenjima na lokalnim cestama i problemima s kvalitetom zraka uzrokovanim transportom, koji često premašuju standarde kvaliteta zraka EU i pragove zagađenja ⁴⁶. Konkretno, drumski saobraćaj bi trebao postati drastično manje zagađujući, posebno u gradovima. Planirani prijedlog za strožije standarde emisije zagađivača zraka za vozila (Euro 7) pomoći će gradovima u tranziciji ka čistoj mobilnosti. Osim toga, UVAR-ovi mogu predstavljati mjeru za usklađivanje sa standardima kvaliteta zraka EU i za ograničavanje zagušenja i emisija iz saobraćaja. Nadalje, oni također podstiču korištenje javnog prijevoza i aktivnu mobilnost, smanjujući pristup zagađujućih vozila osjetljivim urbanim područjima.
56. Važno je da tamo gdje se primjenjuju UVAR-ovi omogućavaju neometano i jednostavno putovanje po jedinstvenom tržištu, bez dovode do diskriminacije nerezidentnih vozača. Dok je uvođenje specifičnih UVAR-ova zadatak i trebao bi biti zadatak nadležnih nacionalnih i lokalnih vlasti, raznolikost različitih UVAR-ova postavlja nove izazove u EU za putnički i teretni transport. Korisnicima u saobraćaju je potreban bolji pristup informacijama kako bi bili svjesni ovih propisa i bili u mogućnosti da ih se pridržavaju; a gradovi često nisu u stanju da uspostave i pravilno sprovede efikasne i funkcionalne šeme. Ovi izazovi su posebno ozbiljni za strana vozila, čak i kada imaju nultu emisiju. Nedostaje standardizovan i efikasan način pružanja informacija i podataka o UVAR pravilima vozačima. Jednako tako, gradskim vlastima nedostaju podaci neophodni za prekograničnu provedbu.
57. Komisija je do sada svoje napore usmjerila na poboljšanje pružanja informacija i razmjene podataka kroz:

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules- en>

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>

⁴⁵ Dana 21. oktobra 2021. godine, UVAR-ovi koji su postavljeni ili potvrđeni kao planirani odnosili su se na 328 zona niske emisije, 130 shema za hitne slučajeve zagađenja, 36 zona s nultom emisijom i 6 gradskih cestarina. Izvor: <https://urbanaccessregulations.eu/>

⁴⁶Direktiva 2008/50/EC o kvaliteti ambijentalnog zraka i čistijem zraku za Evropu: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

- a. implementacija Uredbe (EU) 2018/1724 o jedinstvenom digitalnom pristupniku⁴⁷, koja zahtijeva od javnih tijela da putem Gatewaya daju informacije korisnicima u prometu;
 - b. priprema revizije⁴⁸ Delegirane uredbe o prometnim informacijama u realnom vremenu⁴⁹ zahtijevajući od država članica da daju pristup širokom rasponu statičkih i dinamičkih podataka kako bi uključili nove skupove podataka, poput onih koji se odnose na UVAR;
 - c. 'UVARbox'⁵⁰, koji ima za cilj pomoći gradovima da razviju alat koji je jednostavan za korištenje za pružanje podataka u standardiziranom formatu o urbanim i regionalnim UVAR shemama;
 - d. 'UVARexchange'⁵¹, koji ima za cilj poboljšati komunikaciju informacija vozačima u blizini UVAR zona i poboljšati pristup lokalnim vlastima informacijama, posebno u pogledu stranih vozila i vozača, za nesmetano putovanje i provođenje UVAR-a od strane lokalne vlasti.
58. Postoji potreba da se dalje radi na efikasnim, isplativim, lakim za korištenje i pravednim rješenjima koja su od koristi i javnim vlastima i vozačima i vlasnicima vozila i koja im pomažu u radu i primjeni UVAR-a.
59. Digitalizacija također omogućava nove usluge mobilnosti kao što su slobodno plutajuće dijeljenje automobila i bicikala, pozivanje i inovativne taksi usluge ili usluge dostave, koje se uglavnom nude putem mobilnih aplikacija. Osim toga, ove usluge predstavljaju veliku priliku za evropska preduzeća.
60. Kompanije koje se bave prijevozom mogu promijeniti igru nudeći privatna iznajmljena vozila sa uslugama vozača (PHV) koje se takmiče sa uspostavljenim taksi službama. Taksisti često doživljavaju konkurenciju kompanija koje se bave prevozom kao nepravednu, ako one ne moraju da poštuju ista pravila kao taksisti. U isto vrijeme, kompanije za prijevoz vozila i operateri PHV percipiraju pravila za PHV kao zastarjela. Komisija će dati ciljane smjernice o pravilima u vezi sa taksi uslugama i PHV uslugama 2022. Ove smjernice dopunjuju nedavne prijedloge Komisije o pravednim uslovima rada u platformskoj ekonomiji. Kako bi se osigurao razvoj ovih usluga u skladu sa Evropskim zelenim dogovorom, današnji prijedlog revidiranih Smjernica TEN-T predviđa da SUMP-ovi u urbanim čvorovima treba da pokriju planove za prelazak na flote automobila sa nultom emisijom.
61. i druge nove usluge mobilnosti i transporta, često podržane sredstvima EU za istraživačke i inovativne aktivnosti. Usluge povezane kooperativne automatizirane mobilnosti (CCAM) i

⁴⁷ Uredba o jedinstvenom digitalnom prolazu (SDG) djeluje kao jedinstvena ulazna tačka za ljude i kompanije za pristup informacijama o pravilima i zahtjevima koje moraju poštovati zbog EU, nacionalnih, regionalnih ili lokalnih propisa. Između ostalih zahtjeva, javne vlasti su dužne da pruže informacije o UVAR-ovima učesnicima u saobraćaju preko prolaza. Što se tiče postupka za dobijanje emisionih naljepnica, Uredbom je propisano da takve naljepnice koje izdaje javno tijelo ili ustanova moraju biti u potpunosti dostupne na internetu do 12. decembra 2023. godine.

⁴⁸ Donošenje delegiranog akta očekuje se u prvom kvartalu 2022. godine

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>

⁵⁰Evropski parlament kojom upravljaju službe Komisije (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹Evropski parlament kojom upravljaju službe Komisije (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>)

urbana zračna mobilnost (UAM) ⁵²su dvije od njih. Da bi se maksimizirao njihov potencijalni doprinos urbanoj mobilnosti, potrebno ih je integrirati u okvir SUMP-a od rane faze.

62. U širem smislu, mnogi evropski gradovi su već globalni lideri kada su u pitanju transportne inovacije, održivo planiranje urbane mobilnosti i implementacija ambicioznih ciljeva za klimu i sigurnost na putevima. Naši gradovi su često najbolje 'žive laboratorije' u kojima se osmišljavaju, testiraju i implementiraju nova rješenja za uobičajene izazove, doprinoseći ne samo efikasnijoj i održivijoj urbanoj mobilnosti, već i daljem povećanju kvalitete života u evropskim gradovima za ljude koji tamo žive. . Gradovi također eksperimentiraju s korištenjem lokalnih digitalnih blizanaca, kombinirajući podatke iz različitih domena (uključujući mobilnost) i koristeći vizualizaciju, modeliranje i simulaciju kako bi podržali svoje donošenje odluka na integriran način.
63. Javna rasprava i 'sukreacija' novih koncepata mobilnosti su od vitalnog značaja za njihovo javno prihvaćanje. U tom cilju i od 2002. godine, Inicijativa CIVITAS je podržana uzastopnim okvirnim programima za istraživanje i inovaciju i donosi inovativne akcije na lokalni i regionalni nivo, omogućavajući javnim vlastima da bolje upravljaju inovacijama i usvoje nove alate, rješenja ili procese. Ovo pomaže u promicanju implementacije i replikacije održivih i pametnih rješenja za urbanu mobilnost širom Evrope – i šire.
64. Štoviše, postoje mnoge inicijative EU za istraživanje i inovacije koje su povezane s urbanom mobilnošću, uključujući partnerstva 2ZERO (Ka drumskom transportu s nultom emisijom) i CCAM (Povezana, kooperativna i automatizirana mobilnost), čisti vodoničar i europska željeznica. institucionalna partnerstva , DUT (Driving Urban Transition) sufinansirano partnerstvo, inicijativa Urban Innovative Actions, EIT zajednica znanja i inovacija o urbanoj mobilnosti, inicijativi living.eu i tržištu pametnih gradova. Ove inicijative se međusobno nadopunjuju i imaju veliki potencijal za sinergiju kako bi se ubrzale inovacije prema održivijim gradovima i urbanim prostorima. Posebno obećavajući put za efikasnu koordinaciju između inicijativa u urbanim pitanjima je misija klimatski neutralnih i pametnih gradova (vidi dolje).

Komisija će:

- predložiti zakonodavnu inicijativu do 2022. o pružanju i korištenju komercijalno osjetljivih podataka za usluge multimodalne digitalne mobilnosti, također poboljšavajući pristupačnost osobama sa smanjenom mobilnošću;
- predstaviti aktivnosti za razvoj zajedničkog europskog prostora podataka o mobilnosti kako bi se olakšao pristup i razmjena podataka o mobilnosti, uključujući na urbanoj razini, 2022.;
- kreirati, uz podršku Programa Digitalna Europa ⁵³, paket alata EU za lokalne digitalne blizance kako bi pomogli gradovima, u svom lokalnom kontekstu, da kombinuju podatke iz različitih domena, kao što je mobilnost, i da koriste vizualizaciju i simulaciju za podršku donošenju odluka ;
- pokrenuti namjensku studiju 2022., koja će mapirati i razjasniti koja bi digitalna i tehnička rješenja bila dostupna kako bi se omogućili učinkovitiji i jednostavniji UVAR-i, uz poštovanje načela supsidijarnosti;

⁵² Definisano kao: vazdušni saobraćaj na veoma malim visinama iznad naseljenih područja u velikom obimu.

⁵³ Program rada Digitalne Evrope 2021-2021, C(2021) 7914 final, Aneks. Indikativno otvaranje poziva 2022.

- izdavanje uputstava o lokalnom prijevozu na zahtjev: npr. taksiji, privatna vozila za iznajmljivanje sa vozačima i prevoz;
- dalje razvijati inicijativu CIVITAS u okviru Horizon Europe i njenu saradnju s relevantnim inicijativama koje financira EU, kroz misiju klimatski neutralnih i pametnih gradova;
- podržavati inovativne akcije u okviru Horizon Europe R&I programa kroz partnerstva koja su relevantna za aktivnosti urbane mobilnosti (DUT sufinansirano partnerstvo, 2ZERO i CCAM koprogramirana partnerstva, Clean Hydrogen i institucionalna partnerstva Europe's Rail).

2.8 Prema klimatski neutralnim gradovima: otporan, ekološki prihvatljiv i energetske efikasan gradski transport

65. Ključna prekretnica Strategije održive i pametne mobilnosti je imati najmanje 100 klimatski neutralnih evropskih gradova do 2030. S obzirom na dostupnost odgovarajućih tehnoloških i drugih političkih rješenja za mobilnost bez emisija, gradovi bi trebali poduzeti mjere kako bi olakšali zelenu tranziciju i konačno osigurati da urbana mobilnost i transport postanu klimatski neutralni što je prije moguće. Ovo bi trebalo uključiti sinergiju s proizvodnjom, skladištenjem i energetskim zajednicama iz obnovljivih izvora energije. Gradske vlasti bi posebno trebale koristiti ovlasti koje su im na raspolaganju, uključujući u kontekstu javnih nabavki, postupaka koncesija ili dodjele licenci, i procedure dodjele grantova kako bi ubrzale ozelenjavanje javnog prijevoza i voznih parkova kao što su vozila za zajedničku mobilnost i iznajmljivanje, dostavna vozila i taksi i PHV usluge.
66. Javne vlasti treba da osiguraju dostupnost efikasne, interoperabilne i prilagođene korisnicima infrastrukture za punjenje i dopunu goriva na alternativna goriva. U tu svrhu, Forum održivog transporta je već izradio set preporuka za javne vlasti za nabavku, dodjelu koncesija, licenci i/ili davanje podrške za infrastrukturu za električno punjenje putničkih automobila i kombija ⁵⁴. Dodatno, Vodič za bolje procedure izdavanja dozvola i povezivanja na mrežu infrastrukture za punjenje kao i Preporuke za ubrzanje elektrifikacije specijalizovanih i zarobljenih flota planiraju se objaviti 2022. godine .
67. Prijelaz na klimatsku neutralnost razvijat će i u praksi demonstrirati gradovi uključeni u misiju Klimatski neutralni i pametni gradovi ⁵⁵. Misija ima za cilj da stvori 100 klimatski neutralnih i pametnih evropskih gradova do 2030. i da postavi temelje da svi gradovi budu klimatski neutralni do 2050. Urbana mobilnost će biti u središtu ovog izazova. Što se tiče istraživanja i inovacija, prvi program rada Horizon Europe za 2021-2022 uključuje niz akcija koje pomažu u postavljanju temelja za implementaciju misije, uključujući i niz ključnih oblasti kao što je javni prijevoz.

Komisija će:

- predlaže da se u revidiranu TEN-T Uredbu uključe obaveze o dostupnosti infrastrukture za punjenje i punjenje gorivom, koje proizlaze iz prijedloga Komisije o Uredbi o postavljanju infrastrukture za alternativna goriva ⁵⁶, uključujući u urbanim čvorovima;

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

- uključiti u radne programe Horizon Europe R&I teme kako bi pomogli gradovima da ulažu u inovacije u urbanoj mobilnosti u okviru misije Cities s fokusom na javni prijevoz i aktivnu mobilnost te unutar transportnih partnerstava za podršku automatizovana, pametna vozila sa nultom emisijom i njihova integracija sa sistemima punjenja u urbanim sredinama;
- obezbijediti 359,3 miliona eura u okviru Horizon Europe u periodu 2021-2023 za početnu fazu implementacije misija klimatski neutralnih i pametnih gradova;
- razvijati dalje sinergije sa finansiranjem i finansiranjem iz drugih programa EU (kao što su Evropski strukturni i investicioni fondovi, Instrument za povezivanje Evrope i Instrument za oporavak i otpornost), Evropske investicione banke i izvora iz privatnog sektora za podršku uvođenju mobilnosti bez emisija, vozila i njihovih omogućavatelji .

2.9 Podizanje svijesti i izgradnja kapaciteta

68. Evropska sedmica mobilnosti (16-22. septembar) ⁵⁷ – kampanja Evropske komisije u saradnji sa mrežom nacionalnih koordinatora – promoviše promjenu ponašanja prema održivoj mobilnosti od 2002. godine u korist aktivne mobilnosti, javnog prijevoza i drugih održivih i pametnih transportnih rješenja. Dok kampanja traje tokom cijele godine, glavni decentralizirani događaj u septembru je kada gradovi organiziraju događaje povezane s godišnjom temom, kao što su sve popularniji 'dani bez automobila'. Tema 20. ^{izdanja} 2021. godine bila je 'Sigurno i zdravo uz održivu mobilnost', a učestvovalo je rekordnih 3200 gradova iz 53 zemlje širom svijeta. Godišnji događaji kao što su velike konferencije EU ⁵⁸ i nagrade vezane za urbanu mobilnost na nivou EU služe sličnoj svrsi i omogućavaju učesnicima da se umreže i razmjenjuju najbolje prakse. Konferencija o budućnosti Evrope koja je u toku takođe nudi odličan forum za interaktivno povezivanje sa građanima o održivim transportnim rešenjima.
69. Godišnja nagrada Access City Award ⁵⁹, koju je pokrenula Evropska komisija 2010. godine, odaje priznanje evropskim gradovima za njihove napore da postanu pristupačniji za osobe sa invaliditetom, uključujući i oblast transporta i prateće infrastrukture. Dvanaesto izdanje nagrade Access City Award uključuje posebno priznanje za omogućavanje pristupačnosti željezničkih stanica za proslavu Evropske godine željeznice (2021.). Nagrada podstiče svaki grad u EU da osigura jednak pristup urbanom životu za osobe sa invaliditetom i starije osobe. Štaviše, omogućava gradovima da inspirišu jedni druge i dijele primjere dobre prakse.
70. Paralelno sa podizanjem svijesti, postoji i potreba da se pomogne lokalnim i regionalnim vlastima i radnicima u gradskom transportu da izgrade svoje kapacitete kako bi mogli efikasno obavljati svoju dužnost na održivoj i pametnoj urbanoj mobilnosti. EU podržava izgradnju kapaciteta, posebno za planiranje održive urbane mobilnosti, kroz tehničku pomoć i obuku i brojne projekte i pružanjem dokumenata sa smjernicama.

Komisija će:

- nastaviti svoje aktivnosti podizanja svijesti usmjerene na Evropsku sedmicu mobilnosti i nagrade i događaje EU za urbanu mobilnost;

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ Posebno Civitas Forum, SUMP konferencija i Dani urbane mobilnosti.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

- nastaviti pružati tehničku pomoć, a posebno akcije za izgradnju kapaciteta lokalnih, regionalnih i nacionalnih vlasti za pripremu i implementaciju mjera i strategija urbane mobilnosti.

3 UPRAVLJANJE I KOORDINACIJU

71. Svi nivoi politike (EU, nacionalne, regionalne i lokalne vlasti) uključeni su u pitanja mobilnosti. Višeslojni, **integrisani** pristup upravljanja za upravljanje urbanom mobilnošću, zajedno s drugim relevantnim sektorima kao što je energija, potreban je kao dio težnje ka klimatskoj neutralnosti, kao što je misija klimatski neutralnih i pametnih gradova. Osigurati da gradovi budu u potpunosti uključeni u podršku ostvarivanju evropskih ciljeva je od ključnog značaja u tom pogledu. Poštujući principe supsidijarnosti, trebalo bi da podrži nacionalne, lokalne i regionalne vlasti u njihovom radu i omogući zajednički pristup širom EU.
72. Potrebna je ojačana platforma za dijalog i zajedničko kreiranje novih akcija za implementaciju novog okvira urbane mobilnosti EU uz snažniji angažman država članica i bolji dijalog s gradovima, regijama i dionicima o svim pitanjima urbane mobilnosti. U tu svrhu treba iskoristiti postojeće strukture i prilagoditi ih što je više moguće⁶⁰.
73. Reformirana ekspertska grupa za urbanu mobilnost⁶¹ može igrati centralnu ulogu u dizajniranju i implementaciji ovog novog pristupa upravljanja. Njegovo ukupno funkcionisanje do danas nije ispunilo početna očekivanja, a javne konsultacije i radionice naglasile su potrebu za poboljšanjem njegove strukture i radnih aranžmana. Ovo bi trebalo uključiti otvaranje učešća lokalnim vlastima, gradskim mrežama i društvenim partnerima, te postavljanje jasnih radnih ciljeva i rezultata. Ekspertsku grupu treba podržati u svom radu podgrupe, gdje je to korisno.
74. Ekspertska grupa bi trebala posebno raditi na javnom prijevozu, zajedničkoj i aktivnoj mobilnosti, flotni sa nultim emisijama, urbanoj logistici i isporuci prve i zadnje kilometre, uključujući urbana prekogranična područja, i vezama između gradova i sela. Takođe bi trebalo da koordinira spremnost za nepredviđene situacije gradskog prevoza između država članica⁶², kao i između nacionalnih menadžera programa SUMP i Grupe za koordinaciju platforme SUMP.

Komisija će:

- preispitati do 2022. mandat i rad Komisije eksperata za urbanu mobilnost.

4 MEĐUNARODNI ASPEKTI

75. Urbana mobilnost je jedna od dimenzija obuhvaćenih Ciljem održivog razvoja 11 o održivim gradovima i zajednicama i Novom urbanom agendom. Ovi globalni okvirni

⁶⁰Revizija Urbane agende planirana za 2023. mogla bi ispitati sinergije između njenog dijaloga o upravljanju na više nivoa i zajednice urbane mobilnosti i dionika.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail&groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1>.

⁶²Granična tačka Komisije sastavljena od stručnjaka za prekogranična pitanja takođe može doprinijeti Ekspertskoj grupi (npr. rješavanje pravnih i administrativnih prepreka na granici).

dokumenti usmjeravaju multilateralnu i bilateralnu saradnju EU, kao i druge aktivnosti pokrenute u cilju podrške primjeni praksi i rješenja izvan EU.

76. Program međunarodne urbane saradnje ⁶³2017-2020 doprinio je stvaranju dijaloga između gradova širom svijeta o pitanjima mobilnosti putem uparivanja i izrade zajedničkih akcionih planova. Primjeri uključuju saradnju između Torina (Italija) i São Paula (Brazil) kako bi se ostvarila multimodalna urbana mobilnost u velikim međuopštinskim sistemima, te rad Nagpura (Indija) i Karlsruhea (Njemačka) na razmišljanju o mobilnosti usmjerenoj na ljude i javnosti dijeljenje bicikala.
77. U okviru novog programa međunarodne urbane i regionalne saradnje ⁶⁴(IURC) za 2021-2024., 44 grada iz EU i zemalja koje nisu članice EU pokazale su interes za rad na tematskoj mreži o urbanoj i regionalnoj obnovi i socijalnoj koheziji, koja posebno pokriva održivu mobilnost i transportna pitanja.
78. Brojne druge međunarodne aktivnosti su se odvijale kako bi se potaknula i implementirala rješenja održive urbane mobilnosti, podržavajući razvojnu saradnju EU i partnerstva u različitim geografskim regijama. Ove aktivnosti pokrivaju investicione dimenzije i pojam strateškog upravljanja mobilnošću na općinskim nivoima za održivo planiranje urbane mobilnosti gdje su koncept i smjernice EU SUMP-a postale globalna referentna tačka. Širom svijeta su prilagođeni geografskim kontekstima i specifičnostima.
79. Dalje angažovanje lokalnog političkog vlasništva nad ciljevima održive mobilnosti ključno je za postizanje klimatskih ciljeva EU. Nadovezujući se na ambicije Evropljana U misiji klimatski neutralnih i pametnih gradova, Komisija će ojačati međunarodnu saradnju na međusektorskim pristupima za integraciju pouzdanih i pristupačnih rješenja čiste energije, uključujući i gradski transport, putem globalne inicijative Mission Innovation (MI) o urbanim tranzicijama ⁶⁵.

Komisija će:

- podsticati saradnju sa Globalnim sporazumom gradonačelnika za klimu i energiju po pitanju urbane mobilnosti;
- razvijati bližu saradnju o urbanoj mobilnosti sa drugim relevantnim međunarodnim tijelima kao što je Međunarodni transportni forum (ITF);
- nastaviti promovirati pristupe održive urbane mobilnosti izvan EU, npr. kao dio implementacije ekonomskih i investicionih planova za zapadni Balkan ⁶⁶, Istočno partnerstvo ⁶⁷ i južno susjedstvo ^{68 69}.

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>

⁶⁶Saopćenje 'Ekonomski i investicijski plan za zapadni Balkan' COM(2020) 641 final.

⁶⁷Zajednička komunikacija „Jačanje otpornosti: Istočno partnerstvo koje donosi rezultate za sve“, JOIN(2020) 7 konačna i Radni dokument zajedničkog osoblja „Oporavak, otpornost i reforma: prioriteta Istočnog partnerstva nakon 2020.“, SWD(2021) 186 final.

⁶⁸Zajedničko saopštenje 'Obnovljeno partnerstvo sa južnim susjedstvom: nova agenda za Mediteran', JOIN(2021) 2 finale, i radni dokument zajedničkog osoblja 'Obnovljeno partnerstvo sa ekonomskim i investicijskim planom južnog susjedstva za južne susjede02 SWD'(2 23 final.

⁶⁹ Ove aktivnosti i programi će se finansirati iz novog Susjedskog, razvojnog instrumenta međunarodne saradnje – Globalna Evropa.

5 FINANSIRANJE I FINANSIRANJE PROJEKATA URBANE MOBILNOSTI

80. Dekarbonizacija, čišćenje, digitalizacija i modernizacija urbane mobilnosti zahtijevaju značajne napore za razvoj i testiranje novih rješenja, kao i ulaganje u mobilnu imovinu i infrastrukturu.
81. U periodu finansiranja 2021-2027, nekoliko instrumenata finansiranja i finansiranja na evropskom i nacionalnom nivou, kao što su Instrument za povezivanje Evrope, InvestEU, Evropski fond za regionalni razvoj, Kohezioni fond, okvirni program za istraživanje i inovacije Horizon Europe, program Digitalna Evropa i oporavak i Resilience Facility, dostupni su za podršku tranziciji ka održivoj urbanoj mobilnosti; i Instrument za susjedstvo, razvoj i međunarodnu saradnju (NDICI) i pretpristupnu pomoć (IPA III) u regionu proširenja .
82. Poduzeti su i veliki koraci da se finansijski sistem učini održivijim, posebno usvajanjem Uredbe o taksonomiji 2020. godine, koja stvara sistem klasifikacije za zelene ekonomske aktivnosti. Ovo će olakšati skaliranje zelenih finansijskih proizvoda pogodnih za promicanje ulaganja u urbanu mobilnost i primjenu alternativnih goriva. Misija klimatski neutralnih i pametnih gradova podržat će ovaj proces osiguravajući veću sinergiju i komplementarnost s drugim programima EU-a, dok istovremeno pomaže gradovima da ostvare dvostruku zelenu i digitalnu tranziciju kroz pripremu i provedbu svojih ugovora o klimatskim gradovima koji će uključivati i investicione planove. koji će ugraditi podršku EU, nacionalnog i regionalnog finansiranja i utvrditi kako planiraju da imaju pristup finansiranju iz drugih izvora, da povećaju i implementiraju inovativna rješenja za ispunjavanje svojih obaveza .
83. Putem Instrumenta tehničke podrške ⁷⁰, Komisija podržava države članice u osmišljavanju i provedbi reformi usmjerenih na prevazilaženje investicionog jaza i ubrzanje dvostrukih tranzicija. Države članice mogu zatražiti podršku kroz Instrument tehničke podrške da osmisle i uspostave mjere koje će omogućiti njihovo angažovanje u efikasnim i održivim reformama i ulaganjima za čistiju, pametniju i integrisaniju urbanu mobilnost i na taj način olakšati tranziciju ka održivoj urbanoj mobilnosti.
84. Više savjetodavne podrške i tehničke pomoći pružit će se putem savjetodavnog čvorišta InvestEU, s namjenskim objektima, posebno ELENA, URBIS i SIA/JASPERS, kao i putem instrumenta tehničke pomoći i razmjene informacija Evropske komisije (TAIEX) ili twinning projekata koji uključuju treće zemlje . Ovo će također pomoći da se maksimizira apsorpcija i učinak EU fondova.
85. Postojanje integrisane strategije urbane mobilnosti (Plan održive urbane mobilnosti ili ekvivalent) može dati dodatnu sigurnost o efektivnosti i efikasnosti investicija kao dijela sistemskog pristupa.

Komisija će:

- razviti čvršću vezu između SUMP-a i instrumenata finansiranja i, npr. dati prioritet u radnim programima Facilitya za povezivanje Evrope projektima urbane mobilnosti koji su podržani SUMP-ovima ili ekvivalentnim planovima, te dati prioritet u pozivima Horizon Europe kandidatima sa SUMP-ovima;
- nastaviti pružati finansijsku podršku investicijama u održivu urbanu mobilnost u EU i šire, uključujući projekte pametne i održive urbane mobilnosti u gradovima kroz EU program za

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_en

6 ZAKLJUČCI

86. Ovo priopćenje je poziv na djelovanje na svim nivoima upravljanja kako bi se uhvatili u koštac s izazovima mobilnosti s kojima se suočavaju urbana područja: Komisija će pojačati svoju podršku u područjima s utvrđenom dodanom vrijednošću EU (posebno u vezi s urbanim čvorovima na TEN-T i Preporuke državama članicama o djelotvornim planovima održive urbane mobilnosti), uz stvaranje zajedničkog okvira za sve gradove EU-a za prelazak na održiviju i pametniju urbanu mobilnost. Države članice se pozivaju da podrže povećane napore lokalnih vlasti da urbanu mobilnost učine održivijom, pametnijom i otpornijom. Ubrzanje tranzicije prema klimatski neutralnoj i čistoj urbanoj mobilnosti ne predstavlja samo veliki izazov, već također pruža ogromne mogućnosti za gradove i regije, kao i industriju širom Unije i šire. Na kraju, ispunjava očekivanja građana o čistijem vazduhu, manje zagušenja i buke, kao i povećanju bezbednosti na putevima i boljem zdravlju, u potpunosti u skladu sa našom novom strategijom rasta za Evropu.