

Stanovisko Výboru regiónov „Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách“

(2010/C 141/07)

VÝBOR REGIÓNOV

- podčiarkuje, že kľúčom na ceste k udržateľnej doprave nie je obmedzovanie dopytu po dopravných službách. Nie je dôležité, aký počet cestujúcich alebo aké množstvo tovaru sa prepraví, ale akým spôsobom. Dopravné zvyklosti, ktoré nie sú zamerané na udržateľnosť, sa dajú utlmiť iba primeranou cenovou politikou v odvetví dopravy. Preto je dôležité, aby sa našiel spravodlivý a transparentný vzorec rozdelenia dopravných nákladov na všetky druhy dopravy;
- zdôrazňuje, že počas zvyšovania udržateľnosti v sústave dopravy sa musí riešiť problematika zahltenia. Samotné zvyšovanie kapacity dopravných sietí nie je ešte riešením, pretože účinky väčších sietí na životné prostredie ľahko dosiahnu neúnosnú mieru. Mala by sa preto zlepšiť konkurencieschopnosť udržateľných dopravných systémov;
- konštatuje, že miestne a regionálne orgány majú jednoznačne záujem o podporu alternatív cestnej dopravy, predovšetkým na tých miestach siete, na ktorých dochádza k zahlteniu, a najmä v citlivých regiónoch a oblastiach s drsnými prírodnými podmienkami, keďže to spôsobuje závažné problémy ako je hlučnosť, výfukové plyny, dopravné kolóny, meškania, rýchle opotrebovanie ciest, čo príslušným územným samosprávam spôsobuje veľké výdavky na údržbu cestnej siete;
- zdôrazňuje, že mestské, prímestské a regionálne dopravné siete tvoria dôležitú súčasť dopravných sietí a globálnych dodávateľských reťazcov, a preto si prednostne vyžadujú pozornosť;
- žiada, aby biela kniha o doprave vyslala silný politický signál smerom k nachádzajúcej revízii rozpočtu EÚ, podľa ktorej budú budúce finančné prostriedky EÚ vyčlenené na dopravu zodpovedať ambíciám, ktoré si EÚ stanovila, a naopak.

Spravodajca: Väino Hallikmägi (EE/ALDE), člen mestskej rady v Pärnu, Estónsko

Referenčný dokument

Oznámenie Komisie „Udržateľná budúcnosť dopravy: smerom k integrovanému a používateľsky prístupnému systému založenému na technológiách“

KOM(2009) 279 v konečnom znení

I. POLITICKÉ ODPORÚČANIA

VÝBOR REGIÓNOV

Úvod

1. víta oznámenie Európskej komisie o udržateľnej budúcnosti dopravy, ktoré je prvým krokom k preskúmaniu dopravnej politiky EÚ na najbližšie desaťročia.

2. Pripája sa k názoru Komisie, podľa ktorej sa dopravná politika musí opierať o dlhodobú víziu trvalo udržateľnej mobility ľudí a tovaru. Základným predpokladom vypracovania dopravnej politiky v zmysle tejto vízie je správne odhadnúť trendy, ktoré vplývajú na odvetvie dopravy.

3. Zastáva názor, že ako jeden z podstatných predpokladov zabezpečenia územnej súdržnosti v EÚ musia budúce dopravné siete ponúkať dobré spojenie všetkých regiónov Európy. Táto okolnosť je rozhodujúca pri prehlbovaní sociálnej a hospodárskej integrácie a pri zabezpečovaní udržateľného rozvoja. Uplatňovanie dopravnej politiky si od členských štátov vyžaduje väčšiu politickú vôľu a podporu udržateľných a inovatívnych dopravných stratégií.

Politické odporúčania

4. Považuje za nevyhnutné, aby sa v prepracovanej bielej knihe o dopravnej politike podstatne systematickejšie a dôkladnejšie ako doteraz urobil rozbor vonkajších činiteľov a vývoja v odvetví dopravy, ich následkov a vzájomných účinkov. Okrem toho sa musí hovoriť o účinkoch klimatických a hospodárskych zmien na vývoj odvetvia dopravy a činiteľoch, ktoré ho ovplyvňujú.

5. Zastáva názor, že dokument o strategickom rozvoji sa musí doplniť o (porovnávaciu) analýzu sociálno-hospodárskych a ekologických účinkov politických rozhodnutí a plánovaných opatrení, ktoré dokument obsahuje. V ideálnom prípade sa výsledky skúmania pretransponujú na úroveň členských štátov a regiónov, aby sa mohol urobiť odhad možných rozdielov

v účinkoch spoločnej dopravnej politiky. Dôležité je, aby sa zväzili všetky koncepčné smerovania dopravnej politiky, ktoré majú význam pri diskusii o budúcnosti dopravy.

6. Považuje za dôležité, aby pri vypracovávaní európskej dopravnej politiky mohli mať miestne a regionálne samosprávy v jednotlivých členských štátoch väčší vplyv v procese prípravy strategických plánov a pri rozhodovaní, čím sa zaručí normatívny a plánovací rámec, ktorý umožní uskutočňovanie iniciatív a opatrení v oblasti dopravy. Rozhodujúci činitelia na miestnej a regionálnej úrovni dokážu najlepšie posúdiť, aké opatrenia sú potrebné na riešenie problémov miestnej a regionálnej dopravy. Preto by sa mala v rámci podpory miestnych a regionálnych samospráv na národnej úrovni, ako aj na úrovni EÚ zohľadňovať zásada subsidiarity.

7. Vyzdvihuje, že pri rozvoji dopravnej infraštruktúry sa musia stanoviť priority, pokiaľ ide o siete alebo projekty. Na rýchle budovanie prednostnej infraštruktúry sa musí zabezpečiť politická a finančná podpora od ústredných inštitúcií EÚ a národných vlád.

8. Zdôrazňuje, že pri rozvoji transeurópskej dopravnej siete, pri ktorom sa doterajší projektovo orientovaný prístup (30 prednostných projektov) nahradí takým prístupom, pri ktorom sa bude rozlišovať medzi celou sieťou a hlavnou sieťou TEN-T, sa musí dbať na to, aby sa okrajovým a pohraničným regiónom EÚ a regiónom s nevhodnými prírodnými podmienkami aj naďalej venovala dostatočná pozornosť a podpora pri zlepšovaní dopravných spojení medzi jadrom EÚ a jej susednými štátmi. Na zaručenie vnútornej i vonkajšej územnej súdržnosti v Európe by sa preto navyše malo brať do úvahy aj rozlišovanie medzi prednostnými spojeniami a reťazcami v európskej dopravnej politike vrátane zodpovedajúcich mechanizmov financovania. Musí sa vytvoriť taký súbor predpisov, z ktorého bude jednoznačnejšie než doteraz vyplývať, podľa ktorých zásad a akým spôsobom sa siete TEN-T stanovujú a prípadne menia alebo dopĺňujú. Rozbehnuté prioritné projekty TEN-T by sa za akýchkoľvek okolností mali dokončiť. Do hlavnej siete TEN-T by sa však mali tiež zahrnúť užitočné doplnenia a predĺženia, ktoré sieť skompletizujú. Rovnako by sa mala podporovať lepšia koordinácia medzi členskými štátmi, aby sa zabránilo časovému posunom v plánovaní a pri výstavbe, pričom prioritné budú cezhraničné úseky.

9. Poukazuje na ústredný význam nákladnej dopravy pre fungovanie európskeho hospodárstva. Zároveň je európska dopravná sústava stále viac zaťažovaná zahltením, ktorého príčinou je v prvom rade nerovnomerné zaťaženie jednotlivých druhov dopravy (v súčasnej situácii na trhu má cestná doprava nadmernú konkurenčnú výhodu), nedostatočná infraštruktúra a nedostatočná interoperabilita jednotlivých druhov dopravy. Zastáva názor, že na zlepšenie začlenenia špecifickej dopravnej infraštruktúry sa väčší význam musí pripisovať koordinácii a zabezpečeniu konzistencie príslušných riešení pri rozhodovaní v rámci TEN-T a problematikyestskej mobility, ale takisto pri stanovovaní priorit financovania z prostriedkov Európskeho fondu regionálneho rozvoja a kohézneho fondu.

10. Upozorňuje, že mestá sú významnou a neoddeliteľnou súčasťou dopravných sietí, pretože predstavujú dopravné uzly, v ktorých sa stretávajú rôzne druhy dopravy a doprava v nich zvyčajne vzniká aj končí. Z tohto dôvodu treba venovať otázke dopravy v mestách rovnakú pozornosť ako dopravným sieťam.

11. Požaduje ďalšie zjednodušenie postupov financovania zo strany EÚ a nazdáva sa, že je nevyhnutná konzistencia medzi programami financovania na štátnej úrovni a úrovni EÚ.

12. Žiada, aby biela kniha o doprave vyslala silný politický signál smerom k nachádzajúcej revízii rozpočtu EÚ, podľa ktorej budú budúce finančné prostriedky EÚ vyčlenené na dopravu zodpovedať ambíciám, ktoré si EÚ stanovila, a naopak.

Železničná, námorná a vnútrozemská lodná doprava

13. Zastáva názor, že veľkým problémom je roztrieštenie trhu so železničnými dopravnými službami. Rovnako nevyhnutné je odstrániť problémové miesta v súčasnej infraštruktúre, a to najmä tie, ktoré vznikajú na cezhraničných úsekoch alebo na úsekoch, ktoré prekonávajú prírodné prekážky. Na vytvorenie fungujúcej celoeurópskej železničnej siete, ktorá bude ponúkať kvalitné služby z hľadiska doby a spoľahlivosti prepravy, ale aj z hľadiska prepravných kapacít, je potrebné vypracovať udržateľné a účinné riešenia, ktoré by umožnili presun nákladnej dopravy z ciest na železnicu.

14. Pripúšťa, že rozdielne normy pri infraštruktúrach jednotlivých členských štátov, napríklad rozdielny rozchod koľajníc, rozdielne systémy elektrického vedenia a zabezpečenia ešte zväčšujú roztrieštenosť odvetvia dopravy. Na to, aby mohli byť zharmonizované technické predpoklady a zariadenia, je potrebné zosúladiť technické normy a teda investovať do infraštruktúry. Zároveň by sa mali zosúladiť predpisy jednotlivých členských štátov týkajúce sa odbornej prípravy rušňovodičov, bezpečnostné predpisy a predpisy o náklade a podobne ako

v leteckej doprave by sa mal pre medzinárodnú dopravu a najmä pre medzinárodnú dopravu s krajinami mimo EÚ v tomto sektore určiť jeden spoločný jazyk, čo by pomohlo zvýšiť konkurencieschopnosť železničnej dopravy v porovnaní s cestnou dopravou. V preťažených traťových úsekoch by sa mali vytvoriť predpoklady, ktoré by umožnili na spoločne využívaných tratiach prevádzkovať osobnú a nákladnú dopravu bez toho, aby medzi nimi vznikali konflikty, alebo predpoklady na polozenie nových železničných tratí a oddelenie nákladnej a osobnej dopravy, pokiaľ je takéto riešenie technicky možné a hospodársky únosné.

15. Zastáva názor, že ďalšie infraštruktúry nákladnej dopravy majú na jednej strane zaručiť napojenie centier miest, a na druhej strane nesmú spôsobiť ďalší objem dopravy v mestských centrách, ktorý by prispel k zahlteniu.

16. Považuje za nevyhnutné, aby sa odľahlé regióny hospodársky napojili na jadro európskeho územia tak, že sa na dôležitých miestach vybudujú prístavy, ktoré budú mať dobré multimodálne spojenie. Výbor regiónov považuje za potrebné zabezpečiť multimodálne dopravné spojenie s regiónmi, v ktorých námorná doprava zohráva kľúčovú úlohu.

17. Zdôrazňuje, že sa musí podporovať námorná a vnútrozemská lodná doprava, ktorá môže prevziať kľúčovú úlohu pri boji proti klimatickým zmenám. Okrem toho by sa programy ako sú „námorné diaľnice“ mali podstatne rozšíriť kvôli ich prínosu k cieľom EÚ v oblasti dopravy a územnej súdržnosti. Podobne by námorná a vnútrozemská lodná doprava by mohla prispieť k uspokojeniu dopytu v oblasti osobnej a nákladnej dopravy. Zároveň sa musia neustále znižovať negatívne účinky lodnej dopravy, prístavov a logistických stredísk na životné prostredie. Výbor regiónov preto ľutuje, že medzinárodná námorná doprava ešte nie je zahrnutá do mechanizmov Kjótskeho protokolu a časového plánu znižovania emisií skleníkových plynov. Aby však európsky lodný priemysel bol čo najmenej znevýhodnený v hospodárskej súťaži, malo by byť pre Európsku úniu prioritou, aby sa prijali záväzné ustanovenia na medzinárodnej úrovni. Okrem toho by sa malo preskúmať, aké účinky by malo zavedenie prístavných poplatkov diferencovaných podľa stupňa znečistenia životného prostredia.

18. Je presvedčený o tom, že rozvoj multimodálnych dopravných uzlov musí patriť k prioritám spoločnej dopravnej politiky. Pri väčšom presune nákladnej dopravy na železnicu sa musí súčasne zaručiť, že sa budú dodržiavať požiadavky ochrany životného prostredia a bezpečnosti a čo najviac obmedzovať negatívne účinky na osobnú dopravu.

Letecká doprava

19. Zastáva názor, že pri rozvoji leteckej dopravy sa technickými a územnoplánovacími riešeniami musí zohľadniť a naplánovať znižovanie jej negatívnych účinkov na životné prostredie, ako je hluk a znečisťovanie ovzdušia. Pri zarátaní ekologických nákladov do cien v leteckej doprave sa však nesmie zabúdať na to, že letecká doprava má pre jednotlivé regióny rozdielny význam a zabezpečuje dobré spojenie aj s odľahlými regiónmi Európy. Pri budovaní letiskovej infraštruktúry sú predovšetkým stredne veľké mestá a ostrovné regióny odkázané na podporu EÚ, ak sa má udržať bezpečnosť leteckej dopravy a spokojnosť zákazníkov.

20. Zastáva názor, že sa musí zabezpečiť spravodlivá hospodárska súťaž letísk tým, že sa vytvoria spoločné pravidlá výpočtu a stanovovania letiskových poplatkov.

Dopravné náklady a investície

21. Zdôrazňuje, že investície sa musia lepšie koordinovať. Napríklad financovanie TEN-T by malo pokračovať v podpore trhových železničných projektov a regionálna pomoc by sa mala lepšie nasmerovať na ekologicky vhodné druhy dopravy, aby sa zlepšila územná súdržnosť EÚ.

22. Poukazuje na podstatnú okolnosť, že vyvážené a udržateľné využívanie rozličných dopravných prostriedkov predpokladá započítanie externých nákladov (znečistenie životného prostredia, škody spôsobené nehodami, časová náročnosť) do dopravných nákladov a úplné uplatňovanie zásady „používateľ platí“. Zároveň sa takto získané prostriedky musia investovať do ekologicky vhodnejších dopravných prostriedkov, čím sa zabezpečí podiel ekologicky vhodných dopravných prostriedkov a zároveň všeobecná efektívnosť všetkých dopravných prostriedkov a zväčšenie interoperability. Okrem toho sa pri rozhodnutiach vychádzajúcich z takýchto výpočtov musí zohľadniť aj to, do akej miery sú finančne únosné pre príslušný sociálno-ekonomický priestor. V opačnom prípade stratia tie odvetvia hospodárstva, ktoré sú závislé od dopravných spojení, svoju konkurencieschopnosť vo vlastnej krajine i v celoeurópskom meradle.

23. Poukazuje na to, že sa nesmie spochybňovať dôležitý a zásadný cieľ cenotvorby podľa skutočných nákladov. V prípade, že väčšina investícií do infraštruktúry bude vychádzať zo zásady „používateľ platí“, môže dôjsť k narušeniu hospodárskej a sociálnej rovnováhy v jednotlivých regiónoch. Členským krajinám, ktoré v súlade s modernými zásadami zohľadňovania skutočných nákladov zvažujú zavedenie resp. prispôbenie poplatkov v doprave, sa odporúča, aby si zároveň nechali vypracovať odhad hospodárskych, ekologických a sociálnych dôsledkov takéhoto opatrenia. Hlavným dôvodom je, aby v prípade potreby mohli zo strednodobého až dlhodobého

hľadiska a zo strategických dôvodov umožniť prípravu vhodných sprievodných opatrení, ako napríklad nové zameranie cielej regionálnej hospodárskej podpory.

24. Pripomína svoje stanovisko k zelenej knihe (CdR 236/2007) a stanovisko k akčnému plánu mestskej mobility (CdR 417/2008), ktorých uverejnenie Komisiou v septembri 2009 bolo reakciou na očakávaná, ktoré vyjadrili spoločne Výbor regiónov a Európsky parlament.

Mestská doprava

25. Poukazuje na to, aký podstatný je rozvoj mestskej dopravy, pretože mestá sú neoddeliteľnou súčasťou dopravných sietí a uzlami pre rozličné dopravné prostriedky. Pokiaľ ide o mestskú dopravu, veľká výzva spočíva v uprednostňovaní verejnej dopravy vytváraním vhodných predpokladov, a teda v zlepšení jej postavenia v osobnej doprave, v zmene podmienok v mestskej doprave tak, aby v centrách miest bola čo najmenšia premávka, v rozšírení siete chodníkov a cestičiek pre cyklistov, ako aj vo zvyšovaní podielu elektricky poháňaných dopravných prostriedkov a využívaní ekologicky vhodnejších spôsobov dopravy.

26. Mestám odporúča prijať prísnejšie opatrenia na stlmenie negatívnych účinkov mestskej dopravy a podporovanie zdravých spôsobov dopravy. Je dôležité, aby EÚ rešpektovala zásadu subsidiarity a vytvorila dobré predpoklady na to, aby sa miestne a regionálne samosprávy mohli zhostiť tejto úlohy.

27. Považuje za nevyhnutné nasmerovať dopravnú politiku EÚ tak, aby sa pokračovalo v rozvoji spoločných miestnych dopravných systémov pre mestské centrá, predmestia a okolité vidiek, ako aj predovšetkým na prepojení koľajových dopravných sústav (diaľkových a regionálnych železníc a električkových tratí) do regionálnej sústavy koľajovej dopravy nového typu.

28. Považuje za dôležitú neustálu výmenu osvedčených postupov v oblasti rozvoja a využívania mestskej dopravy pri nasledujúcich témach: kombinácia súkromnej automobilovej a verejnej dopravy (Park-and-Ride), súkromnej automobilovej dopravy a pohybu pešo (Park-and-Walk), rozvoj elektricky poháňaných dopravných prostriedkov, rozširovanie siete pre ľahkú dopravu, vytváranie samostatných jazdných pruhov pre verejnú dopravu, multimodálne terminály na príjazdoch do miest, rozvoj služieb spoločného využívania automobilov (car-sharing), zmeny dopravného správania usmerňovacími opatreniami (vzdelávanie, práca s verejnosťou) a obmedzeniami (poplatky za zahlienie, parkovacie poplatky). EÚ by mala vytvoriť a ďalej rozvíjať mechanizmy na podporu projektov spolupráce, ktoré sú zamerané na spoločné vypracovanie riešení a na transfer nadobudnutých skúseností.

Technický rozvoj

29. Považuje za nevyhnutné, aby sa pri rozvoji multimodálnych verejných dopravných prostriedkov uprednostňovali elektronické systémy cestovných lístkov, pretože umožňujú presné nákladové kalkulácie jednotlivých trás a plánovanie trás vychádzajúce z potrieb cestujúcich a robia verejnú dopravu pohodlnejšou pre užívateľov. Využívanie nových informačných technológií musí podporovať rozvoj inteligentných intermodálnych dopravných sústav a EÚ by mala uľahčiť rozširovanie ich používania.

30. Zastáva názor, že pri technologickom rozvoji je dôležité podporovať transfer technológií medzi regiónmi a medzi rôznymi regionálnymi úrovňami. Pri financovaní rozvoja technických riešení by sa nemalo zameriavať iba na technológie prispôbené veľkomestám. Rozvoj a financovanie by skôr mali byť usporiadané tak, že sa podstatná časť prostriedkov bude venovať na rozvoj vhodných a udržateľných riešení v stredne veľkých a malých mestách, ako aj v ich okolí.

31. Zdôrazňuje, že na zmenšenie závislosti dopravy od minerálnych olejov sa musia vytvoriť možnosti stanovovať výšku spotrebnej dane z palív získavaných z iných surovín diferencovane a podľa potreby stanovovať aj nižšie sadzby, než sú najnižšie sadzby dohodnuté v EÚ.

32. Poukazuje na to, že pri podpore bezpečnosti dopravy má ústredný význam zjednotenie a posilnenie mechanizmov kontroly a dohľadu. Pri zjednocovaní bezpečnostných požiadaviek sa musia zohľadňovať miestne prírodné danosti, druhy ciest, kultúrne tradície a pod. Predpokladom integrácie databáz dopravnej nehodovosti je aspoň čiastočná normalizácia charakteristík využívaných v národných databázach.

33. Zastáva názor, že v oblasti sledovania dopravy sa musia vytvoriť predpoklady na vypracovanie a zavedenie všeobecných a spoločných riešení, ktoré sú založené na informačnej technológii a globálnom polohovom systéme. Popri podpore výskumu a vývoja spočíva podstatná úloha EÚ v stanovovaní spoločných noriem, ktoré členskými štátmi umožnia úplnú kontrolu cezhraničných dopravných tokov.

Dopravná výchova

34. Zdôrazňuje, že pri výchove k bezpečnému a ekologicky vhodnému správaniu v doprave majú kľúčovú úlohu vzdelávacie zariadenia. Musia sa vytvoriť predpoklady na zaradenie dopravnej výchovy do učebných plánov vzdelávacích zariadení všetkých krajín. V oblasti vzdelávania by EÚ mohla iniciovať prakticky zamerané štúdie, na základe ktorých by sa vypracovali spoločné didaktické odporúčania vo forme materiálov a vzdelávacích modulov pre materské a ostatné školy.

Spojenie so susednými krajinami, cezhraničná činnosť

35. Považuje za mimoriadne dôležité vytvoriť lepšie dopravné spojenia so susednými krajinami. Od ústredných inštitúcií EÚ, vlád členských krajín i vlád krajín, ktoré nie sú členmi EÚ, si to vyžaduje spoločné investície do hraničných zariadení (terminály, cesty, mosty), aby sa rýchly a ekologicky únosný prechod hranice umožnil v nákladnej i osobnej doprave. Rovnako dôležité je dosiahnuť pokroky pri zjednocovaní hraničných a colných odbavovacích postupov a pri prehĺbovaní spolupráce v tejto oblasti.

36. Považuje za dôležité, aby dopravná politika prispela k integrácii najodľahlejších regiónov do ich vlastného zemepisného prostredia tým, že bude presadzovať zavedenie ekologicky vhodných námorných a leteckých spojení, ktoré budú spájať tieto regióny s krajinami z ich regionálneho okolia, a zároveň bude podporovať intermodalitu.

37. Zastáva názor, že cieľom členských štátov a inštitúcií EÚ v medzinárodných organizáciách a pri rokovaniach o dopravných otázkach so štátmi, ktoré nie sú členmi EÚ, musí byť to, aby sa pre podnikateľov členských štátov zabezpečili spravodlivé podmienky hospodárskej súťaže pri všetkých druhoch dopravy, pokiaľ ide o dane z minerálnych olejov, prístavné, letiskové a železničné poplatky, rozličné požiadavky na ochranu životného prostredia atď. Tieto otázky sú mimoriadne dôležité pre hospodárstvo v štátoch blízko vonkajšej hranice EÚ. Odlišné podmienky hospodárskej súťaže sa musia zohľadňovať aj pri začleňovaní externých nákladov do dopravných nákladov.

Záver a odporúčania

38. Podčiarkuje, že voľnosť pohybu osôb je základným právom občanov EÚ a vedúcou myšlienkou EÚ. Rovnako je zásada voľného obehu tovaru jedným z pilierov vnútorného trhu. Kľúčom na ceste k udržateľnej doprave nie je obmedzovanie dopytu po dopravných službách.

39. Zdôrazňuje, že nie je dôležité, aký počet cestujúcich alebo aké množstvo tovaru sa prepraví, ale akým spôsobom. Dopravné zvyklosti, ktoré nie sú zamerané na udržateľnosť, sa dajú utlmiť iba primeranou cenovou politikou v odvetví dopravy. Preto je dôležité, aby sa našiel spravodlivý a transparentný vzorec rozdelenia dopravných nákladov na všetky druhy dopravy.

40. Podčiarkuje, že počas zvyšovania udržateľnosti v sústave dopravy sa musí riešiť problematika zahltienia. Členské štáty by sa mali zaviazali investovať do ekologicky vhodných infraštruktúr na odstránenie problematických miest. Zároveň treba povedať, že samotné zvyšovanie kapacity dopravných sietí nie je ešte riešením, pretože účinky väčších sietí na životné prostredie ľahko dosiahnu neúnosnú mieru. Mala by sa preto zlepšiť konkurencieschopnosť udržateľných dopravných systémov.

41. Konštatuje, že miestne a regionálne orgány majú jednoznačne záujem o podporu alternatív cestnej dopravy, predovšetkým na tých miestach siete, na ktorých dochádza k zahlteniu, a najmä v citlivých regiónoch a oblastiach s drsnými prírodnými podmienkami, keďže to spôsobuje závažné problémy ako je hlučnosť, výfukové plyny, dopravné kolóny, meškania, rýchle opotrebovanie ciest, čo príslušným územným samosprávam spôsobuje veľké výdavky na údržbu cestnej siete.

42. Zastáva názor, že sa musí zlepšiť konkurencieschopnosť lodnej a železničnej dopravy. Na vytvorenie fungujúcej železničnej siete, ktorá bude ponúkať kvalitné služby z hľadiska doby a spoľahlivosti prepravy, ale aj z hľadiska prepravných kapacít, je potrebné zmenšiť roztrieštenosť európskeho trhu so službami železničnej dopravy. Zároveň sa musí vytvoriť jednotný námorný dopravný priestor a za prioritné sa musia považovať investície do prístavov a ich dopravno-technického napojenia.

43. Zdôrazňuje, že dopravná sústava v mestách a regiónoch má významný vplyv na regionálny rozvoj. Mestské, prímestské a regionálne dopravné siete tvoria dôležitú súčasť dopravných sietí a globálnych dodávateľských reťazcov, a preto si prednostne vyžadujú pozornosť.

44. Zastáva názor, že budúce dopravné siete musia zaručiť dobrý prístup do všetkých európskych regiónov. Zároveň by miestne a regionálne orgány a iné zainteresované subjekty na miestnej a regionálnej úrovni mali byť konzultované pri všetkých iniciatívach, ktoré môžu ovplyvniť budúcnosť európskej dopravnej siete, a to podľa toho, akú úlohu príslušný orgán alebo zainteresovaný subjekt zohráva pri uplatňovaní príslušných opatrení v oblasti dopravy a pri zabezpečovaní regulačného a plánovacieho rámca potrebného pri realizácii dopravných iniciatív.

V Bruseli 4. decembra 2009

Predseda
Výboru regiónov
Luc VAN DEN BRANDE