EVROPSKÁ
KOMISE

Ve Štrasburku dne 14.12.2021
COM(2021) 811 final

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

Nový rámec EU pro městskou mobilitu

{SWD(2021) 470 final}

1 ÚVOD

1. Evropa je jedním z nejurbanizovanějších regionů na světě[1] s obrovskou rozmanitostí měst, která jsou důležitými centry hospodářské a sociální činnosti. Co se týče územního plánování a kvality života ve městech, jsou evropská města ve zbytku světa často považována za atraktivní místa k návštěvě, životu, studiu, práci a podnikání, přičemž mobilita a doprava jsou klíčovými předpoklady. Města jsou jako hlavní spojovací body klíčovými prvky transevropské dopravní sítě (TEN-T) a páteří jednotného evropského dopravního prostoru a jsou zásadní pro dobře fungující jednotný trh. Řada evropských měst patří mezi světové průkopníky, pokud jde o inovace v dopravě, plánování udržitelné městské mobility a provádění ambiciózních cílů v oblasti klimatu a bezpečnosti silničního provozu.

2. Města však stále čelí velkým výzvám, pokud jde o další zlepšení jejich systému mobility a dopravy. Zároveň se musí plně vypořádat s negativními důsledky dopravy pro společnost, zdraví a životní prostředí, zejména s emisemi skleníkových plynů, znečištěním ovzduší, hlukovým znečištěním a také s kongescí a smrtelnými nehodami na silnicích. Tyto výzvy – stejně jako vize dalšího postupu – byly zdůrazněny v Zelené dohodě pro Evropu[2], Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu[3], balíčku „Fit for 55“[4], akčním plánu pro nulové znečištění[5] a Evropském plánu boje proti rakovině[6].

3. Konference smluvních stran Pařížské dohody v Glasgow (COP26) zaměřila pozornost na plnění mezinárodních závazků v oblasti klimatu, jak Unie činí v rámci Zelené dohody pro Evropu. Městská mobilita může významně přispět nejen snížením značného množství emisí skleníkových plynů, které způsobuje, ale také tím, že bude působit menší znečištění a méně kongesce a stane se bezpečnější. Jak potvrzuje plán Unie pro dosažení cíle v oblasti klimatu do roku 2030[7], zavedení vozidel s nulovými emisemi v městském prostředí splní pouze část těchto cílů. Na vnitrostátní a místní úrovni by měla být jasně stanovena priorita rozvoje veřejné dopravy, pěší a cyklistické dopravy, jakož i služeb propojené a sdílené mobility.

4. Mobilita je klíčovým aspektem sociálního začleňování a důležitým určujícím faktorem dobrých životních podmínek lidí, zejména pro znevýhodněné skupiny. Doprava, která je v evropském pilíři sociálních práv uznávána jako základní služba, uspokojuje základní potřebu tím, že umožňuje občanům, aby se začlenili do společnosti a na trh práce, ale rovněž představuje významnou část výdajů domácností. Lepší konektivita a otevření trhu přispěly k propojení dopravních sítí, k sblížení EU a k tomu, že se pro cestující stala hmatatelnější a přístupnější. Tyto cíle jsou rovněž zdůrazněny v návrhu Komise na doporučení Rady ohledně zajištění spravedlivé transformace na klimatickou neutralitu[8],

[1] V městských oblastech žije 70,9 % občanů: https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1

[2] COM(2019) 640 final.

[3] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789

[4] https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/cs/IP_21_3541

[5] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827

[6] https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer-plan_cs.pdf/. Zdůrazňuje význam propojení dopravy a zdraví.

[7] Do roku 2030 snížit emise skleníkových plynů nejméně o 55 %; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_cs

[8] COM(2021) 801.

které poskytuje společný rámec a sdílené chápání komplexních politik a investic, jež jsou potřebné k zajištění spravedlivé transformace, včetně dopravy.

5. Pandemie COVID-19 na jedné straně narušila mobilitu a dopravu. Na druhé straně, a zejména ve městech, pandemie také vedla města ke zlepšení infrastruktury pro aktivní mobilitu. Proto je nyní více než nutné vyjít z krize s odolnějším, inteligentnějším a udržitelnějším systémem městské mobility, který je rovněž klíčem k celkové odolnosti dopravního systému a hospodářství. Řešení těchto výzev slibuje udržitelnější městské uzly s vyšší kvalitou života a s lepší konektivitou, dostupností a přístupností služeb mobility pro městské a okolní venkovské oblasti. K dosažení výrazné transformace v oblasti městské mobility je zapotřebí rychlých a významných opatření a investic na úrovni EU a na vnitrostátní, regionální a zejména místní úrovni.

6. Balíček pro městskou mobilitu z roku 2013[9] se zaměřil na urychlení společných místních, vnitrostátních a evropských opatření s cílem reagovat na tyto společenské výzvy. Jeho hodnocení[10] poukázalo na několik problémů, zejména na nedostatečné zavádění plánů udržitelné městské mobility[11], které jsou ústředním prvkem tohoto přístupu, v rámci celé EU. Mezi další problémy patřil nedostatek důsledného shromažďování údajů o městské mobilitě a potřeba lepšího správního rámce EU, do něhož budou členské státy a regionální a místní orgány více zapojeny. Místní orgány by měly mít k dispozici podporu pro lepší propojení strategií přeshraniční dopravy s plány udržitelné městské mobility, budováním kapacit a odbornou přípravou a lepším územním plánováním. Mají-li evropská města při snižování emisí skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší, kongesce a počtu obětí silničních nehod uspět, je tudíž třeba vyvinout větší úsilí.

7. Transevropská dopravní síť (TEN-T) se spoléhá na městskou mobilitu u spojení prvního a posledního úseku jak v případě osobní, tak i nákladní dopravy. Aby se zlepšila mobilita a dopravní toky, musí města a regiony hrát v síti TEN-T budoucnosti ještě větší úlohu. Toho lze dosáhnout zajištěním lepšího fungování městských uzlů v celkovém rámci a lepšího zapojení místních orgánů do řízení sítě TEN-T.

8. Aby EU přispěla ke svým stále ambicióznějším cílům v oblasti klimatu, životního prostředí, digitálních technologií a zdraví a v sociální oblasti, musí tudíž přijmout rozhodnější opatření v oblasti městské mobility za účelem přechodu od současného přístupu založeného na dopravních tocích k přístupu založenému na udržitelnějším pohybu osob a zboží. To znamená silnější páteř hromadné/veřejné dopravy, lepší možnosti aktivní mobility (např. chůze, jízda na kole) a efektivní městskou logistiku s nulovými emisemi a doručování na posledním úseku. Zatímco tato multimodalita by měla představovat naše hlavní zásady pro městskou mobilitu, nulové emise a propojená a automatizovaná mobilita budou klíčovou složkou přechodu ke klimaticky neutrální městské budoucnosti, která rovněž umožní udržitelné propojení příměstských a venkovských oblastí s městy. Ke zvýšení účinnosti celého systému je nezbytné lepší řízení dopravy a mobility s využitím multimodálních uzlů a digitálních řešení.

[9] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047

[10] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047

[11] Viz příloha https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0001.05/DOC_2&format=PDF a https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines

2 NOVÝ RÁMEC EU PRO MĚSTSKOU MOBILITU

9. Přechod k bezpečné, přístupné, inkluzivní, inteligentní a odolné městské mobilitě s nulovými emisemi vyžaduje jasné zaměření na aktivní, kolektivní a sdílenou mobilitu, která se opírá o řešení s nízkými a nulovými emisemi. Proto jsou zapotřebí posílená a urychlená opatření a nové investice a zvláštní pozornost musí být věnována veřejné dopravě, multimodalitě a infrastruktuře aktivní mobility. Toho má být dosaženo posílením stávajících nástrojů a jejich doplněním o nové. Na základě důkladné analýzy je zde představen nový rámec EU pro městskou mobilitu s cílem podpořit členské státy, regiony, města a další zúčastněné strany v nezbytné transformaci.

2.1 Posílený přístup k městským uzlům sítě TEN-T

10. Města jsou důležitými prvky dobře fungující **sítě TEN-T**. Hlavní výzvou pro integraci městských uzlů do sítě TEN-T však zůstávají úzká místa v síti a chybějící a špatná spojení.

Cestující

11. Městské uzly nejsou významné jen pro lidi, kteří žijí ve městech. Přibližně třetina obyvatelstva žije na vesnicích, v malých městech a příměstských oblastech na okraji měst, a aby se dostala za prací nebo do školy, za společenskými aktivitami, cestováním či za nákupy, je na cestách do nedalekých městských uzlů často závislá na osobních automobilech. To však zase znamená, že města se neustále potýkají s kongescí a znečištěním, neboť každý den přijíždí a odjíždí vysoký počet automobilů, což má také negativní důsledky pro bezpečnost silničního provozu. Veřejná doprava se rovněž potýká s problémy, jak se vyrovnat s vysokou poptávkou v době dopravní špičky, a přetížené železniční a silniční sítě, vlaky, tramvaje, autobusy a metro mohou čelit omezením, která brzdí nejen plynulost dopravy v městském uzlu, ale i v celé síti TEN-T.

12. Potřeba účinného a inkluzivního propojení venkovských, příměstských a městských oblastí prostřednictvím možností udržitelné mobility byla uznána na úrovni EU[12]. To zahrnuje integrovaná spojení mezi venkovskými, příměstskými a městskými oblastmi při plánování sítě TEN-T a spojení mezi těmito oblastmi a městy. Ke zvýšení podílu veřejné dopravy je nezbytná vhodnější infrastruktura. To znamená například multimodální uzly se stanicemi/zastávkami, které jsou účinně propojeny s městskou železniční dopravou, metrem, tramvajemi, autobusy, autokary, službami sdílené mobility a lepšími a většími záchytnými parkovišti P+R a které jsou lépe vybaveny vhodnými parkovišti pro kola a veřejně přístupnými dobíjecími body a výdejními stojany pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi[13]. Navrhování všech těchto zařízení rovněž vyžaduje větší zaměření na osoby se zdravotním postižením.

Nákladní doprava

13. Propojenost dálkových spojení a spojení „prvního a posledního úseku“ pro účinnou nákladní dopravu má zásadní význam pro hladké fungování sítě TEN-T a měla by se lépe odrážet v městském a regionálním plánování. Například k podpoře rychlejší a účinnější

[12] Dlouhodobá vize pro venkovské oblasti EU https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

[13] Komisí předložený návrh nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva (nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/cs/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559

logistiky s nulovými emisemi v městských uzlech je zapotřebí dostatečný počet multimodálních terminálů a konsolidačních center pro nákladní dopravu.

14. Zavádění dobíjecí a čerpací infrastruktury pro vozidla s nízkými a nulovými emisemi v těchto centrech a logistických uzlech je obzvláště důležité pro dodávková vozidla a dálková nákladní vozidla[14]. V městské logistice by rovněž měla být zohledněna a lépe využívána alternativní řešení doručování, jako jsou nákladní jízdní kola a vnitrozemské vodní cesty, přičemž v budoucnu se budou ve vhodných případech stále více používat automatizované doručování a drony (bezpilotní letadla).

15. K odstranění těchto nedostatků v osobní a nákladní dopravě je třeba posílit nařízení o TEN-T tak, aby zahrnovalo městskou mobilitu, která je pro celkové řádné fungování sítě nezbytná. Města si zároveň musí zachovat dostatečnou úroveň flexibility při plném dodržování zásady subsidiarity. Navrhovaná revize nařízení o TEN-T proto stanoví posílený přístup k většímu počtu městských uzlů[15]. Tyto městské uzly jsou výchozími body a místy konečného určení („první a poslední úsek“) pro cestující a zboží, kteří se pohybují v rámci sítě TEN-T, jakož i přestupními místy v rámci různých druhů dopravy nebo mezi nimi, se silným zaměřením na veřejnou dopravu. Revize rovněž řeší nedostatky zjištěné Účetním dvorem v jeho zvláštní zprávě z roku 2020[16] a navazuje na jeho doporučení.

Komise navrhuje revizi nařízení o TEN-T a u městských uzlů požaduje zejména:

- přijetí plánů udržitelné městské mobility s přihlédnutím k celkovému významu usnadnění transevropských dopravních toků na delší vzdálenosti, výrazné snížení znečištění z dopravy ve městech, podporu mobility s nulovými emisemi, včetně aktivní, kolektivní a sdílené mobility, a snížení energetické náročnosti dopravy,
- shromažďování a předkládání údajů o městské mobilitě, které zahrnují přinejmenším emise skleníkových plynů, kongesci, úmrtí a vážná zranění způsobená dopravními nehodami, podíl všech druhů dopravy a přístup ke službám mobility[17], jakož i údaje o znečištění ovzduší a hlukovém znečištění ve městech,
- rozvoj multimodálních uzlů osobní dopravy, včetně záchytných parkovišť P+R, s cílem zlepšit spojení pro první a poslední úsek a posílit nezbytné kapacity pro dálkové propojení v městských uzlech a mezi nimi,
- rozvoj terminálů multimodální nákladní přepravy s cílem zajistit udržitelnou městskou logistiku na základě komplexní analýzy na úrovni členských států.

2.2 Posílený přístup k plánům udržitelné městské mobility a plánům řízení mobility

16. Plány udržitelné městské mobility, které byly zavedeny v roce 2013, jsou základním kamenem městské mobility v EU. Tyto plány pomáhají řešit problémy mobility v celé funkční městské oblasti, včetně synergií s územními plány a s plány v oblasti energetiky a klimatu. V posledních letech byl ve spolupráci s komunitou vytvořen rozsáhlý soubor

[14] Tím se také bude zabývat nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva.

[15] Návrh Komise zvyšuje jejich počet na 424, což ve skutečnosti zahrnuje všechna města s více než 100 000 obyvateli (nebo pokud v regionu NUTS 2 takový městský uzel s počtem obyvatel nad 100 000 neexistuje, hlavní uzel tohoto regionu NUTS 2).

[16] https://www.eca.europa.eu/cs/Pages/DocItem.aspx?did=53246

[17] Podíl obyvatelstva s odpovídajícím přístupem ke službám mobility (např. veřejné dopravě).

doporučení a pokynů a následně byl soubor pokynů zpřístupněn městům a zúčastněným stranám v rámci střediska EU pro sledování městské mobility[18]. K dispozici je také nástroj sebehodnocení, který městům pomůže pochopit silné a slabé stránky jejich plánů udržitelné městské mobility[19].

17. Hodnocení balíčku pro městskou mobilitu z roku 2013 však odhalilo řadu nedostatků, které plánům udržitelné městské mobility brání účinněji přispívat ke stále ambicióznějším cílům a závazkům EU v oblasti dopravy, klimatu a zdraví a v sociální oblasti, jak jsou stanoveny v Zelené dohodě pro Evropu a ve Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu. Mezi členskými státy a uvnitř nich dochází k nerovnoměrnému provádění plánů udržitelné městské mobility: mnoho měst plán udržitelné městské mobility stále nemá a v případě těch, které tyto plány mají, existují velké rozdíly v jejich kvalitě. Mimo to je třeba vyvinout další úsilí k zajištění toho, aby stávající plány udržitelné městské logistiky byly lépe začleněny do rámce plánů udržitelné městské mobility a aby byly dále rozvíjeny a prováděny v celé EU. Tyto nedostatky do značné míry souvisí s tím, co bylo dosud nezávazným přístupem, a je třeba je řešit.

18. Místní orgány a odborníci v oblasti plánování by měli prospěch z doplňkových nástrojů plánování, které by řešily systémové aspekty mobility, energetiky a udržitelnosti. Budou přezkoumány možnosti posílení těchto rozhraní mezi plány udržitelné městské mobility a dalšími příslušnými městskými plány, které se týkají energetiky (zejména akční plány pro udržitelnou energetiku a klimatická opatření) a udržitelnosti.

19. Podle revidovaného nařízení o TEN-T jsou pro zavedené městské uzly navrženy povinnosti týkající se plánů udržitelné městské mobility. Zároveň by měla být dále doplněna a zlepšena oblast působnosti plánů udržitelné městské mobility, a to s přihlédnutím k vazbám na okolní venkovské oblasti a také předvídáním potřeby specifických ukazatelů a požadavků na plány udržitelné městské mobility pro městské uzly sítě TEN-T.

20. Komise dále vyzývá každý členský stát, aby zavedl vnitrostátní dlouhodobý program na podporu plánů udržitelné městské mobility, a to s vnitrostátním správcem programu. Tento program by mohl obsahovat právní, finanční a organizační opatření na pomoc při budování kapacit a provádění plánů udržitelné městské mobility v souladu s evropskými pokyny pro plány udržitelné městské mobility[20].

21. Současně by měly být veřejné a soukromé organizace, jako jsou společnosti, nemocnice, školy nebo turistické atrakce, vybízeny k tomu, aby vypracovaly plány a opatření pro řízení mobility, které podporují prostředky mobility s nízkými a nulovými emisemi, jako je veřejná doprava, aktivní mobilita nebo sdílená mobilita.

Komise:

- do konce roku 2022 zveřejní doporučení Komise členským státům o vnitrostátním programu na podporu regionů a měst při zavádění účinných plánů udržitelné městské mobility. To bude zahrnovat modernizovanou koncepci plánů udržitelné městské mobility, která stanoví jasné priority ve prospěch udržitelných řešení, včetně aktivní, kolektivní a veřejné dopravy a sdílené mobility (mimo jiné i pro propojení měst a venkova), a plně integruje aspekty odolnosti a také plány udržitelné městské

[18] https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines

[19] https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool

[20] https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines

logistiky založené na vozidlech a řešeních s nulovými emisemi,

- podpoří spolupráci s evropským Paktem starostů a primátorů na sbližování nástrojů plánů udržitelné městské mobility a akčních plánů pro udržitelnou energetiku a klimatická opatření,
- doplní a zefektivní sadu pokynů pro plány udržitelné městské mobility.

2.3 Sledování pokroku – ukazatele udržitelné městské mobility

22. Aby bylo možné porozumět dosaženému pokroku a zlepšit stávající plány, musí být k dispozici komplexní údaje. Vzhledem k tomu, že místní orgány přijímají individuální opatření k dosažení politických cílů, je stále zjevnější, že chybí společný přístup ke sledování a poskytování informací. Standardizované ukazatele v rámci EU by městům rovněž usnadnily sdílení osvědčených postupů. Tato společná znalostní základna by jim zase mohla umožnit uplatňovat společné přístupy na evropské úrovni k provádění plánů udržitelné městské mobility.

23. V rámci pilotního projektu s několika městy EU otestovala Komise soubor ukazatelů udržitelné městské mobility, k nimž patří cenová dostupnost veřejné dopravy, úmrtí a zranění na silnicích, emise skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší, kongesce a rozdělení podle jednotlivých druhů dopravy, a poskytla související srovnávací nástroj[21]. Získaná zpětná vazba posloužila jako vodítko pro to, jak soubor ukazatelů zlepšit, zejména s cílem zajistit, aby jejich metodika byla zjednodušena a těžila z dlouhodobé podpory a závazku. Rovněž poukázala na to, že je třeba městům poskytovat podporu, zvyšovat příslušné zdroje u místních orgánů a podporovat získávání údajů.

24. Dále bylo zjištěno, že je zapotřebí do procesu lépe zapojit členské státy, neboť některé členské státy příslušné údaje systematicky neshromažďují. To je obzvláště důležité pro městské uzly sítě TEN-T vzhledem k tomu, že jsou zásadní součástí sítě TEN-T.

25. Na základě výše uvedených skutečností je navržen odstupňovaný přípravný přístup. Začne upřesněním ukazatelů a poté bude následovat podpora měst a členských států při shromažďování nezbytných údajů s ohledem na navrhované požadavky na shromažďování údajů městskými uzly v síti TEN-T.

S cílem zvýšit využívání ukazatelů proto Komise:

- do konce roku 2022 zlepší a zefektivní soubor devatenácti již určených ukazatelů udržitelné městské mobility, jakož i související srovnávací nástroj,
- v roce 2023 zahájí v rámci Nástroje pro propojení Evropy podpůrné opatření programu zaměřené na členské státy za účelem shromažďování údajů pro harmonizované ukazatele mobility s cílem sledovat pokrok dosažený v rámci městských uzlů sítě TEN-T na cestě k udržitelné městské mobilitě.

2.4 Atraktivní služby veřejné dopravy podporované multimodálním přístupem a digitalizací

26. Veřejná doprava, k níž patří městská železniční doprava, metro, tramvaje, autobusy, vodní autobusy, trajekty nebo lanovky, představuje nejbezpečnější, nejefektivnější a

[21] https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

nejudržitelnější způsob cestování pro velké množství lidí. Veřejná doprava rovněž poskytuje dostupné a inkluzivní možnosti mobility, které umožňují sociální soudržnost a místní hospodářský rozvoj. Proto Komise nyní navrhuje, aby městské uzly v síti TEN-T vypracovaly plány udržitelné městské mobility, jejichž cílem je zvýšit využívání veřejné dopravy, a v novém rámci EU pro městskou mobilitu chce podpořit posílení této formy dopravy ve všech městech a regionech.

27. Hodnocení politického rámce z roku 2013 však ukázalo, že od roku 2013 se využívání veřejné dopravy v evropských městech zvýšilo jen mírně a že pandemie COVID-19 provoz veřejné dopravy a počet cestujících silně zasáhla. Některá města ukázala, že je účinné, pokud se místní, regionální nebo vnitrostátní veřejné a dopravní orgány zapojí do kampaní, jejichž cílem je znovu získat důvěru veřejnosti a přimět lidi, aby si na používání veřejné dopravy opět zvykli. Pro veřejnou dopravu a související aspekty, jako jsou multimodální informační systémy a inteligentní vydávání lístků a jízdenek, je třeba učinit více. To by mělo být náležitě zohledněno zejména v posíleném rámci plánů udržitelné městské mobility.

28. Veřejná doprava vytváří pracovní místa, podporuje územní dostupnost a sociální začlenění a je klíčová pro propojení s venkovskými a příměstskými oblastmi. V tomto ohledu má železniční doprava dobré předpoklady k tomu, aby rozšířila svůj podíl na dopravě, a to i v městských oblastech a jejich okolí. Evropský rok železnice v roce 2021 byl dobrou příležitostí k nastartování tohoto procesu.

29. V rámci širšího přechodu k mobilitě s nulovými emisemi již vodíkové a zejména bateriové elektrické autobusy představují rychle rostoucí podíl vozidel veřejné dopravy v celé EU. Právní předpisy o infrastruktuře pro alternativní paliva[22], které jsou v současnosti revidovány v rámci balíčku „Fit for 55“[23], stanoví rámec pro dokončení normalizace dobíjecí infrastruktury na úrovni EU a revidovaná směrnice o čistých vozidlech[24] stanoví vnitrostátní cíle pro zadávání veřejných zakázek na čisté autobusy, nákladní vozidla, osobní automobily a dodávky pro služby, jako jsou veřejná doprava, sběr odpadu či přeprava balíků a poštovní doprava. Komise jako prioritu určila podporu, zejména pro zavádění nezbytné dobíjecí a čerpací infrastruktury s cílem umožnit bezproblémový přechod na vozidla s nulovými emisemi. Komise také zřídila evropskou platformu pro čisté autobusy[25], aby městům pomohla s přechodem na čisté autobusové vozové parky.

30. Pokrytí veřejnou dopravou a její dostupnost se ve městech zlepšily[26]. Je ale třeba učinit více, aby došlo ke zvýšení její kvality a její dostupnosti pro osoby se zdravotním postižením a aby byla zajištěna lepší integrace mezi veřejnou dopravou a službami sdílené mobility a aktivní mobilitou, včetně služeb mikromobility za účelem pokrytí posledního úseku tam, kde jsou přístupové body daleko nebo kde je četnost veřejné dopravy nízká. To také přispěje ke snížení potřeby využívat motorová vozidla, čímž může dojít k omezení kongesce. Veřejná doprava a služby sdílené mobility by se také měly vzájemně doplňovat. V některých případech by se sdílená mobilita a mobilita na vyžádání mohly stát součástí

[22] Směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva.

[23] Komisí předložený návrh nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559

[24] Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801

[25] https://cleanbusplatform.eu/

[26] https://www.eca.europa.eu/cs/Pages/DocItem.aspx?did=53246

veřejné dopravy, zejména ve venkovských oblastech, a to v rámci modelů mobility jako služby.

31. Kvalitní veřejná doprava slouží stejně lidem dojíždějícím za prací i těm, kteří cestují, domácnostem s vysokými i nízkými příjmy, starším i mladším osobám a ženám i mužům. Je třeba přizpůsobit infrastrukturu a služby městské veřejné dopravy s cílem zajistit mimo jiné[27] lepší dostupnost, včetně toho, aby lépe sloužily stárnoucí populaci v řadě měst a také osobám se zdravotním postižením či sníženou pohyblivostí.

32. Aby toho bylo dosaženo, musí být veřejná doprava v centru plánování udržitelné městské mobility, musí být dostupná a atraktivní pro všechny a musí nabízet bezbariérový přístup. Měla by zachovávat vysokou bezpečnostní kulturu s cílem chránit širokou veřejnost, děti a zranitelné uživatele a přilákat nové skupiny lidí. Plánování veřejné dopravy by se mělo zabývat také spojeními s oblastmi mimo centrum města, včetně spojení s předměstími a venkovskými oblastmi mimo město.

33. Rovněž je třeba se více zaměřit na digitalizaci a automatizaci služeb tramvají, autobusů, městské železniční dopravy a metra; to může zvýšit četnost služeb a snížit provozní náklady. K dynamickému přizpůsobení kapacity, tras a jízdních řádů městské hromadné dopravy je navíc zapotřebí více údajů o skutečných dopravních tocích osob, než aby se pokračovalo v historicky zavedených a pevných nabídkách dopravy.

34. V širším smyslu jsou digitální multimodální řešení také důležitá pro zvýšení atraktivity veřejné dopravy. Proto je třeba vyvinout aplikace mobility jako služby, jejichž základem bude veřejná doprava. Orgány veřejné dopravy musí zajistit, aby cestující měli k dispozici jízdní řády a multimodální možnosti veřejné dopravy v reálném čase. To vyžaduje, aby všechny zúčastněné strany při navrhování a provozování aplikací mobility jako služby spolupracovaly na sladění obchodních a veřejných zájmů. Integrovaná nabídka, která zahrnuje jednu jízdenku, by rovněž pomohla zajistit bezproblémové spojení s cestováním po železnici na delší vzdálenosti a rozšířit možnosti mobility pro osoby žijící v odlehlých oblastech, pro osoby se sníženou pohyblivostí a pro osoby dojíždějící do zaměstnání, a to i z venkovských a příměstských oblastí.

35. Kromě toho je důležité zajistit, aby poskytovatelé služeb městské dopravy poskytovali přístupné informace, aby jejich internetové stránky, mobilní aplikace, služby elektronického systému vydávání lístků a jízdenek, služby cestovních informací v reálném čase, zařízení pro výdej lístků a jízdenek a odbavovací kiosky byly v souladu s požadavky na přístupnost platnými v celé EU[28].

36. Změny spojené s automatizací a digitalizací zároveň přinesou výzvy i pro veřejnou dopravu, včetně jejích pracovníků. Vysoké riziko automatizace se týká zejména práce řidičů[29]. Při budoucím přechodu na veřejnou dopravu s nulovými emisemi proto musí hrát významnou úlohu změna kvalifikace a prohlubování dovedností a další opatření musí být vypracována v rámci dialogu se sociálními partnery. Evropský pakt pro dovednosti[30]

[27] V tomto ohledu se použijí nařízení (EU) 2021/782 o právech cestujících v železniční přepravě a nařízení (EU) č. 181/2011 o právech cestujících v autobusové a autokarové dopravě.

[28] Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (stane se použitelnou v roce 2025): https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A32019L0882

[29] Podrobnější analýza výzev souvisejících s pracovními místy a dovednostmi v dopravě je součástí pracovního dokumentu útvarů Komise, který je připojen ke Strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu (https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331).

[30] https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=en

pomůže mobilizovat zúčastněné strany a bude pro ně představovat podnět k činnosti v oblasti prohlubování dovedností a změny kvalifikace.

37. Všechny tyto aspekty, pevně zakotvené v rámci plánů udržitelné městské mobility, by měly přispět k lepší veřejné dopravě, učinit ji atraktivnější a zvýšit tak její využívání u všech demografických skupin, a to i u skupin z příměstských a venkovských oblastí. Důležitou úlohu v účinném poskytování služeb městské mobility hrají pravidla pro zadávání veřejných zakázek. Komise proto vyzývá členské státy, aby svá související zadávací řízení prováděly s cílem upřednostnit inovativní, digitální, přístupná, udržitelná a multimodální řešení.

Komise:

- posílí financování (viz oddíl 5) a politickou podporu (např. posílenou koncepci plánů udržitelné městské mobility) pro veřejnou dopravu a bude spolupracovat s vnitrostátními a místními správami a všemi zúčastněnými stranami, aby bylo zajištěno, že tato forma dopravy zůstane základem městské mobility, a aby byly řešeny nerovnosti v přístupu k síti veřejné dopravy, včetně zlepšení přístupu k vlakovým nádražím,
- ve svém přezkumu nařízení v přenesené pravomoci (EU) 2017/1926 o multimodálních informačních službách o cestování, který má být přijat v roce 2022, zváží povinné poskytování údajů provozovatelů v reálném čase (např. jízdního řádu a informací o přerušení dopravy), a to i z veřejné dopravy, prostřednictvím vnitrostátních (datových) přístupových bodů,
- navrhne, aby v rámci sítě TEN-T byly městské uzly povinny umožnit cestujícím přístup k informacím, rezervaci, placení za cesty a vyzvedávání lístků a jízdenek prostřednictvím multimodálních digitálních služeb v oblasti mobility, což umožní, aby se veřejná doprava stala do roku 2030 páteří kolektivní mobility v městských uzlech.

2.5 Zdravější a bezpečnější mobilita: obnovené zaměření na chůzi, jízdu na kole a mikromobilitu

38. Způsoby aktivní mobility, jako je chůze a jízda na kole, představují nízkonákladové formy mobility s nulovými emisemi, které mohou rovněž vést k vedlejším zdravotním přínosům spojeným s aktivnějším životním stylem. Aby se plně rozvinul jejich potenciál, měly by být náležitě zohledněny v politikách městské mobility na všech úrovních správy a financování, při plánování dopravy, zvyšování povědomí a přidělování prostoru, v bezpečnostních předpisech a v odpovídající infrastruktuře, včetně zvláštního zaměření na osoby se sníženou pohyblivostí. To rovněž podpoří provádění Evropského plánu boje proti rakovině. To je dalším důvodem, proč Komise nyní navrhuje, aby městské uzly v síti TEN-T vypracovaly plány udržitelné městské mobility, jejichž cílem je také zvýšit využívání aktivní mobility, a v novém rámci EU pro městskou mobilitu chce podpořit posílení tohoto druhu mobility ve všech městech a regionech.

39. Zaměstnavatelé mohou prostřednictvím aktivní mobility podporovat lepší zdraví zaměstnanců. Propagační kampaně a motivační programy na pracovišti podporované nezbytnými investicemi do infrastruktury, které usnadňují chůzi a jízdu na kole do práce, vedou ke zlepšení zdraví a dobrých životních podmínek zaměstnanců.

40. Od vypuknutí epidemie COVID-19 přijímá mnoho místních orgánů opatření, k nimž patří přeměna parkovacích míst nebo rozšiřování chodníků pro pěší, s cílem věnovat více veřejného prostoru udržitelným druhům dopravy, jako jsou chůze a jízda na kole. Silniční

infrastruktura je veřejný prostor, který lze přizpůsobit tak, aby jej mohli bezpečně využívat všichni.

41. Způsoby aktivní mobility mohou být součástí multimodálních cest (zejména v případě prvního a posledního úseku) a nabízejí také řešení mobility „ode dveří ke dveřím“. Mají velký potenciál zlepšit lidské zdraví díky fyzické aktivitě a zmírnit kongesci, a tím snížit oxid uhličitý a emise, znečištění ovzduší a hlukové znečištění. Investice do infrastruktury aktivní mobility rovněž přinášejí hmatatelné ekonomické přínosy[31].

42. Elektrokola zpřístupňují jízdu na kole lidem žijícím v kopcovitých oblastech nebo na předměstích, starším lidem a některým osobám se sníženou pohyblivostí, což umožňuje mnohem více lidem dojíždět na kole do zaměstnání a jezdit na něm mnohem dále. Zvyšuje se také podíl nákladních elektrokol na komerčních doručovacích službách. Elektrokola jsou nyní nejrychleji rostoucím segmentem elektromobility v Evropě s 52% nárůstem prodeje v roce 2020. Vzhledem k současnému trendu rozvíjí EU rovněž silnější průmyslovou základnu v oblasti technologií pro jízdní kola a jednostopá vozidla. Stávají se inteligentnějšími a je třeba učinit více pro posílení investic do cyklistické infrastruktury a pro využití potenciálu digitalizace a dat, aby se zvýšil zájem o jízdu na kole a byla více integrovaná do multimodálního mixu.

43. Zvýšený počet chodců a cyklistů spolu s rychlým nástupem elektrických skútrů a dalších nových forem mikromobility znamená větší počet zranitelných účastníků silničního provozu[32] v ulicích měst. Všichni účastníci silničního provozu, včetně motorizovaných, se musí přizpůsobit novému prostředí, a to prostřednictvím zvyšování povědomí a vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zranitelní účastníci silničního provozu se na počtu smrtelných nehod na silnicích ve městech podílejí 70 %, a proto by se této skupině měla věnovat větší pozornost, zejména pokud má EU dosáhnout svého cíle „vize nula“[33] a snížit počet smrtelných nehod a zranění na silnicích téměř na nulu. Aspektům bezpečnosti silničního provozu by se mělo dostat další pozornosti a měly by být součástí všech úrovní plánování městské mobility. Zranitelným účastníkům silničního provozu by měl být poskytnut dostatečný prostor; např. prostřednictvím fyzického oddělení stezek pro pěší, cyklisty a mikromobilitu od motorizované dopravy, kdekoli je to možné. Financování projektů městské mobility a projektů městské infrastruktury ze strany EU by mělo vyžadovat, aby se projekty řídily přístupem „bezpečného systému“. Evropská města již zavádějí opatření ke snížení rizika souvisejícího s rychlostí přizpůsobením maximálních limitů a pokračují v práci na lepším řízení rychlosti.

44. Již před pandemií COVID-19 začali mnozí provozovatelé v řadě měst EU poskytovat nové služby v oblasti mikromobility, jako jsou jednostopá (elektrická) vozidla (jízdní kola, skútry nebo elektrické mopedy) bez dokování nebo se stanicemi a další prostředky osobní mobility. Na vnitrostátní a místní úrovni se však uplatňují různá pravidla, často dokonce i v rámci jednoho členského státu, což návštěvníkům ztěžuje řádné dodržování místních pravidel a brání podnikání provozovatelů systémů sdílení, kteří chtějí působit ve více než jedné zemi.

---

31 Každé 1 euro investované do cyklistiky v klíčových městských tepnách v Helsinkách přináší zisk 3,6 eura [Helsinky provádějí první analýzu Bikenomics | CIVITAS Handshake (handshakecycling.eu)].

32 Zastánci těchto forem mobility často hovoří o „hodnotných účastnících silničního provozu“, neboť tito účastníci snižují kongesci a zlepšují kvalitu ovzduší pro všechny.

33 EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 – Next steps towards „Vision Zero“ (Politický rámec EU pro bezpečnost silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nula“), https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

45. Proto jsou dnes v rámci střediska EU pro sledování městské mobility zveřejňovány pokyny pro příslušné orgány týkající se bezpečného používání prostředků mikromobility, založené na důkladných konzultacích se všemi zúčastněnými stranami. Tato tematická příručka k plánům udržitelné městské mobility poskytuje osvědčené postupy a klíčová doporučení pro integraci prostředků mikromobility do plánování městské mobility s cílem dosáhnout jejich bezpečnějšího používání v městských oblastech. Pomůže integrovat mikromobilitu do přístupu „vize nula“ a dosáhnout dlouhodobého cíle EU, jímž je přiblížit se nulovému počtu úmrtí a vážných zranění v silniční dopravě.

Proto Komise:

- v revidovaném nařízení o TEN-T navrhne požadavky na multimodální uzly osobní dopravy v městských uzlech s cílem lépe integrovat aktivní druhy dopravy a požadavky na zachování kontinuity a dostupnosti cyklistických stezek s cílem podpořit aktivní druhy dopravy,
- posílí úlohu chůze a jízdy na kole v aktualizovaných pokynech k plánům udržitelné městské mobility,
- dnes v rámci střediska EU pro sledování městské mobility zveřejní specializovanou tematickou příručku k plánům udržitelné městské mobility týkající se bezpečného používání prostředků mikromobility s cílem pomoci plánovačům městské mobility a místním orgánům umožnit bezpečné zavádění nových prostředků v ulicích měst,
- na základě zkušeností s bezpečnostními požadavky na vnitrostátní a místní úrovni připraví pravidla pro bezpečnost prostředků mikromobility,
- do konce roku 2022 stanoví pokyny týkající se požadavků na kvalitní infrastrukturu pro zranitelné účastníky silničního provozu v původním posouzení fáze návrhu podle směrnice 2008/96/ES[34] o řízení bezpečnosti silniční infrastruktury.

2.6 Městská logistika nákladní dopravy s nulovými emisemi a doručování na posledním úseku

46. Městská nákladní doprava, neboli logistika, má zásadní význam pro fungování městských ekonomik, a to ještě více během pandemie COVID-19, která vedla k nárůstu činnosti v oblasti elektronického obchodování a doručování domů, a po ní. Doručování spotřebitelům v rámci elektronického obchodování vzrostlo v roce 2020 v důsledku pandemie o 25 % a nárůst doručování na posledním úseku bude pravděpodobně přetrvávat[35].
47. Kromě prvků navrhovaných v revizi nařízení o TEN-T týkajících se městských uzlů je proto třeba urychlit zavádění rychle se rozvíjejících a udržitelných řešení, jako jsou nákladní jízdní kola, a to s využitím nových distribučních modelů, dynamických tras a lepšího multimodálního propojeného využívání městské železniční dopravy a vnitrozemských vodních cest. To by podpořilo optimalizaci využívání vozidel a infrastruktury a snížilo potřebu jízd prázdných vozidel a zbytečných jízd.
48. Rozměr nákladní dopravy by navíc měl mít významné místo v plánování udržitelné městské mobility, aby se urychlilo její zavádění. Je třeba vyvinout další úsilí k zajištění

[34] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=celex%3A32008L0096

[35] https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/

toho, aby stávající plány udržitelné městské logistiky[36] byly lépe začleněny do rámce plánů udržitelné městské mobility a aby byly dále rozvíjeny a prováděny v celé EU[37]. To pomůže dosáhnout cíle městské logistiky s nulovými emisemi do roku 2030.

49. Opatření v této oblasti se zaměří na zavádění řešení, technologií a vozidel pro městskou logistiku s nulovými emisemi. Komise přezkoumá výkonnostní normy pro emise CO_2 pro těžká vozidla s cílem přejít v tomto odvětví na vozidla s nulovými emisemi. Návrh Komise na ambicióznější normy pro emise CO_2 pro lehká vozidla[38] rovněž významně zvýší zavádění dodávek s nulovými emisemi používaných pro městskou logistiku.

50. Pro optimalizaci městské logistiky a doručování na posledním úseku má z hospodářského, sociálního a environmentálního hlediska zásadní význam zajištění zapojení veřejných a soukromých zúčastněných stran. Spolupráce mezi místními orgány a soukromými zúčastněnými stranami, pravidelné dialogy mezi všemi stranami, vytváření sítí a výměny mezi územními plánovači jsou klíčovými opatřeními pro rozvíjení znalostí o řízení a plánování udržitelné městské logistiky, která místní orgány i soukromé zúčastněné strany[39] zmínily. Kromě toho je na úrovni EU zapotřebí více pracovat na posouzení potřeby většího shromažďování a sdílení údajů o městské nákladní dopravě[40].

Proto Komise:

- do konce roku 2022 navrhne revizi výkonnostních norem pro emise CO_2 pro těžká vozidla s cílem přejít v tomto odvětví na vozidla s nulovými emisemi,
- zajistí, aby stávající plány udržitelné městské logistiky byly plně začleněny do rámce plánů udržitelné městské mobility,
- podpoří dialog a spolupráci mezi všemi stranami, vytváření sítí a výměny mezi územními plánovači,
- podpoří dobrovolné sdílení údajů mezi všemi typy zúčastněných stran za účelem zvýšení účinnosti, udržitelnosti a konkurenceschopnosti městské nákladní dopravy[41].

2.7 Digitalizace, inovace a nové služby mobility

51. Digitalizace má nevyužitý potenciál: technologie, jako jsou umělá inteligence, digitální dvojčata, blockchainy, internet věcí, evropská řešení pro družicovou navigaci a pozorování Země, slibují, že učiní městskou mobilitu inteligentnější, odolnější a udržitelnější.

[36] V říjnu 2019 byl vydán tematický průvodce v souvislosti s plány udržitelné městské mobility: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

[37] Ze zjišťovací studie provedené v roce 2021 vyplynulo, že ačkoli 68 % měst v EU zařazených do vzorku bylo obeznámeno s pokyny k plánům udržitelné městské logistiky, pouze 13 % z nich má zvláštní plán udržitelné městské mobility, zatímco 58 % má ve svých plánech udržitelné městské mobility logistické prvky.

[38] Návrh nařízení, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)

[39] Tamtéž.

[40] Podle zjišťovací studie pouze 29 % měst v EU zařazených do vzorku shromažďuje údaje o městské logistice a pouze 32 % z nich má rámec pro hodnocení.

[41] S náležitým ohledem na řešení vyvíjená v rámci Fóra pro digitální dopravu a logistiku.

52. Díky novým aplikacím a platformám mohou chytré telefony poskytovat přístup k široké škále služeb. Například aplikace „mobility jako služby“ mohou pomoci s rezervací a platbou jízdenek u všech nabídek mobility. Čím bezproblémovější multimodální cesty budou, tím více uživatelů je uvítá a přijme. V budoucnu budou mít jak provozovatelé dopravy, tak cestující možnost využívat evropské peněženky digitální identity[42], které členské státy vydají, aby umožnily občanům, rezidentům a podnikům vyměňovat si a předkládat pověřovací údaje, a to i v rámci městské mobility.

53. Nástroje pro řízení digitální mobility mohou navíc orgánům veřejné dopravy pomoci přesně porozumět využívání veřejného prostoru, lépe investovat do multimodální infrastruktury a vozidel a účinně navrhovat a sledovat dodržování pravidel.

54. V zájmu další podpory lepšího řízení dopravy a mobility posílí plánovaná revize směrnice o ITS[43] a revidované nařízení v přenesené pravomoci o informačních službách o dopravním provozu v reálném čase v celé EU[44] informace o dopravním provozu v reálném čase a multimodální digitální služby v oblasti mobility.

55. Digitalizace rovněž nabízí způsob, jak vyřešit určité problémy související s předpisy regulujícími vjezd vozidel do měst. V Evropě se většina (73 %) předpisů regulujících vjezd vozidel do měst týká nízkoemisních (a bezemisních) zón. Nízkoemisní zóny mohou být účinným nástrojem k řešení místních problémů s kvalitou ovzduší, zejména v oblastech, kde je doprava hlavním zdrojem celkového znečištění ovzduší. Kromě toho řada místních orgánů zvažuje systémy pro mimořádné znečištění nebo zpoplatnění silnic za účelem řešení dalších otázek, jako je kongesce[45]. Mnoho měst se potýká s místní kongescí na silnicích a s problémy s kvalitou ovzduší, které jsou způsobeny dopravou, přičemž často dochází k překračování norem EU pro kvalitu ovzduší a prahových hodnot znečištění[46]. Zejména znečištění ze silniční dopravy by se mělo radikálně snížit, a to hlavně ve městech. Plánovaný návrh přísnějších norem pro emise látek znečišťujících ovzduší u vozidel (Euro 7) pomůže městům v přechodu na čistou mobilitu. Kromě toho mohou předpisy regulující vjezd vozidel do měst představovat opatření k zajištění souladu s normami EU pro kvalitu ovzduší a k omezení kongesce a emisí z dopravy. Dále také motivují k využívání veřejné dopravy a aktivní mobility, čímž omezují přístup více znečišťujících vozidel do citlivých městských oblastí.

56. Je důležité, aby tam, kde se předpisy regulující vjezd vozidel do měst používají, umožňovaly bezproblémové a uživatelsky přívětivé cestování po celém jednotném trhu, aniž by vedly k diskriminaci řidičů, kteří nejsou rezidenty. Zavedení specifických předpisů regulujících vjezd vozidel do měst je a mělo by být úkolem příslušných vnitrostátních a místních orgánů, avšak rozmanitost různých předpisů regulujících vjezd vozidel do měst

---

[42] Dne 3. června 2021 přijala Evropská komise návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se mění nařízení (EU) č. 910/2014, pokud jde o zřízení rámce pro evropskou digitální identitu, ve spojení s doporučením Komise ze dne 3. června 2021 o společném souboru nástrojů Unie pro koordinovaný přístup k rámci pro evropskou digitální identitu. Pokud bude možné legislativní jednání uzavřít do konce roku 2022, vydaly by členské státy peněženky digitální identity v roce 2024.

[43] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-_cs

[44] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962

[45] Dne 21. října 2021 se předpisy regulující vjezd vozidel do měst, které jsou zavedené nebo u nichž bylo potvrzeno, že jsou plánovány, týkaly 328 nízkoemisních zón, 130 režimů pro mimořádné znečištění, 36 bezemisních zón a šesti městských mýtných systémů. Zdroj: https://urbanaccessregulations.eu/

[46] Směrnice 2008/50/ES o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918

představuje pro osobní a nákladní dopravu v EU nové výzvy. Účastníci silničního provozu potřebují lepší přístup k informacím, aby byli s těmito předpisy obeznámeni a mohli je dodržovat; a města často nejsou schopna zřídit a řádně prosazovat účinné a funkční systémy. Tyto problémy jsou obzvláště závažné pro zahraniční vozidla, i když mají nulové emise. Chybí standardizovaný a účinný způsob, jak o předpisech regulujících vjezd vozidel do měst informovat řidiče a poskytnout jim o nich příslušné údaje. Stejně tak městským orgánům chybí údaje nezbytné pro přeshraniční vymáhání.

57. Komise doposud zaměřila své úsilí na zlepšení poskytování informací a sdílení údajů prostřednictvím:

    a. provádění nařízení (EU) 2018/1724 o jednotné digitální bráně[47], které vyžaduje, aby veřejné orgány poskytovaly účastníkům silničního provozu informace prostřednictvím brány;

    b. přípravy revize[48] nařízení v přenesené pravomoci o informacích o dopravním provozu v reálném čase[49], která vyžaduje, aby členské státy poskytly přístup k širokému spektru statických a dynamických dat, která by zahrnovala nové soubory údajů, jako jsou soubory týkající se předpisů regulujících vjezd vozidel do měst;

    c. projektu „UVARbox[50]“, jehož cílem je pomoci městům vyvinout uživatelsky vstřícný nástroj pro poskytování údajů o městských a regionálních systémech předpisů regulujících vjezd vozidel do měst ve standardizovaném formátu;

    d. projektu „UVARexchange[51]“, jehož cílem je zlepšit sdělování informací řidičům v blízkosti zón s regulovaným vjezdem vozidel do měst a zlepšit přístup místních orgánů k informacím, zejména pokud jde o zahraniční vozidla a řidiče, za účelem bezproblémového cestování a prosazování předpisů regulujících vjezd vozidel do měst místními orgány.

58. Je třeba dále pracovat na účinných, nákladově efektivních, uživatelsky vstřícných a spravedlivých řešeních, z nichž budou mít prospěch jak veřejné orgány, tak řidiči a majitelé vozidel a která jim pomohou provozovat a uplatňovat předpisy regulující vjezd vozidel do měst.

59. Digitalizace rovněž umožňuje nové služby mobility, k nimž patří sdílené automobily a kola bez určeného místa vrácení, jízda na zavolání a inovativní taxislužby nebo doručovací služby, které jsou nabízeny zejména prostřednictvím mobilních aplikací. Tyto služby navíc představují velkou příležitost pro evropské podniky.

60. Společnosti nabízející jízdy na zavolání mohou být hybatelem změn tím, že nabízí služby nájmu osobních vozidel s řidiči, které konkurují zavedeným taxislužbám. Řidiči taxislužby

---

[47] Nařízení o jednotné digitální bráně funguje jako jednotné vstupní místo, kde mají lidé a podniky přístup k informacím o pravidlech a požadavcích, které musí dodržovat v souladu s předpisy EU a vnitrostátními, regionálními nebo místními předpisy. Kromě jiných požadavků jsou veřejné orgány povinny poskytovat účastníkům silničního provozu prostřednictvím brány informace o předpisech regulujících vjezd vozidel do měst. Pokud jde o postup pro získání emisních známek, nařízení stanoví, že tyto známky vydané veřejným orgánem nebo institucí musí být plně dostupné online do 12. prosince 2023.

[48] Přijetí aktu v přenesené pravomoci se očekává v prvním čtvrtletí roku 2022.

[49] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX:32015R0962

[50] Přípravná akce financovaná Evropským parlamentem a řízená útvary Komise (https://uvarbox.eu).

[51] Přípravná akce financovaná Evropským parlamentem a řízená útvary Komise (https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks).

často vnímají konkurenci společností nabízejících jízdy na zavolání jako nespravedlivou, pokud tyto společnosti nemusejí dodržovat stejná pravidla jako taxislužby. Zároveň společnosti nabízející jízdy na zavolání a poskytovatelé služeb nájmu osobních vozidel s řidiči vnímají pravidla pro nájem osobních vozidel s řidiči jako zastaralá. Komise v roce 2022 poskytne cílené pokyny k pravidlům týkajícím se taxislužby a služeb nájmu osobních vozidel s řidiči. Tyto pokyny doplní nedávné návrhy Komise o spravedlivých pracovních podmínkách v ekonomice platforem. Aby byl zajištěn rozvoj těchto služeb v souladu se Zelenou dohodou pro Evropu, dnešní návrh revidovaných hlavních směrů pro TEN-T předpokládá, že plány udržitelné městské mobility v městských uzlech by měly zahrnovat plány přechodu na vozový park s nulovými emisemi.

61. Objevují se další nové služby v oblasti mobility a dopravy, často podporované z finančních prostředků EU na výzkumné a inovační činnosti. Dvěma z nich jsou služby propojené, kooperativní a automatizované mobility a městská letecká mobilita (UAM)[52]. K maximalizaci jejich potenciálního přínosu k městské mobilitě je nezbytné začlenit je do rámce plánů udržitelné městské mobility již v rané fázi.

62. V širším smyslu řada evropských měst již patří mezi světové průkopníky, pokud jde o inovace v dopravě, plánování udržitelné městské mobility a provádění ambiciózních cílů v oblasti klimatu a bezpečnosti silničního provozu. Naše města jsou často těmi nejlepšími „živými laboratořemi“, v nichž jsou navrhována, testována a prováděna nová řešení společných výzev, což přispívá nejen k účinnější a udržitelnější městské mobilitě, ale také k dalšímu zvyšování kvality života v evropských městech pro lidi, kteří v nich žijí. Města rovněž experimentují s využíváním místních digitálních dvojčat, přičemž kombinují data z různých oblastí (včetně mobility) a využívají vizualizaci, modelování a simulaci k podpoře svého rozhodování integrovaným způsobem.

63. Pro jejich přijetí ze strany veřejnosti jsou zásadní veřejná diskuse a spoluvytváření nových koncepcí mobility. Za tímto účelem a od roku 2002 byla následnými rámcovými programy pro výzkum a inovace podporována iniciativa CIVITAS, která přináší inovativní opatření na místní a regionální úrovni, což veřejným orgánům umožňuje lépe řídit inovace a přijímat nové nástroje, řešení nebo postupy. To pomáhá podporovat zavádění a replikaci udržitelných a inteligentních řešení městské mobility v celé Evropě i mimo ni.

64. Kromě toho existuje mnoho iniciativ EU v oblasti výzkumu a inovací, které mají vazbu na městskou mobilitu, včetně spoluprogramovaných partnerství 2Zero (Pro silniční dopravu s nulovými emisemi) a CCAM (Propojená, kooperativní a automatizovaná mobilita), institucionálních partnerství Čistý vodík a Evropské železnice, spolufinancovaného partnerství Podpora městské transformace, iniciativy Městská inovativní opatření, znalostního a inovačního společenství EIT pro městskou mobilitu, iniciativy living.eu a trhu inteligentních měst. Tyto iniciativy se vzájemně doplňují a mají velký potenciál pro součinnost s cílem urychlit inovace směrem k udržitelnějším a obyvatelnějším městům a městským oblastem. Zvláště slibnou cestou pro účinnou koordinaci iniciativ v městských záležitostech je mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“ (viz níže).

Komise:

- do roku 2022 navrhne legislativní iniciativu o poskytování a používání obchodně citlivých údajů pro multimodální digitální služby v oblasti mobility, která rovněž zlepší přístupnost pro osoby se sníženou pohyblivostí,

[52] Definovaná jako: letový provoz ve velmi nízké výšce nad osídlenými oblastmi.

- v roce 2022 předloží opatření k vytvoření společného evropského datového prostoru pro mobilitu s cílem usnadnit přístup k údajům o mobilitě a jejich sdílení, a to i na úrovni měst,
- s podporou programu Digitální Evropa[53] vytvoří soubor nástrojů EU pro místní digitální dvojčata s cílem pomoci městům v jejich vlastním místním kontextu kombinovat údaje z různých oblastí, jako je mobilita, a využívat vizualizaci a simulaci k podpoře rozhodování,
- v roce 2022 zahájí specializovanou studii, která zmapuje a objasní, která digitální a technická řešení by byla k dispozici pro účinnější a uživatelsky vstřícnější předpisy regulující vjezd vozidel do měst, při současném dodržení zásady subsidiarity,
- vydá pokyny k místní dopravě na vyžádání: tj. taxi, nájmu osobních vozidel s řidiči a jízdě na zavolání,
- bude dále rozvíjet iniciativu CIVITAS v rámci programu Horizont Evropa a její spolupráci s příslušnými iniciativami, jež jsou financované EU, prostřednictvím mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“,
- bude podporovat inovační činnosti v rámci programu pro výzkum a inovace Horizont Evropa prostřednictvím partnerství, která jsou relevantní pro činnosti v oblasti městské mobility (spolufinancované partnerství Podpora městské transformace, spoluprogramovaná partnerství 2Zero a Propojená, kooperativní a automatizovaná mobilita, institucionální partnerství Čistý vodík a Evropské železnice).

2.8 Směrem ke klimaticky neutrálním městům: odolná, ekologicky šetrná a energeticky účinná městská doprava

65. Klíčovým milníkem Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu je mít do roku 2030 přinejmenším 100 klimaticky neutrálních evropských měst. Vzhledem k tomu, že pro mobilitu s nulovými emisemi jsou k dispozici vhodná technologická a jiná politická řešení, měla by města přijmout opatření, která usnadní zelenou transformaci a v konečném důsledku zajistí, aby se městská mobilita a doprava staly klimaticky neutrálními co nejdříve. To by mělo zahrnovat synergie s výrobou a skladováním energie z obnovitelných zdrojů a energetickými společenstvími v této oblasti. Městské orgány by zejména měly využít pravomoci, které mají k dispozici, a to i v souvislosti s postupy zadávání veřejných zakázek, udělování koncesí nebo licencí a postupy udělování grantů, aby urychlily ekologizaci veřejné dopravy a vozových parků, jako jsou vozidla sdílené mobility a pronajímaná vozidla, dodávková vozidla, taxislužby a služby nájmu osobních vozidel s řidiči.
66. Veřejné orgány by měly zajistit dostupnost účinné, interoperabilní a uživatelsky vstřícné infrastruktury pro dobíjení a pro čerpání alternativních paliv. Za tímto účelem již Fórum pro udržitelnou dopravu vypracovalo soubor doporučení pro veřejné orgány, pokud jde o zadávání zakázek, udělování koncesí, licencí a/nebo poskytování podpory pro elektrickou dobíjecí infrastrukturu pro osobní automobily a dodávky[54]. Kromě toho mají být v roce 2022 zveřejněny pokyny pro lepší postupy povolování a připojení k síti dobíjecí infrastruktury a také doporučení pro urychlení elektrifikace specializovaných vozových parků a uzavřených vozových parků (captive fleet).

[53] Pracovní program Digitální Evropa na období 2021–2021, C(2021) 7914 final, příloha. Orientační zahájení výzvy 2022.

[54] https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en

67. Přechod ke klimatické neutralitě budou rozvíjet a v praxi demonstrovat města zapojená do mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“[55]. Cílem mise je do roku 2030 zajistit 100 klimaticky neutrálních a inteligentních evropských měst a položit základy pro to, aby všechna města byla klimaticky neutrální do roku 2050. V centru této výzvy bude městská mobilita. Pokud jde o výzkum a inovace, první pracovní program Horizont Evropa na období 2021–2022 zahrnuje soubor opatření, která pomohou položit základy pro provádění mise, a to i v řadě klíčových oblastí, jako je veřejná doprava.

Komise:

- navrhne, aby byly do revidovaného nařízení o TEN-T zahrnuty povinnosti týkající se dostupnosti dobíjecí a čerpací infrastruktury, které vyplývají z Komisí předloženého návrhu nařízení o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva[56], a to i v městských uzlech,
- zahrne do výzkumných a inovačních pracovních programů v rámci programu Horizont Evropa témata, která mají městům pomoci investovat do inovací v oblasti městské mobility v rámci mise „Města“ se zaměřením na veřejnou dopravu a aktivní mobilitu a v rámci dopravních partnerství na podporu automatizovaných a inteligentních vozidel s nulovými emisemi a jejich integrace do systémů dobíjení v městských oblastech,
- poskytne 359,3 milionu EUR v rámci programu Horizont Evropa v období 2021–2023 na počáteční fázi provádění mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“,
- bude rozvíjet další synergie s financováním z jiných programů EU (jako jsou evropské strukturální a investiční fondy, Nástroj pro propojení Evropy a Nástroj pro oživení a odolnost), Evropské investiční banky a zdrojů soukromého sektoru na podporu zavádění mobility s nulovými emisemi, vozidel s nulovými emisemi a jejich podpůrných prostředků.

2.9 Zvyšování povědomí a budování kapacit

68. Evropský týden mobility (16.–22. září)[57], kampaň Evropské komise ve spolupráci se sítí národních koordinátorů, podporuje od roku 2002 změnu chování směrem k udržitelné mobilitě ve prospěch aktivní mobility, veřejné dopravy a dalších udržitelných a inteligentních dopravních řešení. Ačkoli kampaň probíhá po celý rok, hlavní decentralizovaná událost se koná v září, kdy města organizují akce spojené s každoročním tématem, jako jsou stále populárnější „dny bez aut“. Tématem 20. ročníku v roce 2021 bylo „Bezpečně a zdravě udržitelnou dopravou“ a zúčastnilo se ho rekordních 3 200 měst z 53 zemí světa. Každoroční akce, jako jsou významné konference EU[58] a udělování cen v oblasti městské mobility na úrovni EU, slouží podobnému účelu a umožňují účastníkům navazovat kontakty a sdílet osvědčené postupy. Probíhající konference o budoucnosti Evropy rovněž nabízí vynikající fórum pro interakci s občany v oblasti udržitelných dopravních řešení.
69. Každoročně udělovaná cena pro bezbariérová města Access City Award[59], kterou Evropská komise zahájila v roce 2010, oceňuje evropská města za jejich úsilí o větší přístupnost pro

[55] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497

[56] https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559

[57] https://mobilityweek.eu/home/

[58] Zejména fórum CIVITAS, konference o plánech udržitelné městské mobility a Dny městské mobility.

[59] https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141

osoby se zdravotním postižením, a to i v oblasti dopravy a související infrastruktury. Dvanáctý ročník soutěže Access City Award obsahuje zvláštní ocenění za zlepšení přístupnosti vlakových nádraží, a to při příležitosti oslav Evropského roku železnice (2021). Tato cena povzbuzuje všechna města v EU, aby osobám se zdravotním postižením a starším lidem zajistila rovný přístup k městskému životu. Kromě toho městům umožňuje vzájemně se inspirovat a sdílet příklady osvědčených postupů.

70. Souběžně se zvyšováním povědomí existuje také potřeba pomoci místním a regionálním orgánům a pracovníkům v městské dopravě vybudovat jejich kapacity, aby mohli účinně plnit své povinnosti v oblasti udržitelné a inteligentní městské mobility. EU podporuje budování kapacit, zejména v oblasti plánování udržitelné městské mobility, prostřednictvím technické pomoci, odborné přípravy a četných projektů a poskytováním pokynů.

Komise:

- bude pokračovat ve svých činnostech zaměřených na zvyšování povědomí, v jejichž centru jsou Evropský týden mobility a ceny a akce EU v oblasti městské mobility,
- bude nadále poskytovat technickou pomoc a zejména opatření k budování kapacit místních, regionálních a vnitrostátních orgánů pro přípravu a provádění opatření a strategií týkajících se městské mobility.

3 ŘÍZENÍ A KOORDINACE

71. Do otázek mobility jsou zapojeny všechny úrovně politik (orgány na úrovni EU i vnitrostátní, regionální a místní orgány). V rámci úsilí o dosažení klimatické neutrality, například prostřednictvím mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“, je zapotřebí přístup **víceúrovňové a integrované správy** k řízení městské mobility spolu s dalšími příslušnými odvětvími, jako je energetika. Klíčový význam má v tomto ohledu zajištění plného zapojení měst do podpory dosahování evropských cílů. V souladu se zásadami subsidiarity by měla být podporována práce vnitrostátních, místních a regionálních orgánů a měl by být umožněn společný přístup v celé EU.

72. K provádění nového rámce EU pro městskou mobilitu je zapotřebí posílená platforma pro dialog a spoluvytváření nových opatření s větším zapojením členských států a lepším dialogem s městy, regiony a zúčastněnými stranami o všech otázkách městské mobility. Za tímto účelem by pokud možno měly být využity a přizpůsobeny stávající struktury[60].

73. Při navrhování a provádění tohoto nového přístupu ke správě může hrát ústřední roli reformovaná expertní skupina pro městskou mobilitu[61]. Její celkové fungování dosud nesplnilo původní očekávání a veřejné konzultace a workshopy zdůraznily potřebu zlepšit její strukturu a pracovní uspořádání. To by mělo zahrnovat otevření účasti místním orgánům, městským sítím a sociálním partnerům a stanovení jasných pracovních cílů a výsledků. Expertní skupinu by při jejích činnostech měly podporovat podskupiny, pokud je to vhodné.

[60] Přezkum městské agendy plánovaný na rok 2023 by mohl posoudit synergie mezi jejím dialogem o víceúrovňové správě a komunitou městské mobility a zúčastněnými stranami.

[61] https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=&lang=cs

74. Expertní skupina by se měla zabývat zejména veřejnou dopravou, sdílenou a aktivní mobilitou, vozovými parky s nulovými emisemi, městskou logistikou a doručováním na prvním a posledním úseku, a to i v městských přeshraničních oblastech, a propojením měst a venkova. Měla by také koordinovat připravenost na nepředvídané situace v městské dopravě mezi členskými státy[62] a také mezi vnitrostátními správci programů pro plány udržitelné městské mobility a skupinou koordinační platformy pro plány udržitelné městské mobility.

Komise:

- do roku 2022 přezkoumá mandát a činnost expertní skupiny Komise pro městskou mobilitu.

4 MEZINÁRODNÍ HLEDISKA

75. Městská mobilita je jedním z rozměrů cíle udržitelného rozvoje č. 11, který se týká udržitelných měst a obcí, a nové městské agendy. Tyto globální rámcové dokumenty byly vodítkem pro mnohostrannou a dvoustrannou spolupráci EU, jakož i pro další činnosti zahájené na podporu zavádění postupů a řešení mimo EU.

76. Program mezinárodní spolupráce mezi městy[63] na období 2017–2020 přispěl k vytvoření dialogu o otázkách mobility mezi městy po celém světě prostřednictvím párování a navrhování společných akčních plánů. Mezi příklady patří spolupráce mezi Turínem (Itálie) a Sao Paulem (Brazílie) s cílem zajistit multimodální městskou mobilitu ve velkých meziměstských systémech a práce v Nagpuru (Indie) a Karlsruhe (Německo) s cílem uvažovat o mobilitě zaměřené na lidi a veřejném sdílení jízdních kol.

77. V rámci nového programu mezinárodní spolupráce mezi městy a regiony[64] na období 2021–2024 projevilo 44 měst ze zemí EU a třetích zemí zájem o práci na tematické síti pro městskou a regionální obnovu a sociální soudržnost, která zahrnuje zejména otázky udržitelné mobility a dopravy.

78. Probíhá řada dalších mezinárodních činností za účelem podpory a provádění řešení v oblasti udržitelné městské mobility, které podporují rozvojovou spolupráci a partnerství EU v různých zeměpisných regionech. Tyto činnosti zahrnují investiční rozměry a pojetí strategického řízení mobility na obecní úrovni pro plánování udržitelné městské mobility, kde se koncept a pokyny EU pro plány udržitelné městské mobility staly celosvětovým referenčním bodem. Byly přizpůsobeny zeměpisným podmínkám a specifikům po celém světě.

79. Klíčem k dosažení cílů EU v oblasti klimatu je další zapojení místní politické odpovědnosti za cíle udržitelné mobility. V návaznosti na ambice evropské mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“ posílí Komise mezinárodní spolupráci na meziodvětvových přístupech k integraci spolehlivých a cenově dostupných řešení týkajících se čisté energie, a to i v rámci

[62] Do expertní skupiny může rovněž přispět kontaktní místo Komise pro hranice složené z odborníků na přeshraniční otázky (např. řešení právních a správních překážek na hranicích).

[63] https://ec.europa.eu/regional_policy/cs/policy/cooperation/international/urban/

[64] https://www.iurc.eu

městské dopravy, prostřednictvím globální iniciativy Mise inovací (MI) v oblasti městské transformace[65].

Komise:

- podpoří spolupráci s Globálním paktem starostů a primátorů v oblasti klimatu a energetiky v otázkách městské mobility,
- bude rozvíjet užší spolupráci v oblasti městské mobility s dalšími příslušnými mezinárodními subjekty, jako je Mezinárodní dopravní fórum (ITF),
- bude nadále podporovat přístupy k udržitelné městské mobilitě mimo EU, např. v rámci provádění hospodářských a investičních plánů pro západní Balkán[66], Východní partnerství[67] a jižní sousedství[68] [69].

5 FINANCOVÁNÍ PROJEKTŮ MĚSTSKÉ MOBILITY

80. Dekarbonizace, ekologizace, digitalizace a modernizace městské mobility vyžaduje značné úsilí při vývoji a testování nových řešení a také investice do mobilních aktiv a infrastruktur.

81. V období financování 2021–2027 je na evropské a vnitrostátní úrovni na podporu přechodu k udržitelné městské mobilitě k dispozici několik finančních nástrojů, jako je Nástroj pro propojení Evropy, InvestEU, Evropský fond pro regionální rozvoj, Fond soudržnosti, rámcový program pro výzkum a inovace Horizont Evropa, program Digitální Evropa a Nástroj pro oživení a odolnost; a dále Nástroj pro sousedství a rozvojovou a mezinárodní spolupráci (NDICI) a nástroj předvstupní pomoci (NPP III) v regionu zemí v procesu rozšíření.

82. Rovněž byly učiněny významné kroky k zajištění větší udržitelnosti finančního systému, zejména přijetím nařízení o taxonomii v roce 2020, které vytváří klasifikační systém pro ekologické hospodářské činnosti. To usnadní rozšiřování ekologických finančních produktů vhodných k podpoře investic do městské mobility a zavádění alternativních paliv. Mise „Klimaticky neutrální a inteligentní města“ bude tento proces podporovat tím, že zajistí větší součinnost a doplňkovost s ostatními programy EU a zároveň pomůže městům dosáhnout souběžné ekologické a digitální transformace prostřednictvím přípravy a provádění jejich klimatických smluv, které budou zahrnovat rovněž investiční plány, jež budou začleňovat unijní, vnitrostátní a regionální finanční podporu a stanoví, jak plánují získat přístup k financování z jiných zdrojů, za účelem rozšíření a zavedení inovativních řešení k plnění jejich závazků.

[65] http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission

[66] Sdělení „Hospodářský a investiční plán pro západní Balkán“, COM(2020) 641 final.

[67] Společné sdělení „Posilování odolnosti: Východní partnerství, které je přínosné pro všechny“, JOIN(2020) 7 final, a společný pracovní dokument útvarů „Oživení, odolnost a reforma: priority Východního partnerství po roce 2020“, SWD(2021) 186 final.

[68] Společné sdělení „Obnovené partnerství se zeměmi jižního sousedství: Nová agenda pro Středomoří“, JOIN(2021) 2 final, a společný pracovní dokument útvarů „Obnovené partnerství se zeměmi jižního sousedství – hospodářský a investiční plán pro jižní sousedy“, SWD(2021) 23 final.

[69] Tyto činnosti a programy budou financovány z nového Nástroje pro sousedství a rozvojovou a mezinárodní spolupráci – Globální Evropa.

83. Komise podporuje členské státy při navrhování a provádění reforem zaměřených na překonání investiční mezery a urychlení souběžné transformace prostřednictvím Nástroje pro technickou podporu[70]. Členské státy mohou prostřednictvím Nástroje pro technickou podporu požádat o podporu při navrhování a zavádění opatření, která jim umožní zapojit se do účinných a udržitelných reforem a investic do čistší, inteligentnější a integrovanější městské mobility, a usnadnit tak přechod k udržitelné městské mobilitě.

84. Další poradenství a technická pomoc budou poskytovány prostřednictvím Poradenského centra InvestEU s vyhrazenými nástroji, zejména ELENA, URBIS a SIA/JASPERS, jakož i prostřednictvím nástroje Evropské komise pro technickou pomoc a výměnu informací (TAIEX) nebo twinningových projektů se zapojením třetích zemí. To rovněž pomůže maximalizovat čerpání a dopad finančních prostředků EU.

85. Existence integrované strategie městské mobility (plán udržitelné městské mobility nebo rovnocenný plán) může poskytnout další záruku účinnosti a efektivity investic v rámci systémového přístupu.

Komise:

- vytvoří pevnější vazbu mezi plány udržitelné městské mobility a nástroji financování a v pracovních programech Nástroje pro propojení Evropy například upřednostní projekty městské mobility, které jsou podporovány plány udržitelné městské mobility nebo rovnocennými plány, a ve výzvách v rámci programu Horizont Evropa upřednostní žadatele s plány udržitelné městské mobility,
- bude nadále poskytovat finanční podporu pro investice do udržitelné městské mobility jak v EU, tak i mimo ni, včetně projektů inteligentní a udržitelné městské mobility ve městech prostřednictvím programu EU pro výzkum a inovace Horizont Evropa (2021–2027).

6 ZÁVĚRY

86. Toto sdělení vyzývá k povzbuzení činnosti na všech úrovních správy s cílem řešit problémy mobility, kterým městské oblasti čelí: Komise zintenzivní svou podporu v oblastech s prokázanou přidanou hodnotou EU (zejména pokud jde o městské uzly v síti TEN-T a doporučení členským státům o účinných plánech udržitelné městské mobility) a zároveň vytvoří společný rámec pro všechna města EU za účelem přechodu k udržitelnější a inteligentnější městské mobilitě. Členské státy se vyzývají, aby podpořily zvýšené úsilí místních orgánů o udržitelnější, inteligentnější a odolnější městskou mobilitu. Urychlení přechodu ke klimaticky neutrální a čisté městské mobilitě představuje nejen velkou výzvu, ale také poskytuje obrovské příležitosti pro města a regiony, jakož i pro průmysl v celé Unii i mimo ni. V konečném důsledku naplňuje očekávání občanů ohledně čistšího ovzduší, menší kongesce a nižšího hluku a také ohledně zvýšení bezpečnosti silničního provozu a lepšího zdraví, což je plně v souladu s naší novou strategií růstu pro Evropu.

[70] https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_cs