Stanovisko Výboru regiónov – Súbor opatrení v oblasti mestskej mobility

(2014/C 271/04)

Spravodajca: Albert Bore (UK/SES), člen rady mesta Birmingham

Referenčné dokumenty: Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje COM (2013) 913 final

Výzva na prijatie opatrení v oblasti mestskej logistiky SWD(2013) 524 final

Cielené opatrenia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v mestských oblastiach SWD(2013) 525 final

Výzva na prijatie inteligentnejšej regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí SWD(2013) 526 final

Mobilizácia inteligentných dopravných systémov pre mestá v EÚ SWD(2013) 527 final

I. VŠEOBECNÉ PRIPOMIENKY

1. Udržateľné systémy mestskej dopravy zlepšujú kvalitu života európskych občanov a sú dôležité z hľadiska hospodárskej konkurencieschopnosti miest, regiónov a Európskej únie ako celku. Mestá poskytujú domov 70 % európskych občanov a sú významnými centrami hospodárskej činnosti, v ktorých sa tvorí viac ako 80 % HDP Únie.

2. Mestská mobilita a mestská doprava spadajú do právomoci miestnych a regionálnych orgánov, ktoré sú zodpovedné za vypracúvanie a vykonávanie politických opatrení v oblasti mestskej mobility a za poskytovanie služieb verejnej dopravy na svojom území. Rozhodnutia, ktoré je potrebné prijať na miestnej úrovni, často súvisia s rámcom stanoveným politikou štátu a novou mestskou agendou EÚ. Program mestskej mobility v skutočnosti mnohí považujú za súčasť agendy inteligentných miest.

3. Výbor regiónov vyjadril politické odporúčania vo svojich predchádzajúcich stanoviskách o mestskej mobilite, najmä v stanovisku na tému „Zelená kniha o mestskej doprave“ ([1]), dvoch stanoviskách na tému „Akčný plán mestskej mobility“ ([2]) a tiež v stanovisku na tému „Biela kniha: Plán jednotného európskeho dopravného priestoru“ ([3]). V týchto odporúčaniach obhajoval udržateľné politické opatrenia v oblasti mestskej mobility, ktoré by zohľadňovali hospodársky, environmentálny a sociálny rozmer.

4. V súbore opatrení v oblasti mestskej mobility sa v plnej miere rešpektuje zásada subsidiarity a cielené opatrenia sa navrhujú tam, kde je EÚ prínosom, teda predovšetkým pri podpore spolupráce, výmene osvedčených postupov a usmerňovaní. V uvedených stanoviskách sú aj odporúčania pre členské štáty, aby zaviedli opatrenia týkajúce sa mestskej logistiky, regulácie prístupu do mestských oblastí, zavedenia inteligentných dopravných systémov a bezpečnosti cestnej premávky v mestách.

5. Zdôrazňuje význam komplexnej politiky Európskej únie pre mestské oblasti založenej na nápadoch a návrhoch, ktoré vyjadril vo svojich súbežných a doplňajúcich stanoviskách: v stanovisku o integrovanom programe pre mestá, stanovisku o 7. environmentálnom akčnom programe so zameraním na udržateľné mestá a stanovisku o mestskej mobilite.

([1]) CdR 236/2007 fin.
([2]) CdR 417/2008 fin, CdR 256/2009 fin.
([3]) CdR 101/2011 fin.

II. **POLITICKÉ ODPORÚČANIA**

VÝBOR REGIÓNOV

Plány udržateľnej mestskej mobility

6. zdôrazňuje, že pri mestskom rozvoji sa musí uplatňovať udržateľný a holistický prístup. Problémy mestskej mobility nemožno riešiť len pomocou sektorového prístupu. Je potrebné brať do úvahy predovšetkým vzťah medzi mestským rozmerom dopravnej politiky a širším významom územného plánovania, aby sa zlepšila nielen doprava v mestách a infraštruktúra, ale aby sa tiež obmedzilo rozrastanie miest a nanovo definovali vzťahy medzi mestom a jeho okolitým prostredím (mestské/vidiecke). Ďalšie návrhy týkajúce sa udržateľnosti možno nájsť v stanovisku výboru o 7. environmentálnom akčnom programe so zameraním na udržateľné mestá ([4]).

7. Považuje za potrebné, aby členské štáty robili opatrenia (informačné kampane, stimuly atď.), ktoré môžu zmeniť postoj ľudí k využívaniu takých druhov dopravy, ktoré spotrebúvajú menej energie.

8. Zastáva názor, že plány udržateľnej mestskej mobility musia byť úzko späté s politikou využívania pôdy. Zle naplánovaný rozvoj, ktorý nie je účinne prepojený s dopravnou sieťou, má za následok vyšší dopyt po doprave a vedie k nadmernej závislosti od využívania súkromného automobilu na mnohé cesty.

9. Súhlasí, že plány udržateľnej mestskej mobility sú vhodným strategickým nástrojom na rozvíjanie takéhoto integrovaného prístupu k mestskej mobilite zameraného na všetky druhy a formy dopravy v celej funkčnej oblasti mesta alebo mestskej aglomerácie: verejnú a súkromnú, taxislužby, osobnú a nákladnú, motorovú a nemotorovú, premávku a parkovanie, pričom by sa mali zohľadňovať požiadavky obyvateľstva na mobilitu a rozdiely v potrebách žien a mužov. Vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility pre všetky mestá je naďalej kľúčovou požiadavkou výboru, pričom za podobu a vykonávanie plánov mestskej mobility by boli zodpovedné samotné mestá.

10. Vyjadruje poľutovanie nad tým, že hoci mnohé mestá už vytvorili plány udržateľnej mobility, ktoré sa ukázali byť výborným základom na diskusiu a implementačné opatrenia na zlepšenie mobility v mestských oblastiach, doteraz neexistuje spoločná celoeurópska definícia koncepcie plánov udržateľnej mestskej mobility.

11. Víta, že Európska komisia ho aktívne zapojila do posudzovania vplyvu súboru opatrení v oblasti mestskej mobility a osobitne to, že Generálne riaditeľstvo pre mobilitu a dopravu vzalo do úvahy jeho výhrady týkajúce prípravy nezáväzného návrhu.

12. Zaujímal by ho postup, ktorým chce Komisia zabezpečiť, aby sa ciele a opatrenia navrhnuté v súbore opatrení v oblasti mestskej mobility skutočne dosiahli, keďže v Európe existujú mestá a regióny, v ktorých je vypracúvanie a implementácia plánov pre mestské oblasti v rôznom štádiu. To sa týka tak mobility osôb, ako aj opatrení súvisiacich s mestskou logistikou, reguláciou a inteligentnejším monitorovaním prístupu do mestských oblastí, vytvorením inteligentných systémov mestskej dopravy i bezpečnosťou cestnej premávky v mestách.

13. Chápe koncepciu ako nezáväzné usmernenia, ako aj spresnenie, že sa môže a mala by sa prispôsobiť konkrétnym podmienkam členských štátov a mestských oblastí.

14. Víta záväzok Komisie podporovať rozvíjanie a presadzovanie tejto koncepcie, predovšetkým návrh vytvoriť Európsku platformu pre plány udržateľnej mestskej mobility, a záväzok podporovať aj pomocou nástrojov financovania celoštátne, regionálne a miestne orgány, ktoré vypracúvajú a vykonávajú plány udržateľnej mestskej mobility. Európska komisia by sa mala jednoznačne zasadzovať za to, aby boli do európskej platformy zapojení zástupcovia miestnych a regionálnych orgánov.

15. Naliehavo žiada, aby boli do Komisiou navrhovanej expertnej skupiny členských štátov pre mestskú mobilitu a dopravu zahrnutí aj zástupcovia miestnych samospráv alebo miest, čo by bolo príspevkom k navrhovanej európskej platforme.

16. Žiada, aby sa plány udržateľnej mestskej mobility podporovali na národnej úrovni, pričom členské štáty by mali byť nabádané k tomu, aby pripravili legislatívne zmeny, ktorými by sa zabezpečili potrebné rámcové podmienky, ktoré by miestnym a regionálnym orgánom umožňovali vypracovať a úspešne implementovať miestne stratégie mestskej mobility.

([4]) COR-2013-07987.

17. Upozorňuje, že mestá sú dopravné uzly, kde doprava zvyčajne vzniká a končí a kde sa stretávajú rôzne druhy dopravy. Preto je potrebné, aby boli vnímané ako veľmi dôležitá a neoddeliteľná súčasť všetkých dopravných sietí a aby sa z tohto dôvodu venovala mestskej mobilite adekvátna pozornosť.

Regulácia prístupu vozidiel do mestských oblastí

18. Zastáva názor, že regulácia prístupu do mestských oblastí a vyberanie poplatkov od používateľov ciest môžu byť účinné nástroje na zvládnutie protichodného dopytu po priestore na mestských cestách a na riešenie kľúčových problémov, ako je preťaženie, znečistenie alebo mesto s nízkou hustotou obyvateľstva (rozrastanie miest). Je to v súlade so zásadou používateľ/znečisťovateľ platí a prispieva to k posunu smerom k využívaniu udržateľnejších druhov dopravy.

19. Poznamenáva, že zásada subsidiarity by si vyžadovala rozhodnutie miestnych orgánov zaviesť reguláciu prístupu do mestských oblastí a systémy vyberania poplatkov od používateľov ciest. Takéto systémy musia byť prispôsobené špecifickým miestnym podmienkam a potrebám, preto neexistuje univerzálne riešenie. Toto môžu urobiť len miestne a regionálne orgány na miestnej úrovni.

20. Poznamenáva, že v uplynulých rokoch sa v EÚ zaviedla celá škála systémov, no táto rôznorodosť môže občas sťažiť cestovanie po Európe, najmä pre všeobecný nedostatok informácií o tom, ako spĺňať požiadavky rozličných miestnych systémov.

21. Poukazuje na to, že regulácia prístupu do mestských oblastí by mala byť založená na jasných pravidlách, ktoré budú čo najuniverzálnejšie, pokiaľ ide o ciele ako zníženie premávky, menej znečisťujúcich emisií a podnety využívať iné, udržateľnejšie formy dopravy.

22. V tomto ohľade a v súlade so svojím stanoviskom z roku 2009 na tému „Akčný plán mestskej mobility“ ([5]) preto uznáva, že minimálna miera harmonizácie a koherentnosti na úrovni EÚ je potrebná, a to najmä pokiaľ ide o kategorizáciu vozidiel, emisnú triedu a dopravné značky, pričom toto sa musí dosiahnuť v rámci spolupráce medzi miestnymi, národnými a európskymi orgánmi.

23. Víta návrh Komisie podporovať výmenu o regulácii prístupu do mestských oblastí s členskými štátmi a expertmi a vypracovať nezávislé usmernenia s cieľom pomôcť mestám účinne implementovať systémy regulácie prístupu.

24. Domnieva sa, že v súvislosti s inteligentnými dopravnými systémami sú potrebné spoločné technické normy, aby sa zabezpečila interoperabilita a predišlo sa tak novým technickým prekážkam voľného pohybu v EÚ.

Bezpečnosť cestnej premávky v mestách

25. Vyjadruje poľutovanie nad tým, že počet smrteľných dopravných nehôd v EÚ, ktoré si v roku 2013 vyžiadali 26 000 obetí na životoch, je naďalej neprijateľne vysoký. Znepokojivá je skutočnosť, že najviac zasiahnutí sú zraniteľní účastníci cestnej premávky, ako napr. cyklisti, chodci a najmä starší ľudia. Obzvlášť ho znepokojuje, že v porovnaní s rokom 2010 dokonca stúpol počet usmrtených cyklistov.

26. Zdôrazňuje význam bezpečnosti cestnej premávky pri zaistení udržateľných druhov dopravy, ako je cyklistická alebo pešia doprava, a pozitívny vplyv na oblasť zdravia vďaka tomu, že podnieti viac ľudí zapojiť sa do aktívneho cestovania. Tieto otázky by mali byť neoddeliteľnou súčasťou plánov udržateľnej mestskej mobility a boli by užitočné ďalšie usmernenia, ako to dosiahnuť.

27. Žiada, aby sa podporovala aj primeraná dopravná výchova obyvateľov, keďže existuje priama súvislosť medzi dopravnou výchovou a dopravnými nehodami.

28. Pripomína, že v minulosti podporil ciele bezpečnosti cestnej premávky, ktoré boli stanovené v roku 2011 v bielej knihe o doprave, teda priblížiť sa do roku 2050 k nulovej úmrtnosti v cestnej premávke a usilovať o zníženie počtu dopravných nehôd do roku 2020 o polovicu v porovnaní s rokom 2010.

([5]) CdR 256/2009 fin.

29. Uznáva, že snahy zlepšiť bezpečnosť prostredníctvom konštrukcie automobilov a využívaním inteligentných dopravných systémov, ako sú napr. systémy pomoci pre vodiča (zvlášť riešenia V2I a V2V), znížia mieru nehodovosti, no domnieva sa, že miestne a regionálne orgány musia napr. prostredníctvom verejného obstarávania urobiť viac pre to, aby sa využívali konštrukčne bezpečnejšie vozidlá.

30. Odporúča, aby sa v rámci riešení založených na inteligentných dopravných systémoch tiež preskúmalo, ako sa podporovaním skutočnej zmeny v správaní vodičov dosiahnu prínosy v oblasti životného prostredia, bezpečnosti cestnej premávky a energetickej účinnosti.

31. Víta návrh Európskej komisie zaoberať sa bezpečnosťou cestnej premávky v mestách v rámci súboru opatrení v oblasti mestskej mobility a poznamenáva, že Európska komisia sa zaviazala zhromažďovať a šíriť príklady osvedčených postupov týkajúcich sa plánovania bezpečnosti cestnej premávky a analyzovať opatrenia na zníženie počtu vážnych úrazov v cestnej premávke v mestských oblastiach. Toto by nemalo byť obmedzené na nasledujúce dva roky, ako sa navrhuje, ale v prípade potreby by sa v tom malo pokračovať ďalej.

32. Víta odporúčanie Európskej komisie, aby členské štáty zabezpečili náležitý zber čo najpodrobnejších údajov o ukazovateľoch bezpečnosti cestnej premávky, a nabáda miestne orgány, aby tieto údaje používali pri miestnej analýze a plánovaní bezpečnosti cestnej premávky. Uznáva sa, že inžinierske zásahy majú v konečnom dôsledku obmedzený vplyv a že využívaním údajov o bezpečnosti cestnej premávky je možné určiť osobitné skupiny ľudí, ktoré sú najčastejšie účastníkmi zrážok v cestnej premávke. Umožní to sústredenejšie a cielenejšie kampane a programy zamerané na zmenu správania v záujme bezpečnosti cestnej premávky.

33. Poukazuje na to, že v súlade so zásadou subsidiarity a zásadou viacúrovňového riadenia nesú miestne a regionálne orgány v rámci svojej pôsobnosti, ktorá sa zameriava na riešenie miestnych problémov, zodpovednosť za vypracovanie politických opatrení v oblasti bezpečnosti cestnej premávky, prispôsobených miestnym podmienkam. Plány udržateľnej mestskej mobility by mohli byť účinným nástrojom na podporu integrovaného prístupu k bezpečnosti cestnej premávky na miestnej úrovni.

Mestská mobilita

34. Poukazuje na to, že nemožno podceňovať úlohu nákladnej dopravy a logistiky. Hoci mestská logistika tvorí relatívne malý podiel mestskej dopravy, zaberá značnú časť priestoru na mestských cestách, napr. priestor na nakladanie a vykladanie, čím prispieva k preťaženiu a iným problémom. Mestské nákladné vozidlá tiež nepomerne prispievajú k znečisteniu ovzdušia a k hluku, pričom sú často účastníkmi vážnych nehôd so zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky, ako sú chodci a cyklisti. V tomto zmysle by optimalizácia mestskej logistiky pozitívne ovplyvnila systém mestskej dopravy ako celok.

35. Podčiarkuje, že existuje značný potenciál vo vzťahu k zavedeniu nových technológií, napr. riešení využívajúcich alternatívne palivá. Uznáva sa, že takýto rozvoj a včasné zavedenie ekologických vozidiel v mestách môže znamenať okamžitý prínos v zmysle zníženia závislosti od ropy a môže mať pozitívny vplyv na zdravie zlepšením kvality ovzdušia a znížením hluku. Výbor opätovne vyjadruje svoj súhlas s cieľom dosiahnuť v najväčších mestských centrách do roku 2030 mestskú logistiku v podstate bez emisií CO_2, ktorý bol stanovený v bielej knihe o doprave z roku 2011.

36. Poznamenáva, že najmä pre menších operátorov môžu byť v súvislosti s hospodárskou udržateľnosťou zavedenia ekologickejších vozidiel do vozového parku mestskej logistiky potrebné mechanizmy podnetov založené na prínosoch súvisiacich s externými vplyvmi. V tomto zmysle by sa mali definovať kvantitatívne ciele v súvislosti s verejným a súkromným vozovým parkom.

37. Víta, že do súboru opatrení v oblasti mestskej mobility bola zahrnutá otázka mestskej mobility, predovšetkým z toho dôvodu, že na mestskú logistiku sa pri plánovaní dopravy v mestách často zabúda.

38. Víta záväzok Európskej komisie podniknúť kroky, pokiaľ ide o šírenie a preberanie osvedčených postupov v mestskej logistike, najmä poskytnúť usmerňujúce dokumenty k tomu, ako zlepšiť výkonnosť mestskej logistiky a uľahčiť obstarávanie ekologickejších a bezpečnejších vozidiel revíziou rozsahu portálu o ekologických vozidlách (www.cleanvehicle.eu).

39. Konštatuje, že pretrváva nedostatok údajov a informácií o tokoch prepravy nákladu, ktoré by mestským oblastiam pomohli účinnejšie plánovať pohyb nákladu na ich území. Takéto údaje a informácie, prepojené s aplikáciami inteligentných dopravných systémov, by mestským orgánom umožnili lepšie pochopiť potreby mestskej logistiky, pomohli zlepšiť efektívnosť pohybu a nájsť vhodnejšie trasy pre vozidlá, čo by viedlo k zníženiu emisií.

40. Súhlasí s názorom Európskej komisie, že členské štáty by mali náležite zohľadniť mestskú logistiku vo svojich národných prístupoch k mestskej mobilite a najmä v plánoch udržateľnej mestskej mobility.

Inteligentné systémy mestskej dopravy

41. Opätovne uznáva potenciál, ktorý ponúkajú inteligentné dopravné systémy, pokiaľ ide o optimalizáciu mestskej mobility a dosiahnutie politických cieľov, ako je väčšia bezpečnosť a menšie dopravné preťaženie. Informačné technológie zohrávajú kľúčovú úlohu pri podpore nových štruktúr mobility založených na kombinovanom využívaní všetkých druhov dopravy (napr. informácie o multimodálnej doprave a premávke v reálnom čase, integrované multimodálne elektronické systémy cestovných lístkov, systémy spoločného využívania áut a bicyklov).

42. Vyjadruje poľutovanie nad tým, že preberanie aplikácií inteligentných dopravných systémov je stále veľmi rozdrobené, čo je spôsobené nedostatkom interoperability aj účinnej spolupráce. Súhlasí s názorom Európskej komisie, že potenciál inteligentných dopravných systémov sa môže naplno rozvinúť len vďaka ich rozsiahlemu zavedeniu po celej Európe. Takáto koherentnosť a interoperabilita podporuje cezhraničné cestovanie a voľný pohyb v rámci EÚ. Týka sa to aj mestských oblastí, ktoré sú často dôležitými uzlami v transeurópskych dopravných sieťach.

43. Vyzýva, aby sa podporovali iniciatívy miestnych orgánov týkajúce sa zavádzania inteligentných dopravných systémov. Je potrebné urýchlene zaviesť technické a technologické vylepšenia, ktoré zvýšia mobilitu, účinnosť, bezpečnosť a kvalitu dopravy v mestských oblastiach.

44. Pripomína, že Európska komisia už začala pracovať na interoperabilných a koherentných inteligentných dopravných systémoch, a to predovšetkým vytvorením právneho rámca smernicou 2010/40/EÚ (smernica o inteligentných dopravných systémoch) a vytvorením skupiny expertov na inteligentné systémy mestskej dopravy, ktorá už aj vypracovala usmernenia o zavádzaní kľúčových aplikácií inteligentných dopravných systémov v mestských oblastiach.

45. V tejto súvislosti víta záväzok Európskej komisie pokračovať v činnosti v tejto oblasti a jej zámer doplniť existujúcu legislatívu o prístupe k údajom o doprave a cestovaní, pripraviť špecifikácie informačných služieb o doprave v reálnom čase a multimodálnych informačných služieb v rámci smernice 2010/40/EÚ o inteligentných dopravných systémoch a uľahčiť zavádzanie systémov komunikácie medzi vozidlami navzájom a medzi vozidlami a infraštruktúrou v mestských oblastiach. Vzhľadom na všetky tieto záležitosti je však základným predpokladom akceptovania takýchto systémov ochrana údajov a súkromia, ktorá sa musí v plnej miere dodržiavať.

Zmena klímy, kvalita ovzdušia a hluk

46. Vyjadruje poľutovanie nad tým, že v oznámení sa dostatočne nerieši kvalita ovzdušia a otázky súvisiace s klímou. Pôsobením zmeny klímy sa bude zvyšovať počet dní, počas ktorých budú musieť dopravné systémy čeliť extrémnemu počasiu. Ak sa neprijmú žiadne opatrenia na prispôsobenie našich dopravných systémov, dá sa očakávať viac narušení a vyššie spoločenské a hospodárske náklady.

47. Zdôrazňuje, že kvalita ovzdušia je z viacerých iných dôvodov predmetom veľkého znepokojenia v mnohých väčších i menších mestách Európy, pričom dosah zlej kvality ovzdušia na obyvateľstvo je horší ako dosah dopravných nehôd, čo z nej robí najčastejší environmentálny dôvod predčasných úmrtí v EÚ. Vzhľadom na problémy s astmou a iné dýchacie problémy tiež vplýva na kvalitu života. Znečistenie ovzdušia spôsobuje práceneschopnosť a vyššie náklady na zdravotnú starostlivosť, pričom najviac vplýva na zraniteľné skupiny, ako sú deti, astmatici a starší ľudia. Nadmerným znečisťovaním dusíkom (eutrofizácia) a kyslým dažďom ničí ekosystémy. Priame náklady, ktoré spoločnosti vznikajú z dôvodu znečistenia ovzdušia, vrátane škôd na úrode a budovách, dosahujú výšku približne 23 miliárd EUR ročne a externé náklady súvisiace len s vplyvom na zdravie sa odhadujú na 330 až 940 miliárd EUR (3 – 9 % HDP EÚ).

48. Poznamenáva, že z dôvodu nedodržania zdravotných limitov pre NO_2, ktoré stanovila EÚ, vládam mnohých členských štátov hrozí, že Európska komisia proti nim začne konanie vo veci porušenia predpisov a existuje tu možnosť značných pokút, ktoré môžu byť prenesené na miestne orgány a verejné subjekty, ak nepodnikli príslušné kroky v rámci svojej pôsobnosti. K tejto otázke je však potrebné pristupovať opatrne. Medzičasom sa totiž ozrejmilo, že porušenia na miestnej úrovni sú často dôsledkom o. i. nevhodnej politiky členských štátov a EÚ v oblasti obmedzovania znečistenia pri zdroji. Je potrebné uplatňovať viacúrovňový prístup, v ktorom každá úroveň správy (európska, štátna, regionálna a miestna) prevezme svoj podiel zodpovednosti a prijme opatrenia, ktoré sa na danej úrovni môžu a musia prijať.

49. Domnieva sa, že všetky prvky plánov udržateľnej mestskej mobility môžu prispieť k riešeniu otázky kvality ovzdušia. Riešenia inteligentných dopravných systémov prinesú efektívnejšie dopravné toky. Lepšie riadenie mestskej logistiky zníži hluk a preťaženie a zlepší efektívnosť cesty; regulácia prístupu vozidiel do mestských oblastí sa dá využiť na zákaz vjazdu pre vozidlá nadmerne znečisťujúce ovzdušie a na podporu využívania tichších vozidiel s mimoriadne nízkymi emisiami; a vďaka opatreniam v oblasti bezpečnosti cestnej premávky sa dajú u vodičov podnecovať lepšie návyky pri vedení vozidiel, čo by malo napomôcť zníženie celkových emisií a súčasne zníženie počtu nehôd v dopravnej sieti a následného preťaženia, ktoré ich často sprevádza. Rôzne programy ako Civitas alebo Ecostars sú toho dobrým príkladom.

50. Domnieva sa, že opatrenia uvedené v plánoch udržateľnej mestskej mobility by mali zvýšiť podiel chodcov, cyklistov a ľudí využívajúcich verejnú dopravu a znížiť tak nielen emisie a hluk vozidiel, ale viesť tiež k lepšej prístupnosti pre všetkých, zlepšiť rovnosť v systéme dopravy, zvýšiť fyzickú aktivitu a zlepšiť verejné zdravie.

51. Pripomína, že v súčasnosti prechádza revíziou legislatíva EÚ týkajúca sa kvality ovzdušia, hluku a zdaňovania vozidiel, a naliehavo žiada, aby sa vykonala v súlade s duchom tohto oznámenia.

52. Považuje za dôležité, aby si mestá ohrozené hlukom vypracovali plán hlukových zón, podľa ktorého by na základe najvyšších prípustných úrovní hluku rozdelili svoje územie a v ktorom by vyčlenili mestské a prímestské oblasti s najmenším zaťažením hlukom, najmä v blízkosti parkov, škôl, nemocníc a domovov dôchodcov.

53. Žiada preto, aby EÚ a členské štáty prostredníctvom plánov udržateľnej mestskej mobility premenili obavy týkajúce sa znečistenia ovzdušia a hluku na konkrétne opatrenia.

Posilnenie podpory zo strany EÚ

54. Víta záväzok Európskej komisie posilniť podporu zo strany EÚ zameranú na udržateľnú mestskú mobilitu v oblasti spolupráce, výmeny skúseností a osvedčených postupov, výskumu a inovácie, finančnej podpory a medzinárodnej spolupráce.

55. Víta najmä zámer vylepšiť existujúce stredisko monitorovania mestskej mobility – stránku ELTIS tým, že do nej včlení súčasný portál pre plány mobility a vytvorí z nej komplexné znalostné stredisko, v ktorom sa budú konsolidovať informácie o plánovaní mestskej dopravy z celej EÚ. Vytvorí sa tiež Európska platforma pre plány udržateľnej mestskej mobility, ktorá miestnym a regionálnym orgánom poskytne nástroje potrebné na úspešné uplatňovanie takýchto plánov.

56. Súhlasí s návrhom vypracovať prehľad výsledkov v oblasti mestskej mobility, ktorý bol prvýkrát uvedený v bielej knihe o doprave v roku 2011 a ktorý by ponúkol harmonizované ukazovatele na hodnotenie a porovnanie pokroku mestských oblastí v celej EÚ.

57. Zastáva však názor, že takýto prehľad je potrebné vypracúvať veľmi pozorne, aby sa zaistilo, že sa z neho nestane jednoducho hodnotiaci systém. Prehľady výsledkov v oblasti mestskej mobility musia byť „špecifické pre jednotlivé mestá“, aby vzniklo časovo ohraničené východisko a začlenilo sa niekoľko základných ukazovateľov (napr. rozdelenie druhov dopravy, prístupnosť, vozidlá s vyššou palivovou účinnosťou, kvalita ovzdušia a zdravie). Následné programy financovania z prostriedkov EÚ musia konkrétne súvisieť s tým, ako projekt alebo vývoj zlepší resp. ovplyvní východiskové hodnotenie, pričom prehľady výsledkov by sa mali každoročne hodnotiť.

58. Poukazuje na veľké zaťaženie miest pribúdajúcim počtom motorových vozidiel. Značné odľahčenie môžu priniesť služby spoločného využívania automobilov (car sharing), ktoré sa vyvinuli v niektorých európskych mestách. V jednotlivých európskych krajinách sú však tieto služby rôzne rozvinuté, aj keď európsky projekt MOMO Car Sharing ukázal ich veľký potenciál. Komisia by do svojich stratégií mala výslovne zaradiť modely spoločného využívania vozidiel (napr. bike sharing, car sharing, car pooling).

59. Naliehavo žiada, aby finančnú podporu na udržateľnú mestskú mobilitu z európskych štrukturálnych a investičných fondov sprevádzali usmernenia Európskej komisie adresované miestnym a regionálnym orgánom o tom, ako možno tieto fondy systematickejšie využívať na financovanie integrovaných balíkov opatrení v oblasti mestskej mobility, a to aj prostredníctvom nových nástrojov, ako sú napr. integrované územné investície. Usmernenia sú potrebné aj k tomu, ako sa majú vypracúvať plány mobility tak, aby sa ukázala výhodnosť investícií a využila sa súčinnosť s inými finančnými zdrojmi z EÚ, ako je napr. program Horizont 2020.

60. S potešením víta zámer Komisie venovať väčšiu pozornosť malým a stredne veľkým mestám, ktoré zohrávajú zásadnú úlohu v európskom mestskom systéme ako celku. Okrem toho majú tieto mestá veľký potenciál vzhľadom na ich sociálne, environmentálne a inštitucionálne výhody spojené s ich menšou veľkosťou. Problémy mestskej mobility sa netýkajú len veľkých miest. Malé a stredne veľké mesta sa navyše stretajú s väčšími problémami pri financovaní projektov na zlepšenie mestskej mobility z dôvodu ich vysokých nákladov a nižších úspor z rozsahu.

61. Zastáva názor, že existuje silný argument za prepojenie plánov udržateľnej mestskej mobility s činnosťou miest EÚ v rámci Dohovoru primátorov a starostov. Dobrovoľné pristúpenie miest k Dohovoru primátorov a starostov by mohlo slúžiť ako dobrý model na podporu zapojenia do plánov udržateľnej mestskej mobility.

62. Upozorňuje, že v mnohých mestách, predovšetkým v nových členských štátoch, dochádza vzhľadom na hospodárske a sociálne zmeny k radikálnej premene funkcií jednotlivých mestských území, a tým k zásadným zmenám dopravných tokov. Tieto zmeny si často vyžadujú úplné a veľmi nákladné prebudovanie dopravnej infraštruktúry všetkých typov. V prípade týchto miest je preto nevyhnutné najprv riešiť a prostredníctvom európskych štrukturálnych a investičných fondov podporovať práve prebudovanie tejto základnej infraštruktúry tak, aby bola zaistená jej funkčnosť a účelnosť. Podpora z európskych štrukturálnych a investičných fondov by sa teda nemala obmedzovať na napojenie na siete TEN-T, ale malo by byť prípustné financovať z nich aj miestne komunikácie a infraštruktúru pre hromadnú a alternatívnu dopravu, ktorá preukázateľne prispeje k mobilite v mestách.

63. Domnieva sa, že ak sa plány udržateľnej mestskej mobility vypracujú v súlade s usmerneniami EÚ, bude možné sa domnievať, že boli vytvorené na základe potrieb miestnych obyvateľov v oblasti mobility a so súhlasom miestnych zainteresovaných strán a podporené miestnymi politikmi. Prostredníctvom plánov udržateľnej mestskej mobility sa môže zabezpečiť, že sa začlenia peniaze do širšieho plánovania a programovania, ktoré majú politickú podporu na miestnej úrovni.

64. Podporuje myšlienku, aby poskytnutie finančných prostriedkov z fondov regionálneho rozvoja a Kohézneho fondu bolo koordinované s predložením jednotného a nezávislého osvedčenia o audite výkonnosti a udržateľnosti mestskej mobility.

V Bruseli 25. júna 2014

Predseda
Výboru regiónov

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO