



EUROPSKI PARLAMENT

2014 - 2019

Dokument s plenarne sjednice

A8-0319/2015

13.11.2015

IZVJEŠĆE

o održivoj gradskoj mobilnosti
(2014/2242(INI))

Odbor za promet i turizam

Izvjestiteljica: Karima Delli

SADRŽAJ

	Stranica
PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA	3
EXPLANATORY STATEMENT.....	18
MIŠLJENJE ODBORA ZA OKOLIŠ, JAVNO ZDRAVLJE I SIGURNOST HRANE.....	21
MIŠLJENJE ODBORA ZA REGIONALNI RAZVOJ	27
REZULTAT KONAČNOG GLASOVANJA U NADLEŽNOM ODBORU	33

PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

o održivoj gradskoj mobilnosti (2014/2242(INI))

Europski parlament,

- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije od 17. prosinca 2014. naslovljenu „Zajedno prema konkurentnoj gradskoj mobilnosti s učinkovitim iskorištavanjem resursa” (COM(2013)0913),
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 15. prosinca 2011. o „Planu za jedinstveni europski prometni prostor – ususret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima”¹,
- uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 23. lipnja 2011. o „Europskom gradskom planu i njegovoj budućnosti u kohezijskoj politici”²,
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije od 30. rujna 2009. naslovljenu „Aksijski plan za gradsku mobilnost” (COM(2009)0490),
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije od 18. srpnja 2014. naslovljenu „Urbana dimenzija politika EU-a – ključne značajke plana EU-a za gradove” (COM(2014)0490),
- uzimajući u obzir Zelenu knjigu Komisije od 25. rujna 2007. naslovljenu „Prema novoj kulturi urbane mobilnosti” (COM(2007)0551),
- uzimajući u obzir Posebni Eurobarometar Komisije br. 406 iz prosinca 2013. naslovljen „Stav Europljana prema gradskoj mobilnosti”,
- uzimajući u obzir da je Komisija pokrenula europsku platformu za planove održive gradske mobilnosti,
- uzimajući u obzir Zelenu knjigu Komisije od 29. studenog 1995. naslovljenu „Mreža građana: ostvarivanje potencijala javnog prijevoza putnika u Europi” (COM(1995)0601),
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije od 31. ožujka 1998. naslovljenu „Promet i CO₂ – razvoj pristupa Zajednice” (COM(1998)0204),
- uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije od 4. ožujka 2015. pod naslovom „Pariški protokol – plan za rješavanje problema globalnih klimatskih promjena nakon 2020.” (COM(2015)0081),
- uzimajući u obzir Direktivu 2008/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od

¹ SL C 168 E, 14.6.2013., str. 72.

² SL C 390 E, 18.12.2012., str. 10.

21. svibnja 2008. o kvaliteti zraka i čistom zraku za Europu¹,
- uzimajući u obzir uredbe (EZ) br. 715/2007² i (EZ) br. 595/2009³ u pogledu smanjenja emisija onečišćujućih tvari iz cestovnih vozila,
 - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 27. listopada 2015. o mjerenjima emisija u automobilskom sektoru⁴,
 - uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije od 18. prosinca 2013. naslovljenu „Program Čisti zrak za Europu” (COM(2013)0918),
 - uzimajući u obzir smjernice Svjetske zdravstvene organizacije o kvaliteti zraka i alat za ekonomsko vrednovanje zdravstvenih koristi,
 - uzimajući u obzir izvješće Svjetske zdravstvene organizacije naslovljeno „Teret bolesti prouzročenih bukom iz okoliša – kvantifikacija izgubljenih godina zdravog života u Europi”,
 - uzimajući u obzir završno izvješće Europske agencije za okoliš iz prosinca 2013. naslovljeno „Detaljniji pregled gradskog prometa”,
 - uzimajući u obzir Konvenciju Ujedinjenih naroda o pravima osoba s invaliditetom,
 - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 3. srpnja 2013. o sigurnosti u prometu na cestama od 2011. do 2020. – prvi važni koraci prema strategiji o ozlijeđenima⁵,
 - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 12. listopada 1988. o zaštiti pješaka i Europskoj povelji o pravima pješaka⁶,
 - uzimajući u obzir Bečku konvenciju o cestovnom prometu,
 - uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije pod nazivom „CARS 2020.: akcijski plan za konkurentnu i održivu automobilsku industriju u Europi” (COM(2012)0636),
 - uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 10. prosinca 2013. pod naslovom „CARS 2020.: akcijski plan za konkurentnu i održivu automobilsku industriju u Europi”⁷,
 - uzimajući u obzir Komunikaciju Komisije od 2. srpnja 2014. naslovljenu „Prema kružnom gospodarstvu: program nulte stope otpada za Europu” (COM(2014)0398),
 - uzimajući u obzir Direktivu 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2014. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru

¹ SL L 152, 11.6.2008., str. 1.

² SL L 171 od 29.6.2007., str.1.

³ SL L 188 od 19.7.2009., str.1.

⁴ Usvojeni tekstovi, P8_TA(2015)0375.

⁵ Usvojeni tekstovi, P7_TA(2013)0314.

⁶ SL C 290, 14.11.1988., str. 51.

⁷ Usvojeni tekstovi P7_TA(2013)0547.

- vodnog gospodarstva, energetske i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga¹,
- uzimajući u obzir Direktivu 2014/94/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 22. listopada 2014. o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva²,
 - uzimajući u obzir tematsko izvješće Europskog revizorskog suda br. 1/2014 „Djelotvornost projekata javnog gradskog prijevoza koje podupire EU”,
 - uzimajući u obzir Povelju iz Leipziga o održivim europskim gradovima,
 - uzimajući u obzir Sporazum gradonačelnika,
 - uzimajući u obzir članak 52. Poslovnika,
 - uzimajući u obzir izvješće Odbora za promet i turizam i mišljenja Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane te Odbora za regionalni razvoj (A8-0319/2015),
- A. budući da će prema predviđanjima do 2050. godine 82 % građana EU-a živjeti u urbanim područjima;
- B. budući da se s predviđenim znatnim povećanjem gradske populacije urbani centri suočavaju s društvenim izazovima i izazovima u pogledu kvalitete života i održivog razvoja za koje će biti potrebno uspostaviti sveobuhvatne mjere planiranja;
- C. budući da se gradska mobilnost još uvijek velikim dijelom oslanja na upotrebu automobila na uobičajena goriva i budući da posljedično 96 % energetske potrebe prijevoza u EU-u ovisi o nafti i njezinim derivatima, što odgovara trećini ukupne energetske potrošnje;
- D. budući da je gradski prijevoz odgovoran za do 25 % svih emisija CO₂ i za otprilike 70 % svih emisija u gradskim područjima odgovornih za klimatske promjene te da je jedini sektor u EU-u čije emisije stakleničkih plinova i dalje rastu;
- E. budući da se prema podacima Posebnog Eurobarometra br. 406 iz 2013. oko 50 % europskih stanovnika svakodnevno koristi osobnim automobilom, njih samo 16 % javnim prijevozom, a 12 % biciklom;
- F. budući da prema podacima iz tog istog izvješća europski građani smatraju da su smanjenje cijena javnog prijevoza (59 %), poboljšanje usluga javnog prijevoza (56 %) i poboljšanje biciklističkih infrastruktura (33 %) djelotvorni načini poboljšanja gradske mobilnosti;
- G. budući da je oko 50 % putovanja u gradskim područjima kraće od pet kilometara te se stoga mogu prijeći pješice, biciklom ili sredstvima javnog/kolektivnog prijevoza ili na bilo koji drugi dostupan način, na primjer dijeljenjem prijevoza;
- H. budući da je rasprostranjena uporaba dizelskih goriva u prometu, pogotovo u starijim

¹ SL L 134, 30.4.2004., str. 1.

² SL L 307, 28.10.2014., str. 1.

vozilima i onima bez filtara, jedan od glavnih uzroka visoke koncentracije čestica u gradovima EU-a i da bi stoga u okviru korištenja različitih prijevoznih sredstava u gradskom prometu trebalo promicati uporabu alternativnih goriva i promjene u uobičajenim vidovima korištenja tim prijevoznim sredstvima, pritom ne dovodeći u pitanje gradsku mobilnost;

- I. budući da je prema podacima Europske agencije za okoliš 2011. više od 125 milijuna europskih građana bilo izloženo onečišćenju bukom koje je prelazilo granicu sigurnosti od 55 dB, a glavni razlog tomu bio je cestovni promet;
- J. budući da su osobama koje žive u gradskim područjima visokokvalitetne usluge prijevoza ključne za ispunjavanje njihovih potreba u vezi s mobilnošću u pogledu profesionalnog života te u pogledu aktivnosti povezanih s osposobljavanjem, turizmom i slobodnim vremenom; budući da održiva gradska mobilnost može doprinijeti smanjenju energetske potrošnje, atmosferskog onečišćenja i onečišćenja bukom, broja nesreća, prometne zagušenosti, upotrebe zemljišta i prekrivanja tla;
- K. budući da su ciljane mjere usmjerene prema održivoj gradskoj mobilnosti moguće i potrebne za postizanje ciljeva EU-a i provedbu zakonodavstva koje se odnosi na promet i okoliš;
- L. budući da bi u potpunosti uzimajući u obzir načelo supsidijarnosti i u cilju podupiranja lokalnih aktivnosti EU trebao razraditi integriran i dugoročan pristup gradskoj mobilnosti kojim će se smanjiti onečišćenje prouzročeno prometom, zagušenje, buka i prometne nesreće, pružiti potrebna potpora gradovima i zajamčiti bolja razmjena informacija, koordinacija i suradnja među državama članicama EU-a;
- M. budući da je važno istaknuti važnost koju javni prijevoz ima za urbane ekonomije, uključujući zapostavljena područja, te prepoznati njegove socijalne prednosti kao što je doprinos borbi protiv siromaštva i socijalne isključenosti te jamčenje zaposlenja za sve građane;
- N. budući da je najbolja odvrćajuća mjera protiv zloupotrebe osobnog prijevoza i jedan od najboljih načina za ublažavanje prometnih gužvi jednostavan i kvalitetan javni kolektivni prijevoz;
- O. budući da 73 % europskih građana smatra da je cestovna sigurnost ozbiljan problem u gradovima i da su u više od 30 % nesreća i teških ozljeda na cestama koje se dogode u gradskim područjima često uključeni nezaštićeni sudionici u prometu i pješaci;
- P. budući da se 38 % svih nesreća dogodi u gradskim područjima, a 55 % na međugradskim cestama i budući da su žrtve najčešće biciklisti i ostali nezaštićeni sudionici u prometu te da se nesreće povezuju s visokom koncentracijom prometa i brzinom;
- Q. budući da je održiv gradski prijevoz samo jedan aspekt opsežnijih politika teritorijalnog planiranja te budući da se zelenim gradskim područjima može djelomično umanjiti učinak onečišćenja prouzročen cestovnim prometom;

- R. budući da je za upotrebu alternativnih pogonskih goriva i prijevoznih sredstava nužan razvoj potrebne infrastrukture zajedno s naporima usmjerenima na promjenu ponašanja ljudi u vezi s mobilnošću;
 - S. budući da su gradovi i druga šira gradska područja kao važni centri gospodarske aktivnosti i inovacija u novoj strategiji TEN-T s pravom prepoznati kao ključna čvorišta te su glavna veza prijevoznog lanca za putnike i teret;
 - T. budući da multimodalne mreže i integracija različitih načina prijevoza i usluga u gradskim područjima i u njihovoj okolini mogu biti od koristi u poboljšanju učinkovitosti putničkog i teretnog prometa, što bi pomoglo u smanjenju ugljičnih i drugih štetnih emisija;
 - U. budući da su šefovi država i vlada okupljeni na Konferenciji Ujedinjenih naroda o održivom razvoju (Rio+20) 2012. preuzeli obvezu da podupiru razvoj održivih sustava prijevoza¹;
 - V. budući da univerzalno rješenje ne postoji i da se gradovi širom Europske unije suočavaju sa specifičnim situacijama i potrebama, posebno onima koje su povezane sa zemljopisnim i klimatskim uvjetima, demografskom strukturom, kulturnim tradicijama i ostalim čimbenicima;
 - W. budući da su gradska mobilnost i upravljanje gradskim prometom u nadležnosti lokalnih i regionalnih tijela koja osmišljavaju i provode te javne politike na svojim područjima, zajedno s nacionalnim okvirom koji je na snazi te planom EU-a za gradove;
 - X. budući da je zabrinut zbog toga što Komisija smatra da prometne koncepte treba osmisliti na europskoj razini, a potom prilagoditi okolnostima u državama članicama; budući da bi, imajući u vidu potrebu za zajedničkim pravilima i normama, bilo poželjno da se umjesto pristupa „odozgo prema dolje” usvoji pristup „odozdo prema gore” koji bi uključivao paralelno eksperimentiranje na terenu, čime bi se potaknule inovacije; budući da, u skladu s time, odlučno potiče stvaranje platformi za razmjenu iskustava lokalnih dionika kako bi se mogle proširiti informacije o uspješnim modelima;
1. naglašava da su dosad donesene mjere na razini EU-a i u mnogim gradovima pozitivne i da ih treba i dalje provoditi te stoga pozdravlja spomenutu Komunikaciju Komisije o gradskoj mobilnosti;

Vraćanje prostora i infrastrukture svim građanima i poboljšanje pristupa

2. ističe da je prostorno planiranje najvažnija faza za stvaranje nesmetanih, sigurnih i postojanih prometnih mreža koje imaju stvaran učinak na ukupan promet i njegovu raspodjelu; naglašava da se na sigurnost uvijek mora gledati kao na ključan element održivog urbanističkog planiranja;
3. uvjeren je da su pružanje informacija građanima EU-a, trgovcima na malo, poduzećima za prijevoz tereta i drugim dionicima uključenima u gradsku mobilnost te savjetovanje s

¹ Rezolucija Ujedinjenih naroda br. 66/288 „Budućnost kakvu želimo”, stavak 135.

njima ključni za povećanje transparentnosti planiranja, razvoja i donošenja odluka; ističe da bi ta informacija trebala biti javna i lako dostupna; ističe da je poželjno poticati suradnju među relevantnim sudionicima i gradovima na razini EU-a u cilju razmjene rješenja u vezi s održivom mobilnosti;

4. uvjeren je da su dugoročni planovi održive gradske mobilnosti potpomognuti informacijskim i komunikacijskim tehnologijama važna sredstva pružanja adekvatnih i sigurnih rješenja za građane u pogledu mobilnosti; poziva nadležna tijela da u planovima održive gradske mobilnosti uzmu u obzir posebne komunikacijske potrebe osoba sa smanjenom pokretljivošću; naglašava da je infrastruktura bez prepreka od ključne važnosti za mobilnost osoba sa smanjenom pokretljivošću; naglašava da je potrebno da se planovima održive gradske mobilnosti obuhvate posebne strategije o cestovnoj sigurnosti te pruži sigurna infrastruktura s adekvatnim prostorom za najslabije zaštićene sudionike u cestovnom prometu;
5. ističe važnost planova održive gradske mobilnosti za postizanje ciljeva EU-a u pogledu emisija CO₂, buke, onečišćenja zraka i smanjenja broja nezgoda; smatra da razvoj planova održive gradske mobilnosti treba uzeti u obzir kao važan element pri financiranju projekata EU-a u području gradskog prijevoza te da bi se financijskom i informacijskom potporom EU-a mogli pružiti poticaji za razvoj i provedbu tih planova; poziva Komisiju da nadležnim vlastima pruži potrebnu savjetodavnu i tehničku pomoć u izradi planova održive gradske mobilnosti uz puno poštovanje načela supsidijarnosti;
6. potiče vlasti u državama članicama da sastave planove održive gradske mobilnosti kojima bi se prednost dala prijevoznim sredstvima s niskim udjelom emisija, uključujući ona na električni pogon te ona za koja se koriste alternativna goriva i koja imaju ugrađene inteligentne prometne sustave; podupire uspostavu prometnih zona i intermodalnih platformi u kojima se prednost daje korištenju javnog prijevoza;
7. potiče države članice i europske gradove da razrade politiku parkiranja (ponuda parkirališta, korištenje inteligentnih sustava parkiranja i primjerene cijene) koja može biti dijelom integrirane urbanističke politike te da istodobno ulože veće napore u razvoj funkcionalnih intermodalnih čvorišta, koja omogućuju različite vrste prijevoznih usluga i neometanu kombinaciju prijevoznih rješenja kao što su kolektivni prijevoz, zajednički prijevoz, vožnja biciklom i usluge najma; poziva na bolju povezanost prigradskih parkirališta s uslugama željezničkog i javnog prijevoza, na primjer stavljanjem na raspolaganje opcije „parkiraj i vozi”; podsjeća na to da je potrebno ukloniti nedostatke u pružanju usluga za građane s invaliditetom;
8. ističe da bi s obzirom na potrebu za smanjivanjem negativnog učinka na okoliš uzrokovanog naftnom ovisnošću prometnog sustava EU-a (koji u velikoj mjeri ovisi o nafti i njezinim nusproizvodima) trebalo sustavno koristiti europske strukturne i investicijske fondove za razvoj i provedbu sveobuhvatnih i integriranih planova održive gradske mobilnosti kojima će se dodatno i uzajamno jačati mjere u području gradske mobilnosti u širem kontekstu prostornog planiranja, bez stvaranja dodatnih prometnih potreba za prekomjernim korištenjem automobila i stavljanjem naglaska na integrirani prometni sustav utemeljen na kooperaciji između pojedinih načina prijevoza;
9. čvrsto vjeruje da bi Platformom Komisije za planove održive gradske mobilnosti trebalo

dati snažnu potporu gradovima i regijama u izradi i provedbi planova održive gradske mobilnosti; ističe da je pri razmatranju ulaganja u gradsku mobilnost važno uzeti u obzir sve gradove bez obzira na veličinu te ključnu ulogu europskih gradova i regija u jačanju i promicanju održive gradske mobilnosti; poziva na uključivanje predstavnika tijela lokalnih i regionalnih jedinica različitih veličina, kao i predstavnika raznih dionika (npr. udruga biciklista) u europsku platformu i stručnu skupinu država članica za mobilnost i promet u gradovima;

10. naglašava da bi planovi održive gradske mobilnosti trebali biti u skladu s aktualnim planom i ciljevima EU-a, posebno s onima o modalnom zaokretu s cestovnog na željeznički prijevoz utvrđenom u Bijeloj knjizi iz 2011.;
11. potiče Komisiju, države članice te regionalne i lokalne vlasti da procijene i provedu reviziju planova gradske mobilnosti u skladu s ciljevima strategije Promet 2050.

Unapređenje zaštite okoliša, kvalitete života i zdravlja

12. posebno upozorava na mnoge štetne učinke trenutačnog modela prijevoza na temeljne elemente prirodnog okruženja, uključujući zrak, vodu, tlo i različite ekosustave;
13. uvjeren je da onečišćenje zraka ima lokalnu, regionalnu, nacionalnu i prekograničnu dimenziju te iziskuje djelovanje svih razina upravljanja; stoga traži jačanje pristupa upravljanja na više razina pri kojem svi sudionici snose odgovornost i poduzimaju mjere koje se mogu i koje bi se trebale poduzeti na toj razini;
14. poziva gradove da pažljivo procijene potrebe građana i poduzeća te posebnosti različitih načina prijevoza kako bi se zajamčila održiva mobilnost u gradovima i da poduzmu potrebne mjere za unapređenje kvalitete života u gradovima, između ostalog poticanjem modalnog zaokreta na održive načine prijevoza, uključujući hodanje i vožnju biciklom, te promicanjem integriranih intermodalnih i/ili komodalnih politika;
15. poziva lokalne vlasti da pri osmišljavanju planova održive mobilnosti uzmu u obzir dobrobit svojih građana; posebno poziva nadležne vlasti da poduzmu mjere za smanjenje buke u gradovima kao posljedice prometa;
16. poziva nadležne vlasti da poduzmu preventivne mjere u skladu s načelima predostrožnosti i proporcionalnosti kako bi se poboljšala kvaliteta zraka u gradovima i zajamčilo da koncentracije onečišćivača budu ispod razina određenih u smjernicama Svjetske zdravstvene organizacije; u tu svrhu podupire uspostavu zona niskih emisija; naglašava da je odgovornost na nadležnim vlastima da svojim građanima ponude sigurna i zdrava rješenja u pogledu mobilnosti; smatra da bi se ta rješenja mogla temeljiti na pristupačnim, pametnim, pouzdanim i dostupnim sustavima javnog prijevoza; potiče države članice i lokalne vlasti da, u slučaju u kojem postoji rizik od prekoračenja spomenutih smjernica Svjetske zdravstvene organizacije, razmotre donošenje mjera za poboljšanje pristupa javnom prijevozu, na primjer uvođenjem izmjeničnog prometovanja;
17. ističe da postoji potreba za cjelovitim pristupom onečišćenju zraka u europskim gradovima; stoga poziva Komisiju da iznese učinkovite mjere koje bi državama

članicama omogućile da djeluju u skladu s Direktivom o kvaliteti zraka (2008/50/EZ), poglavito određivanjem učinkovitih i ambicioznih gornjih granica emisija za 2025. i 2030. godinu u skladu s Direktivom o nacionalnim gornjim granicama emisija te jamčenjem bolje koordinacije mjera iz tih dviju direktiva, određivanjem ambicioznih normi u pogledu vrijednosti emisija iz automobila za 2025. i 2030. godinu u pravovremenom pregledu Uredbe br. 443/2009 o smanjenju emisija CO₂ iz lakih vozila te određivanjem jasnog roka za provedbu postupka za stvarno mjerenje emisija vozila u prometu za osobna vozila;

18. poziva Komisiju da u okviru pojedinačnih planova država članica ocijeni lokacije postaja za mjerenje atmosferskog zagađenja i nadzor nad njime u glavnim urbanim aglomeracijama koje imaju problema s kvalitetom zraka, imajući u vidu da loša lokacija tih postaja može jako često rezultirati netočnim podacima i stoga stvoriti javni zdravstveni rizik;
19. prima na znanje promjene ponašanja u području vlasništva vozila i korištenja njima (zajedničko korištenje vozila); potiče Komisiju da razradi i podrži sustave prometa kojima su obuhvaćeni kolektivni i javni oblici mobilnosti;
20. smatra da je važno da Europska komisija analizira načine na koje novi oblici mobilnosti, temeljeni na modelu ekonomije dijeljenja, a posebice na dijeljenju prijevoza, utječu na društvo; smatra da bi države članice trebale na nacionalnoj razini promicati ideju dijeljenja gradskih resursa u pogledu mobilnosti i prijevoza s obzirom na to da bi se time moglo koristiti građanima, osobito u malim i srednje velikim gradovima u kojima je mreža javnog prijevoza manja te bi se mogla razviti rješenja za mobilnost na temelju dijeljenja;
21. naglašava da je visokorazvijen, učinkovit, pristupačan, siguran i dostupan javni prijevoz sastavni dio održivog urbanog razvoja; uvjeren je da bi pouzdane usluge javnog prijevoza mogle odigrati važnu ulogu u smanjenju zakrčenosti prometa, onečišćenja zraka i buke u gradovima; stoga poziva države članice da promiču javni prijevoz u cilju povećanja njegova korištenja do 2030.; također potiče nacionalne i lokalne vlasti da promiču dostupnost digitalnih usluga u javnom prijevozu i na stanicama, podrže razvoj inovativnih oblika mobilnosti te da uvedu inteligentna prometna rješenja i druge najnovije tehnologije; naglašava da se zajedničkim korištenjem automobila, zajedničkom vožnjom i dijeljenjem prijevoza bolje iskorištavaju postojeći resursi i pomaže u smanjenju broja automobila u gradovima; prepoznaje važnost europskih programa za satelitsku navigaciju Galileo i EGNOS i mobilnih mreža velike brzine; podupire uspostavu regulatornog okvira koji bi omogućio upotrebu novih oblika mobilnosti i novih modela zajedničkog korištenja kojima se bolje iskorištavaju postojeći resursi;
22. ističe važnost informiranja javnosti o ponudi javnog prijevoza u gradovima te također uzima u obzir jezične potrebe turista i prednosti politike održivog turizma; potiče lokalne vlasti da objavljuju informacije u stvarnom vremenu na internetu i na dovoljnom broju zaslona u gradovima; poziva vlasti i prijevoznike da poboljšaju dostupnost besplatnih digitalnih usluga o javnom prijevozu i stanicama;
23. ističe društvene koristi uključenosti željeznice u javni prijevoz u smislu dostupnosti

- gradskih područja, gradske obnove, socijalne uključenosti i poboljšanja slike gradova;
24. priznaje kvalitetu i raznolikost radnih mjesta koje nude javni prijevoznici te s time povezanu korist za gospodarstvo; poziva Komisiju da prati i ocjenjuje kako javni prijevoz pridonosi strategijama zelenih radnih mjesta i zelenog rasta na nacionalnoj i europskoj razini;
 25. poziva države članice da, uz poštovanje lokalnih nadležnosti, pokrenu djelotvorne mjere u pogledu sigurnosti u javnom prijevozu;
 26. podsjeća na to da nemotorizirana individualna mobilnost, kao što je pješaćenje i vožnja biciklom, nudi najbolji potencijal za postizanje neutralnosti u pogledu emisija CO₂;
 27. potiče države članice da revidiraju svoje strategije kako bi se poboljšao nemotorizirani prijevoz te kako bi se ispunili uzajamni interesi poboljšanja mobilnosti i gradskog okruženja; potiče države članice da po potrebi promiču korištenje bicikala, između ostalog i određivanjem ambicioznih ciljeva u pogledu stope učestalosti vožnje biciklom do 2030. godine te poboljšanjem uvjeta za hodanje i vožnju biciklom;
 28. potiče Komisiju i države članice da rade na podizanju razine osviještenosti o vožnji biciklom i alternativnim načinima prijevoza, da doprinesu modalnom zaokretu prema korištenju održivih načina prijevoza i da nastave podupirati kampanju za europski tjedan mobilnosti; poziva gradove da u kontekstu javnog prijevoza organiziraju sustave za dijeljenje bicikala; pozdravlja inicijative na nacionalnoj, regionalnoj i lokalnoj razini za promicanje i organizaciju događanja kao što su „Nedjela bez automobila u EU-u” i „Dan bicikala u EU-u” u cilju poboljšanja kvalitete zraka u gradovima;
 29. potiče privatna poduzeća, uprave i institucije EU-a da dodatno poboljšaju usluge upravljanja mobilnošću za svoje članove, osoblje i posjetitelje; poziva Komisiju i države članice da promiču politike usmjerene k poticanju poduzeća na smanjivanje putovanja između radnog mjesta i mjesta stanovanja, između ostalog dopuštanjem i promicanjem rada na daljinu te poticanjem na korištenje informacijskim i komunikacijskim tehnologijama i telekonferencijama; smatra da mjere za mobilnost kao što su one koje koordinira Europska platforma za upravljanje mobilnošću (EPOMM) imaju velik potencijal za rješavanje zagušenja u gradovima i omogućavanje dostupnosti za sve;
 30. potiče države članice i lokalne vlasti da utvrde zahtjeve za ekološku učinkovitost u postupcima javne nabave, posebno pri kupnji vozila za javni prijevoz ili vozila kojima se koriste javne vlasti;

Štednja energije i zaštita klime

31. smatra da su energetska učinkovitost i upotreba obnovljivih izvora energije s niskim udjelom ugljika ključne za postizanje održive gradske mobilnosti te da istovremeno pogoduju poboljšanju stanja okoliša i da bi se trebala poštovati neutralnost tehnologija prilikom donošenja mjera za ostvarivanje ciljeva EU-a u pogledu emisija CO₂ i štednje energije;
32. potiče države članice da podupru ciljeve iz Bijele knjige o prometu u pogledu smanjenja

broja automobila na konvencionalan pogon u gradskom prometu za pola do 2030. godine i o njihovu postupnom uklanjanju iz gradova do 2050. godine; poziva gradove da promiču i podupiru prijelaz na alternativne načine prijevoza i vozila koja manje zagađuju, uzimajući u obzir njihove stvarne emisije ugljika, a u cilju postizanja ciljeva EU-a o smanjenju emisija stakleničkih plinova za 60 % do 2050.; pozdravlja inicijative o korištenju različitih načina prijevoza namijenjene putnicima;

33. ukazuje na važnost uporabe električnih vozila i vozila na pogon alternativnih goriva (biogoriva druge i treće generacije, vodik koji se temelji na obnovljivim izvorima, stlačeni prirodni plin i ukapljeni prirodni plin) za smanjenje emisija u gradovima; podsjeća na odredbe utvrđene Direktivom 2014/94/EU o uspostavi infrastrukture za alternativna goriva i potiče države članice da u suradnji s regionalnim i lokalnim vlastima i dotičnom industrijom brzo razviju tu infrastrukturu, pogotovo uzduž transeuropske prometne mreže (TEN-T); poziva javni i privatni sektor da promiču instalaciju objekata za punjenje vozila na zajedničkim parkiralištima;
34. traži od Komisije i nacionalnih i lokalnih vlasti da, gdje je to moguće, promiču unutarnju plovidbu kao integrirano rješenje u pogledu održive mobilnosti u gradovima;
35. naglašava važnost pristupa odozdo prema gore; stoga snažno podupire Sporazum gradonačelnika, s gotovo 6000 potpisnika, o smanjenju emisija stakleničkih plinova te pozdravlja poziv na provedbu ambicioznije konvencije koji je uputio povjerenik Canete 13. listopada 2015. u Bruxellesu; podupire Komisiju u zauzimanju pozitivne uloge aktivnog katalizatora u provedbi takvih inicijativa;
36. poziva Komisiju i države članice da ambiciozne mjere za održivu gradsku mobilnost stave visoko na popis prioriteta Okvirne konvencije Ujedinjenih naroda o klimatskim promjenama COP 21 u Parizu u prosincu 2015.; potiče Komisiju da pruži aktivnu potporu inicijativama iz „Akcijskog programa” o integriranoj održivoj gradskoj mobilnosti;

Inovacije u središtu znanstvene politike usmjerene na pametne pristupe mobilnosti

37. podsjeća na to da inteligentni prometni sustavi mobilnost čine sigurnijom, učinkovitijom te ekološki prihvatljivom i fluidnom te stoga poziva Komisiju i države članice da pojačaju napore u pogledu tih sustava, uključujući inovacije i provedbu u području pružanja informacija o putovanjima u stvarnom vremenu, visokoautomatizirana vozila, pametnu infrastrukturu i inteligentne sustave semafora; podsjeća na važnost inteligentnih prometnih sustava pri pružanju točnih podataka o prometu i putovanjima u stvarnom vremenu te stoga poziva Komisiju da u okviru Digitalnog programa pozornost posveti gradskoj mobilnosti; potiče dionike na usku suradnju u razvoju interoperabilnih i integriranih usluga mobilnosti kao što su multimodalni javni prijevoz, rješenja za zajedničko korištenje prijevoznih sredstava i intermodalni objekti za integriranu prodaju karata; traži od Komisije da razvoj inovativnih aplikacija i novih tehnologija postavi kao prioritet, čime će se sudionicima u cestovnom prometu omogućiti proaktivnija uloga kao tvorcima i proizvođačima podataka u prometnom sustavu, te kako bi se doprinijelo platformama za mobilne usluge, u skladu s pravilima EU-a i zaštitom podataka;

38. potiče sve strane da u potpunosti iskoriste mogućnosti prikupljanja podataka i digitalizacije te da upotrijebe instrumente deregulacije za promicanje novih poslovnih modela;
39. poziva Komisiju i države članice da podupru istraživačke programe o novim tehnologijama, novim poslovnim modelima te novim integriranim praksama održive gradske mobilnosti i urbane logistike; podupire prioritete programa Obzor 2020. u pogledu društvenih izazova za pametan, ekološki i integrirani promet i gradsku mobilnost, kao i razvoj inicijativa pod sloganom „Mobilnost kao usluga” diljem Europe; vjeruje da se programom Obzor 2020. moraju stimulirati istraživanja i inovacije u područjima kvalitete života, održivih radnih mjesta, demografije, aktivnih promjena mobilnosti, okoliša i djelovanja u pogledu klime; smatra da bi Komisija trebala uzeti u obzir ove prioritete, zajamčiti dostatna financijska sredstva za buduće djelatnosti u području istraživanja i razvoja sustava gradske željeznice te poboljšati učinkovitost održivih prometnih rješenja;

Prema održivijoj i sigurnijoj gradskoj mobilnosti

40. napominje da temeljiti sigurnosni preduvjeti te napredno upravljanje prometom i brzinom vode do drastičnog smanjenja nesreća na cestama i teških ozljeda u gradovima; ističe da sigurnosne snage sa zadaćom upravljanja prometom i nadziranjem prometa, koje neprestano nadziru stanje u pogledu prometnih i sigurnosnih prekršaja kao što su brza vožnja, vožnja pod utjecajem alkohola, droga i lijekova te uporaba mobilnih telefona i ostalih informacijskih i komunikacijskih uređaja doprinose smanjenju cestovnih nesreća u gradovima;
41. poziva države članice i lokalne vlasti da, uzimajući u obzir lokalne uvjete, do 2020. razmotre politiku upravljanja brzinom kako bi se zajamčila sigurnost, između ostalog u stambenim naseljima, u blizini škola i obrazovnih i socijalnih objekata te da razmotre izgradnju i oblikovanje sigurnije cestovne infrastrukture; poziva države članice i lokalne vlasti na primjenu svih modernih rješenja, uključujući i naprednog inteligentnog upravljanja prometom, kako bi se zajamčila sigurnost svih sudionika u cestovnom prometu, uključujući i pješake; potiče europske gradove na razmjenu najboljih praksi u pogledu upravljanja sigurnošću na cestama;

Inovacije u području održivog prijevoza tereta

42. smatra da je razvoj inovativnih, održivih i ekološki prihvatljivih urbanih logističkih strategija, u koje bi bili uključeni privatni i javni dionici, od ključne važnosti za rješavanje problema zakrčenosti gradskog prometa i problema u pogledu zaštite okoliša; smatra da bi se logistika trebala temeljiti na održivim načinima prijevoza; poziva na bolju optimizaciju lanca nabave u urbanim područjima koji bi se temeljio na novim, troškovno učinkovitim vrstama operacija, tehnologija i poslovnih modela; ističe važnost planova održive gradske mobilnosti koji obuhvaćaju logističke strategije komodalnosti te ističe da je potrebno ondje gdje je to moguće uvrstiti željeznicu, čistu unutarnju plovidbu i morske luke u logističke strategije i planove održive gradske mobilnosti; poziva nadležne vlasti da ondje gdje je to moguće smanje gust cestovni promet u gradskim središtima;

43. ističe da se gusto posjećena područja te ostala područja kao što su trgovački i maloprodajni centri suočavaju s povećanjem cestovnog prometa i problemima zakrčenosti te ukazuje na važnost politika učinkovitog i sveobuhvatnog planiranja u pogledu povezivanja tih područja s mrežom učinkovitog javnog prijevoza i pametnih usluga dostave na kućnu adresu;
44. poziva Komisiju da razradi politike kojima bi se industriju teretnog prijevoza potaknulo da svoje flote učini zelenima i da lokalna tijela potakne na pružanje potpore i/ili poticaja operaterima kako bi urbani teretni prijevoz postao održiviji; podsjeća na to da željeznica i drugi održiviji načini prijevoza, zajedno s dobro isplaniranom praksom prijevoznog izmjenjivanja i logistikom, mogu igrati važnu ulogu dopremanjem dobara na gradsku periferiju;

Minimiziranje vanjskih troškova i kvalitetnija ulaganja

45. ističe da bi ocjenjivanja isplativosti ulaganja trebala biti usmjerena na povećavanje vanjske društvene koristi i smanjivanje vanjskih troškova koji proizlaze, na primjer, iz klimatskih promjena, nesreća, zdravlja, buke, onečišćenja zraka i upotrebe prostora;
46. ističe da bi gradska mobilnost trebala pridonijeti ciljevima EU-a o učinkovitom korištenju resursima i biti u potpunosti uključena u njih, posebno kada je riječ o ciljevima vezanima za kružno gospodarstvo;
47. podsjeća na to da određivanje cestarina i cijena parkiranja na temelju načela nediskriminacije, interoperabilnosti i načela „onečišćivač plaća” može biti dio integrirane politike gradske mobilnosti;
48. podsjeća na načelo „namjene prihoda” u vezi s naplatom cestarina i poziva na to da se po potrebi dio prihoda od korištenja cestovne infrastrukture (naplata cestarina i/ili eurovinjeta) odvoji za poboljšanje održive gradske mobilnosti;
49. vjeruje da bi se gradska mobilnost kao politička težnja trebala odražavati u mjerama Instrumenta za povezivanje Europe / Transeuropske prometne mreže (TEN-T) kad god je to primjereno i u skladu sa zakonodavstvom koje se odnosi na TEN-T, uključujući potporu gradskim čvorištima i uključivanje planova mobilnosti za prekogranične gradove, jer bi se time stimulirao gospodarski i socijalni razvoj i dala potpora boljoj dostupnosti; vjeruje da bi učinkovita međusobna povezanost raznih načina prijevoza i prijevoznih mreža, uključujući mreže na relaciji periferija – grad i međuregionalne mreže, poboljšala mobilnost građana; podupire razvoj integriranih sustava prodaje karata koji bi javni prijevoz mogli učiniti dostupnijim;
50. poziva Komisiju, države članice i lokalne vlasti da na najbolji mogući način iskoriste novu mogućnost financiranja gradskih projekata u okviru Instrumenta za povezivanje Europe u gradskim čvorištima; podsjeća na to da u okviru Instrumenta za povezivanje Europe postoji mogućnost financiranja sinergijskih projekata s dodatnom stopom sufinanciranja prometnih projekata u području energije i telekomunikacija koji mogu imati golem potencijal za gradske projekte; poziva Komisiju da se pri reviziji proračuna Europskog fonda za regionalni razvoj i Kohezijskog fonda pozabavi i odvajanjem

odgovarajućih sredstava EU-a za projekte održive mobilnosti; traži od mjerodavnih vlasti da zajamče čvrstu povezanost politike pametne i održive gradske mobilnosti i projekata gradske mobilnosti koji se financiraju sredstvima EU-a te da utvrdi jasne ciljeve upotrebe i pokazatelje kako bi se spriječila nedovoljna iskorištenost projekata i ugrožavanje njihovih gospodarskih i društvenih prednosti; prepoznaje potrebu za novim oblicima održivog financiranja javnog prijevoza kojima se omogućuje ekološka održivost, digitalizacija i dostupnost te kojima se stimulira gospodarstvo urbanih područja i stvaraju nova radna mjesta;

51. ukazuje na nedavno usvojen Europski fond za strateška ulaganja (EFSU) i posebnu pozornost koja je u okviru njega dana horizontalnim prioritetima te pametnim i održivim gradskim projektima, poziva Komisiju i države članice da podrže projekte održive gradske mobilnosti, zajamče potrebne sinergije između raznih izvora financiranja i programa te izrade veze između gradske mobilnosti, Digitalnog programa i energetske unije;
52. naglašava važnost izgradnje kapaciteta unutar lokalnih vlasti i u prigradskim područjima za izradu i provedbu integriranih razvojnih strategija kako bi se olakšala suradnja između različitih teritorija i posljedično potaknula međuovisnost i komplementarnost;
53. smatra da ulaganja u održiv javni prijevoz nisu samo odgovor na problem u pogledu gradske mobilnosti, nego sadrže i „elemente gradske obnove” koji utječu na opći gospodarski sustav grada te olakšavaju stvaranje zelenoga gradskog okoliša te pristup središtima mješovitih aktivnosti (trgovačkih, stambenih, rekreacijskih, kulturnih i obrazovnih); naglašava da je dobra koordinacija mobilnosti i urbanističkog planiranja ključna za povećanje učinka ulaganja;
54. poziva da se inicijative za promicanje zapošljavanja mladih i drugi europski strukturni i investicijski fondovi upotrijebe za poticanje zapošljavanja u područjima koja potiču razvoj održive gradske mobilnosti; naglašava da provedba projekata gradske mobilnosti ima pozitivan učinak na sve regije država članica i na njihovo stanovništvo zahvaljujući promicanju popunjavanja postojećih i inovativnih radnih mjesta u relevantnim područjima, uključujući i deficitarne struke;
55. potiče Komisiju da uspostavi lako dostupne preglede programa gradske mobilnosti koje sufinancira EU; također zahtijeva da se pruže korisnicima lako dostupne informacije o mogućnostima za dobivanje sredstava za projekte gradske mobilnosti koje sufinancira EU; pri upravljanju projektima gradske mobilnosti koje financira EU od Komisije traži sljedeće: (a) da se uvedu instrumenti upravljanja kojima bi se nadzirala kvaliteta usluga te razina zadovoljstva korisnika kad projekti postanu operativni, (b) da projekti gradske mobilnosti budu uvršteni u stabilnu politiku mobilnosti i (c) da ove gore navedene točke razmotre i vlasti država članica; traži od Komisije da pri reviziji sredinom razdoblja primjene europskih strukturnih i investicijskih fondova podnese kvalitativnu i kvantitativnu analizu potpore koja se u okviru kohezijske politike pruža održivoj gradskoj mobilnosti;

Uključivanje mreža učinkovitih sustava mobilnosti i poticanje suradnje

56. poziva države članice da promiču upravljanje na više razina kako bi se potaknula

suradnja između regionalnih, nacionalnih i europskih tijela u razvoju politika, uključujući u oblikovanju, provedbi i praćenju urbanističkih politika koje razvidno utječu na gradska područja;

57. poziva se na inicijativu Komisije o mreži građana kao na dobru osnovu za promicanje i podržavanje održivih intermodalnih lanaca mobilnosti na temelju hoda / vožnje bicikla / javnog kolektivnog prijevoza kao okosnice uz zajedničko korištenje automobilom / zajedničke vožnje automobilom / taksija;
58. poziva Komisiju na promicanje i poticanje razmjene najboljih praksi te smjernica kako bi se izašlo na kraj s izazovima u pogledu gradske mobilnosti i pojednostavnio prijenos vještina i tehnologija u području održive mobilnosti, a posebno na korist javnih i privatnih dionika koji razrađuju rješenja za održivu gradsku mobilnost te zajedničkog, uzajamnog i neprofitnog sektora; poziva Komisiju da uspostavi mrežu održive mobilnosti u okviru koje će biti dostupni primjeri najboljih praksi prostornog planiranja i upotrebe prostora; nadalje poziva države članice da potiču gradove na sudjelovanje u inicijativi europskog partnerstva za inovacije „Pametni gradovi i zajednice”; poziva Komisiju i države članice na pokretanje kampanja za podizanje razine osviještenosti javnosti kojima bi se promovirala učinkovita i održiva mobilnost koja u manjoj mjeri ovisi o korištenju osobnih automobila na uobičajena goriva;
59. podupire rad Centra za praćenje gradske mobilnosti (Eltis) i smatra da bi trebalo poboljšati komunikaciju u vezi s tom inicijativom, uključujući njezin portal;
60. pozdravlja napore Komisije da koordinira i konsolidira inicijative EU-a u području gradske mobilnosti, kao što su CIVITAS 2020. za istraživanje i inovacije, Centar za praćenje gradske mobilnosti za razmjenu primjera najbolje prakse i iskustava ili Platforma za planove održive gradske mobilnosti; poziva Komisiju da poveća napore u cilju smanjivanja stupnja rascjepkanosti i nedostatka koordinacije među relevantnim inicijativama i programima EU-a te da uzme u obzir uspješnost programa kao što su URBAN i URBACT; poziva Komisiju da potakne vlasti u državama članicama na stvaranje mreža izvrsnosti u području gradske mobilnosti, da nastavi s naporima inicijative CIVITAS 2020. te da veći broj građana potakne na to da se pridruže tom projektu;
61. uvjeren je da bi primjerice Civitas, Polis i Eltis trebali uložiti dodatne napore kako bi se umrežili i uskladili pilot-projekti EU-a i kako bi se u raspravu o provedbi budućih politika mobilnosti svojim praktičnim iskustvom i znanjem uključili gradovi; u tu svrhu potiče Komisiju da uspostavi lako dostupne preglede programa gradske mobilnosti koje sufinancira EU; nadalje traži da se, na korisnicima pristupačan način, pojasni kako se mogu pridobiti sredstva za projekte gradske mobilnosti koje sufinancira EU; naglašava da je potrebno financirati i usluge informacijske tehnologije, postupke praćenja, međuregionalne projekte, a ne samo infrastrukturu, te uspostaviti strateško partnerstvo između industrije i europskih gradova kako bi se razvili gradski sustavi sutrašnjice;
62. zalaže se za snažnu povezanost planova mobilnosti i urbane održivosti s drugim inicijativama, kao što su Pametni gradovi ili Sporazum gradonačelnika, čiji je cilj održiviji i samodostatan grad; smatra da dobrovoljno preuzeta obveza uspostavljena Sporazumom gradonačelnika može poslužiti kao odskočna daska za obraćanje svim

zainteresiranim stranama pri izradi planova za mobilnost i održivost koja se može oglasiti na ekonomičan način; pozdravlja inicijativu naslovljenu „CiTIEs: Gradovi sutrašnjice: ulaganje u Europu” te poziva Komisiju da iskoristi postojeće platforme kako bi razvila komunikacijske alate za okupljanje dionika u području održivog gradskog razvoja;

63. nalaže svojem predsjedniku da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji.

EXPLANATORY STATEMENT

Mobility is not an end in itself, but should be a right for all citizens. Before long, 80% of Europeans will live in towns and cities; consequently, mobility should help make access to school, work, culture, leisure and health easier for everyone, including people with reduced mobility. Nevertheless, urban mobility is often experienced as a constraint arising from overreliance on private cars powered by traditional fuels. The shift to more sustainable modes of transport is indeed proceeding very slowly: our mobility is still essentially based on cars, which account for 43% of the kilometres travelled in the world and three quarters of trips in Europe. Car dependency and its corollary – road traffic congestion, which costs European towns and cities an estimated total of EUR 80 billion – makes citizens into prisoners of a mobility that they have not chosen but are subjected to. This dependency sometimes verges on the absurd, bearing in mind that 50% of trips in urban areas are no further than 5 km. This report therefore aims to redirect urban mobility towards sustainable modes of transport with the goal of facing up to the challenges of our century: protecting the climate, health and the environment, as well as everyone's well-being and security.

The climate demands urgent action! At a time when the fight against global warming is a worldwide challenge, the fact that our journeys are organised around cars is preventing the European Union from playing its full part. Whilst some sectors such as agriculture and industry have reduced their greenhouse gas emissions, the transport sector's emissions have increased by 30% since 1990. Urban transport alone is responsible for a quarter of greenhouse gas emissions, most of which come from road traffic. It is crucial to reverse this trend if the European Union is to achieve its emissions targets by 2030.

Health demands urgent action! The excessively large proportion of diesel cars on the roads in Europe poses a threat for the quality of life, health and the environment. Air quality in urban centres directly endangers the health of people living and travelling there every day, but also the health of the population as a whole: while large cities in the European Union experience one pollution peak after another, around 400 000 premature deaths every year are caused by fine particulates, largely emitted by the diesel engines that account for more than 55% of all vehicles on European roads. It should also be stressed that the large-scale consumption of fossil fuels in transport poses a considerable burden on the energy bill and energy independence of European Union Member States. There is no time to wait: according to the UN, pollution will be the main cause of mortality in the world by 2050.

Road users' lives demand urgent action! By continuing to revolve around cars, the current model of urban mobility is also posing a threat to road users' lives: 38% of road deaths occur in urban areas. Efforts to improve road safety must be continued, and diversifying modes of urban transport offers an essential solution with a view to reducing these worrying figures significantly.

Finally, social cohesion demands urgent action! In the context of the crisis that has hit the European Union, too many citizens are devoting a significant share of their time and income to transport, and some citizens have no possibility of access. In the case of the former, this is most frequently caused by excessive distances between residential areas and places of work, as well as shops, healthcare facilities and schools. In the case of the latter, the problem is caused by fares that are unaffordable for some sections of the population, such as elderly

people, people with disabilities and vulnerable people.

A different type of mobility is not only possible but essential in our congested urban and peri-urban areas. The aim is to rethink the way in which we move around in towns and cities, looking at both passenger and goods transport. If we are to achieve this aim, it is vital from now on to look at all forms of transport through the prism of sustainable development. This will entail a constant search for balance between the social, environmental and economic impact of transport and between meeting the needs of current generations and those of generations to come. It was from this perspective that the United Nations, at the 1992 Rio Conference, defined sustainable mobility as a transport policy that aims to reconcile accessibility, economic progress and environmental targets within a sustainable framework.

To achieve this aim, the European Union must set ambitious targets to ensure that the Member States and regional and local authorities work together to make this new model of sustainable urban development a reality.

On the eve of hosting the Climate Summit (COP21), the European Union, the Member States and local authorities must place energy efficiency at the heart of urban mobility policies. To this end, the rapporteur proposes that the Commission should start work as soon as possible on drawing up a 'transport and climate' legislative package, involving all stakeholders, particularly towns and cities, in order to set binding greenhouse gas emission reduction targets for transport. She would urge the Commission to start work immediately with a view to encouraging the Member States and local authorities to ban diesel in urban areas in 2020, to achieve a gradual reduction in the use of petrol-driven cars in urban areas by 2030, and to eliminate them altogether by 2050. These three essential first steps must be followed by a mass shift to non-fossil energy in the context of urban mobility. This is vital if the European Union is to meet its commitments and reduce greenhouse gas emissions.

To achieve this objective, electric mobility plans should give priority to clean modes of transport: trams, cable cars, bicycles and car-sharing. Member States need to take active steps to bring about a modal shift from road to inland waterway and rail as a matter of urgency, attaching particular importance to inter-modality, bringing together walking, cycling and public transport. To this end, the rapporteur proposes a target of doubling cycling rates in urban areas by 2025, and doubling the public transport network and use of public transport by 2030. She also proposes organising a European bicycle day to raise awareness of this issue among the general public, and a car-free Sunday twice a year to extend the successful experiments already held in several European cities, where carbon neutrality in transport has proved its worth.

To date, not all Member States and local authorities have adopted sustainable urban mobility plans. The rapporteur calls on the Commission to remedy this by making urban mobility funding conditional on the adoption of sustainable urban mobility plans (SUMPs) by the local authorities. She calls on the Member States to ensure that sustainable urban mobility plans are drawn up and implemented in their urban areas, and that these plans are integrated into a wider sustainable urban or territorial development strategy. Through the Member States, she would urge the authorities once again to place citizens at the heart of their mobility policies and make it possible for citizens to be consulted before, during and after the process of drawing these policies up. Sustainable urban mobility plans will have a leverage effect in

achieving the Union's targets for greenhouse gas emissions, noise pollution, air pollution and accident reduction.

We need to give in-depth consideration to journey speed in order to make mobility in towns and cities more sustainable. The rapporteur therefore calls on Member States and local authorities to introduce a new speed limit of 30 km/h by 2020: this will be the most effective way of limiting the number of people who are killed and injured on the roads, and making cars more compatible with soft modes of transport such as cycling and walking.

Sustainable urban mobility also needs to include goods transport, which is currently a cause of congestion and environmental problems in the heart of our towns and cities. The rapporteur appeals for a European plan to be launched to reform freight transport and identify a sustainable approach to the last few kilometres up to delivery. The large-scale expansion of green urban logistics is vital in this connection, combined with increased use of cargo bikes, small cargo boats, electric vans, goods trams and buses.

Sustainable urban mobility requires high-quality investment that will serve the general interest. This means that it can help achieve the EU's resource efficiency objectives, in particular those linked to the circular economy with its job-creating potential. Many European countries currently have to cope with dilapidated and costly infrastructure. To remedy this situation, the rapporteur proposes that 50 % of Eurovignette revenue be dedicated to improving urban mobility and that 75 % of urban tolls be used for developing and maintaining urban transport infrastructure. She also calls on the Commission to set aside 20 % of EU funds such as the ERDF, CEF and cohesion funds for sustainable urban mobility projects. Finally, she is relying on the Commission's support for research and innovation projects linked to urban transport, through its research framework programmes and the European Fund for Strategic Investments (EFSI).

It must be possible for urban mobility today and tomorrow to be largely based on eco-mobility and cooperative networks. New approaches to urban transport are being developed, such as car sharing, and it is vital to include them in the intermodal mobility chain alongside cycling, walking and public transport. Doubling the number of users of these modes of transport would offer multiple benefits, not least the creation of green jobs.

18.6.2015

MIŠLJENJE ODBORA ZA OKOLIŠ, JAVNO ZDRAVLJE I SIGURNOST HRANE

upućeno Odboru za promet i turizam

o održivoj gradskoj mobilnosti
(2014/2242(INI))

Izvjestiteljica za mišljenje: Eleonora Evi

PRIJEDLOZI

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

- A. budući da se mobilnost još uvijek velikim dijelom oslanja na upotrebu automobila na uobičajena goriva i budući da posljedično 96 % energetske potrebe, odnosno trećina ukupne energetske potrošnje, prijevoza u EU-u ovisi o nafti i njezinim derivatima;
- B. budući da ta ovisnost o fosilnim gorivima uzrokuje 23 % ukupnih emisija CO₂ u gradskim područjima i budući da je cilj smanjiti te emisije za 80 % do 2050. godine;
- C. budući da bi ekološki, društveno i gospodarski održiva urbanizacija mogla biti jedan od ključnih pokretača pametnog, održivog i uključivog gospodarskog rasta;
- D. budući da oko 73 % europskog stanovništva živi u gradovima te se predviđa da će taj postotak 2050. iznositi 82 %;
- E. budući da je prema podacima Europske agencije za okoliš 2011. više od 125 milijuna europskih građana bilo izloženo onečišćenju bukom koje je prelazilo granicu sigurnosti od 55 dB, a glavni razlog tomu bio je promet;
- F. budući da je između 15 % i 40 % europskog stanovništva izloženo razinama sitnih čestica (PM 2.5 i PM 10), troposferskog ozona i NO₂ koje premašuju standarde kvalitete EU-a te budući da se postotak povećava na 90 % ako se uzmu u obzir smjernice Svjetske zdravstvene organizacije (WHO);
- G. budući da je prema podacima Europske agencije za okoliš 2011. onečišćenje zrakom sitnim česticama (PM 2,5) prouzročilo oko 430 000 slučajeva preuranjene smrti, a

onečišćenje troposferskim ozonom oko 16 000 slučajeva, što daje ukupan iznos koji je deset puta veći od broja poginulih u prometnim nesrećama u istoj godini;

- H. budući da se još barem 9 000 slučajeva preuranjene smrti može pripisati srčanim bolestima prouzročenima prometnom bukom;
- I. budući da su samo u 2010. u EU-u troškovi u EU-u povezani sa zdravstvom zbog atmosferskog onečišćenja iznosili između 330 milijardi EUR i 940 milijardi EUR što je između 3 % i 9 % BDP-a EU-a;
- J. budući da bi primjenom smjernica Svjetske zdravstvene organizacije na ljudsku izloženost česticama PM 2,5 prosječni očekivani životni vijek stanovnika porastao za oko 22 mjeseca te bi se godišnje ostvarila ušteda od oko 31 milijarde EUR;
- K. budući da je najbolja odvrćajuća mjera protiv zloupotrebe osobnog prijevoza i jedan od najboljih načina za ublažavanje prometnih gužvi jednostavan i kvalitetan javni kolektivni prijevoz;
- L. budući da je za upotrebu alternativnih pogonskih goriva i prijevoznih sredstava nužan razvoj potrebne infrastrukture zajedno s naporima usmjerenima na promjenu ponašanja ljudi u vezi s mobilnošću;
- M. budući da je održivi gradski prijevoz samo jedan aspekt opsežnijih politika teritorijalnog planiranja te budući da zelena gradska područja mogu djelomično umanjiti učinak onečišćenja prouzročen cestovnim prometom;
- N. budući da izgradnja nove cestovne infrastrukture ima znatan učinak na krajolik i okoliš te će se zbog povećanog cestovnog kapaciteta vjerojatno dodatno potaknuti upotreba osobnih vozila;
- O. budući da su osobama koje žive u gradskim područjima visokokvalitetne usluge prijevoza ključne za ispunjavanje njihovih potreba u vezi s mobilnošću u pogledu profesionalnog života te u pogledu aktivnosti povezanih s osposobljavanjem, turizmom i slobodnim vremenom; budući da održiva gradska mobilnost može doprinijeti smanjenju energetske potrošnje, atmosferskog onečišćenja i onečišćenja bukom, broja nesreća, prometne zagušenosti, upotrebe zemljišta i prekrivanja tla;
- P. budući da se prema podacima izvješća Special Eurobarometer br. 406 objavljenog 2013. oko 50 % stanovnika EU-a svakodnevno koristi osobnim automobilom, njih samo 16 % javnim prijevozom, a 12 % biciklom;
- Q. budući da prema podacima iz tog istog izvješća građani EU-a smatraju da su smanjenje cijena javnog prijevoza (59 %), poboljšanje usluga javnog prijevoza (56 %) i poboljšanje biciklističkih infrastruktura (33 %) djelotvorne mjere poboljšanja gradske mobilnosti;
- R. budući da zbog zemljopisnih i povijesnih razloga europski gradovi mogu imati veoma različite zahtjeve u pogledu infrastrukture;
- S. budući da su gradska mobilnost i upravljanje gradskim prometom u nadležnosti lokalnih i

regionalnih tijela koja osmišljavaju i provode te javne politike na svojim područjima, zajedno s nacionalnim okvirom koji je na snazi te planom EU-a za gradove;

- T. budući da je zabrinjavajuće da Komisija smatra da prometne koncepte treba osmisliti na europskoj razini, a potom prilagoditi okolnostima u državama članicama; budući da bi, imajući u vidu potrebu za zajedničkim normama i standardima, bilo poželjno da se umjesto pristupa „odozgo prema dolje” usvoji pristup „odozdo prema gore” koji će obuhvaćati istodobno eksperimentiranje na terenu, čime se potiču inovacije; budući da, u skladu s time, potiče stvaranje platformi za razmjenu iskustava lokalnih dionika kako bi se mogle proširiti informacije o uspješnim modelima;
1. poziva države članice da smanje prometne potrebe poticanjem, između ostalog, rada na daljinu, informacijskih i komunikacijskih tehnologija te telekonferencija i poboljšanjem mobilnosti poduzeća; nadalje, poziva Komisiju da nastavi raditi na zakonodavstvu koje je na snazi u okviru Direktive 2010/40/EU o inteligentnim prometnim sustavima, što bi moglo doprinijeti poboljšanju prometne učinkovitosti, smanjenju emisija CO₂, poboljšanju kvalitete zraka i smanjenju buke, te poziva države članice da potiču razvoj pametnih tehnologija, uključujući inteligentne prometne sustave i sustave info-mobilnosti te da potaknu planiranje održive gradske mobilnosti i upravljanje njome (uključujući u sektoru logistike), planove za dnevne migracije te multimodalne i intermodalne obrasce, uzimajući u obzir da je javni prijevoz puno privlačniji ako je posljednji dio putovanja moguće napraviti brzo i bez prevelikih prepreka; potiče države članice da zajamče aktivno sudjelovanje svih dionika, uključujući javnost, u navedenim aktivnostima planiranja;
 2. pozdravlja potporu koju Komisija daje sastavljanju smjernica za osmišljavanje i provedbu planova održive gradske mobilnosti kojima se omogućuje uključenje predviđenih mjera u gradsku i teritorijalnu strategiju te kojima se nastoji poticati uravnoteženi razvoj i bolja integracija različitih oblika gradske mobilnosti; podupire Europsku komisiju u uspostavi europske platforme za planove održive gradske mobilnosti kako bi se bolje koordinirala potpora EU-a i suradnja s lokalnim i regionalnim tijelima u razmjenjivanju dobrih praksi te osmišljavanju i provedbi planova održive gradske mobilnosti;
 3. poziva države članice da promiču javni prijevoz u cilju udvostručenja njegove uporabe do 2030., između ostalog primjenom informacijske tehnologije kao što je kupnja elektroničkih karata na daljinu te ih poziva da podrže zajedničko korištenje prijevoza, dijeljenje prijevoza, usluge prijevoza na zahtjev te promicanje sustava na električni pogon u lokalnom javnom prijevozu; poziva države članice da, kadgod je to prikladno, razviju sustave uspinjača i žičara u planinskim i brdovitim gradovima kako bi se ublažio gradski promet;
 4. poziva države članice da uspostave zone u koje mogu pristupiti samo sredstva javnog prijevoza, bicikli, pješaci, vozila s nultom stopom emisija te vozila korištena za zajednički prijevoz i za dijeljenje prijevoza;
 5. poziva države članice da razviju raširenu infrastrukturu za punjenje električnih vozila pomoću inovativnih sustava kao što su oni koji upotrebljavaju infrastrukturu javne rasvjete i da promiču postavljanje objekata za punjenje na privatnim parkiralištima, na primjer u šoping centrima, te podsjeća na propise iz Direktive 2014/94/EU za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva, na primjer u pogledu prirodnog plina;

6. poziva Komisiju i države članice da stvore uvjete potrebne za prekogranične sustave planiranja putovanja, rezerviranja i plaćanja koji obuhvaćaju različite vrste prijevoznih sredstava, imajući u vidu da potreba za korištenjem mnogih različitih informativnih platformi i platnih sustava predstavlja znatnu prepreku za prihvaćanje intermodalnih sustava prijevoza i potražnju za njima;
7. poziva države članice da zaštite najugroženije cestovne korisnike poboljšanjem sigurnosti pješaka, uklanjanjem arhitektonskih barijera, uspostavljanjem sigurnih putova samo za pješake i podržavanjem hodanja uz pratnju odraslih te sigurnih putova između kuće i škole; nadalje poziva države članice da poboljšaju mobilnost bicikala jamčenjem njima namijenjenih i sigurnih biciklističkih staza i parkirališta za bicikle te promicanjem i provođenjem usluga zajedničkog korištenja bicikala; poziva Komisiju i države članice da, kako bi dodatno potaknule mobilnost biciklima, predlože izmjene Bečke konvencije o cestovnom prometu kako bi se osuvremenila prometna pravila u gradskim područjima i zajamčilo da se biciklistima pruža najbolja moguća zaštita;
8. nadalje, poziva Komisiju da iznese zakonodavni prijedlog u cilju razvoja jedinstvenog tržišta inovativnih rješenja za gradsku mobilnost;
9. poziva Komisiju, države članice te lokalna i regionalna tijela da u dodjeljivanje ugovora o javnoj nabavi u području prometa i logistike u potpunosti uključe kriterije održivosti;
10. potiče države članice da iskoriste dio prihoda od trošarina ili naknada za korištenje cesta za privatna vozila da bi mogle smanjiti cijene voznih karata za gradski javni prijevoz kako bi postao besplatan za lokalne stanovnike te da ponovno razmotre sustave cijena prijevoza i prednost daju sustavima jedinstvenih cijena;
11. poziva države članice da razmotre ukidanje izravnih i neizravnih subvencija za vozila na tradicionalna fosilna goriva; poziva države članice da razmotre uvođenje poreznih poticaja za električna vozila, kao što je smanjeni PDV ili izuzeće od naknade za korištenje cesta, te da podržavaju ekonomske poticaje za poduzeća koja daju povlastice kako bi promicale održivu mobilnost među zaposlenicima, za organizatore turističkih putovanja koji svojim korisnicima nude održivi javni prijevoz te za mala i srednja poduzeća koja proizvode robu ili pružaju usluge kojima se daje prednost održivoj gradskoj mobilnosti;
12. poziva države članice da prilikom pokretanja programa za uništavanje starih automobila, ovim redosljedom, podrže sustave javnog kolektivnog prijevoza, električna vozila, vozila na vodik, uključujući ona koja koriste reformiranje metana, vozila na prirodni plin, hibridna vozila i vozila na tekući naftni plin;
13. poziva Komisiju da u okviru pojedinačnih planova država članica ocijeni lokacije postaja za praćenje i nadzor nad atmosferskim onečišćenjem u glavnim urbanim aglomeracijama koje imaju problema s kvalitetom zraka, imajući u vidu da loša lokacija tih postaja može jako često rezultirati netočnim podacima i stoga stvoriti javni zdravstveni rizik;
14. smatra da bi Junckerov plan mogao imati ključnu ulogu u financiranju projekata održivog gradskog prometa i infrastrukture te poziva Komisiju i države članice da povećaju svoju financijsku potporu za projekte održive gradske mobilnosti, da zajamče potrebne sinergije između raznih izvora sredstava i programa te da razviju veze između gradske mobilnosti,

novog Digitalnog programa i energetske unije; poziva države članice da zajamče provedbu učinkovitog javnog prijevoza, posebno sustavima električnog prijevoza, da povežu gradska i prigradska područja te da na djelotvoran i održiv način odgovore na potrebe dnevnih migranata prije nego što počnu ulagati u izgradnju novih cesta i autocesta;

15. poziva Komisiju i države članice da promiču razmjenu najboljih praksi kako bi olakšale prijenos vještina i tehnologija u području održive mobilnosti, posebno u cilju pomaganja regijama u razvoju; nadalje poziva Komisiju i države članice da podrže programe istraživanja novih tehnologija, novih poslovnih modela te nove integrirane prakse održive gradske mobilnosti i gradske logistike, i da pokrenu kampanje javnog osvješćivanja kako bi promicale mobilnost koja je učinkovita, održiva i manje ovisna o upotrebi osobnih automobila na uobičajena goriva.

REZULTAT KONAČNOG GLASOVANJA U ODBORU

Datum usvajanja	17.6.2015
Rezultat konačnog glasanja	+: 53 -: 8 0: 0
Zastupnici nazočni na konačnom glasanju	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Lynn Boylan, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Iratxe García Pérez, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Pavel Poc, Marcus Pretzell, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju	Nikos Androulakis, Renata Briano, Nicola Caputo, James Nicholson, Marijana Petir, Sirpa Pietikäinen, Gabriele Preuß, Bart Staes, Tom Vandenkendelaere
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju prema čl. 200. st. 2.	Damian Drăghici, Fredrick Federley, Anthea McIntyre, Jens Nilsson

22.6.2015

MIŠLJENJE ODBORA ZA REGIONALNI RAZVOJ

upućeno Odboru za promet i turizam

o održivoj gradskoj mobilnosti
(2014/2242(INI))

Izvjestitelj za mišljenje: Ramón Luis Valcárcel Siso

PRIJEDLOZI

Odbor za regionalni razvoj poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

1. utvrđuje da preko 70% stanovništva Europske unije živi u gradovima, koji stvaraju oko 85% njezina BDP-a, te da je održiva gradska mobilnost sve važniji čimbenik kohezijske politike jer je ona ključan element i pokretač zapošljavanja i pametnog, održivog i uključivog rasta; smatra da bi europski strukturni i investicijski fondovi (ESIF), a posebno Europski fond za regionalni razvoj (EFRR), posredstvom operativnih programa trebali pridonijeti financiranju planova održive gradske mobilnosti za gradove i regije EU-a pružanjem potpore čistim, dostupnim i inovativnim oblicima gradskog prijevoza kojim će se promicati multimodalnost i mobilnost u širem teritorijalnom kontekstu, uključujući prekograničnu mobilnost; u tom pogledu podsjeća na to da prometni sektor, kako pokretnim, tako i nepokretnim prometnim dijelom, snažno utječe na gradski okoliš i kvalitetu života građana te smatra da se učinkovit prometni sustav može unaprijediti javno-privatnim partnerstvom uz podjelu troškova i uz mogućnosti razvoja inovativnog i učinkovitog sustava javne nabave s ciljem ostvarivanja znatnih ušteda te razmjene stručnosti i znanja između različitih tijela; napominje važnost poštovanja načela partnerstva tijekom planiranja i provedbe operativnih programa kako bi se osiguralo potpuno sudjelovanje socijalnih partnera, profesionalnih organizacija, istraživačkih centara i poduzeća;
2. traži od Komisije da pri reviziji prve polovice primjene europskih strukturnih i investicijskih fondova razmotri napredak i izradi kvalitativnu i kvantitativnu analizu potpore koja se u okviru kohezijske politike pruža održivoj gradskoj mobilnosti;
3. potiče Komisiju, države članice te regionalne i lokalne vlasti da procijene i provedu reviziju planova gradske mobilnosti u skladu s ciljevima strategije Promet 2050.
4. ističe da bi s obzirom na potrebu za smanjivanjem negativnog učinka na okoliš

uzrokovanog naftnom ovisnošću prometnog sustava EU-a (koji u velikoj mjeri ovisi o nafti i njezinim nusproizvodima) trebalo sistematski koristiti europske strukturne i investicijske fondove za razvoj i provedbu sveobuhvatnih i integriranih planova održive gradske mobilnosti radi dodatnog i uzajamnog jačanja mjera u području gradske mobilnosti u širem kontekstu prostornog planiranja, bez stvaranja dodatnih prometnih potreba za prekomjernim korištenjem automobila i stavljanjem naglaska na integrirani prometni sustav utemeljen na suradnji između pojedinih vrsta prijevoza;

5. napominje da promicanje održivog prijevoza i bolje infrastrukture prometne mreže, poticanje prilagodbe klimatskim promjenama te sprečavanje rizika i upravljanje rizikom čine dio tematskih ciljeva kohezijske politike za razdoblje 2014. – 2020.;
6. posebno upozorava na mnoge štetne učinke trenutnog prometnog modela na osnovne elemente prirodnog okruženja, uključujući zrak, vodu i tlo te na različite ekosustave;
7. smatra da je stoga presudno zajamčiti razvoj i promicanje planova održive gradske mobilnosti i urbane održivosti u svim europskim gradovima, funkcionalnim urbanim područjima i regijama, uz analizu potreba i ciljeva u pogledu infrastrukture za mobilnost, i pritom obuhvatiti one vrste prijevoza koje su komplementarne u kontekstu teritorijalnog i globalnog prostornog razvoja i promicati čist, održiv, siguran, učinkovit i energetski isplativ prijevoz, davati prednost međusobnoj povezanosti gradskih i prigradskih područja te promicati veću samodostatnost, konkurentnost, gospodarski rast, bolju sigurnost na cestama i bolje uvjete zapošljavanja; također naglašava da je politika gradskog prijevoza, uključujući uspostavljanje prijevoznih alternativa kako bi se smanjila potražnja za putovanjem osobnim prijevoznim sredstvima, u nadležnosti gradova i lokalnih vlasti;
8. naglašava potencijal koji održiva gradska mobilnost ima za povećanje privlačnosti europskih gradova i regija za ulagače i stanovništvo zahvaljujući poboljšanoj dostupnosti, sigurnosti cesta i smanjenju prometa i onečišćenja; vjeruje da bi održiva gradska mobilnost mogla imati pozitivnu ulogu u osiguravanju bolje ravnoteže između poslovnog i privatnog života zbog kraćeg trajanja putovanja na posao i s posla; stoga poziva regionalne i lokalne vlasti na poticanje inovativnih rješenja na području održive gradske mobilnosti;
9. poziva države članice da promiču upravljanje na više razina kako bi se potaknula suradnja između regionalnih, nacionalnih i europskih tijela u razvoju politika, uključujući u oblikovanju, provedbi i praćenju politika o gradovima koje razvidno utječu na gradska područja;
10. smatra da ulaganja u održiv javni prijevoz nisu samo odgovor na problem gradske mobilnosti, nego sadržavaju i „elemente gradske obnove” koji utječu na opći gospodarski sustav grada te olakšavaju stvaranje zelenoga gradskog okoliša te pristup središtima mješovitih aktivnosti (komercijalnih, stambenih, rekreacijskih, kulturnih i obrazovnih). naglašava da je dobra koordinacija mobilnosti i gradskog planiranja ključna za povećanje učinka ulaganja;
11. ističe da prijevoz biciklom ima važnu ulogu u suvremenom planiranju održive gradske mobilnosti te da predstavlja dio rješenja za sprečavanje zagušenja prometa; ističe da se odvojene biciklističke/pješačke staze trebaju sustavno uzimati u obzir prilikom izgradnje

ili obnove cesta;

12. priznaje kvalitetu i raznolikost radnih mjesta koje nude javni prijevoznici te s time povezanu korist za gospodarstvo; poziva Komisiju da prati i ocjenjuje kako javni prijevoz pridonosi strategijama zelenih radnih mjesta i zelenog rasta na nacionalnoj i europskoj razini;
13. poziva da se inicijative za promicanje zapošljavanja mladih i drugi europski strukturni i investicijski fondovi upotrijebe za poticanje zapošljavanja u područjima koja potiču razvoj održive gradske mobilnosti; naglašava da provedba projekata gradske mobilnosti ima pozitivan učinak na sve regije država članica i na njihovo stanovništvo zahvaljujući promicanju popunjavanja postojećih i inovativnih radnih mjesta u relevantnim područjima, uključujući i deficitarne struke;
14. čvrsto vjeruje da bi Platformom Komisije za planove održive gradske mobilnosti trebalo dati snažnu potporu gradovima i regijama za izradu i provedbu planova održive gradske mobilnosti; ističe da je pri razmatranju ulaganja u gradsku mobilnost važno uzeti u obzir sve gradove bez obzira na veličinu te ključnu ulogu europskih gradova i regija u jačanju i promicanju održive gradske mobilnosti; poziva na uključivanje predstavnika tijela lokalnih i regionalnih jedinica različitih veličina, kao i predstavnika raznih dionika (npr. udruga biciklista) u europsku platformu i stručnu skupinu država članica za mobilnost i promet u gradovima;
15. smatra da bi bilo prikladno promicati razmjenu najboljih praksi u pogledu gradske mobilnosti kako bi se ubrzalo širenje najinovativnijih rješenja i ostvarenje ciljeva EU-a u toj domeni;
16. poziva vlasti na promicanje razvoja sustava postaja za napajanje električnih i hibridnih vozila prikladnih za sve ceste te na promicanje upotrebe alternativnih prijevoznih sredstava, integriranog rješenja za mobilnost, uspostavljanje zona dostupnih samo za određene vrste prijevoza i vozila te održivu upotrebu čistih i električnih vozila, bicikala, trolejbusa, autobusa, tramvaja, bioetanolu i čistih goriva u svrhu borbe protiv globalnog zatopljenja i u cilju povećanja dugoročne kvalitete života do kojeg dolazi s razvojem inteligentnih i intermodalnih prometnih sustava kojima se osiguravaju mobilnost informacija i teritorijalna povezanost gradskih središta i prigradskih područja;
17. poziva vlasti da promiču metode za smanjivanje potražnje za prijevozom poticanjem prakticiranja rada na daljinu i upotrebe sredstava informacijske i komunikacijske tehnologije te da budu svjesne rezultata istraživanja Eurobarometra prema kojima su građani EU-a zabrinuti zbog negativnih učinaka povećanog prometa u gradovima te smatraju da su najozbiljniji problemi zagušenje prometa (76 %), kvaliteta zraka (81 %) i stopa nesreća (73 %); poziva Komisiju da prati nove oblike mobilnosti povezane s prijevozom (npr. vozila bez vozača) kako bi u suradnji s državama članicama izvršila analizu svih dostupnih mjera koje mogu pomoći u smanjivanju broja ozljeda i smrtnih slučajeva na najmanju moguću mjeru, posebice u slučaju pješaka i biciklista, te da promiče upotrebu bicikala u gradovima i usporedno s time ulaže u biciklističke staze i u mjere za podizanje svijesti o sigurnosti biciklista među sudionicima u cestovnom prometu; ističe da prijevoz biciklom ima važnu ulogu u suvremenom planiranju održive gradske mobilnosti te da predstavlja dio rješenja za sprečavanje zagušenja prometa; naglašava da

odvojene biciklističke/pješačke staze treba sustavno uzimati u obzir prilikom izgradnje ili obnove cesta; u tom pogledu ponavlja da povećano korištenje bicikala u gradovima pospješuje protok prometa, potiče javno zdravlje i smanjuje ugljični otisak; naglašava da bi povećano korištenje bicikala u gradovima moglo doprinijeti ciljevima Europe 2020.; traži od država članica da nastave graditi zaobilaznice kako bi se smanjio broj vozila koja nepotrebno prolaze kroz gradove te poziva Komisiju da pronade način da te projekte financijski podupre; naglašava da je potrebno poduzeti veće napore kako bi se smanjio broj automobila u gradovima; poziva lokalne vlasti na promicanje politika za poticanje zelenog prijevoza osiguravanjem objekata, smanjivanjem poreza i uspostavom zelenih certifikata;

18. naglašava važnost prekogranične povezanosti gradova u procesu urbanog planiranja jer to potiče regionalni razvoj; naglašava da bi gradovi odvojeni granicom, ali koji tvore integrirano funkcionalno područje, trebali dobiti potporu u povezivanju svojih tramvajskih i autobusnih mreža;
19. poziva Komisiju da odredi standarde kojima će se osigurati opća usklađenost i dosljednost u pogledu parkiranja i pristupa vozila gradskim područjima, kategorizacije vozila, različitih kategorija emisija, prometnih znakova, prometnih sustava prilagođenih osobama s invaliditetom te tehničkih standarda i inteligentnih prometnih sustava te da pruži poticaj za stvaranje pješačkih zona i zaštitu povijesnih područja i, općenito, poboljšanja u pogledu okoliša i javne mobilnosti; ističe da je osnova planova održive gradske mobilnosti kvaliteta života, a logična posljedica toga je naglasak na oslobođenju gradova od zagušenja prometom i na planiranju parkirnih objekata kako bi se pješacima osigurala sloboda kretanja i privlačnost gradskih središta; traži od Komisije da podrži usklađena i integrirana strateška rješenja za javni prijevoz kako bi se rasteretile prometne mreže, gradske autoceste i ceste kojima se putuje do radnih mjesta i time poboljšala kvaliteta života građana i potaknula bolja ravnoteža između poslovnog i privatnog života, a istovremeno poboljšala produktivnost; također poziva vlasti da povećaju upotrebu inteligentnih tehnologija koje mogu pomoći pri rješavanju problema vezanih uz urbanu mobilnost, kao što su satelitski senzori u vozilima i inteligentno izdavanje karata;
20. pozdravlja napore Komisije da koordinira i konsolidira inicijative EU-a u području gradske mobilnosti, kao što su CIVITAS 2020. za istraživanje i inovacije, Centar za praćenje gradske mobilnosti za razmjenu primjera najbolje prakse i iskustava ili Platforma za planove održive gradske mobilnosti; poziva Komisiju da poveća napore u cilju smanjivanja stupnja rascjepkanosti i nedostatka koordinacije među relevantnim inicijativama i programima EU-a te da uzme u obzir uspješnost programa kao što su URBAN i URBACT; poziva Komisiju da potakne vlasti u državama članicama na stvaranje mreža izvrsnosti u području gradske mobilnosti, da nastavi s naporima inicijative CIVITAS 2020. te da potakne više građana da se pridruže tom projektu
21. poziva Komisiju da izradi smjernice, preporuke i pokazatelje o gradskoj mobilnosti radi poticanja dijaloga i razmjene dobrih praksi društvene mobilnosti između različitih uključenih strana te da uskladi strategije urbane politike koje treba slijediti;
22. zalaže se za snažnu povezanost planova mobilnosti i urbane održivosti s drugim inicijativama, kao što su Pametni gradovi ili Sporazum gradonačelnika, čiji je cilj održiviji

i samodostatan grad; smatra da dobrovoljno preuzeta obveza uspostavljena Sporazumom gradonačelnika može poslužiti kao odskočna daska za obraćanje svim zainteresiranim stranama pri izradi planova za mobilnost i održivost koja se može oglasiti na ekonomičan način; pozdravlja inicijativu naslovljenu „CITIES: Gradovi sutrašnjice: ulaganje u Europu” te poziva Komisiju da iskoristi postojeće platforme kako bi razvila komunikacijske alate za okupljanje dionika u području održivog gradskog razvoja;

23. smatra da Europski fond za strateška ulaganja (EFSU) može imati ključnu ulogu u financiranju projekata održivog gradskog prijevoza; stoga vjeruje da je od presudne važnosti čvrsto strateško planiranje te usklađenost projekata gradske mobilnosti koji će se financirati iz Europskog fonda za strateška ulaganja s ciljevima i prioritetima u području gradske mobilnosti koje su već razradila nacionalna, regionalna, lokalna i europska tijela; stoga poziva Komisiju da uključi javne vlasti kao potencijalne korisnike financiranja iz europskih strukturnih i investicijskih fondova (ESIF);
24. naglašava važnost izgradnje kapaciteta unutar lokalnih vlasti i u prigradskim područjima za izradu i provedbu integriranih razvojnih strategija kako bi se olakšala suradnja između različitih teritorija i posljedično potaknula međuovisnost i komplementarnost;
25. poziva Komisiju i države članice da osiguraju komplementarnost i sinergije između Europskog fonda za strateška ulaganja (EFSU), europskih strukturnih i investicijskih fondova (ESI) i programa i inicijativa koje subvencionira EU, kao i između nacionalnih javnih ulaganja i privatnih financijskih instrumenata, kako bi se postigla maksimalna dodatna vrijednost izvršenih investicija;
26. poziva države članice da razviju ili ponovo ocijene vlastite strategije za razvoj javnog prijevoza i nemotoriziranog prijevoza kako bi osigurale kvalitetnu gradsku mobilnost, zaštitu okoliša i kvalitetu života.

REZULTAT KONAČNOG GLASOVANJA U ODBORU

Datum usvajanja	17.6.2015
Rezultat konačnog glasanja	+: 29 -: 3 0: 1
Zastupnici nazočni na konačnom glasanju	Pascal Arimont, José Blanco López, Franc Bogovič, Steeve Briois, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Martina Michels, Iskra Mihaylova, Andrey Novakov, Stanislav Polčák, Julia Reid, Terry Reintke, Monika Smolková, Maria Spyraiki, Olaf Stuger, Ramón Luis Valcárcel Siso, Ángela Vallina, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju	Petras Auštrevičius, Daniel Buda, Salvatore Cicu, Ivana Maletić, Jan Olbrycht
Zamjenici nazočni na konačnom glasanju prema čl. 200. st. 2.	Edward Czesak, Jens Nilsson, Georgi Pirinski, Daniele Viotti

**REZULTAT KONAČNOG GLASOVANJA
U NADLEŽNOM ODBORU**

Datum usvajanja	10.11.2015
Rezultat konačnog glasovanja	+: 37 -: 5 0: 5
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Rosa Estaràs Ferragut, Massimo Paolucci, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	Clara Eugenia Aguilera García, Paul Brannen, Jiří Maštálka, Flavio Zanonato