Uradni list
Evropske unije

SL
Serija C

C/2025/4211

20.8.2025

Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih v EU
(mnenje na lastno pobudo)

(C/2025/4211)

Poročevalka: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Soporočevalec: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Svetovalca	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (za poročevalko) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (za soporočevalca)
Sklep plenarne skupščine	23. 1. 2025
Pravna podlaga	člen 52(2) Poslovnika
Pristojnost	strokovna skupina za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo
Datum sprejetja na seji strokovne skupine	27. 5. 2025
Datum sprejetja na plenarnem zasedanju	19. 6. 2025
Plenarno zasedanje št.	597
Rezultat glasovanja (za/proti/vzdržani)	111/1/3

1. Sklepi in priporočila

1.1 Dober sistem mobilnosti v mestih je bistvenega pomena za kakovost življenja v naših družbah, ustrezne delovne pogoje in gospodarsko konkurenčnost. Odvisen je od mnogih ljudi, ti pa so odvisni od njega. Da bi bili sistemi mobilnosti v naših mestih pripravljeni na nove izzive sodobnega časa, bosta potrebna skupno ukrepanje ter mobilizacija finančnega, političnega in socialnega kapitala.

1.2 Sisteme mobilnosti v naših mestih moramo usmeriti v okoljsko, socialno in gospodarsko trajnostnost. Če ne bomo napredovali na vseh treh področjih, sploh ne bomo napredovali – vsaj ne toliko in tako hitro, kot bi bilo potrebno.

1.3 Mobilnost v mestih se spreminja, kar prinaša tako grožnje kot priložnosti. Za učinkovito ukrepanje so potrebni trdna strategija za zaščito javnega dobrega, prilagojeni ukrepi, politična volja za izvajanje teh ukrepov in organizacijska zmogljivost za njeno uresničevanje.

1.4 Da bi izboljšali mobilnost v mestih in hkrati zmanjšali njen vpliv na okolje, moramo pripraviti načrte za trajnostno mobilnost v mestih. Evropski ekonomsko-socialni odbor (EESO) poziva vse države članice, naj razvijejo *nacionalne programe* za pomoč lokalnim in regionalnim oblastem pri pripravi in izvajanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih s smernicami, krepitvijo zmogljivosti in financiranjem, Komisijo pa poziva, naj podpre nadaljevanje in širitev mrež CIVINET.

1.5 Večletni finančni okvir za obdobje po letu 2027 bo bistven za izboljšanje trajnostne mobilnosti in uresničevanje ciljev EU na področju TEN-T, varstva okolja in varnosti v cestnem prometu. Komisija bi morala spodbujati uporabo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih za oblikovanje seznama naložbenih projektov, kar bi bila tudi pozitivna spodbuda za izpolnjevanje obveznosti v zvezi s TEN-T za urbana vozlišča.

1.6 Načrti za trajnostno mobilnost v mestih so ključnega pomena za uravnotežen regionalni razvoj. Bistven korak bo mobilizacija ustvarjalnosti in socialnega kapitala posamezne regije; ključno vlogo imajo lahko organizacije delodajalcev in delojemalcev ter organizacije civilne družbe, ki jih je treba spodbujati, naj prispevajo k temu dialogu. Pomembno je, da se v načrtovanje vključijo vsi ustrezni deležniki na lokalni in nacionalni ravni ter na ravni EU, tudi pri čezmejnih vprašanjih.

1.7 Pri načrtovanju mobilnosti v mestih moramo upoštevati, da družbeno in gospodarsko življenje naših mestnih območij zajema tudi predmestna, primestna in podeželska območja, zato je treba zajeti tudi njihova stališča in potrebe. Neučinkovit sistem mobilnosti prispeva k nastanku ali ohranjanju razkoraka med mesti in podeželjem ter njegovih negativnih gospodarskih, socialnih in političnih posledic. Pravičen sistem mobilnosti pomeni, da je mobilnost cenovno dostopna in ne ustvarja privilegijev v korist tistim, ki so že brez tega v boljšem položaju.

1.8 Temelj trajnostne mobilnosti v mestih je javni prevoz skupaj z aktivno in skupno mobilnostjo. Da bi državljani lahko izbrali najučinkovitejše rešitve za svoja potovanja, jim moramo ponuditi cenovno ugoden, dostopen, varen in zanesljiv *večmodalni prevozni meni*. Ključno je, da se pri Socialnem skladu za podnebje skupaj z njegovimi socialnimi načrti za podnebje ta pristop uporabi za obravnavanje revščine na področju mobilnosti in ublažitev socialnega učinka oblikovanja cen ogljika, zlasti na ranljive skupine.

1.9 Vloga mladih je bistvena, saj imajo njihovo vedenje in navade dolgotrajen učinek. Dialoga in vidika mladih pri oblikovanju rešitev za mobilnost ni mogoče prezreti.

1.10 Podpiranje delojemalcev in delodajalcev z javnim prevozom, skupno mobilnostjo in možnostmi za kolesarjenje je bistveno za trajnostno, dostopno, vključujočo in cenovno ugodno mobilnost.

1.11 S privlačnimi pogoji bi morali delavce in prihodnje delavce spodbujati k zaposlovanju v prometnem sektorju.

2. **Ozadje**

2.1 Mobilnost lahko opredelimo kot zmožnost prostega gibanja, ki je osnovni pogoj za demokratično življenje in temelj naših gospodarstev. Ljudje potrebujemo dostop do delovnih mest, šol, zdravstvenih in socialnih storitev ter kulturnega in državljanskega življenja (kar je eno od načel evropskega stebra socialnih pravic). Za delodajalce je nujno, da lahko delavci in stranke pridejo do njihovih poslovnih prostorov, imeti pa morajo tudi možnost distribucije svojega blaga.

2.2 Sistem mobilnosti v mestih je ključen za gospodarstvo EU, saj omogoča *rabo zemljišč* (povezava s prometnim omrežjem je predpogoj za gradnjo stavb), *pretok blaga* in *proizvodnjo vozil* ter ustvarja in ohranja *delovna mesta*.

2.3 Sistem mobilnosti povzroča različne stroške, med drugim *stroške kapitala*, ki jih nosi javni sektor (gradnja in vzdrževanje infrastrukture), *operativne stroške*, ki jih krijejo uporabniki (posamezniki in podjetja) in javni organi (za zagotovitev pravice do prostega pretoka), ter *implicitne stroške*. Ti nastanejo zaradi *zunanjih učinkov*, ki jih mora družba plačati z davki (na primer posledice smrtnih žrtev in poškodb na cesti ter hrupa in onesnaževanja zraka na javno zdravje).

2.4 Sistem mobilnosti v naših mestih je pod pritiski sprememb, ki so v zadnjih dveh stoletjih v glavnem prispevali k njegovi širitvi s povečevanjem cestnih in železniških omrežij, števila vozil in prevoženih kilometrov ter količine porabljene energije.

2.5 Trenutno se kažejo pritiski za bolj korenite spremembe samega sistema mobilnosti v mestih. Nekateri so posledica tehnoloških in poslovnih inovacij: elektrifikacije, digitalizacije, spletne globalizacije, uporabe platform in tveganega kapitala ter naglega (včasih nereguliranega) uvajanja inovacij in rasti, kar omogoča kombinacija teh dejavnikov. Drugi pritiski izhajajo iz javnega interesa, in sicer gre za zavezanost korenitemu zmanjšanju števila smrtnih žrtev in hudih poškodb na cestah, vse večjo ozaveščenost o okolju ter potrebo, da se pripravimo na ekstremnejše in pogostejše podnebne dogodke ter dvojno rabo infrastrukture.

2.6 Spremembe so neizogibno v teku, izbiramo lahko samo med načrtovanim prehodom ali neodločnim drsenjem na slabše. Mobilnost v mestih spodbuja družbeno in gospodarsko življenje, urejen prehod pa je bistven za številne deležnike, tako v prometnem sektorju kot zunaj njega. Za tak prehod je potrebna premišljena strategija, pripravljena v okviru trdnega procesa načrtovanja, ki upošteva socialni in civilni dialog. To je glavni namen *načrtovanja trajnostne mobilnosti v mestih*.

3. **Splošne ugotovitve**

3.1 V EU je načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih veliko več kot koncept: obstajajo trdne izkušnje in jasne smernice, poleg tega pa je postalo regulativna zahteva. V uredbi o vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T) je opredeljenih 431 urbanih vozlišč, za vsako od teh vozlišč pa je treba do konca leta 2027 pripraviti načrt za trajnostno mobilnost v mestih.

3.2 Načrt za trajnostno mobilnost v mestih za posamezno urbano vozlišče TEN-T naj bi veljal za njegovo *funkcionalno mestno območje*, ki običajno zajema mesto in njegovo območje dnevnih migracij v okoliških občinah. Za razvoj in izvajanje teh načrtov sta bistvena dialog in sodelovanje – med občinami v istem funkcionalnem mestnem območju, med temi občinami in državno vlado ter med javnimi organi in vsemi ustreznimi deležniki.

3.3 Pri načrtovanju mobilnosti v mestih moramo upoštevati, da družbeno in gospodarsko življenje funkcionalnega mestnega območja zajema tudi predmestna, primestna in podeželska območja ter je odvisno od gibanja ljudi in blaga, ki se začne precej daleč od mestnih meja; za primer lahko vzamemo delavce, ki se vozijo v službo od doma v predmestjih, in hrano, ki jo na mestno tržnico pripeljejo s kmetij na podeželju. V dolgoročni viziji EU za podeželska območja do leta 2040 sta poudarjena promet in digitalna povezljivost.

4. **Posebne ugotovitve**

Začnimo z osnovami

4.1 Hoja je najosnovnejši element sistema mobilnosti, infrastruktura za hojo pa je bistvenega pomena za vsakodnevno življenje, saj omogoča dostop do lokalnih šol, storitev, trgovin in javnega prevoza. Če ta infrastruktura ni dostopna ali varna, to nesorazmerno škoduje najranljivejšim in je velika ovira za trajnostno mobilnost.

4.2 Dostopnost prometne infrastrukture za vse je bistvena, če naj bosta javni prostor in javni prevoz resnično „javna“, če naj se invalidnim osebam omogoči uživanje vseh človekovih in socialnih pravic, če naj se izboljšata varnost in udobje vseh uporabnikov ter zavaruje finančna vzdržnost naše družbe, saj ovire povzročajo odvisnost, ta pa povzroča stroške, ki bi zaradi staranja prebivalstva postali nevzdržni.

4.3 Varnost v cestnem prometu je ključna za odpravljanje enega od glavnih vzrokov smrti in hudih poškodb ter je nepogrešljiva za spodbujanje trajnostne mobilnosti. Nevarnosti v cestnem prometu so velika ovira za pogostejšo hojo, kolesarjenje in uporabo javnega prevoza ter skupno mikromobilnost. Z varnejšimi ulicami se bo sprostil njihov polni družbeni, gospodarski in okoljski potencial.

Sodelovanje in dialog

4.4 Izvajanje politik trajnostne mobilnosti na lokalni ravni lahko privede do napetosti med javnimi organi in uporabniki različnih načinov prevoza, zlasti vozniki avtomobilov. Sodelovanje in dialog na lokalni ravni sta ključnega pomena in vanju je treba konstruktivno vključiti vse, ki jih to lahko zadeva, ne le tiste, ki so istega mnenja.

4.5 Nujen je dialog med člani različnih političnih strank: načrt za trajnostno mobilnost v mestih za potrditev morda potrebuje večino, za izvajanje pa veliko časa, saj bo preseglo posamezen političen mandat.

4.6 Dialog med državljani vseh generacij je potreben tudi za dolgoročno vizijo, ki bi obravnavala pravice in potrebe vseh generacij, zlasti mladih. Uporaba Mladinskega testa za politike mobilnosti bo pospešila trajnostno mobilnost.

Spremembe vedenja

4.7 Namen načrta za trajnostno mobilnost v mestih je spremeniti netrajnostne vzorce mobilnosti, za to pa je nujno spremeniti obstoječe navade na področju mobilnosti, kar je mogoče obravnavati s podporo alternativam in pravim spodbudam za njihovo sprejetje. Razumevanje vedenja bi moralo biti čim prej vključeno v pripravo politike.

4.8 Ključni trenutek je čas, ko mladi postanejo odrasli, saj novo prebivališče in služba sprožita spremembe v vedenju na področju mobilnosti. Prelomna priložnost so tudi izboljšave v mestnem javnem prostoru, kot na primer v Ljubljani, kjer je mesto precej vnaprej napovedalo, da bo zaprlo glavno ulico za motorizirani promet in ponudilo dobre alternative za dostop do središča.

Revščina na področju mobilnosti in multimodalni pristop

4.9 Ne smemo razmišljati samo o urbanih središčih ([1]). Številni ljudje, ki živijo na predmestnih in primestnih območjih, se morajo odločiti, ali bodo porabili preveč časa za javni prevoz ali preveč dohodka za avtomobil. Pomanjkanje dobrih alternativ izkrivlja izbiro in vodi v prisilno lastništvo avtomobila, kar je težava številnih delavcev. Nižji stroški stanovanj v predmestju se več kot izravnajo z višjimi stroški prevoza (finančno in časovno), saj so delavci prisiljeni prepotovati daljše razdalje, tisti, ki delajo v izmenah (pogosto bistveni delavci) pa v javnem prevozu ne najdejo alternative za čas zunaj konic. Neučinkovita mobilnost v mestih vpliva na stroške in kakovost življenja.

4.10 To je *regionalni* izziv. Vsakodnevna potovanja z javnim prevozom so lahko zelo draga, če morajo potniki za isto potovanje kupiti več različnih vozovnic. Dobra rešitev bi bila vozovnica, ki bi za razumno obdobje (npr. 75 minut) veljala v vseh oblikah javnega prevoza. Za to je potrebna integracija prevoznin, ki zahteva ustrezno načrtovanje mobilnosti in sodelovanje med lokalnimi in regionalnimi oblastmi. Ključno vlogo imajo mestni prometni organi.

4.11 Javni prevoz je hrbtenica sistema EU za mobilnost v mestih ([2]). Obveznosti javne službe so bistvene za zagotavljanje osnovnih storitev za javnost, tudi če niso dobičkonosne. Vlagati moramo v oskrbo, varnost in udobje javnega prevoza ter omogočiti kroženje javnih prevoznih sredstev, da se povečata pogostost in zanesljivost.

4.12 Razumeti moramo tudi omejitve javnega prevoza, zlasti na območjih z manjšo gostoto prebivalcev in izven konic (na primer za delavce, ki se vračajo s pozne izmene, ali mlade, ki se ponoči vračajo z dogodkov). Podpirati moramo kombinacijo javnega prevoza s kolesarjenjem in skupno mobilnostjo (kot so souporaba avtomobilov, skupna vožnja z avtomobilom in prevoz glede na povpraševanje). Ljudje potrebujejo *večmodalni prevozni meni* – več možnosti kot je na voljo, lažje se bo sistem učinkovito odzival na različne potrebe ter bo zanesljiv in cenovno dostopen.

4.13 V tem večmodalnem prevoznem meniju imajo svojo vlogo tudi storitve skupne mikromobilnosti (souporaba koles, električnih koles, tovornih koles ter električnih skirojev in mopedov). Številni ponudniki teh storitev delujejo le na gosto naseljenih mestnih območjih, kjer je lažje ustvarjati prihodke. Na območjih z manjšo gostoto prebivalstva bi lahko številnim ljudem pomagali pri dostopu do koridorjev javnega prevoza in ponudili rešitev za kratke poti (5 km).

4.14 Uvajanje in nadgrajevanje storitev skupne mobilnosti v funkcionalnih mestnih območjih je strateško pomembno. Za to je potrebna javna podpora, ki bi uporabnikom omogočila cenovno dostopnost in izvajalcem uspešno poslovanje, hkrati pa bi privabljala naložbe ter jih usmerjala k potrebam javnosti. Pomembno vlogo ima lahko tudi civilni sektor, kot v Latviji, kjer se na podeželju uporabljajo socialni taksiji na zahtevo.

4.15 Omejitev dostopa do mestnih središč za vse avtomobile, razen nizkoemisijskih, je problematična za tiste, ki si slednjih ne morejo privoščiti. Pravico dostopa do mestnih središč je treba zagotoviti na način, ki je združljiv s pravico ljudi, ki v teh središčih živijo in delajo, da uživajo čistejši zrak, varnejše ulice in bolj zelena območja za ublažitev poplav in vročinskih valov. Da bi se izognili navzkrižju med legitimnimi pravicami, se moramo osredotočiti na učinkovitejši dostop za ljudi in blago.

Zaposlovanje in prevoz

4.16 Zaposlitve sprožajo povpraševanje po mobilnosti, koncentracija delovnih mest pa omogoča združevanje potovanj, kar je ključni pogoj za učinkovit in cenovno dostopen prevoz. Veliki delodajalci so včasih za delavce organizirali prevoz. Danes lahko učinkovitejše rešitve ponudi javni prevoz, ki ga dopolnjuje skupna mobilnost, tudi za delavce, ki izmeno začnejo ali končajo ponoči in prebivajo v soseskah na obrobju.

([1]) Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Dolgoročna vizija za podeželska območja EU (COM(2021) 345 final) (UL C 290, 29.7.2022, str. 137).

([2]) Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Pomen javnega prevoza za zeleno okrevanje Evrope (mnenje na lastno pobudo) (UL C 75, 28.2.2023, str. 115).

4.17 Razmisliti bi bilo treba o podpori delodajalcem, ki subvencionirajo nakup vozovnic za javni prevoz in promovirajo politike brez avtomobila, vključno z morebitnimi davčnimi spodbudami in ukrepi sofinanciranja, ki zaposlene spodbujajo k bolj trajnostnim načinom prevoza na delo (npr. rezervirana parkirna mesta za zaposlene, ki se pripeljejo skupaj, varen prostor za shranjevanje koles in prhe za tiste, ki v službo prikolesarijo). O tej podpori za mobilnost delavcev je treba razpravljati in se o njej dogovoriti s predstavniki delavcev in sindikati.

Trajnostna mobilnost in konkurenčna podjetja

4.18 Večja trajnostnost prevoza blaga lahko prinese *poslovne koristi* (prevoz je stroškovni element) in *skupne koristi* (zmanjšanje emisij in prometnih zastojev) ter poveča konkurenčnost v mestih. Nujno je večje sodelovanje med javnim in zasebnim sektorjem, trdna podlaga za to pa so lahko načrti za trajnostno mestno logistiko. Ti so manj razširjeni kot načrti za trajnostno mobilnost v mestih, oboje pa bi bilo treba pripraviti skupaj.

4.19 Za večjo trajnostnost mestnega tovornega prometa in dostave na zadnjem delu poti je potreben inovativen pristop, ki podjetjem ne bi škodil, morda pa bi celo prispeval k večji učinkovitosti in konkurenčni prednosti. Posebej je treba podpreti mikro-, mala in srednja podjetja ([3]), trgovce, obrtnike in druge male gospodarske subjekte ter to spodbujati z zelenimi javnimi naročili.

4.20 Energetski prehod pomeni spremembe v gospodarstvu, podjetjih in pri delovnih mestih. Prizadevati si je treba, da bodo ustvarjena delovna mesta visoke kakovosti in bodo nudila stabilne delovne pogoje, zaščito pravic delavcev in dostojne plače. Te spremembe morajo biti predmet socialnega dialoga.

Delovna mesta v trajnostnem prometu

4.21 Za trajnostno mobilnost so potrebni delavci. Pomanjkanje delovne sile v prometnem sektorju je težava, zato je treba razmisliti o tem, kako delavce (tudi ženske ([4])) spodbuditi k odločitvi za ta sektor. Upoštevati je treba zmogljivosti ter znanja in spretnosti v javnem sektorju in širše, socialni dialog pa je bistven za ohranjanje oziroma izboljšanje delovnih pogojev.

4.22 Da bi privabili in obdržali delavce v sektorju javnega prevoza, jim je treba zagotoviti varnost, saj se pogosto soočajo z grožnjami in nasiljem potnikov. Njihova varnost je tudi pogoj za varnost vseh potnikov, kar vključuje učinkovit boj proti spolnemu nadlegovanju na postajah, postajališčih in vozilih javnega prevoza.

Nova energija, nova vozila, stare težave

4.23 Koristi elektromobilnosti in alternativnih goriv je treba postaviti v kontekst. Razmišljati moramo *širše kot le o izpušnih cevih* – električna vozila lahko zmanjšajo emisije onesnaževal zraka, vendar ne rešujejo številnih drugih problemov v zvezi z mobilnostjo, kot so mikroplastika, ki jo izpuščajo pnevmatike in zavore, prometni zastoji, potrebe po parkirnih mestih, nevarnost na cestah in vse posledice proizvodnje teh vozil na okolje.

4.24 Mesta načrtujejo naložbe in vlagajo znatna sredstva v sodobne nizkoemisijske in brezemisijske vozne parke. Za najboljši donos teh naložb morajo *javni organi* izvajati javna naročila tako, da lahko del naložb ohranijo v svojem regionalnem gospodarstvu, proizvajalci avtobusov s sedežem v EU pa morajo izboljšati svoje industrijske zmogljivosti, da bi lahko dobavili večje količine v krajših rokih.

4.25 Zlasti si je treba prizadevati za optimalno in učinkovito uporabo različnih tehnologij, da bi dosegli najboljše rezultate ob danih stroških, še posebej pri uporabi javnih sredstev.

Prostorsko načrtovanje in načrtovanje mobilnosti

4.26 Prostorsko načrtovanje in načrtovanje prometa morata biti medsebojno povezana in usklajena. Za večjo dostopnost in obvladovanje potreb po potovanju je bistvena boljša integracija. Kar zadeva urbanistično načrtovanje, je to mogoče doseči z boljšo prostorsko mešanico gospodarskih dejavnosti, podprto z izboljšanjem mobilnosti.

([3]) Glej priporočila strokovne skupine Evropske komisije za mobilnost v mestih (EGUM) v zvezi z mestno logistiko.
([4]) Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Ženske in promet – platforma za spremembe (raziskovalno mnenje na zaprosilo Komisije) (UL C 246, 28.7.2017, str. 1).

4.27 Širitev mest vedno spremlja širitev infrastrukture za javne storitve (kot so elektrika, voda in kanalizacija), saj bodo nove stavbe ustvarile novo povpraševanje. Prav tako bi bilo treba že od začetka načrtovati, plačevati in zagotavljati trajnostne rešitve za mobilnost, saj bodo drugače novi projekti še poslabšali težave z mobilnostjo zaradi dodatnega avtomobilskega prometa, nova gospodinjstva pa bodo prisiljena v lastništvo avtomobila.

Podnebno nevtralna mesta

4.28 EESO podpira misijo EU za podnebno nevtralna in pametna mesta do leta 2030, katere cilj je zagotoviti skupni okvir za podnebno nevtralnost mest. Ta misija odločno spodbuja mesta k pripravi načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in uporablja medsektorski pristop na podlagi povpraševanja, s katerim se vzpostavljajo sinergije med obstoječimi pobudami, dejavnosti pa temeljijo na dejanskih potrebah mest.

Načrti za trajnostno mobilnost v mestih in financiranje

4.29 Za pripravo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih za 431 urbanih vozlišč pred koncem leta 2027 bodo potrebna obsežna prizadevanja na področju načrtovanja, kar je edinstvena in odločilna priložnost, da se stvari lotimo na pravi način. Ukrepati je treba takoj. Bistveni bodo *nacionalni programi podpore*, ki bodo imeli ustrezna sredstva za tehnično in finančno pomoč, izboljšanje standardnih pristopov in spodbujanje vključevanja deležnikov. Vloga nacionalnih kontaktnih točk za načrte za trajnostno mobilnost v mestih je ključna.

4.30 Zelo pomembno je oceniti, ali se sredstva, ki so na voljo za podporo izvajanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, izkoristijo v celoti in ali se dosegajo sinergije. Trenutno se podpora zagotavlja v okviru Evropskega sklada za strateške naložbe, evropskih strukturnih in investicijskih skladov, Instrumenta za povezovanje Evrope/sredstev TEN-T, Evropskega portala naložbenih projektov, Inovativnih urbanističnih ukrepov, URBACT, Skupnega podjetja za gorivne celice in vodik ter programov Obzorje 2020 in Interreg Europe. Na voljo so različna finančna sredstva, ki so odvisna od večletnega finančnega okvira.

4.31 Večletni finančni okvir za obdobje po letu 2027 bo bistven za napredek trajnostne mobilnosti in doseganje ciljev EU na področju mobilnosti. Ker EU razmišlja o reformi svojih instrumentov financiranja, bi morala Komisija spodbujati uporabo načrtov za trajnostno mobilnost v mestih kot orodja za oblikovanje seznama projektov in racionalizacijo financiranja EU. To bi se ujemalo s pozitivno spodbudo, ki so jo obveznosti v zvezi s TEN-T prinesle 431 urbanim vozliščem, spodbudilo razvoj kakovostnih načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in podprlo njihovo izvajanje. Ta skladnost bi privabila tudi zasebne naložbe v regionalna gospodarstva in prispevala k ustvarjanju delovnih mest.

Krepitev zmogljivosti

4.32 Čeprav naj bi bil postopek, opredeljen v smernicah za načrte za trajnostno mobilnost v mestih, referenca za vsa urbana vozlišča, ni enotne rešitve za vse. Mestna območja morajo najti optimalne rešitve za svoje značilnosti ter kar najbolj izkoristiti svoje možnosti in zmogljivosti. Zato je krepitev zmogljivosti na lokalni ravni bistvena.

4.33 Države, ki nimajo nacionalnih smernic za načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih, bi jih morale čim prej sprejeti, da bi lahko svoje načrte za trajnostno mobilnost v mestih pripravile učinkovito in na standardiziran način. Uporabijo se lahko priporočila Komisije o nacionalnih programih podpore za načrtovanje trajnostne mobilnosti v mestih. Nacionalne smernice bi bilo treba oblikovati v sodelovanju z mesti, regionalnimi vladami, akademskimi krogi in deležniki na področju mobilnosti v mestih, strokovnjaki in civilno družbo.

4.34 Vzpostaviti bi bilo treba stalno usklajevanje med ustreznimi organi znotraj vsakega funkcionalnega mestnega območja. Izvajanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih bi bilo treba ustrezno in stalno spremljati ter ocenjevati z mehanizmi za merjenje napredka pri doseganju zastavljenih ciljev.

4.35 Z nepovratnimi sredstvi, projekti, izobraževanjem in ozaveščanjem ima pomembno vlogo pobuda CIVITAS, mreže CIVINET pa lajšajo obveščanje in izmenjavo dobrih praks med lokalnimi in nacionalnimi deležniki v njihovih jezikih. Ta proces je uspešen in bi ga bilo treba dodatno podpreti in razširiti na več držav.

4.36 V načrtovanje in krepitev zmogljivosti lokalnih in regionalnih oblasti bi moralo biti vključeno tudi znanje strokovnjakov in urbanističnih inštitutov, ki bi morali sodelovati z izvoljenimi uradniki pri oblikovanju in krepitvi politične volje in razumevanja.

V Bruslju, 19. junija 2025

Predsednik
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora
Oliver RÖPKE