

PRIPOROČILA

PRIPOROČILO KOMISIJE (EU) 2023/550

z dne 8. marca 2023

o nacionalnih programih podpore pri načrtovanju trajnostne mobilnosti v mestih

(notificirano pod dokumentarno številko C(2023) 1524)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije in zlasti člena 292 Pogodbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) V evropskem zelenem dogovoru ⁽¹⁾ je določen cilj, ki je doseči podnebno nevtralnno gospodarstvo EU do leta 2050. Za uresničitev tega cilja bo potrebno 90-odstotno zmanjšanje emisij toplogrednih plinov v prometu. V okviru Strategije za trajnostno in pametno mobilnost ⁽²⁾ so bili predlagani ukrepi za pomoč pri doseganju tega cilja, vključno z ukrepi za spodbujanje trajnostne, pametne, varne in zdrave mobilnosti v mestih.
- (2) V sporočilu o novem okviru EU za mobilnost v mestih ⁽³⁾ so prednostno obravnavane bolj trajnostne rešitve za promet – kolektivni in javni prevoz, skupna mobilnost, hoja in kolesarjenje –, da bi se povečala njihova uporaba za boljšo in energijsko učinkovitejšo mobilnost od vrat do vrat ter sočasno prispevalo k zdravju in dobremu počutju državljanov.
- (3) Trajnostna mobilnost v mestih prispeva k vrsti evropskih politik, ki so namenjene spodbujanju nizkoemisijske in brezemisijske ⁽⁴⁾ mobilnosti ter izboljšanju kakovosti zraka in varnosti v cestnem prometu ter hkrati prinašajo posredne koristi za zdravje in dobro počutje državljanov. Učinkovito načrtovanje mobilnosti v mestih lahko pripomore k napredku pri povezanih evropskih in nacionalnih politikah neposredno na lokalni ravni. Kot je poudarjeno v sporočilu o dolgoročni viziji za podeželska območja EU ⁽⁵⁾ in spremljajočem akcijskem načrtu EU za podeželje, je boljše povezovanje mobilnosti v mestih, primestjih in na podeželju bistveno za spodbujanje trajnostnih rešitev za mobilnost.
- (4) S svežnjem o mobilnosti v mestih iz leta 2013 ⁽⁶⁾ so bili uvedeni načrti za trajnostno mobilnost v mestih kot okvir, namenjen mestom za načrtovanje in izvajanje ukrepov v odziv na izzive politike mobilnosti v mestih na celotnem funkcionalnem mestnem območju. Komisija od takrat spodbuja obširno uporabo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, ki predstavljajo temelj evropske politike mobilnosti v mestih. Ta koncept in z njim povezane evropske smernice za načrte za trajnostno mobilnost v mestih obsežno uporabljajo lokalni organi, načrtovalci in deležniki. Izkazalo se je, da je učinkovito, zanesljivo in prožno orodje, na katero se lahko mesta zanesejo pri načrtovanju ukrepov za mobilnost v mestih.
- (5) Evropsko računsko sodišče je v Posebnem poročilu št. 06/2020: Trajnostna mobilnost v mestih v EU ⁽⁷⁾ poudarilo, da so države članice in njihova mesta odgovorni za upravljanje politik mobilnosti v mestih v skladu z načelom subsidiarnosti. Sodišče je ugotovilo, da lokalni ukrepi za mobilnost v mestih niso bili vedno skladni s cilji trajnostne mobilnosti v mestih. Nacionalni programi podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih bi prispevali k izboljšanju povezav med konceptom načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in lokalnimi načrti za trajnostno mobilnost v mestih.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Direktiva (EU) 2019/1161 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. junija 2019 o spremembi Direktive 2009/33/ES o spodbujanju čistih in energijsko učinkovitih vozil za cestni prevoz (UL L 188, 12.7.2019, str. 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Posebno poročilo št. 06/2020: Trajnostna mobilnost v mestih v EU: bistvenega izboljšanja ni mogoče doseči brez zavezanosti držav članic.

- (6) V revidirani uredbi o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) ⁽⁸⁾ je predlagano, da se za urbana vozlišča v omrežju TEN-T sprejme načrt za trajnostno mobilnost v mestih v skladu z zahtevami iz Priloge V k tej uredbi ter zberejo ustrezni podatki o mobilnosti v mestih, ki se predložijo Komisiji. Kar zadeva zahteve glede zbiranja in sporočanja podatkov, bosta v nadaljnjem izvedbenem aktu določena seznam kazalnikov trajnostne mobilnosti v mestih in metodologija za njihov izračun. Po sprejetju bodo to edine zavezujoče zahteve, povezane z načrti za trajnostno mobilnost v mestih, na ravni EU. V okviru nacionalnih programov podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih bo urbanim vozliščem v omrežju TEN-T na voljo strokovno znanje za pomoč pri izpolnjevanju teh zahtev.
- (7) Mesta se soočajo z izzivi pri uporabi kazalnikov za spremljanje napredka pri svojih ukrepih za trajnostno mobilnost v mestih. Za zbiranje podatkov so potrebni upravni in finančni viri, mesta pa imajo pogosto težave pri dostopu do razpoložljivih podatkov, ki jih hranijo nacionalni in regionalni organi ter drugi organi. Države članice bi morale olajšati izmenjavo in uporabo zbranih podatkov s centralnimi točkami dostopa in decentraliziranimi podatkovnimi prostori. To bo mestom pomagalo izboljšati sisteme spremljanja v prihodnjih letih.
- (8) Vsem mestom je na voljo tudi zbirka nezavezujočih smernic za načrte za trajnostno mobilnost v mestih ⁽⁹⁾ in referenčnih gradiv, pripravljenih v okviru projektov, ki jih sofinancira EU, ter namenjenih podpori mestom pri pripravi in izvajanju njihovih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih. Mesta so pozvana, naj ta nabor informacij uporabijo v skladu s svojimi potrebami. Skupina strokovnjakov Komisije za mobilnost v mestih ⁽¹⁰⁾ bi morala pomagati pri dopolnjevanju in racionalizaciji zbirke nezavezujočih smernic za načrte za trajnostno mobilnost v mestih.
- (9) Države članice bi morale podpreti mesta pri pripravi načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, da bi jim pomagale izboljšati kakovost njihovih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in usklajenost teh načrtov z okvirom EU.
- (10) Mesta ostajajo končno odgovorna za razvoj, sprejetje in izvajanje svojih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter za izvajanje ukrepov v okviru teh načrtov –

SPREJELA NASLEDNJE PRIPOROČILO:

1. NAMEN IN PODROČJE UPORABE

1.1 Uvod

S svežnjem o mobilnosti v mestih iz leta 2013 je bil uveden koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ⁽¹¹⁾, na katerem temelji okvir, ki je namenjen mestom in regijam za reševanje izzivov politike mobilnosti v mestih. Koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih je treba posodobiti, da bo odražal nove strategije EU in vključeval nove prednostne naloge politike. To je predstavljeno v Prilogi k temu priporočilu v obliki koncepta načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.

Smernice za načrte za trajnostno mobilnost v mestih temeljijo na konceptu načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in vsebujejo napotke za mesta o postopku za pripravo in izvajanje teh načrtov.

Komisija v zadnjem desetletju spodbuja uporabo tega koncepta, številna mesta po vsej EU pa ga obširno prostovoljno uporabljajo pri načrtovanju prehoda na privlačno, vključujočo in trajnostno mobilnost v mestih.

Mesta, ki uporabljajo koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, menijo, da je učinkovito, celovito in prožno orodje, ki presega upravne meje mest in zajema celotno „funkcionalno mestno območje“ ob upoštevanju povezav z zaledjem, tokov vozačev ter povezav med mesti in podeželjem.

V delovnem dokumentu služb Komisije o novem okviru EU za mobilnost v mestih ⁽¹²⁾ je poudarjeno, da so načrti za trajnostno mobilnost v mestih usklajen okvir za dolgoročno načrtovanje, ki vključuje vse zadevne strani. Odpornost koncepta se je pokazala zlasti med pandemijo COVID-19, saj so bila številna mesta z načrtom za trajnostno mobilnost v mestih sposobna hitro in učinkovito prilagoditi svoje politike mobilnosti. Pozneje so lahko lažje spreminjala svoje sisteme mobilnosti kot mesta brez primerljivih načrtov. V številnih primerih so bili nujni postopki in postopki za odpornost že opisani v obstoječih načrtih za trajnostno mobilnost v mestih.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Smernice za načrte za trajnostno mobilnost v mestih vključujejo smernice za oblikovanje in izvajanje načrta za trajnostno mobilnost v mestih ter dodatno referenčno gradivo, ki so na voljo na portalu opazovalne skupine za mobilnost v mestih ELTIS: <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

⁽¹⁰⁾ Sklep Komisije C(2022) 5320 z dne 28. julija 2022 o ustanovitvi skupine strokovnjakov Komisije za mobilnost v mestih; skupina strokovnjakov za mobilnost v mestih.

⁽¹¹⁾ Glej Prilogo k sporočilu Komisije z dne 17. decembra 2013 z naslovom Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih (COM(2013) 913 final).

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

Kljub temu je bila v oceni svežnja o mobilnosti v mestih iz leta 2013 kot velika pomanjkljivost ugotovljeno dejstvo, da se uporaba načrtov za trajnostno mobilnost v mestih med državami članicami razlikuje. Številna mesta še vedno nimajo načrta za trajnostno mobilnost v mestih, kakovost obstoječih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih pa se močno razlikuje. Obstaja tudi očitno neravnovesje med državami članicami glede splošne pokritosti mest z načrti za trajnostno mobilnost v mestih.

To priporočilo je zato naslovljeno na države članice.

1.2 Potreba po ukrepanju na ravni držav članic

Ocena svežnja o mobilnosti v mestih iz leta 2013 je temeljila na obsežnih izkušnjah, ki so bile pridobljene pri uporabi koncepta načrtov za trajnostno mobilnost v mestih po letu 2013, ter je pokazala, da se zlasti v malih in srednje velikih mestih še vedno pojavljajo težave glede zmogljivosti in strokovnega znanja ter pomanjkanja sodelovanja in podpore na nacionalni ravni.

To kaže na splošno potrebo po zagotavljanju skladnosti s konceptom načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in usklajevanju različnih dejavnosti, ki jih izvajajo mesta in mestna območja za pripravo, izvajanje in spremljanje svojih načrtov za mobilnost.

Kot je poudarjeno v novem okviru EU za mobilnost v mestih, je treba okrepiti upravljanje in odgovornost na nacionalni ravni, da se vzpostavi okvir podpore za boljšo uskladitev načrtov za trajnostno mobilnost v mestih s konceptom načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ob upoštevanju lokalnih okoliščin, praks načrtovanja in institucionalnih ureditev v skladu z načelom subsidiarnosti.

1.3 Povezava z omrežjem TEN-T

Predlog revidirane uredbe o omrežju TEN-T⁽¹³⁾ vključuje krepitev vloge mest kot ključnih vozlišč za trajnosten, varen, učinkovit in multimodalen prevoz po vsej Evropi in zunaj nje. Komisija je predlagala, naj države članice do 31. decembra 2025 zagotovijo sprejete načrta za trajnostno mobilnost v mestih za urbana vozlišča v omrežju TEN-T in zberejo ustrezne podatke o mobilnosti v mestih, da bi se omogočilo učinkovito delovanje omrežja TEN-T.

Pri urbanih vozliščih bi bilo treba upoštevati vpliv različnih ukrepov za mobilnost v mestih na prometne tokove potnikov in tovora v omrežju TEN-T. Ukrepi bi morali biti namenjeni zagotavljanju nemotenega tranzita, obvoza ali medsebojne povezave skozi urbana vozlišča in okrog njih, tudi za brezemisijska vozila. Ukrepi bi morali prispevati k zmanjševanju zastojev, povečanju modalnega deleža javnega prevoza in aktivnih načinov potovanja, izboljšanju varnosti v cestnem prometu in odpravljanju ozkih grl, ki vplivajo na prometne tokove v omrežju TEN-T.

Zato je namen tega priporočila tudi zagotoviti dodatno podporo državam članicam in mestom pri tem, kako se pripraviti na izpolnjevanje predlaganih zahtev glede urbanih vozlišč.

To priporočilo ne posega v prihodnje sprejete revidirane uredbe o omrežju TEN-T na podlagi navedenega predloga in morebitne obveznosti v zvezi z načrtom za trajnostno mobilnost v mestih, ki jih vsebuje ta predlog.

1.4 Usklajevanje na lokalni ravni za ustvarjanje sinergij med sektorskimi pristopi in pristopi prostorskega načrtovanja

Za razvoj načrtov za trajnostno mobilnost v mestih je potreben celosten pristop, ki obravnava dve področji: vključitev mobilnosti v mestih v načrtovanje omrežja prometnega sistema („omrežni pristop“) in vključitev v medsektorsko strategijo za trajnostni razvoj mest („lokalni pristop“).

Promet je bistven del učinkovitega in uspešnega pristopa k celostnemu prostorskemu načrtovanju na mestni in lokalni ravni. Načrte za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo zato treba pripraviti in izvajati ob doslednem upoštevanju lokalnih in regionalnih načrtov za mobilnost, prostorskih načrtov in ustreznih sektorskih načrtov. Poleg boljšega usklajevanja načrtov za trajnostno mobilnost v mestih s cilji sektorske politike se s tem zmanjša tudi upravno breme za lokalne organe.

Države članice bi morale zagotoviti združljivost ciljev sektorske politike z načrtovanjem mobilnosti v mestih in skladnost med njimi, in sicer s:

- podpiranjem mest pri vključevanju evropskih in nacionalnih ciljev v lokalne mestne politike, strategije in dokumente za načrtovanje, kot so načrti za trajnostno mobilnost v mestih, načrti za trajnostno mestno logistiko, akcijski načrti za trajnostno energijo in podnebje, pogodbe v zvezi s podnebjem in sporazumi o zelenih mestih,

⁽¹³⁾ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (COM(2021) 812 final).

- obravnavanjem potreb in posebnosti mest in mestnih območij v okviru krovnih nacionalnih ali regionalnih strategij in v dokumentih za načrtovanje, kot so nacionalni in regionalni prometni načrti, nacionalni okviri politike za vzpostavitev infrastrukture za alternativna goriva, nacionalni energetske in podnebni načrti, strategije javnega zdravja in strategije trajnostnega razvoja mest,
- obravnavanjem potreb in posebnosti mest in mestnih območij v okviru nacionalnih ukrepov v zvezi z evropskimi in mednarodnimi zavezami, kot so evropski semester in delovni načrti za koridor jedrnega omrežja TEN-T.

2. Nacionalni program podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih

2.1 Cilji

Komisija poziva vse države članice, naj vzpostavijo nacionalni program podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih, ki bo namenjen podpiranju mest, krepitvi upravljanja in povečanju nacionalnega usklajevanja, načrtovanju in zagotavljanju izvajanja politik trajnostne mobilnosti v mestih ter izboljšanju usklajevanja med regijami in mesti ter med mestnimi in podeželskimi območji.

2.2 Obseg programa

Nacionalni programi podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih bi morali vključevati ukrepe za:

- razvoj nacionalnih smernic za načrtovanje mobilnosti v mestih na podlagi posodobljenega koncepta načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, predstavljenega v Prilogi k temu priporočilu Komisije, in ob upoštevanju smernic za načrte za trajnostno mobilnost v mestih ⁽¹⁴⁾, v katerih so celostno obravnavani mobilnost potnikov, tovorni promet in logistika,
- zagotavljanje tehnične pomoči in strokovne podpore,
- razvoj nacionalnega pristopa za vsa mesta v zvezi s pripravo in izvajanjem načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ob sodelovanju s primestnimi in podeželskimi območji v okolici mesta ter vključitvi celotnega funkcionalnega mestnega območja (mesto in njegovo območje dnevnih migracij),
- spodbujanje nacionalne mreže regij in mest k vzajemnemu učenju in izmenjavi dobrih praks, vključno z najbolj oddaljenimi regijami EU in drugimi oddaljenimi območji ter otoškimi, obrobni in redko poseljenimi območji,
- izvajanje programa usposabljanja za mesta, vključno s programom za krepitev zmogljivosti,
- zagotavljanje finančne podpore mestom za zaposlovanje in ohranjanje upravne zmogljivosti ter začasno zaposlovanje strokovnjakov za podporo,
- organizacijo in usklajevanje kampanj obveščanja in dejavnosti, povezanih z načrti za trajnostno mobilnost v mestih,
- ozaveščanje o informacijah in smernicah, objavljenih na portalu evropske opazovalne skupine za mobilnost v mestih ⁽¹⁵⁾,
- pregled načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in svetovanje glede izboljšanja kakovosti teh načrtov v skladu s konceptom načrtov za trajnostno mobilnost v mestih; to bo olajšalo oblikovanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, kadar so ti potrebni kot pogoj za javno ali zasebno financiranje,
- pregled nacionalnega zakonodajnega okvira za odkrivanje ovir pri razvoju učinkovitih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih,
- pomoč ustreznim organom pri izboljšanju usklajevanja v zvezi z zagotavljanjem prometne infrastrukture in storitev na funkcionalnem mestnem območju,
- pomoč lokalnim organom pri povezovanju prostorskega načrtovanja z načrti za trajnostno mobilnost v mestih in izboljšanju usklajenosti med temi načrti in prostorskim načrtovanjem ter pomoč tem organom pri izboljšanju usklajenosti in sinergij z akcijskimi načrti za trajnostno energijo in podnebje, načrti za trajnostno mestno logistiko ter drugimi ustreznimi načrti,
- krepitev spremljanja izvajanja načrtov za trajnostno mobilnost v mestih tako, da se vzpostavijo mehanizmi za merjenje napredka pri doseganju ciljev teh načrtov,

⁽¹⁴⁾ Smernice za oblikovanje in izvajanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, ki so na voljo na portalu opazovalne skupine za mobilnost v mestih ELTIS: <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

⁽¹⁵⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- izračun kazalnikov trajnostne mobilnosti v mestih v skladu z metodologijo Komisije ⁽⁶⁾, usklajevanje in podporo pri zbiranju podatkov ter olajšanje izmenjave in uporabe nacionalnih, regionalnih ali zasebnih podatkov, potrebnih za izračun kazalnikov mobilnosti v mestih, ter dostopa do njih,
- spremljanje napredka pri doseganju ciljev sektorske politike, vključno z razogljčenjem in varnostjo v cestnem prometu; podporo mestom pri razvoju mehanizmov za zbiranje razčlenjenih podatkov, tudi po spolu,
- redno posodabljanje oddelkov o mestih in nacionalnih načrtih na portalu evropske opazovalne skupine za mobilnost v mestih,
- podporo pri izvajanju delov misije za podnebno nevtralna in pametna mesta, ki se nanašajo na mobilnost v mestih.

Obseg programa podpore bi bilo treba določiti v sodelovanju z mesti in regijami ter ga redno pregledovati glede na potrebe teh mest in regij ter povratne informacije, ki jih pošljejo.

2.3 Financiranje in zagotavljanje kakovosti

Načrti za trajnostno mobilnost v mestih so učinkovit okvir za načrtovanje in izvajanje javnih ali zasebnih naložb v mobilnost v mestih.

Države članice bi morale sprejeti ukrepe za obveščanje in podporo glede možnosti financiranja, da se izboljša kakovost načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ter da se bolje uskladijo s konceptom načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.

Postopke v zvezi z načrti za trajnostno mobilnost v mestih je mogoče podpreti s številnimi evropskimi, nacionalnimi in regionalnimi instrumenti podpore in financiranja, kot so:

- Instrument za povezovanje Evrope,
- Evropski sklad za regionalni razvoj in Kohezijski sklad, vključno s programoma INTERREG in URBACT,
- Obzorje Evropa, vključno z misijami in ukrepi programa CIVITAS,
- program InvestEU, mehanizem za okrevanje in odpornost ter načrt REPowerEU,
- program za digitalno Evropo,
- Sklad za pravični prehod,
- sklad za inovacije,
- Instrument za tehnično podporo, ki državam članicam EU zagotavlja prilagojeno tehnično strokovno znanje,
- nacionalne sheme,
- zasebno financiranje (npr. zelene obveznice).

Poleg tega skupnost znanja in inovacij na področju mobilnosti v mestih v okviru Evropskega inštituta za inovacije in tehnologijo nudi podporo državam članicam, regijam in mestom pri izvajanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.

2.4 Upravljanje programov za načrte za trajnostno mobilnost v mestih na nacionalni ravni

Države članice bi morale določiti nacionalni urad za upravljanje programov za načrte za trajnostno mobilnost v mestih kot informacijsko točko za zadeve, ki so povezane s temi načrti ter se nanašajo na mesta in mestna območja. Te urade bi bilo treba vzpostaviti v sodelovanju z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi organi.

Zaposleni v uradih bi morali imeti ustrezno tehnično strokovno znanje, uradom pa bi morali biti na voljo pravni, finančni in človeški viri za razvoj in izvajanje nacionalnega programa podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih.

Ti uradi bi morali biti nevtralni in delovati pregledno ter v svoje delo vključevati regije, mesta in podeželska območja. Svetovati bi jim morala skupina strokovnjakov, ki bi jo sestavljali predstavniki ustreznih ministrstev, regij, mest, podeželskih območij, akademskih krogov in drugih ustreznih deležnikov na področju mobilnosti v mestih.

Ta skupina strokovnjakov bi lahko imela ključno vlogo pri oblikovanju in ocenjevanju nacionalnega programa podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih ter pri potrjevanju nacionalnih smernic za načrte za trajnostno mobilnost v mestih in bi delovala kot neodvisen forum strokovnjakov, ki bi pripomogel k zagotavljanju ustreznega izvajanja evropskih in nacionalnih smernic za načrte za trajnostno mobilnost v mestih. Države članice bi se morale opreti na obstoječe podporne sheme za mesta. Uradi za upravljanje programov bi morali združiti obstoječe sheme, ki se izvajajo na podnacionalni in regionalni ravni, da se zagotovi usklajen pristop, pri čemer bi bile zajete tudi posebne omejitve v zvezi z oddaljenimi in obrobni območji ter najbolj oddaljenimi regijami.

⁽⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

Uradi bi lahko delovali v okviru ministrstva, agencije ali specializiranega organa, odvisno od upravne ureditve države članice. Regionalni uradi bi lahko dopolnjevali nacionalne urade, zlasti v večjih državah članicah ali državah članicah z zvezno ureditvijo.

V skladu z načelom subsidiarnosti bi morala mesta ostati končno odgovorna za razvoj, sprejetje in izvajanje svojih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.

2.5 Sodelovanje nacionalnih uradov za upravljanje programov z Evropsko komisijo

Nacionalni uradi za upravljanje programov bi morali delovati kot glavna kontaktna točka držav članic s Komisijo za izmenjavo informacij in usklajevanje v zvezi s podpornimi storitvami za načrte za trajnostno mobilnost v mestih.

Podpiranje izvajanja načrtov za trajnostno mobilnost v mestih je ena od glavnih nalog skupine strokovnjakov za mobilnost v mestih, ustanovljene po sprejetju novega okvira EU za mobilnost v mestih, v katero so vključeni predstavniki držav članic, regij, mest in drugih deležnikov, ki v njej razpravljajo o politiki EU na področju mobilnosti v mestih, kar vključuje načrte za trajnostno mobilnost v mestih. Nacionalni uradi za upravljanje programov bi se morali zato zelo dobro usklajevati s predstavniki svojih držav članic v skupini strokovnjakov in dejavno prispevati k skupini.

2.6 Obveščanje Evropske komisije o ukrepih

Države članice so pozvane, naj Komisijo obvestijo o ukrepih, ki jih vsako leto sprejmejo na podlagi tega priporočila. Informacije bi bilo treba prvič poslati eno leto po sprejetju tega priporočila.

Posredovane informacije bi morale vključevati:

- vsebino nacionalnega programa podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih,
- kontaktne podatke nacionalnega urada za upravljanje programa za načrte za trajnostno mobilnost v mestih,
- vsebino delovnega načrta nacionalnega urada za upravljanje programa podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih,
- povzetek letnih poročil o izvajanju delovnega načrta (vključno z merljivim napredkom pri ključnih kazalnikih uspešnosti, ključnimi mejniki ter morebitnimi ugotovljenimi težavami in predvidenimi blažilnimi ukrepi) in pridobljene izkušnje.

3. Naslovniki

To priporočilo je naslovljeno na države članice.

V Bruslju, 8. marca 2023

Za Komisijo
Adina VĂLEAN
članica Komisije

PRILOGA

Posodobljen koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih**1. Uvod**

Načrt za trajnostno mobilnost v mestih je strateški načrt, namenjen zadovoljitvi potreb ljudi in podjetij v mestih in njihovi okolici po mobilnosti za boljšo kakovost življenja. Je enotni okvir za reševanje vseh skupnih izzivov mobilnosti v mestih na celotnem funkcionalnem mestnem območju. Načrt za trajnostno mobilnost v mestih zagotavlja celovit, prožen in odporen pristop, ki temelji na viziji, in se uporablja kot dolgoročni načrt za mobilnost ter vključuje svežnje ukrepov za obravnavanje kratkoročnih splošnih in posamičnih ciljev, doseganje katerih je mogoče pospešiti v odziv na spreminjajoče se potrebe.

Komisija od leta 2013 spodbuja obširno uporabo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, ki so temelj njene politike mobilnosti v mestih. To odraža potencial načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, da pripomorejo k reševanju skupnih izzivov mest in regij pri prehodu na trajnostno mobilnost v mestih in zagotavljanju boljše kakovosti življenja. Lokalni organi so bili v okviru svežnja o mobilnosti v mestih iz leta 2013 ⁽¹⁾ pozvani, naj načrtom za trajnostno mobilnost v mestih namenijo osrednjo pozornost v okviru svojih pristopov k reševanju vprašanj mobilnosti v mestih. V povezavi s tem so bile objavljene smernice EU za podporo lokalnim organom v celotnem postopku v zvezi z načrti za trajnostno mobilnost v mestih.

V sodelovanju s skupnostjo za načrtovanje mobilnosti v mestih so bili v zadnjih nekaj letih oblikovani številni nasveti in smernice, pozneje pa je bil mestom in deležnikom na spletnem mestu opazovalne skupine EU za mobilnost v mestih dan na voljo sklop dopolnilnih smernic glede posebnih vidikov v zvezi z načrti za trajnostno mobilnost v mestih ⁽²⁾. Na voljo je tudi orodje za samoocenjevanje, ki mestom pomaga razumeti prednosti in pomanjkljivosti njihovih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ⁽³⁾.

Prvotni koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih ⁽⁴⁾ je bil oblikovan v okviru svežnja o mobilnosti v mestih iz leta 2013 in je zajemal osem glavnih vodilnih načel. Ta načela so bila ohranjena v sedanjem konceptu načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, hkrati pa je bil koncept posodobljen, kjer je bilo to potrebno.

1.1 Ozadje

V skladu z novo Leipziško listino ⁽⁵⁾ morajo „[m]esta [...] oblikovati celostne in trajnostne strategije razvoja mest ter zagotoviti njihovo izvajanje za celotno mesto, od njegovih funkcionalnih območij do sosek v njem“.

Načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih je zato odločilno za učinkovito in trajnostno mobilnost v mestih, vključno z urbanih vozlišči v omrežju TEN-T, pomembno pa je tudi za splošno delovanje omrežja ter zagotavljanje odziva in odpornosti v primeru velikih izzivov.

Predlaga se, da bi morala urbana vozlišča izpolnjevati bistvene zahteve, povezane z načrtom za trajnostno mobilnost v mestih, iz Priloge V k predlogu Komisije za revidirano uredbo o omrežju TEN-T ⁽⁶⁾. Ta koncept ne posega v nobene zavezujoče obveznosti za urbana vozlišča v zvezi s sprejetjem načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in vsebino teh načrtov, določene v prihodnji revidirani uredbi o omrežju TEN-T. Ta koncept temelji na teh predlaganih zahtevah, hkrati pa vsebuje več informacij in priporočene elemente, ki so potrebni za razvoj načrta za trajnostno mobilnost v mestih, ne glede na to, ali je mesto urbano vozlišče ali ne.

1.2 Razlogi za posodobitev koncepta načrtov za trajnostno mobilnost v mestih

Ob upoštevanju pomembnih dogodkov iz zadnjih nekaj let in praktičnih izkušenj, pridobljenih v zadnjem desetletju z izvajanjem koncepta, je ta koncept zdaj mogoče posodobiti, da bodo lahko načrti za trajnostno mobilnost v mestih učinkoviteje prispevali k uresničevanju vse ambicioznejših prometnih, podnebnih, zdravstvenih ter družbenih ciljev in zavez EU.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final.

⁽²⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽³⁾ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

⁽⁴⁾ Priloga 1 k sporočilu Komisije z naslovom Skupaj h konkurenčni in z viri gospodarni mobilnosti v mestih (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF).

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2.

Sedanje politične smernice so določene zlasti v evropskem zelenem dogovoru ⁽⁷⁾, Strategiji za trajnostno in pametno mobilnost ⁽⁸⁾ ter novem okviru EU za mobilnost v mestih ⁽⁹⁾. Komisija je v svežnju „Pripravljeni na 55“ ⁽¹⁰⁾ ter svežnju o zeleni in učinkoviti mobilnosti in načrtu REPowerEU ⁽¹¹⁾ nedavno predstavila ustrezne zakonodajne predloge. Najpomembnejše je, da mora koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih boljše vključevati podnebne in energetske vidike, hkrati pa obravnavati varnost, vključenost in dostopnost ter vidike lokalnega prometa, ki so povezani s tovornim prometom in logistiko.

Natančneje, v novem okviru EU za mobilnost v mestih je navedeno, da bi bilo treba v okviru posodobljenega koncepta načrtov za trajnostno mobilnost v mestih jasno poudariti, da je prednostna naloga prednostna obravnava trajnostnih rešitev, vključno z aktivno in skupno mobilnostjo ter kolektivnim in javnim prevozom (tudi za povezave med mesti in podeželjem), pri čemer bi bilo treba v celoti vključiti vidike odpornosti in načrte za trajnostno mestno logistiko, ki temeljijo na brezemisijah vozil in rešitvah. Koncept bi bilo treba dodatno dopolniti, pri čemer bi bilo treba predvideti potrebo po posebnih kazalnikih in zahtevah glede načrtov za trajnostno mobilnost za urbana vozlišča v omrežju TEN-T ⁽¹²⁾.

Nazadnje se morajo orodja za načrtovanje na področjih mobilnosti, energije, trajnostnosti in rabe zemljišč bolj medsebojno dopolnjevati. Tako bodo v revidiranem konceptu tudi ustvarjene tesnejše povezave med načrti za trajnostno mobilnost v mestih in drugimi ustreznimi mestnimi načrti v zvezi z energijo in podnebjem, zlasti akcijskimi načrti za trajnostno energijo in podnebje.

2. Koncept načrtov za trajnostno mobilnost v mestih

Ta koncept je priporočeni pristop k načrtom za trajnostno mobilnost v mestih, namenjen mestnim območjem vseh velikosti. Načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba oblikovati in izvajati v skladu z naslednjimi vodilnimi načeli.

2.1 Jasni in merljivi cilji

Glavni cilj načrta za trajnostno mobilnost v mestih je povečati dostopnost funkcionalnega mestnega območja ⁽¹³⁾, ki mu je namenjen, ter zagotoviti visokokakovostno, varno in trajnostno mobilnost z nizkimi emisijami na tem območju, do njega in čez njega. Zlasti bi morala biti z njim podprta brezemisijah mobilnost in izvajanje sistema mestnega prometa, ki prispeva k boljši splošni uspešnosti prometnega omrežja, zlasti z razvojem infrastrukture za nemoten promet brezemisijah vozil, multimodalnih vozlišč potniškega prometa za izboljšanje povezav na začetnem in zadnjem delu poti ter multimodalnih tovornih terminalov za mestna območja.

Načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi moral zato vključevati posebne cilje za podporo razvoju sistema mestnega prometa, ki:

- je varen, dostopen, cenovno ugoden in vključujoč za vse uporabnike, vključno s prikrajšanimi skupinami ter invalidi in osebami z zmanjšano mobilnostjo, ter v katerega so vključeni vidik spola in demografske spremembe;
- izpolnjuje vse potrebe uporabnikov po mobilnosti, vključno s kolesarjenjem in hojo, mestno logistiko, tokovi tovornega in potniškega prometa na dolge razdalje v omrežju TEN-T ter tokovi s primestnih in podeželskih območij v okolici mesta, s čimer je pokrito celotno funkcionalno mestno območje (mesto in njegovo območje dnevnih migracij);
- izpolnjuje zahteve glede trajnostnosti, varstva podnebja in odpornosti, pri čemer so uravnotežene potrebe po zagotavljanju ekonomske vzdržnosti, socialne enakosti ter varovanja zdravja in okolja;
- optimizira učinkovitost sistemov mobilnosti v mestih ob upoštevanju stroškovne učinkovitosti ter zunanjih učinkov različnih vrst prevoza, povezanih zlasti z zastoji, onesnaževanjem zraka in obremenitvijo s hrupom, emisijami CO₂, smrtnimi žrtvami in poškodbami v prometu ter njihovim vplivom na biotsko raznovrstnost;
- prispeva k večji privlačnosti mestnega okolja, tudi tako, da pripomore k boljši skupni uporabi javnega prostora;

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final.

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final.

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final.

⁽¹²⁾ Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o smernicah Unije za razvoj vseevropskega prometnega omrežja (COM(2021) 812 final).

⁽¹³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))

- povečuje kakovost življenja in prinaša koristi za javno zdravje v skladu s cilji trajnostnega razvoja OZN ⁽¹⁴⁾ ter zagotavlja varnost, zanesljivost in udobnost infrastrukture in storitev mestnega prometa za vse, tudi za ranljive skupine v družbi in ženske;
- izboljšuje varnost in varovanje v prometu, zlasti za aktivne in ranljive udeležence v cestnem prometu (npr. pešce, kolesarje, starejše, otroke, invalide in osebe z zmanjšano mobilnostjo), ter izboljšuje storitve in javne prostore ob prizadevanju za uresničitev Vizije nič ⁽¹⁵⁾ na področju varnosti v mestnem cestnem prometu v skladu z izjavo iz Vallette ⁽¹⁶⁾;
- zmanjšuje vse vire onesnaževanja zaradi prometa, kot so onesnaževanje zraka, obremenitev s hrupom, trdni delci in mikroplastika, ter emisije toplogrednih plinov iz prometa, in povečuje energijsko učinkovitost prometa, da bi bila dosežena brezemisijska mobilnost v mestih v skladu s cilji evropskega zelenega dogovora, Strategijo za trajnostno in pametno mobilnost ⁽¹⁷⁾, akcijskim načrtom za ničelno onesnaževanje ⁽¹⁸⁾ ter podnebnimi pravili, ob upoštevanju nacionalnih energetskih in podnebnih načrtov, načrtov za kakovost zraka ter lokalnih akcijskih načrtov za trajnostno energijo in podnebje;
- prispeva k boljši povezljivosti in splošni uspešnosti vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T) ter evropskega prometnega sistema kot celote, tako za potnike kot tudi za prevoz blaga.

2.2 Dolgoročna vizija in jasen načrt za izvedbo

Načrt za trajnostno mobilnost v mestih je dolgoročna strategija za prihodnji razvoj funkcionalnega mestnega območja in s tem povezane prometne infrastrukture in storitev multimodalne mobilnosti ali pa je povezan s tako obstoječo strategijo. Vključuje tudi načrt za kratkoročno izvedbo strategije. Vključiti bi ga bilo treba v celostni pristop k trajnostnemu razvoju mest ter ga povezati z ustrežno rabo zemljišč, prostorskim načrtovanjem in načrtovanjem sektorskih politik (npr. za podnebje in energijo).

Načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi zato moral vsebovati naslednje:

- časovni raspored in proračunski načrt z ustrežno opredeljenimi viri za potrebno financiranje; načrt za izvedbo bi moral v najboljšem primeru zajemati 3–10 let;
- jasno opredeljene odgovornosti in vire, vključno z viri, za katere je bilo ugotovljeno, da jih potrebuje posamezni akter.

2.3 Ocena sedanje in prihodnje uspešnosti

Načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi moral temeljiti na natančni oceni sedanje in prihodnje uspešnosti sistema mestnega prometa, podpreti pa bi ga bilo treba s celovitim sistemom spremljanja, ki bi zajemal naslednje:

- analizo stanja ter izhodiščni in končni scenarij, pri čemer bi se najprej celovito pregledalo trenutno stanje in določilo izhodišče, na podlagi katerega bo mogoče meriti prihodnji napredek; vključevati bi moral tudi oceno učinka predlaganih ukrepov;
- posebne splošne in posamične cilje: v okviru načrta za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba opredeliti posebne in dosegljive cilje glede uspešnosti, ki so povezani z analizo stanja in so ambiciozni v smislu cilja načrta za trajnostno mobilnost v mestih in splošnih ciljev. Po potrebi bi bilo treba določiti tudi merljive specifične cilje, ki bi temeljili na realni oceni izhodišča in razpoložljivih virih ter odražali posebne splošne cilje;
- kazalnike uspešnosti, ki bi po možnosti temeljili na kazalnikih trajnostne mobilnosti v mestih ⁽¹⁹⁾ in s katerimi bi se opisalo sedanje stanje sistema mestnega prometa ter spremljal napredek pri doseganju zastavljenih ciljev.

⁽¹⁴⁾ <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en

⁽¹⁶⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/sl/pdf>

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹⁸⁾ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_sl

⁽¹⁹⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

2.4 Celostni razvoj vseh vrst prevoza ob prednostni obravnavi najbolj trajnostnih vrst prevoza

V okviru načrta za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba spodbujati multimodalni prevoz z združevanjem različnih vrst prevoza in ukrepov, namenjenih omogočanju nemotene in trajnostne mobilnosti. Načrt bi moral vključevati ukrepe za povečanje modalnega deleža bolj trajnostnih oblik prevoza, kot so javni prevoz, aktivna mobilnost, skupna mobilnost ⁽²⁰⁾, brezemisijaska mestna logistika ter po potrebi promet po celinskih plovnihih poteh in pomorski promet.

Vključevati bi moral tudi ukrepe za spodbujanje brezemisijaska mobilnosti, zlasti v zvezi z zagotavljanjem okolju prijaznejšega mestnega voznega parka, ter zmanjšanje zastojev in izboljšanje varnosti v cestnem prometu, zlasti za ranljive udeležence v cestnem prometu.

V načrtu je predstavljen celovit sklop tehničnih in infrastrukturnih ukrepov, ukrepov, ki temeljijo na politiki, in mehkih ukrepov za izboljšanje uspešnosti in stroškovne učinkovitosti v zvezi z navedenimi in posebnimi cilji.

Načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi zato moral zajemati naslednje:

- storitve javnega in kolektivnega prevoza ter skupno mobilnost s posebno strategijo za izboljšanje njihove kakovosti, pokritosti, varnosti, povezanosti in dostopnosti;
- nemotorizirani promet z načrtom za povečanje privlačnosti in varnosti hoje, kolesarjenja in mikromobilnosti, da bi se vzpostavilo celovito in visokokakovostno omrežje;
- multimodalnost, da bi se bolje povezali različni načini prevoza potnikov in blaga;
- varnost v mestnem cestnem prometu, pri čemer je cilj uresničiti Vizijo nič v zvezi s smrtnimi žrtvami in hudimi poškodbami, zlasti med ranljivimi udeleženci v cestnem prometu, vključno s pešci in kolesarji;
- zmanjševanje zastojev in optimizacijo uporabe infrastrukture, povezane z ukrepi za upravljanje parkirišč, vključno z optimizacijo polnilne infrastrukture ter preučitvijo možnosti, da bi se več prometnih površin in mestnega prostora namenilo za nemotorizirane načine prevoza ali uporabo, ki ni povezana s prometom;
- mestno logistiko, vključno z dostavo na dom in upravljanjem voznega parka gospodarskih vozil (npr. taksiji), z ukrepi za izboljšanje učinkovitosti ob zmanjševanju zunanjih učinkov, kot so emisije toplogrednih plinov, onesnaževala, hrup in zastoji (načrt za trajnostno mobilnost v mestih in vsak poseben načrt za trajnostno mestno logistiko bi morala biti med seboj usklajena na celosten način);
- načrte za upravljanje mobilnosti z ukrepi za prehod na bolj trajnostne vzorce mobilnosti za vozače, potrošnike in študente (vključno s tistimi, ki prihajajo iz okoliških primestnih in podeželskih območij) v sektorjih, kot so zaposlovanje, izobraževanje, zdravstvo, maloprodaja in turizem/prireditve;
- digitalizacijo, vključno z inteligentnimi prometnimi sistemi (ITS), kot so multimodalne digitalne storitve mobilnosti, ki omogočajo lažji dostop do informacij, rezervacij, plačila za potovanje in prevzema vozovnic za vse načine prevoza, ter zbiranje podatkov (na primer iz zbirk velepodatkov in od zasebnih prevoznikov, umetne inteligence, digitalnih dvojčkov, interneta stvari itd.), da bi se podprli priprava, izvajanje in spremljanje ukrepov, vključenih v načrt za trajnostno mobilnost v mestih.

2.5 Celostni pristop k mobilnosti potnikov ter mestnemu tovornemu prometu in logistiki

Mestno logistiko in povezave s tovornim prometom na dolge razdalje bi bilo treba v celoti upoštevati in vključiti v načrt za trajnostno mobilnost v mestih, da se zagotovi sistematičen pristop k vsem vidikom mobilnosti v mestu ter doseže cilj brezemisijaska mestne logistike in dostave na zadnjem delu poti. Posebna vprašanja mestne logistike bi bilo mogoče obravnavati v namenskem in usklajenem načrtu za trajnostno mestno logistiko.

Za zadevna mestna območja bi bilo treba v okviru načrta za trajnostno mobilnost v mestih ustrezno upoštevati vpliv različnih mestnih ukrepov na tokove potniškega in tovornega prometa ter vseevropsko prometno omrežje (TEN-T), da se zagotovi nemoten tranzit, obvoz ali medsebojna povezava skozi urbana vozlišča in okrog njih, tudi za brezemisijaska vozila. Načrt bi moral vključevati zlasti ukrepe za zmanjšanje zastojev, izboljšanje varnosti v cestnem prometu in odpravo ozkih grl, ki vplivajo na prometne tokove v omrežju TEN-T.

⁽²⁰⁾ Skupna mobilnost v tem dokumentu pomeni souporabo vrst prevoza, kot so souporaba vozil za najem (npr. koles, skirojev, avtomobilov), skupna vožnja/sopotništvo (tj. več potnikov v enem vozilu) ter storitve potniškega prevoza po naročilu (npr. storitve na poziv, kot so taksiji).

2.6 Participativni pristop in usklajevanje z drugimi ustreznimi pobudami

Oblikovanje in izvajanje načrta za trajnostno mobilnost v mestih bi morala temeljiti na celostnem in participativnem pristopu z visoko stopnjo sodelovanja, usklajevanja in posvetovanja med različnimi ravnmi upravljanja in ustreznimi organi. Vključiti bi bilo treba tudi splošno javnost, predstavnike civilne družbe in gospodarske akterje.

Lokalni organi za načrtovanje bi morali v ta namen vzpostaviti ustrezne strukture in postopke.

Ta postopek bi moral zajemati zlasti:

- primerno sodelovanje ustreznih akterjev na funkcionalnem mestnem območju, kot so prebivalci, predstavniki organizacij civilne družbe in gospodarski akterji, pri oblikovanju in izvajanju načrta od samega začetka in med celotnim postopkom, da se zagotovi visoka stopnja sprejemanja in podpore;
- medsektorsko posvetovanje in sodelovanje na lokalni in regionalni ravni, da se zagotovita skladnost in dopolnjevanje z lokalnimi in regionalnimi politikami, strategijami in ukrepi, zlasti s tistimi, ki se nanašajo na rabo zemljišč in prostorsko načrtovanje, načrte za ozelenitev mest ⁽²¹⁾, energijo, zdravje, izobraževanje, socialne storitve, kazenski pregon in policijsko delo;
- tesno sodelovanje z ustreznimi organi, pristojnimi za zagotavljanje prometne infrastrukture in storitev na funkcionalnem mestnem območju (sosednja mestna, primestna in podeželska območja), ter na različnih vladnih in upravnih ravneh.

2.7 Spremljanje, pregledovanje, poročanje in zagotavljanje kakovosti

Načrt za trajnostno mobilnost v mestih bi moral vključevati splošne in posamične cilje ter kazalnike, na katerih temeljita sedanja in prihodnja uspešnost sistemov mestnega prometa, vsaj v zvezi z emisijami toplogrednih plinov, zastoji, smrtnimi žrtvami in hudimi poškodbami v cestnem prometu, modalnim deležem ter dostopom do storitev mobilnosti, vsebovati pa bi moral tudi podatke o onesnaževanju zraka in obremenitvi s hrupom v mestih. Izvajanje načrta za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba spremljati z uporabo teh kazalnikov uspešnosti.

Lokalni organi bi morali zlasti vzpostaviti mehanizme za spremljanje napredka pri doseganju ciljev svojih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in po potrebi pravočasno sprejeti popravne ukrepe. Države članice bi morale podpirati mesta pri tej nalogi ter zagotoviti kakovost načrta za trajnostno mobilnost v mestih in njegovo skladnost z zahtevami koncepta načrtov za trajnostno mobilnost v mestih v skladu s priporočilom Komisije o nacionalnih programih podpore načrtom za trajnostno mobilnost v mestih.

Napredek pri doseganju krovnege cilja in posebnih ciljev načrta za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba redno ocenjevati z uporabo izbranih kazalnikov rezultatov ⁽²²⁾. Sprejeti bi bilo treba ustrezne ukrepe, da se zagotovi pravočasen dostop do ustreznih podatkov in statistik. Pregled izvajanja načrta za trajnostno mobilnost v mestih bi moral temeljiti na poročilu o spremljanju.

Za podporo spremljanju bi bilo treba spodbujati uporabo napovedi, da bi se predvideli prihodnje potrebe in izzivi. Take napovedi je mogoče podpreti z digitalnimi orodji, kot so lokalni digitalni dvojčki.

2.8 Usmerjanje in podpora na evropski ravni

Evropska komisija bo še naprej zagotavljala informacije o načrtih za trajnostno mobilnost v mestih prek Evropskega lokalnega transportnega informacijskega servisa – evropske opazovalne skupine za mobilnost ⁽²³⁾. Te informacije vključujejo smernice v zvezi s postopkom za načrte za trajnostno mobilnost v mestih in referenčno gradivo o posebnih vidikih teh načrtov ⁽²⁴⁾.

Skupina strokovnjakov Komisije za mobilnost v mestih ⁽²⁵⁾, ustanovljena po sprejetju novega okvira EU za mobilnost v mestih, bo pomagala dopolniti in racionalizirati to gradivo.

⁽²¹⁾ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en

⁽²²⁾ Kot so kazalniki trajnostne mobilnosti v mestih, ki so na voljo na naslovu: https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

⁽²³⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

⁽²⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>, <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>.

⁽²⁵⁾ Skupina E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=en&groupID=3863>).