

Stanovisko Výboru regionů – Zelená kniha o městské dopravě

(2008/C 172/04)

VÝBOR REGIONŮ

- vyzývá ke koordinovaným opatřením k řešení problémů dopravních zácep a znečištění, se kterými se potýkají všechna evropská města; tato řešení musejí být založena na integrovaném přístupu, ve kterém bude mít EU významnou úlohu a místní orgány budou moci uskutečňovat konkrétní řešení;
- vyzývá Evropskou unii, aby podněcovala územní orgány k vývoji dlouhodobých programů mobility, založeným na partnerství měst a příměstských částí, aby bylo možné nalézt místně přizpůsobená řešení (parkoviště u příjezdu do města, rozvoj čistších druhů dopravy, optimalizace veřejné dopravy atd.) Tyto programy mobility by mohly zahrnout „čisté zóny“ (tj. bez zácep a znečištění) a investice do této oblasti by měly být prioritní;
- si je vědom významnosti nutného objemu finančních prostředků a navrhuje, aby se plány mobility mohly opírat o široce založená partnerství, integrující zejména soukromý sektor, a vyzývá EU, aby ve spolupráci s Evropskou investiční bankou rozvíjela inovované finanční nástroje, umožňující financování nezbytné infrastruktury a čistších technologií;
- vyzývá ke zřízení mechanismu na úrovni EU, který by zpětně informoval o vývoji situace a hodnotil dosažený pokrok. Tento proces by měla zahájit srovnávací studie financovaná EU, jež by analyzovala situaci v evropských městech a jejich přístupy k řešení této oblasti.

Zpravodaj: Sir Albert BORE, člen Rady města Birmingham, (UK/SES)

Odkaz

Zelená kniha: Na cestě k nové kultuře městské mobility

KOM(2007) 551 v konečném znění

Politická doporučení

VÝBOR REGIONŮ

Hlavní sdělení

1. vítá závazek EU pokračovat v úsilí o zvyšování konkurenceschopnosti evropského hospodářství a pustit se do řešení problematiky udržitelného rozvoje a změny klimatu. Tyto klíčové otázky, formálně nastolené již lisabonskou agendou, göteborgskou dohodou a akčním plánem v oblasti změny klimatu, jsou pro budoucnost Unie zcela zásadní. Zásadní význam konkurenceschopnosti pro hospodářský růst, obzvláště v městských centrech, a její přínos pro územní soudržnost, jak je uvedeno v lisabonských cílech, uznává VR ve svých politických prioritách;

2. zdůrazňuje, že rozdělení pravomocí mezi místní, regionální a státní orgány v jednotlivých členských státech je různé. Důležité je, aby opatření stanovená Komisí v akčním plánu nestanovovala žádná určitá organizační řešení;

3. zdůrazňuje, že záležitosti spojené s růstem a životním prostředím řeší města každý den. Rostoucí problémy související s životním prostředím však tomuto růstu brání. Města a městské oblasti představují potenciál ke zvyšování konkurenceschopnosti a řešení problematiky změny klimatu. Aby tomu tak skutečně bylo, musejí města a velké městské oblasti učinit opatření na zlepšení dopravní obslužnosti a na řešení problémů souvisejících s životním prostředím. Příležitost výrazného oddělení růstu od negativních dopadů klimatických změn lze uskutečnit v prvé řadě v městských regionech, neboť především v hustě osídlených městských oblastech jsou alternativní způsoby dopravy rychle životaschopné;

4. vyzývá ke koordinovaným opatřením k účinnému řešení závažných problémů s dopravními zácpami a životním prostředím, které zasahují města, aby byla do roku 2050 dosažena dekarbonizace silniční dopravy. V jednotlivých městech bylo dosaženo úspěchu. Je nezbytná komplexnější strategie v souladu se zásadou subsidiarity a proporcionality;

5. uznává hlavní roli místních a regionálních úřadů při plánování a provádění politiky městské dopravy a souhlasí s Komisí, že znovu zvážít městskou mobilitu znamená organizovat součinnost všech veřejných i soukromých druhů dopravy ve smyslu posunu směrem ke způsobům dopravy, jež budou šetrné k životnímu prostředí;

6. Vyzývá EU, aby vedla integrovanou politiku, zaměřenou na životní prostředí, územní plánování a mobilitu, která se na úrovni EU soustředí na následující činnosti:

1. Ke zlepšení kvality vzduchu a snížení hluku v ovzduší musí EU vést přísnější dopravní politiku, která řeší problémy u zdroje. Účinnější technologie a čistší paliva umožní vznik čistších, tišších a hospodárnějších vozidel.

2. EU by měla podněcovat rozvoj automobilové technologie s cílem zlepšit bezpečnost silničního provozu.

3. EU podpoří tarifní politiku na regionální a místní úrovni podporou rozvoje nutných technologií.

4. EU usnadní připojení městských oblastí k vysokorychlostním linkám a sítím.

5. EU bude usilovat o harmonizaci ve značení zelených zón a ponechá městům velkou svobodu při jejich vytváření.

6. EU by měla podporovat výstavbu dopravních tras pro nemo- torizovanou dopravu, a vytvářet tak předpoklady pro bezpečnou dopravu pěšky, na kole nebo jinými ekologicky šetrnými dopravními prostředky;

7. žádá EU o podporu regionům a zvláště pak městům při řešení problémů vytvářením komplexních dlouhodobých plánů mobility, jež by řešily dopravní zácpy a zmírňovaly změny klimatu pomocí alternativních způsobů dopravy a poskytnutím možnosti volby cestujícím, s cílem vyrovnat rovnováhu možností ve prospěch udržitelnějších druhů dopravy. V rámci těchto plánů by se měly podporovat „čisté zóny“, tj. nově určené oblasti s nízkým znečištěním a malým množstvím zácep (na rozdíl od zelených zón, což jsou oblasti pouze s nízkým znečištěním), a to prostřednictvím přidělování statusu „čisté zóny“, a investice do jejich rozvoje by měly být prioritou;

8. uznává, že vynaložení množství investičních prostředků, které je zapotřebí na podporu takovýchto čistých zón, může být pro některé členské státy náročné. Úlohou EU, v úzké spolupráci s Evropskou investiční bankou, je rozvíjet inovační finanční nástroje schopné financovat nezbytnou udržitelnou infrastrukturu mobility a investovat do vozidel s nízkými emisemi uhlíku. Ty by mohly být příčinou rozšíření programu CIVITAS nebo v návaznosti na ukončení CIVITAS v roce 2009 by mohly být začleněny do nástupnického programu financovaného EU;

9. žádá o zřízení mechanismu na úrovni EU, který by zpětně informoval o vývoji situace v oblasti městské dopravy, a vyslovuje se pro výměnu osvědčených postupů, jež mohou být příkladem pro ostatní. Tento proces by měla zahájit srovnávací studie financovaná EU, jež by analyzovala města po celé EU a jejich metody omezení dopravních zácp, zlepšování životního prostředí a poskytování udržitelnějších druhů dopravy. Výroční zpráva o pokroku při plnění lisabonských cílů, jež se podává na každoročním jarním zasedání Rady, musí poskytnout harmonogram pro zpětné podávání těchto zpráv;

10. doporučuje, aby jako základ pro podporu součinnosti více druhů dopravy Komise stanovila určitá pravidla, a to formou společným norem pro metodiku výpočtu celkových nákladů a přínosů různých druhů dopravy (včetně externalit jako jsou zácpy, poškození životního prostředí, sociální začlenění a dopady na zaměstnanost a sociální funkčnost městských center); a také vytvoření ekologických norem na dopravní prostředky, které by byly zaměřené na potřeby spotřebitele a které by zohledňovaly náklady na životní prostředí po celou dobu životnosti;

11. nabádá Komisi k podpoře a oceňování sítí s osvědčenými postupy (s nimiž by měl být VR propojen) za účelem rozšíření jejich záběru v oblastech jako jsou víceprvkové balíčky poskytující alternativu k vlastnictví automobilu a jeho aktivnímu používání, a prostřednictvím rozvoje iniciativ jako je např. iniciativa „Ukázková města“, která se může pochlubit novátorskými mechanismy cenové politiky a zakládáním čistých zón;

12. vybízí Komisi, aby zužitkovala úspěchy systému pro udělování cen, kde se všeobecně uznává potřeba financovat předvádění získaných odborných zkušeností i praxe, a toto ocenění využít při propagaci dotyčných městských regionů, či jako cíle pro ostatní městské regiony;

13. žádá, aby EU mohla za pomoci „modelových měst s osvědčenými postupy“ a ukázkových měst předvést, v rámci svého území i celosvětově, jakým způsobem hledá a uskutečňuje inovační a nesnadná řešení našich současných problémů i příležitostí a žádá, aby městské oblasti vypracovaly dobrovolné plány pro mobilitu o rozpětí alespoň 20 let. Tyto plány by mohly pokrývat potřebu financování, výzkumu a testování nových technologií, infrastrukturních potřeb, inovačních veřejných zakázek sloužících k rozvoji inovací atd. Pomocí plánovitěho přístupu ke všem městům EU a modelových a ukázkových měst prostřednictvím značně rozšířeného programu Civitas či eventuálně nového programu by Evropa mohla předvést, v rámci svého území i celosvětově, jakým způsobem hledá a uskutečňuje inovační a nesnadná řešení našich současných problémů i příležitostí;

14. vyzývá orgány na všech vládních a správních úrovních k podpoře aktivit vedoucích k usnadnění společného zadávání zakázek (v rámci veřejného sektoru nebo mezi veřejným a soukromým sektorem) na podporu čistých zón (pokud takové společně zadávání zakázek není v rozporu s širším veřejným zájmem). Systém společného zadávání zakázek je schopen

vytvořit trh výrobců investujících do nových technologií a stimulovat inovace. EU by mohla prosazovat tuto aktivitu podporou vytváření sítí osvědčených postupů při ekologickém zadávání zakázek a při podporování inovací v dopravní technologii, jež by se odvíjela od regionů a lokalit, které se aktivně podílejí na výrobě, výzkumu a podpoře rozvoje dopravních technologií. Tyto dvě aktivity by podněcovaly nabídku i poptávku po nových technologiích ku prospěchu městům;

15. zdůrazňuje, že úloha soukromého sektoru při poskytování alternativních způsobů dopravy v budoucnosti a odstranění spojitosti mezi lepší dopravní obslužností a zvyšováním kilometrového výkonu vozidel se musí teprve dokonaleji pochopit, a proto by mělo být součástí uvedené srovnávací studie EU – další část by se měla zabývat podílem soukromých finančních fondů a společností na současných inovačních řešeních a tím, jakými podídkami lze maximalizovat jejich efektivitu;

16. upozorňuje, že zelená kniha přišla právě včas, neboť k řešení těchto problémů bude třeba dalších zdrojů na všech úrovních. EU již na otázky spojené s mobilitou a dopravu vynakládá značné prostředky přes TEN –T a, což je také důležité pro městské oblasti, prostřednictvím konvergenčních regionů v rámci strukturálních fondů. 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 dopravě ve městech věnovat stejnou pozornost jako dopravním sítím. Je nutné plánovat v delším časovém horizontu a je nutné dlouhodobé plány dodržovat. Města a regiony nečekají, až se problémy plně projeví, je vhodné uplatnit proaktivní přístup. Proto je třeba na všech úrovních při přidělování zdrojů nejen zohlednit opatření určená k řešení již existujících problémů, ale uvolnit rovněž dodatečné prostředky pro regiony a města, které se rozhodly vyrovnat se s nadcházejícími problémy v jejich raném stádiu;

17. zdůrazňuje význam podporování aktivit zaměřených na městskou mobilitu v rámci nových operačních programů pro konvergenční regiony. V takovém případě musí dotyčná města a regiony prokázat, že jejich aktivity financované EU se tyto klíčové otázky snaží řešit;

Na cestě k městům s plynulým dopravním provozem

K otázce 1 – zda by se mělo počítat se systémem „označování“, aby se zohlednily snahy průkopnických měst bojovat s dopravními zácpami a zlepšovat životní podmínky;

18. EU by měla kombinovat označování v souladu s celoevropským plánem „modrých vlajek“, udělovaných na základě konkrétních ukazatelů se zavedením „plánu čistě zóny“ (oblasti s nízkým znečištěním a malým množstvím zácp). Projekty by mohly být financovány v rámci „Ukázkových měst“ s různým počtem obyvatel a odlišným historickým dědictvím; případně spojit to s cílem rozšířit CIVITAS na opatření širšího rozsahu (viz otázku 21);

19. výroční zprávu o pokroku při plnění cílů v oblasti městské problematiky, jež se podává na každoročním jarním zasedání Rady, by mohla doprovázet výroční zpráva o zavedených osvědčených postupech;

K otázce 2 – jaká opatření by bylo možno přijmout na podporu chůze a jízdy na kole jako reálných alternativ automobilu:

20. jedinou možností, jak podpořit chůzi a jízdu na kole jako reálné alternativy automobilu, je budování, resp. rozvoj kvalitních plošných bezbariérových sítí stezek pro pěší a cyklisty, za které by byly zodpovědné obce, aby se přispělo k tomu, že by kolo bylo v EU mnohem více než dnes využíváno jako dopravní prostředek. To lze uskutečnit na základě koncepcí „kompaktních měst“. Funkční přístup k tvorbě nových plánů zástavby může přispět k tomu, že vzdálenosti pro pěší a cyklisty budou omezeny. Rozvoj městských čistých zón a z něj vyplývající přísná opatření k řešení dopravních zácp a znečištění ovzduší by významně zlepšil vnější podmínky k chůzi a jízdě na kole. Co se týče podpůrné osvětové činnosti ve školách a komunitách, existuje již mnoho příkladů osvědčených postupů a EU zde může hrát úlohu při podpoře profesních sítí, předvádění modelových příkladů a vynášení úspěchů. Evropa by měla stavět na úspěchu programu TAPESTRY⁽¹⁾;

K otázce 3 – co by bylo možno udělat pro podporu přechodu k udržitelným druhům dopravy ve městech:

21. k dosažení tohoto přechodu je nutný integrovaný přístup ke zlepšování zkušeností cestujících s udržitelnými druhy dopravy zvyšováním jejich přitažlivosti, a zároveň snaha učinit neudržitelné druhy dopravy méně atraktivními. Tento integrovaný přístup je třeba uplatňovat i při plánování opatření v oblasti ochrany čistoty ovzduší, ochrany proti hluku a rozvoji dopravy. Při nadcházející revizi příslušných směrnic EU by měla být zmíněna subsidiarita a integrovaný přístup k územnímu plánování by měl být odpovídajícím způsobem zohledněn. Nastolí to právní jistotu pro obce, které se tímto integrovaným přístupem k územnímu plánování řídí. Nediferencované uplatňování práva Společenství zejména v oblasti státních podpor a zakázek má při tom často nežádoucí a nepředvídatelné dopady. O tom, jak budou dopravní služby poskytovány – na základě veřejných zakázek nebo z vlastních zdrojů územní samosprávy – se bude muset i v budoucnosti nadále rozhodovat na regionální a místní úrovni;

K otázce 4 – jak lze dále zvyšovat využívání čistých a energeticky účinných technologií v městské dopravě:

22. návrhy pokračovat ve stanovování stále náročnějších cílů prostřednictvím postupně stále restriktivnějších emisních norem,

(¹) TAPESTRY – cestovní připravenost, osvěta a vzdělávání na podporu udržitelné strategie pro dopravu v Evropě TAPESTRY: jednalo se o tříletý výzkumný a demonstrační projekt financovaný Evropskou komisí (GR pro energetiku a dopravu) v rámci pátého rámcového programu pro výzkum, technologický rozvoj a demonstraci.

předložené v této zelené knize, které podporují rozsáhlé zakládání městských zelených pásem se společnými normami, se podporují. Je zde prostor pro uplatnění evropských cílů, které by mohly být spojeny se snížením příspěvků podmíněným tím, že určitý podíl veřejných zakázek plní dohodnuté ekologické standardy. Existuje rovněž potenciál využití různých obchodních sítí EU k podpoře zaměření velkých soukromých společností na plnění veřejných zakázek v souladu s ekologickými standardy;

K otázce 6 – měla by být stanovena kritéria nebo pokyny pro vymezení zelených pásem a jejich dopravních omezení, jak lze nejlépe zajistit jejich slučitelnost se svobodou pohybu, jak zajistit přeshraniční prosazování místních pravidel platných pro zelená pásma:

23. ujasnění a vyšší konzistentnosti by významně napomohly hlavní směry (nikoliv metodické pokyny) EU pro definování zelených pásem, obzvláště pak ke stanovení všeobecně uznávaných kategorií vozidel podle spotřeby energie a stupně emisí. Možná bude nutné zřídit internetovou stránku celoevropského rozsahu, jež by sjednotila údaje pro města v rámci EU do jednotného formátu a rozčlenila konkrétní informace pro dotyčné městské oblasti. Jednotné označování vozidel pro vjezd do zelených pásem podle úrovně emisí znečišťujících látek by bylo ulehčením nejen pro řidiče vozidel, ale i pro ty, kdo by ho ve městech zaváděli, pokud by pro vozidla po celé Evropě platily stejné identifikační znaky;

24. v otázkách pravidel silničního provozu jsou zapotřebí hlavní směry na celoevropské úrovni pokud jde o ochranu životního prostředí a slabých účastníků silničního provozu. Členské státy by měly být povzbuzeny, aby začlenily tyto pokyny do svých vnitrostátních pravidel silničního provozu, čímž bude zajištěna větší jednoznačnost a jednotnost napříč Unii;

25. mnohá města a regiony v současnosti zavádějí zelená pásma, přičemž využívají vlastní dopravní značení. EU by měla vytvořit jednotné značení, aby se zabránilo zmatení mezinárodních dopravců a turistů. V zavádění zelených pásem si regionální a místní úřady zachovávají co největší nezávislost;

26. přeshraniční prosazování místních pravidel je již možné (rámcové rozhodnutí Rady 2005/214/SVV ze dne 24. února 2005 o uplatňování zásady vzájemného uznávání peněžitých trestů a pokut);

27. VR je znepokojen tím, že Evropská komise – aniž by vyčkala výsledku konzultací – předložila v prosinci 2007 zcela přepracovaný návrh směrnice o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (KOM(2007) 817 v konečném znění);

K otázce 5 – jak by mohlo být podporováno společné ekologické zadávání zakázek:

28. další užitek lze čerpat z programu STEER⁽²⁾, který tuto oblast spojuje s novými evropskými ekologickými normami opírajícími se o zásady společenských nákladů po dobu životnosti, jež byly nastíněny v zelené knize. Na úrovni EU je možné podpořit partnerství tím, že se bude pracovat s dodavateli, bude se šířit koncepce kalkulace nákladů po dobu životnosti prostřednictvím dodavatelských sítí a budou se propagovat společné normy a jejich přijetí i přenos poznatků příslušného akademického výzkumu do inovačních, obchodně životaschopných produktů;

K otázce 7 – jak by mohla být dále podporována ekologická jízda:

29. společenská a finanční hodnota ekologické jízdy by se mohla prosazovat a začlenit programů autoškol. Jedná se o změnu chování a způsobu jízdy. Tyto dovednosti by mohly být začleněny do státních řídicích zkoušek zavedením standardů pro správné postupy a opatrnost. Pro EU by zde mohla být role při šíření osvědčených postupů v poselstvích kampaní a využití marketingového mixu v souladu s úspěšnou iniciativou EU TAPESTRY. Jiným opatřením na podporu ekologičtějšího řízení je prosazovat, aby se do vozidel instalovaly přístroje na měření spotřeby;

Na cestě k inteligentnější městské dopravě

K otázce 8 – zda by se měly vyvinout a podporovat lepší informační služby pro cestující:

30. lepší informační služby pro cestující před přepravou i během ní mohou zásadně přispět k udržitelnosti. Evropská města již znají mnoho příkladů osvědčených postupů. Na úrovni EU je možné podpořit rozšiřování a kompatibilitu stávajících systémů zavedením společných systémů a symbolů. Úkolem je propagace modelových systémů. Z tohoto hlediska má zásadní význam družicový navigační systém Galileo;

31. informační služby pro cestující místní veřejné dopravy je třeba rozvinout a zlepšit. Dostupnost informací o skutečných intervalech a poruchách na internetu a na mobilu, přičemž by byla zohledněna individuální potřeba informací cestujících, by výrazně přispěla ke zvýšení atraktivity a konkurenceschopnosti místní veřejné dopravy ve srovnání s méně udržitelnými druhy dopravy. Navigační systém Galileo bude hrát vyznanou roli pro rozvoj nových informačních služeb, proto by se měla EU zasadit za to, aby byl Galileo vybudován co možná nejdříve;

⁽²⁾ STEER je vertikální akce programu Inteligentní energie pro Evropu, která se zaměřuje na alternativní vozidla a paliva, politická opatření pro účinné využívání energie v dopravě a posílení znalosti místních energetických subjektů v oblasti dopravy.

32. přednostně podporovat ty projekty budování informačních služeb, které posilují síťový efekt veřejné dopravy, tj. informační systémy podávající ucelené informace o spojích a situaci v celé síti integrovaného dopravního systému městské aglomerace a okolí (kraje, kantonu, státu);

K otázce 9 – zda jsou potřebná další opatření k zajištění normalizace rozhraní a interoperability aplikací inteligentních dopravních systémů ve městech? Které aplikace by měly být při přijímání opatření prioritní:

33. dosavadní opatření k zajištění interoperability byla přínosem při stanovování technických norem a v této oblasti role EU dále pokračuje. Více by se dalo udělat při prosazování společného postupu skupin měst i mezi členskými státy, např. pokud jde o monitorovací a informační systémy online k předcházení situací dopravního přetížení;

34. stejně jako systémy pro informování uživatelů dopravy by měly být vyvinuty, pokud možno na vyšší evropské úrovni, další systémy, například systémy monitorování BACT⁽³⁾ pro statistické účely studia a plánování;

Na cestě k přístupné městské dopravě

K otázce 11 – jak lze zvýšit kvalitu hromadné dopravy v evropských městech:

35. EU by měla podporovat rozvoj vybavení a infrastruktury dle společných norem podporovaných vývojem a výzkumem zaměřeným na neustálé zlepšování kvality služeb. Schopnost reagovat na žádost by mohla být podpořena spojením veřejných financí s vyšší mírou spokojenosti zákazníka;

36. opatření odrážející přímé i nepřímé náklady pomohou v tomto ohledu tím, že vyrovnávají faktory rozhodující pro volbu druhu dopravy;

K otázce 12 – zda by se mělo podporovat vyhrazování jízdných pruhů pro hromadnou dopravu:

37. domníváme se, že vyhrazování jízdných pruhů pro hromadnou dopravu spolu s inteligentními dopravními systémy by se podporovat mělo. Role EU spočívá v podpoře projektů realizace ucelených koridorů pro autobusové, trolejbusové nebo také tramvajové linky vedených ve vyhrazených jízdních pruzích, po samostatném tělese, nebo ve společném koridoru s pěšími a cyklistickými stezkami a v rozvíjení společného svislého a vodorovného dopravního značení. Vyhrazením jízdního pruhu pro místní veřejnou dopravu lze zamezit narušení provozu v místní veřejné dopravě. Pokud vyhrazením tohoto pruhu dojde ke snížení počtu pruhů pro automobilovou dopravu, může toto opatření vést ke snížení počtu osobních vozidel, zároveň stoupne dopravní hustota ostatního autoprovozu. Někdy může být těžké dosáhnout porozumění pro taková

⁽³⁾ BACT znamená nejlepší dostupná ochranná technologie.

opatření a provést je. V tomto může EU a úroveň státu místní tvůrce politiky podpořit prostřednictvím informací a opatření na zvyšování povědomí. Také lze vytvořit zprostředkovací služby po internetu pro zakládání center pro společnou jízdu a modely pro to, jak lze sdílenému automobilu s min. třemi osobami ve vozidle nabídnout možnost využít v určitých hodinách pruh vyhrazený pro místní veřejnou dopravu;

K otázce 13 – zda je třeba zavést evropskou chartu práv a povinností cestujících v hromadné dopravě:

38. podpořili bychom doplnění Listiny základních práv EU o práva a povinnosti cestujících v hromadné dopravě ke zlepšení její přístupnosti, především pro cestující se sníženou pohyblivostí;

K otázce 14 – jaká opatření by bylo možno přijmout k lepšímu začlenění osobní a nákladní dopravy do výzkumu a plánování městské mobility:

39. toto začlenění by se mohlo podněcovat prostřednictvím kritérií pro financování výzkumných a demonstračních projektů, obzvláště v souvislosti se schvalováním energeticky účinných dopravních prostředků vhodných pro městské prostředí, jež budou šetrné k životnímu prostředí. Dále by se mohlo zvážit stanovení konkrétních kritérií snižování městských zplodin v souvislosti se systémem označování, na něž odkazuje odstavec 18 (otázka 1);

K otázce 15 – jak lze dosáhnout lepší koordinace mezi městskou a meziměstskou dopravou a územním plánováním, jaký druh organizační struktury by byl vhodný:

40. podporujeme uplatnění dobrovolně vypracovaných plánů mobility, které integrují širší velkoměstské aglomerace. Je důležité, aby byly vypracovány rozumné koncepce odklonu těžké nákladní dopravy mimo centra měst. Jednoduché ideální řešení neexistuje, ale aglomerace by měly přicházet s řešeními, jež budou přinášet výsledky, které stanovuje a podporuje EU. Tyto plány by mohly tvořit základ smluvních dohod o mobilitě mezi hlavními zainteresovanými partnery;

41. VR považuje za nezbytné vytvořit, ve spolupráci s městskými úřady okrajových městských částí a případně i s městskými dopravními orgány, za účelem odlehčení radiálním komunikacím velkoměst na okraji města velké prostory s odpovídající parkovací kapacitou, aby tam občané cestující autem mohli bez problémů odstavit své vozidlo a pokračovat bez výrazné časové ztráty v cestě veřejnými dopravními prostředky. Považujeme za efektivní podporovat budování integrovaných dopravních systémů spolu se zakládáním spolupráce v rámci veřejné správy, jež by pro své řízení měla charakter sdružení či podobný, respektujících přirozené hranice městských aglomerací a dojížděku obyvatel;

42. je třeba, aby územní plánování na všech úrovních – obecní i o stupeň vyšší/nadměstské – a plánování mobility byla prováděna současně a byla vzájemně provázaná v zájmu jejich co nejlepšího nastavení z hlediska životního prostředí, energetiky i jejich funkčnosti, neboť jsou navzájem úzce propojena;

Na cestě k bezpečné dopravě

K otázce 16 – jaká další opatření by měla být přijata na pomoc městům při řešení jejich problémů s bezpečností na silnicích a osobní bezpečností v městské dopravě:

43. chodci a cyklisté jsou nejzranitelnější právě v městských oblastech a pokud budeme chtít podporovat tyto druhy dopravy, je trvalé zlepšování bezpečnosti silničního provozu absolutně nutné. Další opatření se mohou týkat podpory demonstračních projektů představujících inovační způsoby, jak chodcům a cyklistům dávat přednost před motorizovanou dopravou, a podpory uplatnění technologií zvyšujících bezpečnost. Obce by měly být povzbuzovány k dobrovolné spolupráci se soukromým sektorem, aby vyřešily uvedené problémy – pro to již existuje velký počet příkladů osvědčených postupů;

K otázce 17 – jak lze lépe informovat provozovatele a občany o potenciálu vyspělé infrastruktury a vyspělých vozidlových technologií pro bezpečnost:

44. zastáváme názor, že náležitě prosazované demonstrační projekty jsou nejlepším nástrojem k propagaci potenciálu těchto činností. Pro šíření publicity nových výsledků v této oblasti doporučujeme práci Evropského střediska pro sledování bezpečnosti silničního provozu a odkazujeme i na příklady osvědčených postupů z evropských regionů;

K otázce 18 – zda by se měla vyvinout automatická radarová zařízení přizpůsobená pro městské prostředí a zda by se mělo jejich používání podporovat:

45. EU by měla rozvoj nových technologií podporovat. EU zde může hrát platnou úlohu při podpoře dalších zkušebních pokusů v rámci celé Evropy s cílem podrobněji informovat o souvisejících nákladech a přínosech;

Vytváření nové kultury městské mobility

K otázce 20 – zda by měly všechny zainteresované strany spolupracovat při vytváření nové kultury mobility v Evropě, zda by mohlo evropské středisko pro sledování městské mobility, vycházející ze vzoru Evropského střediska pro sledování bezpečnosti silničního provozu, být užitečnou iniciativou k podpoře této spolupráce:

46. Jsme přesvědčeni, že by to mohl být užitečný model hodný následování, vzhledem k tomu, jak úspěšně se v Evropě podařilo snížit nehodovost. Zřízení evropského střediska pro sledování mobility ve městech lze podpořit jen tehdy, bude-li mít skutečnou přidanou hodnotu. Dále věříme, že model kaskádových cílů v souvislosti s financováním výrazně přispěl k pokroku zaznamenanému při snižování počtu nehod. Evropské středisko pro sledování městské mobility by mohlo přispět k podpoře osvědčených postupů, k udělování statusu čisté zóny a k mechanismu EU pro podávání výročních zpráv ve spojení s jarními zasedáními Evropské rady;

Finanční zdroje

K otázce 21 – jak by bylo možno lépe uceleným způsobem využít stávající finanční nástroje, jako jsou strukturální fondy a fond soudržnosti, k podpoře integrované a udržitelné městské dopravy:

47. Na aktivity zaměřené na mobilitu již byly vynaloženy značné prostředky v rámci různých programů, zejména v rámci programu TEN – T, ve strukturálních fondech v programech pro konvergenční regiony a v rámci CIVITAS. Je jasné, že se očekává, že v konvergenčních regionech, kam proudí prostředky z EU pro městské oblasti, by měly odpovídat cílům této zelené knihy. Opatření financovaná v rámci konvergenčních programů by s ohledem na dopad, který budou mít na znečištění a na klima, měla být vyváženým způsobem zaměřena na různé druhy dopravy. Tyto konvergenční prostředky a prostředky v rámci jiných programů nestačí k tomu, aby daly podnět k radikálním změnám, které jsou nutné po celé Evropě. Tyto fondy se navíc obecně nezaměřují na oblasti, které skutečně potřebují pomoc, na velké městské oblasti trpící tlakem v důsledku růstu, v nichž konkurenceschopnosti brání problémy související s životním prostředím. Zelená kniha odráží potřebu jednat. EU hraje určitou roli – ať už ve značně rozšířeném přístupu CIVITAS-PLUS-PLUS či ve zcela novém programu, přičemž oba by se měly zaměřit na vyvolání těchto radikálních změn. Tyto fondy by měly podporovat rozvoj a financování čistých zón a přechod k vyváženějšímu přístupu k druhům dopravy, jak je uvedeno v tomto stanovisku. Zároveň by pomohla získat prostředky ze soukromého sektoru a z národních programů;

K otázce 23 – jak by mohly cílené výzkumné činnosti více pomoci v integraci omezení v městské dopravě a rozvoje městské dopravy:

48. Klíčovou otázkou jsou systémy řízení dopravy a kontroly činností, v souvislosti s vývojem hustoty obyvatelstva podél strategických koridorů veřejné dopravy. Především je třeba rozvinout pojetí městského rozvoje tak, aby se začlenil do systému

infrastruktury komunikací a a jiných infrastrukturních systémů a sladil se s nimi, čímž by se předešlo tomu, že je bude nutné sjednocovat později. Nejdůležitějším výsledkem bude dosažení mezní hranice poptávky pro zřízení a provozování hromadné dopravy;

K otázce 24 – zda by se měla města vybízet ke zpoplatnění městských komunikací, zda je zapotřebí obecný rámec a/nebo pokyny ke zpoplatnění městských komunikací, zda by se měly takto získané příjmy vyčlenit pro zlepšení hromadné městské dopravy, zda by se měly internalizovat externí náklady:

49. zpoplatnění městských komunikací by mohlo být nástrojem v moci městských úřadů. Bylo by přínosné, kdyby EU podporovala modely osvědčených postupů a snažila se o ponaučení z již zavedených systémů. Přínosem by mohl obecný rámec a/nebo metodické pokyny. Standardizace by byla žádoucí, nicméně obtížně dosažitelná. Místní a regionální samosprávy musejí disponovat účinnými nástroji, aby mohly vyřešit problémy v oblasti přetížení dopravy a životního prostředí. Poplatek za přetíženou dopravu může být velmi účinným nástrojem. Proto je nutné, aby místní a regionální samosprávy mohly samy rozhodovat o zavedení poplatku za přetíženou dopravu a o tom, jak s vybranými prostředky naloží. V mnoha členských státech to však není možné, protože o takových otázkách se v nich rozhoduje na úrovni státu. Bylo by prospěšné, kdyby EU podporovala vytváření modelů pro osvědčené postupy a učení z již stávajících systémů. Dle názoru VR může Komise prostřednictvím informování a objasňování přispět ve velké míře k tomu, aby místní a regionální samosprávy mohly snadněji zavést poplatek za přetíženou dopravu;

K otázce 25 – jakou přidanou hodnotu by v dlouhodobějším výhledu mohla přinést cílená evropská podpora pro financování čisté a energeticky účinné městské dopravy:

50. cílená podpora by mohla přinést lepší výsledky pokud jde o snižování emisí uhlíku, rychlejší rozvoj aplikací nových technologií a podstatnější rozšíření a záběr osvědčených postupů. To by mohlo na oplátku snížit hospodářské náklady EU v souvislosti s dopravními zácpami a zajistit jí vůdčí postavení na světovém trhu technologií a metod udržitelného rozvoje a při sladování ekonomického růstu s udržitelnou městskou dopravou;

51. EU by mohla vytvořit další přidanou hodnotu použitím dohod o mobilitě, aby usnadnila navázání silného spojení mezi zainteresovanými stranami schopného nést rizika související se značnou mírou půjček, které jsou nutné ke vzniku udržitelné dopravní infrastruktury ve velkém měřítku. K tomu je zapotřebí úzké spolupráce s EIB.

V Bruselu dne 9. dubna 2008.

předseda
Výboru regionů
Luc VAN DEN BRANDE