Mišljenje Europskog odbora regija o temi „Sigurnost na cestama i automatizirana mobilnost”

(2019/C 168/10)

Izvjestitelj	József Ribányi (HU/EPP), potpredsjednik Vijeća Tolnanske županije
Referentni dokument/i:	Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru te Odboru regija – Na putu prema automatiziranoj mobilnosti: strategija EU-a za mobilnost budućnosti COM(2018) 283 final Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – Europa u pokretu. Održiva mobilnost za Europu: sigurna, povezana i čista COM(2018) 293 final Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture COM(2018) 274 final

I. PREPORUKE ZA IZMJENE

Prijedlog direktive Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Direktive 2008/96/EZ o upravljanju sigurnošću cestovne infrastrukture (COM(2018) 274 – final)

Amandman 1.

Uvodna izjava (5)

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
Velik broj prometnih nesreća događa se na malom dijelu cesta na kojima su količine i brzine prometa velike te na kojima postoji širok raspon prometa koji se odvija pri različitim brzinama. Stoga bi se ***ograničenim*** proširenjem područja primjene Direktive 2008/96/EZ na autoceste i ***primarne*** ceste izvan mreže TEN-T trebalo znatno pridonijeti poboljšanju sigurnosti cestovne infrastrukture u cijeloj Uniji.	Velik broj prometnih nesreća događa se na malom dijelu cesta na kojima su količine i brzine prometa velike te na kojima postoji širok raspon prometa koji se odvija pri različitim brzinama. Stoga bi se proširenjem područja primjene Direktive 2008/96/EZ na autoceste i ***ostale primarne*** ceste izvan mreže TEN-T trebalo znatno pridonijeti poboljšanju sigurnosti cestovne infrastrukture u cijeloj Uniji ***te postizanju jednako visokog stupnja sigurnosti za sve sudionike u cestovnom prometu. Od presudne je važnosti uključiti lokalne i regionalne dionike u provedbu Direktive s proširenim područjem primjene, a posebno u donošenje odluke o tome koje su ceste obuhvaćene njezinim odredbama. Takav bi pristup omogućio usklađenost prijedloga Komisije s načelima supsidijarnosti i proporcionalnosti.***

Obrazloženje

Proširenje područja primjene Direktive ograničeno je na autoceste i ostale primarne ceste, u skladu s nacionalnom klasifikacijom.

S obzirom na to da lokalni i regionalni dionici poznaju svoje područje, njihovo sudjelovanje jamči istinski opravdano proširenje područja primjene Direktive na određene cestovne dionice. Ako se taj pristup bude temeljio na višerazinskom upravljanju i poštovanju načela supsidijarnosti i proporcionalnosti, predloženo proširenje područja primjene olakšat će usklađivanje sigurnosnih zahtjeva za sve građane Unije.

Amandman 2.

Nova uvodna izjava nakon uvodne izjave (5)

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
	Kako bi se osiguralo da se tim proširenjem područja primjene ostvaruju željeni učinci, logično je da ostale primarne ceste obuhvaćaju barem ceste koje povezuju velike gradove ili regije i koje pripadaju najvišoj kategoriji cesta, neposredno ispod kategorije „autoceste" prema nacionalnoj klasifikaciji cesta.

Obrazloženje

Direktiva bi u prvom redu trebala biti usredotočena na ceste europske vrijednosti, tj. na ceste koje povezuju velike gradove i regije.

Amandman 3.

Uvodna izjava (6)

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
Nadalje, obveznom primjenom postupaka iz Direktive 2008/96/EZ na svaki projekt cestovne infrastrukture izvan gradskih područja koji je dovršen upotrebom sredstava EU-a trebalo bi se osigurati da se sredstva Unije ne upotrebljavaju za izgradnju nesigurnih cesta.	Nadalje, obveznom primjenom postupaka iz Direktive 2008/96/EZ na svaki projekt cestovne infrastrukture izvan gradskih područja koji je dovršen upotrebom sredstava EU-a trebalo bi se osigurati da se sredstva Unije ne upotrebljavaju za izgradnju nesigurnih cesta. ***Pozornost bi također trebalo posvetiti postojećim nesigurnim cestama. Programi za razvoj regionalnog prometa raspolažu s četiri puta više sredstava nego Instrument za povezivanje Europe; u oba slučaja financijske omotnice otvorene su za planiranje i izgradnju novih cestovnih dionica. Stoga bi trebalo izdvojiti primjerena sredstva za modernizaciju postojećih cesta. U okviru toga trebalo bi razmotriti mjere koje bi manjim regijama i gradovima omogućile ulaganja potrebna za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture (RISM).***

Obrazloženje

Siguran cestovni promet trebao bi biti dostupan u svim europskim naseljima i regijama; u tu svrhu potrebna su ciljana financijska sredstva za planiranje cesta, izgradnju i rad, osobito u regijama koje ne raspolažu potrebnim financijskim sredstvima. S obzirom na činjenicu da nove dionice cesta podliježu višim normama za odobrenje u pogledu sigurnosti na cestama, postojeće ceste potrebno je sustavno obnoviti kako bi zadovoljile kriterije RISM-a koji su na snazi.

Amandman 4.

Uvodna izjava (7)

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
Procjena cesta na razini cijele mreže koja se temelji na procjeni rizika pojavila se kao učinkovit i djelotvoran alat za utvrđivanje dionica mreže na koje bi trebalo usmjeriti detaljnije inspekcijske preglede sigurnosti na cestama te za određivanje prioriteta pri ulaganju prema njegovu potencijalu da se njime ostvare poboljšanja u području sigurnosti na razini cijele mreže. Cijelu cestovnu mrežu obuhvaćenu ovom Direktivom stoga bi trebalo sustavno procjenjivati kako bi se povećala sigurnost na cestama u cijeloj Uniji.	Procjena cesta na razini cijele mreže koja se temelji na procjeni rizika pojavila se kao učinkovit i djelotvoran alat za utvrđivanje dionica mreže na koje bi trebalo usmjeriti detaljnije inspekcijske preglede sigurnosti na cestama te za određivanje prioriteta pri ulaganju prema njegovu potencijalu da se njime ostvare poboljšanja u području sigurnosti na razini cijele mreže. Cijelu cestovnu mrežu obuhvaćenu ovom Direktivom stoga bi trebalo sustavno procjenjivati kako bi se povećala sigurnost na cestama u cijeloj Uniji. ***Budući da bi siguran cestovni promet trebao biti dostupan u svim europskim naseljima i regijama, metodologija procjene rizika na cestama koja se primjenjuje na cjelokupnu mrežu trebala bi uzeti u obzir višerazinsko upravljanje. Teritorijalnim jedinicama više razine trebalo bi dodijeliti koordinacijske funkcije u okviru RISM-a, dok bi funkcije koje su u nadležnosti država i općina trebalo uskladiti.***

Obrazloženje

S obzirom na to da je sigurnost na cestama dio vizije budućnosti naselja i regija, relevantne teritorijalne jedinice trebale bi tome doprinijeti u skladu sa svojim nadležnostima. Zato je nužno usklađivanje funkcija koje izvršavaju općine i države.

Amandman 5.

Uvodna izjava (10)

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
Rezultati u području sigurnosti postojećih cesta trebali bi se poboljšati usmjeravanjem ulaganja na dionice cesta s najvećim brojem nesreća i s najvećim potencijalom za smanjenje broja nesreća.	Rezultati u području sigurnosti postojećih cesta trebali bi se poboljšati usmjeravanjem ulaganja na dionice cesta s najvećim brojem nesreća i s najvećim potencijalom za smanjenje broja nesreća. ***Istodobno bi trebalo razvijati fizičku i digitalnu infrastrukturu javnih cesta na koje se odnosi Direktiva. U tom pogledu, automatizirana vozila opremljena prilagodljivim tempomatom i prometnim sustavom potpore trebala bi doprinijeti osiguravanju sigurnog i djelotvornog funkcioniranja cestovnog prometa. Osim toga, i manjim, demografski nerazvijenim i najudaljenijim regijama treba omogućiti da osiguraju univerzalnu dostupnost digitalne infrastrukture.***

Obrazloženje

S obzirom na to da je sigurnost na cestama složeno pitanje, u obzir je potrebno uzeti i aspekte ekonomije razmjera. U tom pogledu bi usmjeravanje ulaganja u cestovne dionice na kojima su nesreće i smrtni slučajevi česti trebalo uključivati složeni razvoj fizičke i digitalne infrastrukture, kao i olakšavanje proširenog korištenja automatiziranih vozila opremljenih prilagodljivim tempomatom i prometnim tehnologijama.

Amandman 6.

Uvodna izjava (12)

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
Nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu 2016. su činili 46 % smrtnih slučajeva na cestama u Uniji. Osiguravanjem da se interesi tih sudionika uzmu u obzir u svim postupcima za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture trebala bi se stoga poboljšati njihova sigurnost na cestama.	Nezaštićeni sudionici u cestovnom prometu 2016. su činili 46 % smrtnih slučajeva na cestama u Uniji. Osiguravanjem da se interesi tih sudionika uzmu u obzir u svim postupcima za upravljanje sigurnošću cestovne infrastrukture trebala bi se stoga poboljšati njihova sigurnost na cestama. ***Sprečavanje prometnih nezgoda koje uključuju pješake, bicikliste, motoriste te upravljanje takvim situacijama trebalo bi biti obuhvaćeno mjerama obrazovanja i osposobljavanja, a u istu svrhu trebalo bi unaprijediti i zahtjeve u pogledu kvalitete infrastrukture kojom se podržava mobilnost i sigurnost pješaka i biciklista, primjerice postavljanjem cestovnih oznaka, prometnih znakova i dovoljnog broja pješačkih prijelaza, osobito u blizini stajališta javnog prijevoza i javnih zgrada, kao i izgradnjom povišenih, zasebnih biciklističkih površina i pločnika duž svih cestovnih dionica.***

Amandman 7.

Uvodna izjava (13)

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
Oblikovanje i održavanje cestovnih oznaka i prometnih znakova važan je element u osiguravanju sigurnosti cestovne infrastrukture, osobito s obzirom na razvoj vozila opremljenih sustavima za pomoć vozaču pri vožnji ili vozila s višim stupnjem automatizacije. Konkretno, potrebno je osigurati da takva vozila mogu jednostavno i pouzdano prepoznati cestovne oznake i prometne znakove.	Oblikovanje i održavanje cestovnih oznaka i prometnih znakova važan je element u osiguravanju sigurnosti cestovne infrastrukture, osobito s obzirom na razvoj vozila opremljenih sustavima za pomoć vozaču pri vožnji ili vozila s višim stupnjem automatizacije. Konkretno, potrebno je osigurati da takva vozila mogu jednostavno i pouzdano prepoznati cestovne oznake i prometne znakove. ***Isto tako, pametne ceste s pametnim cestovnim oznakama i prometnim znakovima pridonose sigurnosti na cestama u europskim regijama i gradovima. Pozornost bi trebalo posvetiti i klimatskim uvjetima u tim regijama i gradovima jer, primjerice, instaliranje senzora i oznaka na pločniku podliježe lokalnim klimatskim uvjetima. Mora se osigurati i da ti senzori registriraju nezaštićene i neumrežene sudionike u cestovnom prometu.***

Obrazloženje

Siguran cestovni promet trebao bi uključivati postavljanje cestovnih oznaka i prometnih znakova koji su prepoznatljivi u svim klimatskim uvjetima.

Amandman 8.

Dodati novu uvodnu izjavu nakon uvodne izjave (18)

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
	Za ocjenu cesta na cijeloj mreži te inspekcijskih pregleda sigurnosti na cestama trebaju se odrediti realistični rokovi, uzimajući u obzir administrativne i financijske kapacitete nacionalnih, regionalnih i lokalnih aktera uključenih u planiranje i ostvarenje RISM-a, osobito u ruralnim, planinskim i udaljenim europskim regijama te regijama koje zaostaju.

Amandman 9.

Članak 1. stavak 1. podstavak 2.

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
Ova se Direktiva primjenjuje na ceste koje su dio transeuropske mreže, na autoceste i na primarne ceste, neovisno o tome jesu li one u fazi projektiranja, u izgradnji ili u upotrebi.	Ova se Direktiva primjenjuje na ceste koje su dio transeuropske mreže, na autoceste i na ***ostale*** primarne ceste, neovisno o tome jesu li one u fazi projektiranja, u izgradnji ili u upotrebi.

Obrazloženje

Proširenje područja primjene Direktive ograničeno je na autoceste i ostale primarne ceste, u skladu s nacionalnom klasifikacijom.

Amandman 10.

Članak 1. stavak 1. novi podstavak nakon podstavka 2.

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
	Svaka država članica unutar svojeg državnog područja određuje primarne ceste prema postojećoj klasifikaciji cesta i nakon propisnog savjetovanja s nadležnim lokalnim i regionalnim vlastima. Svaka država članica obavješćuje Komisiju o primarnim cestama na svojem državnom području najkasnije 24 mjeseca nakon stupanja na snagu ove Direktive. Države članice obavješćuju Komisiju i o svim naknadnim promjenama u tom pogledu.

Obrazloženje

U skladu s načelom supsidijarnosti, donošenje odluka o klasifikaciji cestovne mreže trebalo bi biti u nadležnosti država članica.

Amandman 11.

Članak 1. – dodati novi stavak nakon stavka 2.

Prijedlog Komisije	Amandman OR-a
	(2a) u članku 4. dodaje se sljedeći stavak 6.: ***Komisija utvrđuje smjernice s preciznim tehničkim karakteristikama za pružanje i održavanje „cesta koje opraštaju" (cesta izgrađenih na inteligentan način kojim se sprečava da pogreške u vožnji automatski dovode do ozbiljnih posljedica), oslanjajući se na iskustva svih nacionalnih, regionalnih i lokalnih tijela nadležnih za promet, te ih promiče među revizorima i stručnjacima za prometno planiranje. Komisija pruža tehničku i financijsku pomoć nadležnim tijelima pri provedbi tih smjernica.***

II. **PREPORUKE O POLITIKAMA**

EUROPSKI ODBOR REGIJA

Na putu prema automatiziranoj mobilnosti – tehnologija, infrastruktura i kohezija

1. priznaje da je povezana i automatizirana mobilnost pitanje koje se odnosi na infrastrukturu cesta, ali i pitanje koje se odnosi na vozila; ističe da je u ruralnim područjima potrebno dati prednost razvoju pametnih vozila, dok je u gradskim područjima veći naglasak potrebno staviti na razvoj pametnijih cesta;

2. skreće pozornost na vremensko i prostorno usklađivanje prometa za koje je potrebno proširenje upotrebe automatizirane mobilnosti. Naglašava važnost označavanja namjenskih prometnih područja u mješovitom prometu (vozila kojima upravljaju ljudi, vozila koja pomažu vozaču i automatizirana vozila) kako bi se spriječila veća zagušenja;

3. ističe mogući doprinos automatizirane mobilnosti kohezijskim ciljevima EU-a, naglašavajući da bi takve usluge mogle doprinijeti smanjenju razlika među regijama i većoj udobnosti putovanja na posao i s posla na većim udaljenostima, čime bi se ublažila zasićenost velikih gradskih područja;

4. ukazuje na činjenicu da automatizirana vozila koja služe dio transfernog prijevoza pridonose uključivanju prometnih čvorišta u integrirani promet. OR naglašava koristi od proširenja rješenja autonomne vožnje na ruralna područja u smislu pružanja fleksibilnih rješenja za transfer za autobuse ili vlakove;

5. s tim u vezi napominje i da je javni prijevoz uglavnom u nadležnosti lokalnih i regionalnih vlasti te poziva Komisiju da osigura odgovarajući okvir i smjernice za regije i zajednice koje svoje sustave izdavanja karata i vozne redove, kao i sustave prilaznih cesta za osobna vozila, žele integrirati u višu administrativnu razinu (regionalnu, nacionalnu ili europsku), u skladu s praksama koje provode operateri na tržištu;

6. primjećuje da automatizirana mobilnost u razdobljima najvećeg prometa kao i u razdobljima kada je prometa malo može omogućiti fleksibilno utvrđivanje cijena i naručivanje unaprijed, što pridonosi uravnoteženijoj upotrebi kapaciteta. Nadodaje da integrirani sustav izdavanja putnih karata osigurava jamstva u pogledu kašnjenja, odnosno otkazivanja povezanih automatiziranih prometnih usluga te sprečava kašnjenja u dolascima ili nedolaske. Smatra da je od presudne važnosti da se ta povećana fleksibilnost iskoristi za poboljšanje javnog prijevoza, što bi dovelo ne samo do smanjenja emisija i buke uzrokovane prometom, već bi i pridonijelo boljoj pristupačnosti za sve građane i većoj jednakosti u prometnom sustavu;

7. smatra da, iako se u okviru automatiziranog teretnog prijevoza u tunelima mogu koristiti konvoji kamiona, to nije prikladno za gradski promet s obzirom na složenu interakciju među sudionicima u cestovnom prometu. Regije moraju imati mogućnost sudjelovanja u donošenju odluka o opsežnim pokusima u vezi s automatiziranom vožnjom, a možda će biti potrebne i posebne mjere;

8. ističe znatan potencijal decentraliziranih obnovljivih izvora energije za napajanje automatiziranih vozila i preporučuje da se energija potrebna za rad pametne cestovne infrastrukture dostavlja putem lokalnih pametnih mreža;

9. skreće pozornost na izazove u pogledu interoperabilnosti različitih vrsta autonomne vožnje i ističe da će biti potrebno uskladiti različite razine autonomne vožnje koje trenutačno nalazimo na različitim kontinentima kako bi se osigurala sigurna uporaba tehnologija potpomognute i automatizirane vožnje na europskom kontinentu. OR također ističe etička pitanja koja se javljaju u vezi s europskim automobilima bez vozača (razina 5.), dok bi se za poluautomatiziranu i potpomognutu vožnju (razine 1. – 4.) trebalo riješiti pitanje dodatnih troškova i složenosti vožnje. Posebnu pozornost treba posvetiti pitanju u kojoj mjeri na sigurnost na cestama utječe velik broj poluautomatiziranih vozila ili vozila s tehnologijama za pomoć u vožnji;

10. predlaže da osposobljavanje za stjecanje vozačke dozvole obuhvaća i tehnologije sustava pomoći. U tom pogledu bi automobilska industrija, zajedno s općinama, mogla ponuditi programe osposobljavanja i mjesto za osposobljavanje za osobne i profesionalne vozače; podsjeća na važan doprinos izgradnje i modernizacije infrastrukture teritorijalnoj koheziji i ekonomskoj konvergenciji, ističući pritom da su ulaganja u infrastrukturu u EU-u i dalje znatno ispod razina zabilježenih prije krize. U tom kontekstu naglašava važnost osiguravanja odgovarajućih financijskih resursa za modernizaciju infrastrukture i mjere cestovne sigurnosti tijekom narednih godina, uključujući pružanje potpore manjim regijama i regijama koje zaostaju, kao i izgradnji kapaciteta. U okviru predloženog VFO-a za razdoblje 2021. –2027. ključnu ulogu imat će potreba da se u potpunosti iskoriste mogućnosti financiranja na temelju svih dostupnih instrumenata i optimiziraju sinergije (Instrument za povezivanje Europe, Obzor Europa, predloženi program Digitalna Europa itd.);

Osiguravanje jedinstvenog europskog tržišta za automatiziranu mobilnost – uloga lokalnih i regionalnih vlasti

11. pozdravlja pravodobno predstavljanje programa EU-a za povezanu i automatiziranu mobilnost (CAM) i postupno završavanje pravnih i političkih okvira za potporu uvođenju sigurnog CAM-a;

12. naglašava važnost bliske suradnje između zakonodavaca u području autonomnih vozila i dionika u području organizacije/odvijanja prometa te razvoja vozila; OR poziva u ovom kontekstu na višerazinski pristup, podsjećajući da se mobilnost i promet nalaze u nadležnosti lokalnih i regionalnih vlasti, koje su zadužene za osmišljavanje i provedbu politika mobilnosti te za osiguravanje usluga javnog prijevoza na svom teritoriju;

13. primjećuje porast dostupnosti rješenja na području poluautomatizirane vožnje tijekom kratkog vremenskog razdoblja i naglašava potrebu za snažnim pravnim i regulatornim okvirom za te tehnologije u najkraćem mogućem roku;

14. potvrđuje svoju potporu za poboljšanu prekograničnu suradnju u pogledu testiranja CAM-a i preporučuje da budući forumi za suradnju osiguraju odgovarajuće sudjelovanje lokalnih i regionalnih vlasti;

Učinak na društvo i gospodarstvo

15. naglašava da automatizirana mobilnost omogućuje veću konkurentnost javnog prijevoza u naseljima i izvan njih s pomoću usluga mobilnosti bez reda vožnje koje se temelje na potražnji, personalizirane su, dijele se, visokokvalitetne su i energetski učinkovite. Preduvjet za daljnji napredak u tom smjeru jest usporedni razvoj tehnike i pravnog okvira;

16. napominje da usluge dijeljenja automobila i prijevoza te usluge prijevoza uz naknadu zasnovane na digitalnim rješenjima omogućuju stanovnicima manje razvijenih, perifernih i najudaljenijih europskih regija prijevoz do udaljenijih središta uz manji učinak na okoliš, uz istovremeno sprečavanje depopulacije tih područja; osobito naglašava potencijal automatizirane mobilnosti za osiguravanje pristupa i smanjenje troškova mobilnosti u raspršenim i demografski nerazvijenim zajednicama; međutim, napominje da bi prilikom osmišljavanja, razvijanja i testiranja sustava prilagođenih korisnicima trebalo voditi računa o potrebama starijih osoba;

17. ponavlja važnost procjene socijalnih i ekoloških učinaka automatizirane mobilnosti putem pilot projekata. Predlaže da se takva testiranja u putničkom cestovnom prijevozu i teretnom cestovnom prijevozu provode postupno i pod kontroliranim uvjetima kako bi se zajamčila prihvaćenost automatiziranih vozila u javnosti. Također je potrebno naglasiti potrebu da se predvidi posebna potpora regijama u kojima će socioekonomski učinak prijelaza na automatiziranu mobilnost vjerojatno biti najveći;

18. skreće pozornost na činjenicu da obrazovanje i podizanje razine svijesti imaju ključnu ulogu u promicanju i prihvaćanju automatizirane mobilnosti. Konkretno, trebalo bi sve sudionike u prometu, a ne samo vozače, podučiti o osnovnim načelima i funkcioniranju umjetne inteligencije, koja ima ključnu ulogu u automatiziranim sustavima za mobilnost;

19. naglašava da funkcija transfernog prijevoza i funkcija „zadnjeg kilometra”u okviru automatiziranog teretnog cestovnog prijevoza u naseljima i između njih dovodi do dalekosežnih promjena u konceptima lanaca opskrbe;

20. ističe da bi u multietničkoj Europskoj uniji trebalo primjenjivati opće i lako razumljiva rješenja automatiziranog prometa, uključujući univerzalnu signalizaciju;

21. preporučuje da prakse na području gradskog i međugradskog te regionalnog prostornog planiranja europskih gradova uključuju određivanje područja za automatizirani promet i mobilnost, kao i ponovnu ocjenu praksi planiranja koje se temelje na mobilnosti bez pomoći pri vožnji ili neautomatiziranoj mobilnosti. Predlaže da se provede studija o posljedicama automatizirane mobilnosti u okviru gradskog i regionalnog planiranja u aglomeracijama – primjerice, učinkovito korištenje automatizirane mobilnosti dovest će do povećane dostupnosti parkirnih mjesta, iziskujući također ponovno definiranje metodologije gradskog planiranja. Važno je poboljšati pristup za pješake i bicikliste, osobito stanicama vozila javnog prijevoza, kao i osigurati da svima (pješacima i biciklistima) budu dostupni sigurni i privlačni prostori i parkirna mjesta te uključiti u regionalne instrumente planiranja moguće sustave zajedničke uporabe bicikala na prometnim čvorištima. Naglašava da je nužno primijeniti automatizaciju radi poboljšanja mreža javnog prijevoza i poticanje njezine društvene i gospodarske učinkovitosti;

22. unatoč tomu ističe da se problemi gradske mobilnosti ne mogu riješiti samo uz pomoć sektorskog pristupa te da se mora voditi računa i o širem konceptu prostornog planiranja, ne samo radi poboljšanja gradskog prijevoza i infrastrukture nego i radi sprečavanja nekontroliranog širenja urbanih područja i preispitivanja odnosa između gradova i okolnih područja;

23. slaže se da je na automatiziranu mobilnost potrebno primjenjivati najviše moguće standarde kvalitete. Iako je sigurnost od iznimne važnosti, veliku ulogu igra i energetska učinkovitost.

24. također pozdravlja veću uključenost lokalnih i regionalnih vlasti u osmišljavanje mjera i politika u području sigurnosti na cestama; smatra da bi ta veća uključenost trebala ići ruku pod ruku s pojašnjenjem o obliku strategija, programa i mjera, osobito u pogledu financiranja, kako bi ih regije mogle provesti u djelo;

25. napominje da bi u gradskim područjima automatizirana vožnja mogla znatno povećati cestovni promet te upotrebu javnog prijevoza. Za osiguravanje konkurentnog javnog prijevoza važno je, među ostalim, da koncept „mobilnost kao usluga”drži korak s tehnološkim razvojem u području automatizirane vožnje. Automatizirana vožnja treba se promatrati kao dio sveobuhvatnog koncepta mobilnosti, koji se temelji na jasnoj predodžbi o tome kako mobilnost može zadovoljiti zahtjeve održivosti u lokalnom, regionalnom i nacionalnom kontekstu;

26. također napominje da je Komisija do sada posvećivala veliku pažnju cestovnom prometu osobnim vozilima, ali da se trenutačno razvijaju automatizirani sustavi u nekoliko oblika javnog i privatnog prijevoza;

27. predlaže da se uz pomoć ciljanih mjera potiču povezivanje i interoperabilnost s javnim prijevozom te među različitim načinima prijevoza;

Digitalno okruženje u razvoju – prilike i izazovi

28. primjećuje da 5G tehnologija još uvijek nije svugdje dostupna te da rješenja u okviru 3G i 4G tehnologije učinkovito povezuju vozila cestovnog prometa. Predlaže da se podrže postojeće široko rasprostranjene tehnologije za međusobno povezivanje vozila;

29. primjećuje da se uz pomoć digitalizacije mogu ukloniti financijske ili provedbene prepreke fizičkom razvoju cestovne infrastrukture. Preporučuje njezinu uporabu s obzirom na to da je poboljšanje digitalne infrastrukture jeftinije, pruža bolje i ažurirane digitalizirane slike te ima mogućnost povezivanja razvoja javnog i privatnog sektora;

30. preporučuje jednostavnije i opće povezivanje pametnih cestovnih sustava i vozila (Waze, Googleovi podaci o prometu, itd.);

31. s nestrpljenjem iščekuje trenutak kada će komunikacija između pametnih telefona i pametnih uređaja te korištenje tih uređaja proširiti potpomognutu i automatiziranu mobilnost te pridonijeti poboljšanju metoda upravljanja prometom, shvaćajući također kako bi podaci prikupljeni u tu mrežu omogućili gradskim vlastima da bolje razumiju potrebe gradske logistike te kako bi im pomogli da poboljšaju učinkovitost kretanja i prepoznaju prikladnije prometne dionice za vozila, što bi dovelo smanjenja emisija;

32. podsjeća da se prilikom ažuriranja karata i baze podataka koje se upotrebljavaju za automatiziranu mobilnost prednost treba dati uporabi rješenja europskog podrijetla i potiče primjenu zajedničkog pristupa na razini EU-a u tom području;

33. ističe da se zbog vanjskih čimbenika kao što su, na primjer, snijeg, magla i kiša ne može uvijek osigurati da vozači i vozila sa sustavima za pomoć u vožnji ili višim stupnjem automatizacije lako i pouzdano prepoznaju oznake na cestama i prometne znakove. Na primjer, u slučaju obilnog snijega čak se ni metodom kompletnog čišćenja – kod koje se ledeni i/ili snježni pokrivač nastoji u potpunosti ukloniti s ceste – neće moći osigurati neprestana očišćenost kolničkih traka. Ni metodom djelomičnog čišćenja – kod koje se svježi snijeg uglavnom gura u stranu, a ostatak snijega utabava vozilima, čime nastaje tvrd pokrov – ne može se osigurati stalna vidljivost oznaka na kolniku, i to zbog same naravi te metode. Mora se spriječiti da službe za održavanje cesta zbog toga snose odgovornost za eventualne prometne nesreće izazvane pogrešnim tumačenjem sustava za pomoć u vožnji ili vozila s visokim stupnjem automatizacije jer bi se time rizik od zakazivanja sustava za pomoć u vožnji implicitno prebacio s automobilske industrije na službe za održavanje cesta;

34. naglašava potrebu za komunikacijom između vozila, kao i razvojem i usklađivanjem cestovnih oznaka i prometnih znakova, uključujući oznake naziva javnih prostora. Za automatiziranu vožnju također će biti ključno da lokalni prometni propisi i kartografske informacije budu jasni;

35. napominje da bi mnogi sudionici u cestovnom prometu, uključujući one nezaštićene kao što su biciklisti i pješaci, mogli ostati isključeni iz mreže te da će svi pravni, digitalni i fizički okviri za pametna vozila morati voditi računa o mješovitom prometu;

36. naglašava da javna tijela i operatori voznih parkova trebaju biti spremni za upravljanje električnim smogom koji stvara automatizirana mobilnost;

37. napominje da bi pošteni i izravni pristup podacima o vozilu trebao potaknuti vozače da utvrde njihovu upotrebu i pružiti poslovne mogućnosti ostalim operatorima i pružateljima usluga, ali bez ugrožavanja prava sudionika u cestovnom prometu na zaštitu privatnosti i podataka. OR ističe da je lokalnim i regionalnim vlastima kao najvećem operateru cestovnih mreža u Uniji potrebno osigurati odgovarajući pristup tim podacima. U tom kontekstu bit će važno da javna tijela olakšavaju i podupiru testiranja, sprečavaju nastanak prepreka i osiguraju dostupnost podataka;

38. stoga poziva na uvođenje mjera kojima će se osigurati istinska zaštita osobnih podataka i podataka korisnika, što je odlučujući čimbenik za uspješno korištenje kooperativnih, povezanih i automatiziranih vozila;

39. poziva na uvođenje povećanog broja dalekosežnih mjera koje treba poduzeti kako bi se u potpunosti iskoristio potencijal automatizirane mobilnosti i komunikacije među vozilima te kako bi se postigli dugoročniji ciljevi: potpuno automatizirani multimodalni prijevoz s niskom razinom emisija, mobilnost kao usluga te prijevoz „od vrata do vrata”, osobito radi promicanja socijalne uključenosti.

Bruxelles, 6. veljače 2019.

Predsjednik

Europskog odbora regija

Karl-Heinz LAMBERTZ