

**Stanovisko Výboru regionů – Akční plán pro městskou mobilitu**

(2010/C 232/05)

## VÝBOR REGIONŮ

- v souvislosti s financováním z prostředků EU vyzývá Komisi, aby věnovala pozornost městské mobilitě, a to pomocí prostředků ze strukturálních fondů a politiky soudržnosti, Evropské investiční banky a Evropské banky pro obnovu a rozvoj (EBRD);
- je přesvědčen, že je zapotřebí vyšší míry sladění mezi evropskými politikami a iniciativami a zejména integrovaného přístupu k městským politikám;
- znovu opakuje svou podporu rozvoje plánů udržitelné městské mobility alespoň u větších měst; vyslovuje se ve prospěch zavedení pobídek na úrovni EU tak, aby evropské prostředky na financování projektů městské dopravy byly podmíněny existencí těchto plánů a přijetím dohod o mobilitě prostřednictvím partnerství veřejného a soukromého sektoru;
- Komise by měla vyzvat členské státy, aby tyto plány stanovily za povinnost pro všechny velké městské oblasti, a měla by pro místní orgány vytvořit odpovídající pobídky, aby jim jejich vypracování usnadnila;
- vyzývá Komisi, aby zavedla evropskou cenu, jež bude každým rokem udělována za vynikající a obecně využitelné iniciativy v oblasti dopravy v rámci zřízení celoevropského plánu „zelených vlajek“, který by se uděloval například oblastem, které vykážou nízkou míru znečištění a dopravního přetížení;
- vyzývá Komisi, aby neprodleně zahájila navrhovanou studii urbanistických aspektů internalizace externích nákladů různých druhů dopravy, aby mohla být obnovena rovnováha v nákladech na různé druhy dopravy.

<b>Zpravodaj:</b>	Sir Albert Bore, člen Rady města Birmingham (UK/SES)
<b>Odkaz:</b>	Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů: Akční plán pro městskou mobilitu  KOM(2009) 490 v konečném znění

## I. OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

### Úvod

1. V roce 2008 reagoval Výbor regionů<sup>(1)</sup> na zelenou knihu Evropské komise – Na cestě k nové kultuře městské mobility<sup>(2)</sup>. V reakci na zprávu z vlastní iniciativy Evropského parlamentu<sup>(3)</sup> poté v dubnu 2009 následoval Akční plán pro městskou mobilitu<sup>(4)</sup>, v němž Výbor regionů uvítal četné iniciativy v oblasti městské mobility, jež vznikly na úrovni EU;

2. Výbor regionů prosazuje model, v němž se plány městské mobility realizují pomocí udržitelných dlouhodobých dohod v rámci veřejného sektoru, dohod veřejného a soukromého sektoru či dohod o mobilitě, a žádá, aby Komise zřídila finanční nástroj v rámci politiky soudržnosti, který by byl přímo k dispozici regionům i městským oblastem a který by motivoval městské oblasti k přípravě plánů mobility. Za přípravu a provádění plánů městské mobility by měla nést odpovědnost města sama;

3. Evropská komise byla dále požádána, aby celému procesu přidala na hodnotě tím, že bude financovat pobídky, systémy pro udělování ocenění a výměnu osvědčených postupů pomocí ekvivalentu celoevropského plánu „modrých vlajek“ pro kvalitní pobřežní oblasti, který by byl udělován na základě konkrétních ukazatelů městským oblastem s nízkou mírou znečištění a dopravního přetížení;

4. domnívá se, že je potřeba harmonizovat na evropské úrovni zejména technické požadavky na vozidla (např. dovybavení současných vozidel výfukovými filtry pro dieselové motory), zařízení infrastruktury a dopravní služby, ale i označování (značky a tabule) přístupu motorových vozidel do zelených pásem v souladu s evropskými normami pro výfukové plyny a hluk;

5. Výbor regionů navíc vyjádřil názor<sup>(5)</sup>, že sociální rozměr městské mobility zasluhuje větší pozornost, neboť se jedná o nástroj podpory sociální a územní soudržnosti v městských a příměstských oblastech;

6. Komise nyní přijala Akční plán pro městskou mobilitu<sup>(6)</sup>, v němž navrhuje dvacet opatření, jak povzbudit místní, regionální a celostátní orgány, aby plnily své cíle v oblasti udržitelné městské mobility, a napomáhat jim v tom. Poprvé se předkládá komplexní program podpory na poli městské mobility;

7. Akce navrhované Komisí se mají odvíjet po celou dobu čtyř let od přijetí akčního plánu, nicméně v roce 2012 Evropská komise provede přezkum provádění tohoto akčního plánu a posoudí potřebu dalších akcí;

### Připomínky k Akčnímu plánu pro městskou mobilitu Evropské komise

8. Výbor regionů by rád poblahopřál Evropské komisi k tomu, že konečně zveřejnila Akční plán pro městskou mobilitu, který reflektuje hlavní aktuální problémy na cestě k lepší mobilitě v našich městech;

### Hospodářské a environmentální argumenty pro akční plán

9. Evropská komise uvádí, že 72 %<sup>(7)</sup> evropských obyvatel žije v městských oblastech. Tento počet se do roku 2050 zvýší na 84 %. Městské oblasti tak stojí před úkolem, jak učinit dopravu udržitelnou z hlediska konkurenceschopnosti (přetížení dopravy, náklady na dopravu) a životního prostředí (kvalita ovzduší, hluk);

(1) Stanovisko Zelená kniha o městské dopravě (zpravodaj: sir Albert Bore) – CdR 236/2007 fin.

(2) KOM(2007) 551.

(3) Zpráva o Akčním plánu pro městskou mobilitu (zpravodaj: Gilles Savary) – 2008/2217(INI).

(4) Stanovisko k Akčnímu plánu pro městskou mobilitu (zpravodaj: sir Albert Bore) – CdR 417/2008 fin.

(5) Stanovisko k Zelené knize o územní soudržnosti (zpravodaj: Jean-Yves Le Drian) – CdR 274/2008 fin.

(6) KOM(2009) 490.

(7) OSN, World Urbanization Prospects (Perspektivy světové urbanizace), přezkum z roku 2007.

10. Výbor regionů uznává klíčový význam městské mobility a městské dopravy pro budoucnost Evropy, jelikož se dotýká tří hlavních pilířů udržitelného rozvoje:

- hospodářský pilíř, protože přetížení dopravy je překážkou hospodářské konkurenceschopnosti (obchodní průtahy, vyšší náklady na přepravu zboží atd.). Městské oblasti jsou hlavním hospodářským motorem Evropy, protože se v nich vytváří více než 70 % hospodářského bohatství. Avšak 7 % tohoto bohatství spolknou externí náklady na nehody/úrazy, zácpy, zdravotní a environmentální škody;
- environmentální pilíř, jelikož znečištění produkované automobilovou/nákladní dopravou a zácpami v metropolitních oblastech a městech a meziměstskou dopravou je jednou z hlavních překážek úspěchu EU při dosažení cíle 20-20-20. Motorizovaná doprava ve městech představuje 40 % celkového objemu emisí skleníkových plynů v silniční dopravě a až 70 % ostatních znečišťujících látek. Je zřejmé, že přechod k jiným druhům městské dopravy (hlavním řešením by byla veřejná doprava) přispěje k udržitelnosti evropského rozvoje;
- sociální pilíř, protože lepší systémy veřejné dopravy a snižování přetížení budou mít pozitivní dopad na kvalitu života občanů a veřejné zdraví; dále poskytnou znevýhodněným městským čtvrtím a komunitám lepší přístup do městských center, a tím i lepší přístup k pracovním příležitostem, službám (zdraví, vzdělání) a kultuře;

#### Úkoly a odpovědnost

11. Výbor regionů vítá plné pochopení zásady subsidiarity ze strany Komise, neboť Evropská komise v akčním plánu uznává, že odpovědnost za politiku městské mobility spočívá především na místních, regionálních a celostátních orgánech, přestože rozhodnutí přijímaná na místní úrovni se často vztahují k rámci stanovenému politikou na celostátní úrovni a na úrovni EU;

12. Evropská komise zastává názor, že lze mnoho získat partnerským přístupem při plném respektování zásady subsidiarity a různých pravomocí a povinností všech úrovní správy;

13. 20 opatření navrhovaných v tomto akčním plánu se zejména týká nástrojů na pomoc městům a regionům v přípravě politiky udržitelné mobility. Tato opatření také odrážejí většinu předchozích doporučení VR. Mezi těmito nástroji jsou:

- výměna informací a osvědčených postupů;

- zveřejňování informací a pokynů týkajících se zřizování plánů městské mobility;
- dialog s provozovateli veřejné dopravy s cílem stanovit dobrovolné závazky ohledně práv cestujících;
- internetová příručka o čistých vozidlech a diskuze s členskými státy o opatřeních k zavedení takových způsobů řízení, které šetří energii, do řídicích zkoušek;
- středisko pro sledování městské mobility;
- různé studie v oblasti městské mobility včetně toho, jak různé druhy „zelených pásem“ v EU fungují;

14. Akční plán Komise pro městskou mobilitu je příležitostí k tomu, aby byl v EU zaveden rámec, který by napomáhal místním, regionálním i celostátním orgánům při jejich akcích v městských oblastech, kde je třeba rozvíjet udržitelné dopravní sítě a zavádět nová technologická řešení, a to vše za respektování pravomocí a povinností, při zavádění opatření, jež občanům EU nabídnou čisté druhy dopravy v městských oblastech, a při změně návyků v městské mobilitě tak, aby EU dosáhla environmentálních cílů a cílů hospodářské konkurenceschopnosti a sociální soudržnosti;

15. Akční plán Evropské komise uvádí šest témat, jež vyplynula z konzultací k zelené knize a jež všechna stojí za další připomínku;

#### Podpora integrovaných politik

16. Asi nejdůležitějším z těchto tří navrhovaných opatření v rámci tohoto tématu je podpora místních orgánů při vytváření plánů udržitelné městské mobility, které zahrnují nákladní a osobní dopravu v městských a příměstských oblastech. Toto opatření bylo hlavním doporučením Výboru regionů <sup>(8)</sup>;

17. Zajímavým dodatkem, který si zaslouží podporu, je však návrh na začlenění rozměru městské mobility do plánů udržitelné energetiky, které připraví města účastníci se Paktu primátorů <sup>(9)</sup>, aby podpořila integrovaný přístup, který spojuje energetiku a změnu klimatu s dopravou;

<sup>(8)</sup> Viz pozn. pod čarou 3.

<sup>(9)</sup> [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu).

18. Komise dále plánuje poskytnout informace o propojení opatření pro udržitelnou městskou mobilitu a cílů regionální politiky, včetně propojení městské dopravy s transevropskou dopravní sítí;

#### *Zaměření na občany*

19. Tímto tématem se uznává, že práva cestujících a dostupnost informací o spolehlivosti, bezpečnosti atd. mají pro přitažlivost dopravy autobusem, tramvají, metrem a dalšími druhy veřejné dopravy rozhodující význam. Komise hodlá stanovit osvědčené postupy v celé EU a zavést dobrovolné závazky pro posílení práv cestujících v městské veřejné dopravě, což je iniciativa, kterou Výbor regionů již v minulosti podpořil <sup>(10)</sup>;

20. Komise zamýšlí spolupracovat s veřejnými dopravci a dalšími orgány na snazším způsobu poskytování dopravních informací s konečným cílem poskytnout uživatelům internetový cestovní portál veřejné dopravy na úrovni EU se zvláštní pozorností věnované hlavním uzlům v síti TEN-T a jejich místním a regionálním spojům – jak Výbor regionů již dříve navrhoval <sup>(10)</sup>;

21. Komise navrhuje zahájit studii o pravidlech přístupu k různým druhům zelených pásem v EU, jejímž cílem by měla být výměna osvědčených postupů. Tento návrh vychází z podnětu Výboru regionů <sup>(10)</sup> k zavedení evropské ceny, jež bude každým rokem udělována za vynikající a obecně využitelné iniciativy v oblasti dopravy, a to v rámci zřízení ekvivalentu celoevropského plánu „modrých vlajek“, který by se uděloval oblastem s nízkou mírou znečištění a dopravního přetížení (plán „zelených vlajek“). Evropská komise navrhuje, že pro Evropský týden mobility vylepší stávající systém pro udělování ocenění a zváží zvláštní cenu na podporu přijímání plánů udržitelné městské mobility;

22. Vzhledem k tomu, že energeticky účinné řízení vozidel je povinnou součástí školení a zkoušení profesionálních řidičů, projedná Komise s členskými státy, zda a jakým způsobem by bylo možné začlenit energeticky účinné řízení vozidel do zkoušek k získání řidičského oprávnění pro neprofesionální řidiče;

#### *Ekologizace městské dopravy*

23. Evropská komise se domnívá, že opatření na úrovni EU může napomoci posílení trhů s novými, ekologicky čistými technologiemi pro vozidla a alternativní paliva. Navrhuje proto,

že by se měly trvale podporovat výzkumné a demonstrační projekty financované z prostředků sedmého rámcového programu, aby bylo usnadněno zavádění vozidel s nižšími a nulovými emisemi a alternativních paliv na trh – odkazuje zde konkrétně na evropskou iniciativu pro ekologické automobily <sup>(11)</sup>, která se zaměří na vozidla na elektrický pohon a související infrastrukturu v městských oblastech;

24. Dojde k vypracování internetové příručky o čistých a energeticky účinných vozidlech, která poskytne podporu v oblasti společného zadávání zakázek na vozidla pro veřejné služby;

25. Jakmile bude stanoven rámec EU pro internalizaci externích nákladů, zahájí Komise studii o urbanistických aspektech internalizace, která se bude zabývat efektivitou a účinností cenových řešení, jež nutí uživatele nést externí náklady (náklady na životní prostředí, přetížení dopravy a jiné);

#### *Posílení financování*

26. Konkrétním doporučením Výboru regionů <sup>(10)</sup> bylo, aby podmínkou podpory financování a spolufinancování projektů městské dopravy z finančních prostředků EU byla existence integrovaných plánů městské mobility, což bude dalším podnětem ze strany EU k přípravě těchto plánů. Výbor regionů se vyslovil pro vytvoření evropských finančních nástrojů, které umožní spolufinancování městských plánů mobility. Podmínkou pro čerpání z těchto nástrojů byla existence dohod o městské mobilitě v rámci veřejného sektoru či mezi veřejným a soukromým sektorem, které získávají finanční prostředky od soukromého sektoru a z místních, regionálních a celostátních programů;

27. Akční plán Evropské komise uvádí, že využití finančních prostředků EU, včetně nástrojů Evropské investiční banky, může znamenat výrazné pobídky a pomoc při získávání soukromých prostředků – což místním orgánům pomůže při vypracovávání novátorských režimů partnerství veřejného a soukromého sektoru. Komise by si přála pomoci orgánům a zúčastněným stranám s prozkoumáním stávajících finančních možností a s vypracováním novátorských režimů partnerství veřejného a soukromého sektoru;

28. Komise dále konstatuje, že bude i nadále finančně podporovat úspěšnou iniciativu CIVITAS, jejíž třetí generace projektů byla zahájena v roce 2008, což Výbor regionů již dříve obhajoval <sup>(10)</sup>;

<sup>(10)</sup> Viz pozn. pod čarou 3.

<sup>(11)</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/info/green\\_cars\\_initiative\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html)

*Sdílení zkušeností a znalostí*

29. Komise hodlá zahájit studii, která se bude zabývat tím, jak zlepšit shromažďování údajů pro městskou dopravu a mobilitu, a za účelem sdílení informací, údajů a statistik, monitorování vývoje a usnadnění výměny osvědčených postupů Komise zamýšlí zřídit virtuální platformu, a to v návaznosti na stávající iniciativy<sup>(12)</sup>. Výbor regionů toto opatření přivítal již dříve;

*Optimalizace městské mobility*

30. Evropská komise se snaží napomoci přechodu k používání druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí a účinné logistice nákladní dopravy a v rámci tohoto úsilí plánuje uspořádat v roce 2010 konferenci týkající se městské nákladní dopravy. Jedná se o iniciativu, kterou Výbor regionů přivítal již dříve;

31. Komise dále předpokládá, že nabídne pomoc v souvislosti s používáním inteligentních dopravních systémů – snad s pomocí interoperabilních komunikačních protokolů a datových přenosů na zlepšení městské mobility, např. pokud jde o elektronické jízdenky a elektronické platby, řízení provozu, dopravní informace atd.;

**II. POLITICKÁ DOPORUČENÍ****VÝBOR REGIONŮ,**

32. vítá akční plán pro městskou mobilitu Evropské komise a podporuje navrhovaná opatření, jelikož nenarušují zásadu subsidiarity a základní odpovědnosti místních, regionálních a celostátních orgánů, a je přesvědčen, že výzvy městské mobility jsou stejně významné jako regionální a dálková dopravní infrastruktura, a v každém případě se vzájemně doplňují ve všech oblastech působení, a to jak územních, tak i funkčních;

*Financování přechodu k veřejné dopravě*

33. věří, že samotná opatření založená na technologiích (technologie nových motorů, lepší paliva a další zlepšení) s podporou sedmého rámcového programu nebudou dostačující k zajištění vysoce kvalitních, bezpečných a cenově dostupných systémů veřejné dopravy, a tím i k dosažení zásadnějšího přechodu k jiným druhům dopravy a menší míry přetížení dopravy v městských oblastech; musí být podporován přechod k veškerým druhům hromadné dopravy, jízde na kole a chůzi.

34. v souladu s tím vyzývá Komisi, aby věnovala pozornost městské mobilitě za jasných kritérií udržitelnosti v městských a příměstských oblastech, a to pomocí prostředků ze strukturálních fondů a politiky soudržnosti, Evropské investiční banky a Evropské banky pro obnovu a rozvoj (EBRD);

<sup>(12)</sup> Např. [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

35. dále v rámci nadcházejícího finančního výhledu pro EU vyzývá k zohlednění potřeb městské dopravy – zejména kvůli zásadnímu přínosu, který by financované plány městské mobility mohly znamenat ve vztahu k hospodářským, environmentálním a sociálním pilířům udržitelného rozvoje v metropolitních oblastech;

36. podporuje návrhy Evropského parlamentu, aby byla ve finančním výhledu na období 2014–2020 prozkoumána možnost vytvořit evropský finanční nástroj, jenž by umožnil spolufinancovat:

- plány městské mobility;
- investice do městské a metropolitní mobility, které budou v souladu s environmentálními a socioekonomickými cíli EU;

37. věří, že tato opatření jsou oprávněná, jelikož zajištění vysoce kvalitních, bezpečných, cenově dostupných a rozsáhlých systémů veřejné dopravy v evropských městech a příměstských oblastech by umožnilo:

- posílit hospodářský růst a konkurenceschopnost redukcí dopravních zácep a nákladů na dopravu, zlepšením řízení přepravy cestujících a zboží, vytvořením pracovních míst na podporu systémů veřejné dopravy a pákovým efektem takového investic<sup>(13)</sup>;
- zlepšit kvalitu životního prostředí snížením emisí skleníkových plynů a jiných znečišťujících látek, redukcí objemu silniční dopravy a úsporami energie<sup>(14)</sup>, zvyšováním kvality ovzduší a snižováním dýchacích a kardiovaskulárních zdravotních dopadů;
- posílit sociální a územní soudržnost<sup>(15)</sup> pomocí zvýšení mobility obyvatel, zejména vyloučených komunit žijících v chudých okrajových částech, a zároveň v městských centrech zlepšit prostředí obytných čtvrtí a turistických památek;

<sup>(13)</sup> Investice do veřejné dopravy mají 2 až 2,5násobný multiplikační účinek na místní a regionální ekonomiky – Pátý rámcový program EK (2005): studie Transecon.

<sup>(14)</sup> Úspor energie ve výši přibližně 400 až 500 kg paliva na obyvatele ročně je možné dosáhnout ve městech s vysokým podílem veřejné dopravy – UITP.

<sup>(15)</sup> Viz pozn. pod čarou 5.

*Volba integrovaného přístupu k městským politikám*

38. je přesvědčen, že je zapotřebí vyšší míry sladění mezi evropskými politikami a iniciativami a zejména integrovaného přístupu k městským politikám a politikám územního plánování tak, aby iniciativy na řešení dopravního přetížení a environmentálního znečištění vypracováním integrovaných, udržitelných plánů městské mobility v městských oblastech nebyly anihilovány např. politikami v oblasti územního plánování a poskytování bydlení;

39. znovu opakuje svou podporu rozvoje plánů udržitelné městské mobility alespoň u větších měst, městských a příměstských oblastí, které by řešily problémy dopravní obslužnosti pro všechny občany a potřeby nákladní dopravy v těchto oblastech, jakož i dopravní přetížení, environmentální a zdravotní dopady;

40. vyslovuje se ve prospěch zavedení pobídek na úrovni EU tak, aby ve vhodných městských a příměstských oblastech byly evropské prostředky a spolufinancování projektů městské a metropolitní dopravy podmíněny existencí dohod o udržitelné městské mobilitě a přijetím dohod o mobilitě, které by prostřednictvím dohod o partnerství veřejného a soukromého sektoru získávaly finanční prostředky od soukromého sektoru a z místních, regionálních a celostátních programů;

41. schvaluje, že mnohá města již vypracovala plány mobility, ale je přesvědčen, že pokud by takový přístup byl přijat napříč všemi hlavními městskými oblastmi za aktivní účasti zainteresovaných stran, měla by tato města i nadále volnost v přizpůsobování plánů mobility jejich vlastním podmínkám a Komise by byla schopná prokázat přidanou hodnotu opatření na úrovni EU;

42. poznamenává, že Evropská komise, podobně jako v předchozích případech, vyzvala místní orgány k vypracování a provedení plánů udržitelné městské dopravy<sup>(16)</sup>; Komise by měla vyzvat členské státy, aby toto stanovily za povinnost pro všechny velké městské či příměstské oblasti, a měla by pro místní a regionální orgány vytvořit odpovídající pobídky, aby jim vypracování těchto plánů usnadnila;

43. vyzývá k navýšení prostředků pro iniciativu CIVITAS, avšak pouze za předpokladu, že se tato iniciativa posune nad rámec demonstračních projektů a výměny osvědčených postupů a bude se podílet na podpoře a provádění plánů městské mobility;

44. vyzývá Komisi, aby dále podněcovala rozvoj a provádění plánů městské mobility zavedením evropské ceny, jež bude každým rokem udělována za vynikající a obecně využitelné iniciativy v oblasti dopravy v rámci zřízení celoevropského plánu „zelených vlajek“, který by se uděloval například oblastem, které přijmou plány městské mobility a vykážou nízkou míru znečištění a dopravního přetížení anebo zvláštní úspěchy ve změně volby dopravních prostředků (rozložení druhů dopravy);

45. doporučuje Komisi přijmout soubor ukazatelů, které by podnítily udělování „městské zelené vlajky“, avšak uznává, že dosažení nízkých úrovní znečištění (atmosférického i hlukového) a nízké míry dopravního přetížení (rychlosti a spolehlivosti přesunů) bude pro města proměnlivou výzvou vzhledem k vysokému stupni různosti individuálních vlastností měst i městské dopravy;

46. doporučuje při udělování zelené vlajky městům zohlednit také podporu zelenému nebo ekologickému myšlení, např. zohlednit využívání alternativních způsobů dopravy (výstavba stezek pro pěší a cyklisty, propagace alternativních dopravních prostředků atd.);

*Podněcování přechodu k jiným druhům dopravy*

47. uznává, že občané EU mohou být nyní – vzhledem k tomu, že si naléhavěji uvědomují otázky změny klimatu – mnohem ochotnější přijímat opatření, která nutí uživatele nést externí náklady (náklady na životní prostředí, přetížení dopravy a jiné) tam, kde veřejné orgány neinvestují do veřejné dopravy – podle zásady „znečišťovatel platí“;

48. vyzývá Komisi, aby neprodleně zahájila navrhovanou studii urbanistických aspektů internalizace externích nákladů různých druhů dopravy, aby mohla být přijata opatření, která umožní obnovení rovnováhy v nákladech na různé druhy dopravy<sup>(17)</sup> a dosažení udržitelnějších dopravních systémů v městských oblastech;

49. je přesvědčen, že metodické pokyny Evropské komise k různým možnostem, jak zohlednit externí náklady na mobilitu v cenách v dopravě, budou stimulovat veřejnou podporu čistých druhů dopravy a napomáhat přechodu k jiným druhům dopravy a umožní objasnit občanům, že individuální doprava se „zdá“ úspornější jen proto, že do hospodářských účtů dopravy nejsou zahrnuty vnější náklady;

50. vítá podporu ze strany Komise zaměřenou na výzkum čistých, energeticky účinných vozidel a alternativních paliv, avšak poznamenává, že zatímco technologický pokrok napomůže environmentální agendě, jsou opatření k dosažení přechodu k jiným druhům dopravy také nutná, aby bylo možné řešit problémy v oblasti životního prostředí i přetížení dopravy v městských oblastech;

<sup>(16)</sup> Tematická strategie pro městské životní prostředí – KOM(2005) 718.

<sup>(17)</sup> Jízdné v osobní železniční a autobusové dopravě roste rychleji než náklady na používání osobního automobilu – Evropská agentura pro životní prostředí, zpráva 3/2004.

<sup>(18)</sup> Udržitelná budoucnost pro dopravu: vytváření integrovaného dopravního systému řízeného technologiemi a vstřícného k uživatelům (zpravodaj Vaino Hallikmägi) – CdR 146/2009 fin.

*Zvyšování práv cestujících*

51. vítá návrhy Evropské komise v oblasti práv cestujících a dostupnosti informací o bezpečnosti a spolehlivosti, avšak – jelikož se tyto návrhy budou rozšiřovat pouze na dobrovolné závazky na základě osvědčených postupů z celé EU – vyzývá Komisi k posílení pravděpodobného dopadu těchto návrhů podporou

komunikačních a osvětových kampaní ve všech členských státech ve spolupráci s celostátními, regionálními a místními orgány;

52. vyzývá k tomu, aby tyto osvětové kampaně obsahovaly informace o dopadu opatření v rámci městské mobility a možnosti, které jsou evropským občanům v rámci mobility k dispozici, pokud jde o životní prostředí a hospodářskou konkurenceschopnost Evropy a jejích regionů.

V Bruselu dne 15. dubna 2010

*první místopředseda  
Výboru regionů*  
Ramón Luis VALCARCEL SISO