

I

(Usnesení, doporučení a stanoviska)

STANOVISKA

VÝBOR REGIONŮ

79. PLENÁRNÍ ZASEDÁNÍ 21. A 22. DUBNA 2009

Stanovisko Výboru regionů k akčnímu plánu pro městskou mobilitu

(2009/C 200/01)

VÝBOR REGIONŮ

- lituje toho, že Komise nedokázala vydat očekávaný Akční plán pro městskou mobilitu, neboť tím potenciálně omezuje možnosti politiky městské mobility;
- vítá četné iniciativy v oblasti městské politiky, které se na evropské úrovni objevily, a evropské financování, které již podpořilo řadu městských iniciativ, a proto považuje za nutné jít nad rámec zelené knihy a dále rozšířit politický záběr politiky městské mobility;
- zdůrazňuje, že je důležité zajistit vytvoření přiměřených mechanismů financování a mechanismů, které zaručí účinné fungování partnerství. VR tedy prosazuje model, kde se plány městské mobility realizují pomocí udržitelných dlouhodobých dohod v rámci veřejného sektoru, dohod veřejného a soukromého sektoru či dohod o mobilitě;
- žádá, aby Komise zřídila finanční nástroj, který by motivoval městské a metropolitní oblasti k přípravě plánů mobility. Tento finanční nástroj by měl být regionům i městským oblastem dostupný přímo a nezávisle na souhlasu členského státu. Za plány městské mobility by měla nést odpovědnost města sama;
- žádá, aby Evropská komise také celému procesu dodala na hodnotě tím, že bude poskytovat finanční pobídky, odměňovat projekty a zprostředkovávat výměnu osvědčených postupů. Stanovisko VR k zelené knize obsahovalo návrh, aby byl zaveden ekvivalent celoevropského plánu „modrých vlajek“, který by se uděloval na základě konkrétních ukazatelů městským oblastem s nízkou mírou znečištění a dopravního přetížení.

Hlavní zpravodaj: Sir Albert Bore, člen Rady města Birmingham (UK/SES)

Odkaz

Žádost Evropského parlamentu o vypracování stanoviska z 10. března 2009

I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ

Hlavní sdělení

1. lituje toho, že Komise nedokázala vydat očekávaný Akční plán pro městskou mobilitu, neboť tím potenciálně omezuje možnost politiky městské mobility;

2. vítá iniciativu Evropského parlamentu vydat zprávu z vlastní iniciativy a jeho rozhodnutí konzultovat záležitost s Výborem regionů;

3. vítá četné iniciativy v oblasti městské politiky, které se na evropské úrovni objevily, a evropské financování, které již podpořilo řadu městských iniciativ, a proto považuje za nutné jít nad rámec zelené knihy a dále rozšířit politický záběr politiky městské mobility. Vzhledem k potenciálnímu přínosu lepší a udržitelné městské a metropolitní mobility ke kvalitě životních podmínek občanů EU v městských oblastech, ke snižování emisí uhlíku, omezování závislosti na fosilních palivech a k hospodářské konkurenceschopnosti je na místě, aby EU obnovila snahy v této oblasti politiky. Program musí být koherentní a v souladu se zásadou subsidiarity – by EU měla podporovat činnost na místní a regionální úrovni šířením osvědčených postupů, výměnou zkušeností a podporou výzkumu a technologického rozvoje;

4. uznává, že EU již významně podporuje výzkum spojený s městskou mobilitou, regulací veřejné dopravy a oblastí životního prostředí. V reakci na zelenou knihu Komise o městské mobilitě Výbor zdůraznil, jaký potenciální dlouhodobý přínos může mít propagace plánů městské mobility podobného druhu, jako již připravila např. francouzská a německá města, pro to, aby takové plány našly širší uplatnění ve městech v celé Evropské unii a staly se prostředkem, s jehož pomocí lze řešit dopravní přetížení a znečištění životního prostředí; je však pro větší zapojení měst do výzkumných projektů v oblastech městské mobility, řízení veřejné dopravy a problematiky životního prostředí, které podporuje EU. Toho lze dosáhnout prostřednictvím vypracování odpovídajících výzkumných programů;

5. zdůrazňuje, že je důležité zajistit vytvoření přiměřených mechanismů financování a mechanismů, které zaručí účinné fungování partnerství. VR tedy prosazuje model, kde se plány městské

mobility realizují pomocí udržitelných dlouhodobých dohod v rámci veřejného sektoru, dohod veřejného a soukromého sektoru či dohod o mobilitě. Prostřednictvím dohod o mobilitě by mělo být možné získat prostředky ze soukromého sektoru a z místních, regionálních a národních programů;

6. se domnívá, že je úlohou EU, aby v úzké spolupráci s Evropskou investiční bankou vytvořila inovační finanční nástroje, s jejichž pomocí bude možné financovat infrastrukturu nezbytnou pro udržitelnou mobilitu a investovat do vozidel s nízkými emisemi uhlíku. I když byly dosud iniciativy v těchto oblastech vítány, nastal čas přikročit k razantnějším krokům a přejít od izolovaných vzorových projektů k masivní realizaci projektů po celé Unii. Dohody o mobilitě by usnadnily navázání silného spojení zainteresovaných stran, jež by bylo schopné nést rizika související se značnou mírou obchodního zadlužení, které je nutné ke vzniku udržitelné dopravní infrastruktury ve velkém měřítku;

7. podporuje návrhy obsažené v návrhu zprávy Evropského parlamentu, aby byla ve finančním rámci 2014–2020 prozkoumána možnost vytvořit evropský finanční nástroj, jenž by umožnil spolufinancovat

— plány městské a metropolitní dopravy (plány městské mobility) a

— investice do městské a metropolitní mobility, které budou v souladu s environmentálními a sociohospodářskými cíli EU;

8. žádá, aby Komise zřídila finanční nástroj, který by motivoval městské a metropolitní oblasti k přípravě plánů mobility. Tento finanční nástroj by měl být regionům i městským oblastem dostupný přímo a nezávisle na souhlasu členského státu. Za plány městské mobility by měla nést odpovědnost města sama. Na místní a regionální úrovni se často stává, že realizace projektů závisí na zajištění správného poměru mezi investicemi veřejného a soukromého sektoru a tento proces by mohla EU usnadňovat;

9. žádá, aby Evropská komise také celému procesu dodala na hodnotě tím, že bude poskytovat finanční pobídky, odměňovat projekty a zprostředkovávat výměnu osvědčených postupů. Stanovisko VR k zelené knize obsahovalo návrh, aby byl zaveden ekvivalent celoevropského plánu „modrých vlajek“, který by se uděloval na základě konkrétních ukazatelů městským oblastem s nízkou mírou znečištění a dopravního přetížení;

Obecné připomínky

10. účinné, účelné a udržitelné systémy městské dopravy značně přispívají k hospodářské konkurenceschopnosti měst, regionů a Evropské unie jako celku. Používání zásady subsidiarity vede k závěru, že rozvoj takových systémů je odpovědností příslušných místních a regionálních orgánů. Evropská unie může nicméně šířit osvědčené postupy, usnadňovat společné získávání poznatků, urychlovat převod technologií a zajišťovat, aby použité technologie byly slučitelné do té míry, jež je potřebná k usnadnění volného pohybu vozidel mezi členskými státy;

11. s prohlubující se celosvětovou hospodářskou recesí bojují Evropské podniky o to, aby si v narůstající konkurenci na celosvětových trzích udržely podíl na trhu. EU musí jít příkladem, udělat, co je v jejích silách, a zajistit, aby kvalitní městská infrastruktura pro pohyb osob a zboží poskytovala evropským podnikům oproti celosvětovým konkurentům výhodu, spíše než je omezovala ve schopnosti konkurovat. Je tedy věcí zásadního významu, aby impuls v podobě iniciativy Městská mobilita, jehož výsledkem bylo zveřejnění zelené knihy v září 2007, nevyzněl naprázdno a aby se EU zavázala ke konkrétním činnostem, jimiž se tento program bude realizovat;

Doporučení k návrhu zprávy Evropského parlamentu:

Urychlit evropský výzkum a inovaci v oblasti městské mobility

12. podporuje bezodkladný přezkum, zhodnocení a homogenizaci existujících městských statistik a databází, aby tak bylo možné zvážit, zda je potřebné jejich zkvalitnění;

13. podporuje okamžité zřízení evropského internetového portálu a fóra o městské mobilitě s cílem usnadnit výměnu a šíření informací, osvědčených postupů a inovací, zejména v oblasti podpory udržitelné dopravy;

14. podporuje návrh na zavedení evropské ceny, jež bude každým rokem udělována za vynikající a obecně využitelné iniciativy a projekty v oblasti městské dopravy. Navrhuje však, aby byla cena zavedena v rámci zřízení ekvivalentu celoevropského plánu „modrých vlajek“, který by se uděloval na základě konkrétních ukazatelů městským oblastem s nízkou mírou znečištění a dopravního přetížení;

15. podporuje rozvoj nové iniciativy CIVITAS, doporučuje však, aby byly přezkoumány a v maximální možné míře zlepšeny mechanismy, které podporují co nejrozsáhlejší uplatňování poznatků a inovačních zkušeností získaných v rámci programu CIVITAS;

16. v zásadě souhlasí se zvýšením financování výzkumného a rozvojového programu IDS (inteligentních dopravních systémů), ale připouští, že realizace ambicí v oblasti integrace a interoperability systémů je významnou výzvou;

Vybízet k optimálnímu využívání různých druhů dopravy; stimulovat udržitelnou mobilitu v městských oblastech – přínos EU

17. jednoznačně podporuje zavádění plánů udržitelné a integrované městské dopravy (plánů městské mobility) s cílem pokrýt rozsáhlejší oblasti dojíždění za prací, avšak s odkazem na problematiku subsidiarity připomíná, že zatímco EU by v rámci šíření osvědčených postupů mohla poskytovat podněty k přípravě takových plánů, rozhodnutí takové plány vypracovat zůstává na příslušných městech a regionech;

18. jednoznačně podporuje návrh, aby podmínkou pro financování a spolufinancování projektů městské dopravy z finančních prostředků EU byla existence integrovaných plánů mobility, což bude dalším podnětem ze strany EU k přípravě těchto plánů;

19. jednoznačně podporuje vypracování pokynů pro podpůrné financování EU v rámci stávajících nástrojů regionální politiky pro koordinované národní a regionální investice, práce a projekty v oblasti veřejné dopravy a obecněji dopravy sloužící k dojíždění za prací, pokud budou tyto investice v souladu s ekologickými a socioekonomickými cíli EU, včetně dosažení interoperability mezi všemi druhy dopravy. Dále podporuje vytvoření evropského finančního nástroje ve finančním rámci 2014–2020, jenž umožní spolufinancování městských plánů mobility. Nebudou z něj financovány projekty, ale výsledky, které budou v souladu s environmentálními a sociohospodářskými cíli EU. Výbor požaduje, aby se prozkoumala možnost zpřístupnit časné financování malých pilotních iniciativ. Doporučuje také, aby se hledaly ambicióznější nástroje, které budou poskytovat financování ve větším měřítku a napomohou realizaci plánů městské mobility. Podmínkou pro čerpání z těchto nástrojů bude existence dohod o městské mobilitě v rámci veřejného sektoru či mezi veřejným a soukromým sektorem, které pomohou získat finanční prostředky od soukromého sektoru a z místních, regionálních a národních programů;

20. vítá zahájení studie o zkušenostech s integrací tarifů (včetně čipových karet) a chtěl by podpořit další studii o poskytování informací o různých druzích dopravy v aglomeracích EU; žádá také, aby se podobným způsobem prozkoumala interoperabilita uvedených karet tak, aby mohly do budoucna obsahovat jízdenky s platností v různých metropolitních oblastech Evropské unie;

21. podporuje výzvu Komise k vypracování zprávy o zpoplatnění městských komunikací a o tom, zda je vhodné vypracovat příslušné hlavní směry, a také o poplatcích za vjezd do velkých měst a městských center. I když problémy spojené s vypracováním takových zpráv jsou značné a komplexní, lze díky nim získat velmi cenné poznatky, jež přispějí zejména k ucelenosti plánů městské mobility a k vývoji směrem k centralizovanému intermodálnímu systému plateb (one-stop);

Městská doprava: průmyslové odvětví a evropské technologie, které je třeba brát v úvahu v rámci Lisabonské strategie a v plánu evropské hospodářské obnovy

22. jednoznačně podporuje evropskou iniciativu, která se zavádí v oblasti normalizace a certifikace materiálů z hlediska bezpečnosti, pohodlí (hluk, vibrace, atd.), vzájemného propojení sítí, přístupnosti pro osoby s omezenou pohyblivostí, udržitelné dopravy a ekologicky čistého pohonu na základě uhlíkové bilance;

23. rozhodně souhlasí, aby byla významná část prostředků uvolněných na základě plánu evropské hospodářské obnovy přidělena na financování investic a probíhajících prací v odvětví městské dopravy, které je možné okamžitě financovat a pokud jsou tyto investice v souladu s plněním environmentálních a sociohospodářských cílů EU;

Lepší soudržnost s ostatními politikami EU

24. vyzývá Evropskou komisi, aby podporovala větší soudržnost evropských politik na místní úrovni i s dalšími politikami EU, např. politikami v oblasti životního prostředí, udržitelného rozvoje měst, dopravy cestujících a zboží v mimoměstských oblastech, změny klimatu a s regionální politikou;

25. znovu žádá, aby byl vytvořen mechanismus na úrovni EU, který by poskytoval zpětnou vazbu o pokroku v provádění plánů městské mobility a nabízel ostatním městům příklad. Tento proces by měla zahájit srovnávací studie financovaná EU, jež by analyzovala města z celé EU a jejich metody snižování dopravního přetížení, zlepšování životního prostředí a poskytování udržitelnějších a nemotorových druhů dopravy.

V Bruselu dne 21. dubna 2009

předseda
Výboru regionů
Luc VAN DEN BRANDE