

I

(Uznesenia, odporúčania a stanoviská)

STANOVISKÁ

VÝBOR REGIÓNOV

79. PLENÁRNE ZASADNUTIE 21. – 22. APRÍLA 2009

Stanovisko Výboru regiónov „akčný plán mestskej mobility“

(2009/C 200/01)

VÝBOR REGIÓNOV

- vyslovuje poľutovanie nad skutočnosťou, že Komisia nedokázala vydať očakávaný akčný plán mestskej mobility, nakoľko to môže obmedziť potenciál politiky mestskej mobility;
- víta početné iniciatívy v oblasti mestskej politiky, ktoré vznikli na úrovni EÚ, ako aj financovanie zo strany EÚ, ktoré už podporilo širokú škálu mestských iniciatív, a preto sa domnieva, že je nevyhnutné preklenúť hranice zelenej knihy a ďalej rozšíriť politický rozsah politiky mestskej mobility;
- zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť, aby popri mechanizmoch, ktoré zaistia účinné fungovanie partnerstva, existovali vhodné mechanizmy financovania. Výbor sa preto prihovára za model, v ktorom sa plány mestskej mobility realizujú prostredníctvom dlhodobých a trvalo udržateľných dohôd v rámci verejného sektora či verejného a súkromného sektora, alebo dohôd o mobilite;
- žiada Komisiu, aby vytvorila nástroj na financovanie, ktorý by podnietil mestské a veľkomestské oblasti k vypracovaniu plánov mestskej mobility. Tento finančný nástroj by mal byť priamo dostupný regiónom a mestským oblastiam nezávisle od súhlasu členského štátu. Plány mestskej mobility by mali byť zodpovednosťou miest samotných;
- žiada Európsku komisiu, aby k spomenutému procesu prispela financovaním iniciatív, udeľovaním ocenení a sprostredkovaním výmeny osvedčených postupov. V stanovisku Výboru regiónov k zelenej knihe sa navrhuje zaviesť ekvivalent celoeurópskeho označenia „modrá vlajka“, ktoré by bolo udeľované na základe špecifických ukazovateľov mestským oblastiam s nízkou úrovňou znečistenia a dopravného preťaženia.

Hlavný spravodajca: Sir Albert Bore, člen rady mesta Birmingham (UK/SES)

Referenčný dokument

Žiadosť Európskeho parlamentu z 10. marca 2009

I. POLITICKÉ ODPORÚČANIA

VÝBOR REGIÓNOV,

Hlavné body

1. vyslovuje poľutovanie nad skutočnosťou, že Komisia nedokázala vydať očakávaný akčný plán mestskej mobility, nakoľko to môže obmedziť potenciál politiky mestskej mobility;

2. víta myšlienku Európskeho parlamentu vydať správu z vlastnej iniciatívy a jeho rozhodnutie prekonzultovať túto záležitosť s Výborom regiónov;

3. víta početné iniciatívy v oblasti mestskej politiky, ktoré vznikli na úrovni EÚ, ako aj financovanie zo strany EÚ, ktoré už podporilo širokú škálu mestských iniciatív, a preto sa domnieva, že je nevyhnutné preklenúť hranice zelenej knihy a ďalej rozšíriť politický rozsah politiky mestskej mobility. Vzhľadom na potenciálny prínos zlepšenej a trvalo udržateľnej mestskej a veľkomestskej mobility pre kvalitu života obyvateľov EÚ v mestských oblastiach, ako aj k zníženiu emisií uhlíka, obmedzovaniu závislosti od fosílnych palív a pre konkurencieschopnosť hospodárstva je vhodné, aby EÚ obnovila svoje úsilie v tejto oblasti politiky. Je potrebné mať ucelený program a v súlade so zásadou subsidiarity by EÚ mala podporovať kroky na regionálnej a miestnej úrovni, a to prostredníctvom propagácie osvedčených postupov, sprostredkovania výmeny skúseností a podnecovania technologického rozvoja;

4. uznáva, že EÚ už v súčasnosti významne podporuje výskum súvisiaci s mestskou mobilitou, právnou úpravou verejnej dopravy a problematikou životného prostredia. V reakcii na zelenú knihu Komisie o mestskej mobilite Výbor regiónov zdôraznil potenciálny dlhodobý prínos podpory plánov mestskej mobility, vypracovaných podľa príkladov plánov vo francúzskych a nemeckých mestách, pre ich širšie uplatnenie v mestách v celej Európskej únii ako prostriedku na riešenie preťaženia dopravy a znečistenia životného prostredia, vyslovuje sa však za zvýšenie účasti miest na výskumných projektoch v oblasti mestskej mobility, riadenia verejnej dopravy a problematiky životného prostredia, ktoré podporuje EÚ. To je možné dosiahnuť vytvorením zodpovedajúcich výskumných programov;

5. zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť, aby popri mechanizmoch, ktoré zaisťujú účinné fungovanie partnerstva, existovali vhodné mechanizmy financovania. Výbor sa preto prihovára za

model, v ktorom sa plány mestskej mobility realizujú prostredníctvom dlhodobých a trvalo udržateľných dohôd v rámci verejného sektora či verejného a súkromného sektora, alebo dohôd o mobilite. Vďaka dohodám o mobilite by malo byť možné získať finančné prostriedky zo súkromného sektora a miestnych, regionálnych a národných programov;

6. zastáva názor, že úlohou EÚ je v úzkej spolupráci s Európskou investičnou bankou rozvíjať inovačné finančné nástroje schopné financovať nevyhnutnú trvalo udržateľnú infraštruktúru mobility a investovať do vozidiel s nízkymi emisiami CO₂. Hoci sú iniciatívy v týchto oblastiach dodnes vítané, je potrebná výrazná zmena na to, aby sme sa presunuli od izolovaných vzorových projektov k ich širokému zavedeniu po celej únii. Dohody o mobilite by uľahčili nadviazanie pevného spojenectva zainteresovaných strán, ktoré by dokázalo uniesť riziko spojené so značným objemom obchodných pôžičiek potrebných na vytvorenie trvalo udržateľnej dopravnej infraštruktúry vo veľkom meradle;

7. podporuje odporúčania uvedené v návrhu správy Európskeho parlamentu, aby bola vo finančnom výhlade na obdobie rokov 2014 – 2020 preskúmaná možnosť vytvoriť európsky finančný nástroj, ktorý umožňoval spolufinancovať:

- plány mestskej a veľkomestskej dopravy (plány mestskej mobility) a
- investície do mestskej a veľkomestskej mobility, ktoré spĺňajú európske sociálno-hospodárske ciele, ako aj ciele v oblasti životného prostredia;

8. žiada Komisiu, aby vytvorila nástroj na financovanie, ktorý by podnietil mestské a veľkomestské oblasti k vypracovaniu plánov mobility. Tento finančný nástroj by mal byť priamo dostupný regiónom a mestským oblastiam nezávisle od súhlasu členského štátu. Plány mestskej mobility by mali byť zodpovednosťou miest samotných. Na miestnej a regionálnej úrovni projekty často závisia od získania správnej kombinácie investícií z verejného a súkromného sektora a EÚ by tento proces mohla uľahčovať;

9. žiada Európsku komisiu, aby k spomenutému procesu pripela financovaním iniciatív, udeľovaním ocenení a sprostredkovaním výmeny osvedčených postupov. V stanovisku Výboru regiónov k zelenej knihe sa navrhuje zaviesť ekvivalent celoeurópskeho označenia „modrá vlajka“, ktoré by bolo udeľované na základe špecifických ukazovateľov mestským oblastiam s nízkou úrovňou znečistenia a dopravného preťaženia.

Všeobecné pripomienky

10. Účinné, efektívne a trvalo udržateľné systémy mestskej dopravy významne prispievajú k hospodárskej konkurencieschopnosti miest, regiónov a Európskej únie ako celku. Zo zásady subsidiarity možno vyvodiť záver, že rozvoj uvedených systémov je úlohou príslušných miestnych a regionálnych orgánov, avšak Európska únia môže zohrávať úlohu pri šírení osvedčených postupov, spoločnom získavaní poznatkov, urýchľovaní transferu technológií a zabezpečovaní zlučiteľnosti využívaných technológií v miere potrebnej na uľahčenie voľného pohybu vozidiel medzi členskými štátmi.

11. S prehĺbovaním celosvetovej recesie sa európske podniky snažia udržať svoj trhový podiel v podmienkach narastajúcej konkurencie na svetových trhoch. EÚ musí ísť príkladom a zhostiť sa svojej úlohy, aby zabezpečila kvalitnú mestskú infraštruktúru umožňujúcu pohyb ľudí a tovaru, ktorá by pre európske podniky bola skôr konkurenčnou výhodou v porovnaní s konkurentmi z celého sveta, ako prekážkou ich konkurencieschopnosti. Je preto nevyhnutné dynamicky postupovať v rozvíjaní iniciatívy zameranej na mestskú mobilitu, ktorej výsledkom bolo vydanie zelenej knihy v septembri 2007. EÚ by sa mala zároveň zaviazat', že bude podnikat' konkrétne kroky na uskutočnenie tejto agendy.

Odporúčania k návrhu správy Európskeho parlamentu:*Urýchlenie európskeho výskumu a inovácie v oblasti mestskej mobility*

12. podporuje bezodkladné preskúmanie, zhodnotenie a zosúladenie existujúcich mestských štatistík a databáz s cieľom posúdiť, či je potrebné ich zdokonalenie;

13. podporuje okamžité spustenie európskeho internetového portálu a fóra venovaného mestskej mobilite, aby sa uľahčila výmena a šírenie informácií, osvedčených postupov a inovácií, predovšetkým v oblasti podpory trvalo udržateľnej dopravy;

14. podporuje návrh na zavedenie európskeho ocenenia, o ktoré by sa každoročne uchádzali vynikajúce projekty a iniciatívy uplatniteľné aj v iných mestách. Navrhuje však, aby toto ocenenie, ako súčasť zavedenia ekvivalentu celoeurópskeho označenia „modrá vlajka“, bolo udeľované na základe konkrétnych ukazovateľov mestským oblastiam nízkou úrovňou znečistenia a dopravného preťaženia;

15. podporuje rozvoj novej iniciatívy CIVITAS, ale odporúča preskúmať a podľa možnosti zlepšiť mechanizmy na podporu rozsiahleho uplatňovania poznatkov a inovácie získaných v rámci projektov CIVITAS;

16. v zásade podporuje rozšírenie financovania výskumného a rozvojového programu ITS, uznáva však, že naplniť očakávania spojené s integráciou a interoperabilitou jednotlivých systémov nie je jednoduché;

Podpora optimalizácie rôznych druhov dopravy: stimulovanie trvalo udržateľnej mobility pre mestské oblasti s prínosom pre EÚ

17. plne podporuje propagáciu plánov integrovanej trvalo udržateľnej mestskej dopravy (plánov mestskej mobility), s cieľom zahrnúť do nich aj širšie okrajové oblasti, z ktorých obyvatelia dochádzajú do mesta za prácou, pričom Európa môže v rámci šírenia osvedčených postupov stimulovať ich vypracovanie, avšak vzhľadom na možný rozpor so zásadou subsidiarity je rozhodnutie vypracovať takýto plán v rukách príslušných miest a regiónov;

18. plne podporuje návrh, aby podmienkou získania európskej finančnej podpory a spolufinancovania projektov mestskej dopravy bola existencia integrovaných plánov mobility, čo by bolo ďalším nástrojom EÚ na podnecovanie vypracovania plánov;

19. plne podporuje vypracovanie usmernení pre podporné financovanie EÚ v rámci existujúcich nástrojov regionálnej politiky pre koordinované národné a regionálne investície, práce a projekty v oblasti mestskej dopravy a širšieho okolia, odkiaľ obyvatelia dochádzajú do práce, pokiaľ tieto investície zodpovedajú ekologickým a sociálno-ekologickým cieľom EÚ a zabezpečia interoperabilitu všetkých druhov dopravy. Ďalej podporuje zavedenie európskeho finančného nástroja vo finančnom výhlade na obdobie rokov 2014 – 2020, ktorý umožní spolufinancovanie plánov mestskej mobility. Nebude slúžiť na financovanie projektov, ale financovanie výsledkov, ktoré spĺňajú európske sociálno-hospodárske ciele a ciele v oblasti životného prostredia. Výbor žiada preveriť možnosť sprístupnenia finančných prostriedkov pre menšie pilotné iniciatívy už v ich počiatkových fázach; Ďalej sa odporúča hľadať ambicioznejšie nástroje na financovanie vytvárania mestských plánov mobility v širšom rozsahu pod podmienkou, že existujú dohody o mobilite v rámci verejného sektora alebo verejného a súkromného sektora, ktoré umožňujú získať finančné prostriedky zo súkromného sektora a miestnych, regionálnych a národných programov;

20. víta spustenie štúdie o skúsenostiach s integráciou poplatkov (vrátane SMART kariet) a rád by podporil ďalšiu štúdiu na tému poskytovania informácií o rôznych druhoch dopravy v mestských aglomeráciách EÚ, žiada, aby sa tiež preskúmala vzájomná súčinnosť spomínaných kariet tak, aby mohli v budúcnosti obsahovať cestovné lístky, ktoré by platili v rôznych metropolitných oblastiach Európskej únie;

21. pripája sa k výzve adresovanej Komisii, aby vypracovala správu o poplatkoch za vjazd do veľkomiest, ako aj o možnosti vypracovať usmernenia pre takýto režim a pre vyberanie poplatkov na prístupových cestách do miest a ich centier. Hoci je to spojené so značnými komplikáciami, môže to byť veľmi prínosné predovšetkým pri vytváraní koherentných plánov mestskej mobility a ako krok smerom k centralizovanému intermodálnemu systému platieb;

Mestská doprava: priemysel a Európske technológie, ktoré by mali dostať svoje miesto v Lisabonskej stratégii a v európskom pláne hospodárskej obnovy

22. plne podporuje európsku iniciatívu, ktorá sa začína rozvíjať s cieľom normalizovať a certifikovať vybavenie z hľadiska bezpečnosti, pohodlia (hluk, vibrácie, atď.), vzájomnej súčinnosti sietí, dostupnosti pre osoby s obmedzenou pohyblivosťou, trvalej udržateľnosti dopravy a ekologicky čistej technológie pohonu na základe uhlíkového auditu;

23. plne podporuje vyčlenenie značnej časti prostriedkov uvoľnených v rámci európskeho plánu hospodárskej obnovy na financovanie investícií a prebiehajúcich projektov v oblastiestskej dopravy, ktoré môžu byť ihneď financované v prípade, že tieto investície sú v súlade s napĺňaním európskych sociálno-hospodárskych cieľov, ako aj cieľov v oblasti životného prostredia;

Lepší súlad s ostatnými politikami EÚ

24. vyzýva Európsku komisiu, aby podporovala lepšie prepojenie týchto opatrení na miestnej úrovni s európskymi politikami, napr. v oblasti životného prostredia, trvalo udržateľného mestského rozvoja, osobnej a nákladnej mimomestskej dopravy, klimatických zmien a s regionálnou politikou;

25. znovu žiada, aby bol na úrovni EÚ vytvorený mechanizmus, ktorý by poskytoval spätnú väzbu o pokroku v realizácii plánovestskej mobility, a zároveň ponúkal príklady ostatným mestám. Tento proces by mala odštartovať porovnávacía štúdiá financovaná Európskou úniou, ktorá by sa zamerala na mestá v celej EÚ a na ich prístup k znižovaniu preťaženia dopravy, zlepšovaniu životného prostredia a poskytovaniu trvalo udržateľnejších spôsobov dopravy, vrátane bezmotorovej dopravy.

V Bruseli 21. apríla 2009

Predseda
Výboru regiónov
Luc VAN DEN BRANDE