

Stanovisko Výboru regionů – Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům

(2010/C 141/07)

VÝBOR REGIONŮ

- zdůrazňuje, že klíčem k cestě k udržitelné dopravě není omezení poptávky po dopravních službách; není důležité množství přepravovaných osob nebo zboží, ale způsob, jakým se to provádí. Dopravní návyky, které se neřídí udržitelností, lze omezit pouze díky přiměřené cenové politice v odvětví dopravy. Je tedy důležité nalézt spravedlivý a transparentní vzorec pro rozložení dopravních nákladů mezi všechny druhy dopravy;
- zdůrazňuje, že v souvislosti se zvyšováním udržitelnosti v dopravním systému se musí řešit problém přetížení dopravy. Zvýšení kapacit dopravních sítí však samo o sobě nebude stačit, neboť dopady větších sítí na životní prostředí mohou snadno dosáhnout neúnosných rozměrů. Je tedy třeba posílit konkurenceschopnost udržitelných dopravních systémů;
- konstatuje, že místní a regionální orgány mají malý zájem na podporování alternativ k silniční dopravě, a to zejména tam, kde jsou sítě nedostatečné, a to především v citlivých oblastech a oblastech s přírodním znevýhodněním, neboť způsobují závažné problémy jako hluk, výfukové plyny, přetížení dopravy, zpoždění, rychlé opotřebení silnic, a příslušným orgánům územní samosprávy tak způsobují velké výdaje na údržbu silniční sítě;
- zdůrazňuje, že městské, příměstské a regionální dopravní sítě tvoří významnou součást dopravních sítí a globálních dodavatelských řetězců, a proto vyžadují prvořadou pozornost;
- požaduje, aby bílá kniha o dopravě vyslala silný politický signál směrem k nadcházejícímu přezkumu rozpočtu EU, v němž si budou příští finanční příspěvky EU a ambice, které si EU stanovila, vzájemně odpovídat.

Zpravodaj: pan HALLIKMÄGI (EE/ALDE), člen rady města Pärnu, Estonsko (EE/ALDE)

Odkaz

Sdělení Komise Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům

KOM(2009) 279 v konečném znění

I. POLITICKÁ DOPORUČENÍ

VÝBOR REGIONŮ,

Úvod

1. vítá sdělení Evropské komise o udržitelné budoucnosti pro dopravu, na jehož základě byl učiněn první krok k přezkumu dopravní politiky EU pro nadcházející desetiletí;

2. připojuje se k názoru Komise, že dopravní politika musí stavět na dlouhodobé a udržitelné vizi mobility osob a zboží. Základním předpokladem pro vypracování dopravní politiky ve smyslu této vize je správný odhad trendů, které mají vliv na odvětví dopravy;

3. zastává názor, že jedním z hlavních předpokladů pro zajištění územní soudržnosti v EU musí být to, aby dopravní sítě budoucnosti nabízely dobré napojení všech regionů v Evropě. Tato okolnost je rozhodujícím faktorem prohloubení sociální a hospodářské integrace i zajištění udržitelného rozvoje. Uskutečňování dopravní politiky vyžaduje od členských států silnější politickou vůli a podporu pro udržitelné a inovační dopravní strategie;

Politická doporučení

4. považuje za nezbytné, aby byly v přepracované bílé knize o dopravní politice podstatně systematičtější a důkladnější než dosud analyzovány externí faktory, vývoj v odvětví dopravy, jeho dopady a spolupůsobení. Dále musí být projednány i dopady změny klimatu a hospodářských změn na vývoj v odvětví dopravy a faktory, které ho ovlivňují;

5. domnívá se, že strategický dokument o vývoji je třeba doplnit o (srovnávací) analýzu sociálně hospodářských a ekologických dopadů politických rozhodnutí a plánovaných opatření, která obsahuje. V ideálním případě se výsledky průzkumu přenesou na úroveň členských států a regionů, aby bylo možné odhadnout možné rozdíly v dopadech společné

dopravní politiky. Velmi záleží na tom, aby byly zváženy veškeré koncepční směrodatné přístupy dopravní politiky, které jsou pro diskusi o budoucnosti dopravy důležité;

6. považuje za důležité, aby při koncipování evropské dopravní politiky dostaly místní a regionální orgány v jednotlivých členských státech možnost ovlivnit proces přípravy strategických plánů a přijímání rozhodnutí, neboť tak bude zaručen regulační a plánovací rámec umožňující provádět iniciativy a opatření v oblasti dopravy. Místní a regionální orgány mohou nejlépe posoudit, jaká opatření jsou třeba k vyřešení dopravních problémů na místní a regionální úrovni. Zásada subsidiarity tedy musí být respektována, když EU a členské státy udělují podporu místním a regionálním orgánům;

7. zdůrazňuje, že při budování dopravní infrastruktury musí být v souvislosti se sítěmi nebo projekty určeny priority. V zájmu rychlého vybudování prioritních infrastruktur je třeba zajistit politickou a finanční podporu ústředních institucí EU a vlád jednotlivých států;

8. zdůrazňuje, že v souvislosti s rozvojem transevropské dopravní sítě, v jehož rámci je dosavadní přístup spočívající v zaměření na projekty (30 prioritních projektů) nyní nahrazen přístupem, při němž se na celou síť a na hlavní síť TEN-T musí nahlížet diferencovaně, je třeba dbát na to, aby se i nadále věnovala dostatečná pozornost a podpora nejvzdálenějším regionům EU, příhraničním regionům a regionům s přírodním znevýhodněním tak, aby se zlepšilo dopravní spojení mezi centrálními oblastmi EU a jejich sousedními státy. Proto by se v zájmu zajištění vnitřní i vnější územní soudržnosti v Evropě navíc v evropské dopravní politice měla zohlednit například i diferenciací prioritních spojení nebo propojení včetně příslušných mechanismů financování. Musí být vydány předpisy, z nichž bude jasněji než dosud vyplývat, podle jakých zásad a jakým způsobem budou určovány a v případě potřeby měněny nebo doplňovány sítě TEN-T. Již zahájené prioritní projekty TEN-T by měly být za všech okolností dokončeny. Do hlavní sítě TEN-T by však měla být zahrnuta i doplnění a prodloužení umožňující propojení se sítí. Zároveň je třeba podporovat lepší koordinaci projektů mezi členskými státy za účelem zabránění nesouladu v plánování a provádění a upřednostňování přeshraničních úseků;

9. poukazuje na klíčový význam nákladní dopravy pro fungování evropského hospodářství. Evropský dopravní systém zároveň stále více trpí dopravním přetížením, které je způsobeno v první řadě nerovnoměrným rozvržením mezi různé druhy dopravy (v současných podmínkách trhu má silniční doprava nadměrné konkurenční výhody), nevyhovující infrastrukturou a nedostatečnou interoperabilitou mezi různými druhy dopravy. Výbor regionů je toho názoru, že za účelem větší integrace specifických dopravních infrastruktur je třeba v rámci rozhodnutí, která musí být v souvislosti s TEN-T a záležitostmi městské mobility přijata, ale také v rámci určování priorit při financování z prostředků Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti přehodnotit koordinaci a zajištění konzistentnosti příslušných řešení;

10. upozorňuje, že města jsou významnou a neoddělitelnou součástí dopravních sítí, jelikož jsou dopravními uzly, kde se setkávají různé druhy dopravy, a doprava v nich zpravidla vzniká a končí. Z toho důvodu je potřeba věnovat dopravě ve městech stejnou pozornost jako dopravním sítím;

11. požaduje další zjednodušení postupů čerpání prostředků z fondů EU a je přesvědčen, že konzistentnost mezi programy financování na vnitrostátní úrovni i na úrovni EU je nezbytná;

12. požaduje, aby bílá kniha o dopravě vyslala silný politický signál směrem k nadcházejícímu přezkumu rozpočtu EU, v němž si budou příští finanční příspěvky EU a ambice, které si EU stanovila, vzájemně odpovídat;

Železniční doprava, námořní a říční doprava

13. zastává názor, že v oblasti železniční dopravy existují závažné problémy způsobené roztržitostí železničního trhu. Je také nezbytné odstranit nedostatky v stávající infrastruktuře, a zejména ty, které jsou způsobené přeshraničním charakterem trasy nebo přírodními překážkami. Pro vytvoření fungující celoevropské železniční sítě, která bude z hlediska přepravní doby a spolehlivosti, ale i přepravních kapacit poskytovat vysoce kvalitní služby, je nezbytný rozvoj udržitelných a účinných řešení, která umožní rozsáhlejší přesun nákladní dopravy ze silnic na železnici;

14. připouští, že rozdílné standardy infrastruktur v jednotlivých členských státech, například různý rozchod kolejí, elektrické a bezpečnostní systémy, ještě více zvyšují roztržitost odvětví dopravy. Pro harmonizaci technických podmínek a zařízení je nezbytná i harmonizace technických norem, a tím i investic do infrastruktury. Zároveň je třeba harmonizovat různá pravidla členských států pro vzdělávání

strojvůdců a bezpečnostní pravidla a pravidla dopravy a zavést v mezinárodní dopravě, zejména ze třetích zemí, společný jazyk pro řízení dopravy, jako je tomu v letovém provozu, aby se zvýšila konkurenceschopnost vůči silniční dopravě. Na přetížených úsecích tras by měly být vytvořeny podmínky pro to, aby osobní i nákladní doprava na společně využívaných železničních trasách mohly fungovat bez toho, že by se navzájem omezovaly, nebo pro vybudování nových železničních tras a oddělení nákladní a osobní dopravy, pokud to vůbec bude technicky možné a ekonomicky obhajitelné;

15. domnívá se, že další infrastruktura pro nákladní dopravu musí zajistit spojení s centry měst, na druhé straně však nesmí způsobit nárůst objemu provozu v městských centrech, a zhoršit tak přetížení dopravy;

16. považuje za nutné, aby byly v zájmu ekonomického napojení vzdálených regionů na centrální oblasti Evropy na důležitých místech zřízeny přístavy, které budou mít dobré spojení s multimodální dopravní sítí. Výbor regionů považuje za nezbytné zajistit multimodální dopravní spojení s regiony, v nichž námořní doprava hraje velmi důležitou úlohu;

17. zdůrazňuje, že je třeba podporovat námořní a říční dopravu, neboť může hrát klíčovou úlohu v boji proti změně klimatu. Navíc by mělo dojít k podstatnému rozšíření programů, jako např. programu „mořské dálnice“, a to kvůli jejich přínosu cílům EU v oblasti dopravy i územní soudržnosti. Podobně by námořní a říční doprava mohla přispět k uspokojení rostoucí poptávky v oblasti osobní a nákladní dopravy. Zároveň musí být neustále snižovány negativní dopady lodní dopravy, přístavů a logistických středisek na životní prostředí. VR proto lituje, že mezinárodní námořní doprava je stále vyloučena z mechanismů Kjótského protokolu a z časového harmonogramu pro snížení emisí skleníkových plynů. Evropská unie by však měla dbát na to, aby byly na mezinárodní úrovni přijaty závazné předpisy, a evropské námořní dopravě tak pokud možno nevznikla konkurenční nevýhoda. Kromě toho by se mělo prozkoumat, jaké vlivy by byly spojené se zavedením přístavních poplatků odstupňovaných podle dopadu na životní prostředí;

18. je přesvědčen, že rozvoj multimodálních dopravních uzlů musí být jednou z priorit společné dopravní politiky. U většího přesunu nákladní dopravy na železnici je třeba současně zajistit, že budou dodrženy environmentální a bezpečnostní požadavky a negativní dopady na osobní dopravu budou pokud možno zanedbatelné;

Letecká doprava

19. zastává názor, že je při rozvoji letecké dopravy třeba zohlednit a zahrnout do plánů i snížení negativních dopadů na životní prostředí (jako je hluk a znečištění ovzduší), a to díky technickým řešením a územnímu plánování. Při započítávání environmentálních nákladů do cen letenek se však nesmí zapomínat na to, že letecká doprava má pro každý region jiný význam a zajišťuje dobré napojení i vzdálených evropských regionů. Při budování letištní infrastruktury jsou zejména středně velká města a ostrovní regiony odkázány na podporu EU, mají-li zaručit bezpečnost letecké dopravy a spokojenost cestujících;

20. je toho názoru, že spravedlivá hospodářská soutěž mezi letišti musí být zaručena tak, že budou společná pravidla pro výpočet a určení letištních poplatků;

Dopravní náklady a investice

21. zdůrazňuje, že investice musí být lépe koordinovány. Financování TEN-T by například mělo nadále podporovat tržně orientované železniční projekty a regionální pomoc by měla být více zaměřena na ekologické druhy dopravy s cílem podpořit územní soudržnost EU;

22. poukazuje na zásadní okolnost, že předpokladem vyváženého a udržitelného využívání různých druhů dopravy je zahrnutí externích nákladů (znečištění životního prostředí, škody způsobené nehodami, spotřeba času) do dopravních nákladů a plošné uplatňování zásady „uživatel platí“. Zároveň musí být takto získané prostředky investovány do ekologičtějších dopravních prostředků, a zaručit tak jednak podíl ekologických dopravních prostředků a současně i všeobecnou účinnost všech druhů dopravy a větší interoperabilitu. Dále je třeba v předpisech, které na takovýchto propočtech staví, zohlednit i to, do jaké míry jsou pro danou sociálně hospodářskou oblast finančně únosné. V opačném případě ztratí hospodářská odvětví a podniky odkázané na dopravní spojení svou konkurenceschopnost nejen ve vlastním státě, ale i v celé Evropě;

23. poukazuje na to, že nesmí být zpochybňován důležitý a zásadní cíl uvádění skutečných nákladů. Pro případ, že by se většina investic do dopravních infrastruktur měla řídit zásadou „uživatel platí“, může občas dojít k přesunům v hospodářské a sociální struktuře jednotlivých regionů. Členskými státy, které uvažují o zavedení resp. přizpůsobení poplatků za dopravní služby v souladu s moderním přístupem uvádění skutečných nákladů, se doporučuje, aby zároveň provedly odhad ekonomických, ekologických a sociálních dopadů tohoto

opatření. Důvodem je to, aby bylo v případě rozpoznání nutnosti ve střednědobém až dlouhodobém výhledu možné strategicky se připravit na přijetí vhodných podpůrných opatření – například nového zaměření cílené regionální hospodářské podpory;

24. připomíná stanovisko VR k zelené knize (CdR 236/2007) a k akčnímu plánu (CdR 417/2008) pro městskou mobilitu, který zveřejnila Komise v září 2009, aby tak reagovala na společný požadavek Výboru regionů a Evropského parlamentu;

Městská doprava

25. upozorňuje na skutečnost, že rozvoj městské dopravy má zásadní význam, neboť města jsou nedílnou součástí dopravních sítí a uzlů různých druhů dopravy. Velkou výzvou městské dopravy je vytvořit předpoklady pro upřednostnění veřejné dopravy, a tím zvýšit její roli v přepravě osob, upravit podmínky městského provozu tak, aby co nejméně postihoval městská centra, rozšířit síť komunikací pro chodce a cyklisty a zvýšit podíl dopravních prostředků na elektrický pohon a používání ekologických způsobů dopravy;

26. doporučuje městům, aby v zájmu omezení negativních dopadů městské dopravy na životní prostředí a podpory zdravých způsobů dopravy přijala přísnější opatření. Je důležité, aby EU respektovala zásadu subsidiarity, a vytvořily se tak dobré předpoklady pro to, aby odpovědné místní a regionální orgány přijaly tuto odpovědnost;

27. považuje za nezbytné nasměrovat dopravní politiku EU tak, aby urychlila jednak rozvoj společných místních dopravních systémů pro městská centra, předměstí a okolní venkov, ale také zejména propojení systémů železniční dopravy – železničních systémů, regionálních železnic a tramvají – do regionálního systému železniční dopravy nového typu;

28. považuje za důležitou neustálou výměnu osvědčených postupů v rozvoji a využívání městské dopravy u těchto témat: Park-and-Ride, Park-and-Walk, vývoj dopravních prostředků na elektrický pohon, rozvoj sítí pro lehkou dopravu, vyhrazení jízdních pruhů pro veřejnou dopravu, multimodální terminály na příjezdech do měst, rozvoj služeb v oblasti sdílení vozidel, změna chování v dopravě prostřednictvím kontrolních opatření (vzdělávací opatření, propagace) a omezení (poplatky za přetíženou dopravu a parkování). Nejdůležitější funkce EU by měla vytvořit a dále rozvíjet podpůrné mechanismy pro projekty spolupráce, které budou zaměřené na společné vypracování řešení a na předávání dosavadních zkušeností;

Technický vývoj

29. považuje za nezbytné, aby byly při vývoji multimodálních prostředků veřejné dopravy upřednostněny systémy elektronických jízdenek, neboť umožňují přesnou kalkulaci nákladů na trasy a plánování trasy zaměřené na potřeby cestujících a zároveň uživatelům usnadňují používání veřejné dopravy. Využívání nových informačních technologií musí podporovat rozvoj inteligentních intermodálních dopravních systémů a EU by měla usnadnit jejich podstatně větší využívání;

30. zastává názor, že ve vývoji technologií záleží na tom, aby byl podporován přenos technologií mezi regiony a mezi různými regionálními úrovněmi: při financování vývoje technických řešení by se nemělo spoléhat jen na technologie, které jsou uzpůsobeny velkoměstům. Vývoj a financování by naopak měly být koncipovány tak, aby podstatná část prostředků určených na vývoj vhodných a udržitelných řešení byla vynaložena ve středně velkých městech a malých městech a jejich okolí;

31. zdůrazňuje, že v zájmu snížení závislosti odvětví dopravy na ropě musí být vytvořeny možnosti pro diferencované určování výše spotřebitelských daní z pohonných hmot získávaných z jiných surovin a v případě potřeby i pro nedosažení dolní hranice dohodnuté v rámci EU;

32. upozorňuje na to, že pro podporu bezpečnosti v dopravě má zásadní význam sjednocení a posílení kontrolních a monitorovacích mechanismů. Při sjednocování bezpečnostních požadavků musí být zohledněny místní přírodní podmínky, druhy silnic, kulturní tradice atd. Předpokladem pro integraci databází dopravních nehod je alespoň částečná normalizace parametrů uplatňovaných v národních databázích;

33. domnívá se, že v oblasti monitorování dopravy je třeba vytvořit podmínky pro vypracování a zavádění obecných a společných řešení, která budou založena na informačních technologiích a systému GPS. Hlavní úloha EU spočívá vedle podpory výzkumu a vývoje v určení společných norem, které členským státům umožní úplnou kontrolu nad přeshraničními dopravními toky;

Dopravní výchova

34. zdůrazňuje, že ve výchově k bezpečnému a ekologickému chování v dopravě hrají klíčovou úlohu vzdělávací zařízení. Musí být vytvořeny podmínky pro začlenění dopravní výchovy do učebních plánů vzdělávacích zařízení ve všech zemích. V oblasti vzdělávání by EU mohla navrhnout vypracování studií o situaci v praxi, na jejichž základě budou vypracována společná didaktická doporučení ve formě materiálů a učebních modulů pro mateřské školy a školy;

Spojení se sousedními zeměmi, přeshraniční činnosti

35. domnívá se, že je mimořádně důležité vytvořit lepší dopravní spojení se sousedními zeměmi. To od ústředních institucí EU, vlád členských států a vlád třetích zemí vyžaduje společné investice do hraničních zařízení (terminály, silnice, mosty), která umožní rychlé a ekologické překračování hranic v nákladní i v osobní dopravě. Stejně tak důležité je, aby bylo dosaženo pokroku ve sjednocování postupů pro odbavení na hranicích a pro proclení i v prohlubování spolupráce v této oblasti;

36. považuje za důležité, aby dopravní politika přispívala k integraci nejvzdálenějších regionů do jejich specifického geografického prostředí a podporovala rozvoj námořních a leteckých spojení šetrných k životnímu prostředí, které je propojí se státy z jejich regionálního okolí, což zároveň podpoří intermodalitu;

37. je toho názoru, že členské státy a instituce EU musí v mezinárodních organizacích i při jednáních o otázkách dopravy s třetími zeměmi usilovat o to, aby měly podniky v členských státech zaručeny spravedlivé podmínky hospodářské soutěže pro všechny druhy dopravy v otázkách daní z ropy, přístavních poplatků, letištních poplatků, železničních poplatků, různých ekologických požadavků apod. Tyto otázky mají význam především pro ekonomiku ve státech na vnějších hranicích EU. Různé podmínky hospodářské soutěže musí být zohledněny i při zahrnování externích nákladů do dopravních nákladů;

Závěry a doporučení

38. zdůrazňuje, že volný pohyb je základním právem občanů Unie a hlavní myšlenkou EU. Jedním z opěrných bodů vnitřního trhu je i zásada volného pohybu zboží. Klíčem k cestě k udržitelné dopravě není omezení poptávky po dopravních službách;

39. zdůrazňuje, že není důležité množství přepravovaných osob nebo zboží, ale způsob, jakým se to provádí. Dopravní návyky, které se neřídí udržitelností, lze omezit pouze díky přiměřené cenové politice v odvětví dopravy. Je tedy důležité nalézt spravedlivý a transparentní vzorec pro rozložení dopravních nákladů mezi všechny druhy dopravy;

40. zdůrazňuje, že v souvislosti se zvyšováním udržitelnosti v dopravním systému se musí řešit problém přetížení dopravy. Členské státy by se měly zavázat k tomu, že budou investovat do ekologických infrastruktur, aby odstranily nedostatky. Zároveň však zvýšení kapacit dopravních sítí samo o sobě nebude stačit, neboť dopady větších sítí na životní prostředí mohou snadno dosáhnout neúnosných rozměrů. Je tedy třeba posílit konkurenceschopnost udržitelných dopravních systémů;

41. konstatuje, že místní a regionální orgány mají malý zájem na podporování alternativ k silniční dopravě, a to zejména tam, kde jsou sítě nedostatečné, a to především v citlivých oblastech a oblastech s přírodním znevýhodněním, neboť způsobují závažné problémy jako hluk, výfukové plyny, přetížení dopravy, zpoždění, rychlé opotřebení silnic, a příslušným orgánům územní samosprávy tak způsobují velké výdaje na údržbu silniční sítě;

42. zastává názor, že je třeba zvýšit konkurenceschopnost lodní a železniční dopravy. Pro vytvoření fungující celoevropské železniční sítě, která bude z hlediska přepravní doby a spolehlivosti, ale i přepravních kapacit poskytovat vysoce kvalitní služby, je nezbytné omezit roztržitost evropského železničního trhu. Zároveň musí být vytvořen jednotný prostor pro námořní dopravu a investice do přístavů a jejich dopravního propojení musí být považovány za prioritní;

43. zdůrazňuje, že dopravní systém ve městech a regionech významně ovlivňuje regionální rozvoj. Městské, příměstské a regionální dopravní sítě tvoří významnou součást dopravních sítí a globálních dodavatelských řetězců, a proto vyžadují prvořadou pozornost;

44. domnívá se, že dopravní sítě budoucnosti musí zajišťovat dobrý přístup do všech evropských regionů. Zároveň by měly být ke všem iniciativám, které mohou mít vliv na budoucnost evropské dopravní sítě, konzultovány místní a regionální orgány a další zainteresované strany na místní a regionální úrovni, a sice v závislosti na tom, jakou roli hraje orgán územní samosprávy nebo zainteresovaná strana při provádění příslušných opatření v oblasti dopravy a při zajišťování regulačního a plánovacího rámce nezbytného k provádění iniciativ v oblasti dopravy.

V Bruselu dne 4. prosince 2009.

předseda
Výboru regionů
Luc VAN DEN BRANDE