

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru na tému „Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Konkurencieschopná mestská mobilita efektívne využívajúca zdroje“

COM(2013) 913 final

(2014/C 424/09)

Spravodajca: **Edgardo Maria IOZIA**

Európska komisia sa 7. marca 2014 rozhodla podľa článku 304 Zmluvy o fungovaní Európskej únie prekonzultovať s Európskym hospodárskym a sociálnym výborom

„Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje“

COM(2013) 913 final.

Odborná sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť poverená vypracovaním návrhu stanoviska výboru v danej veci prijala svoje stanovisko 21. mája 2014.

Európsky hospodársky a sociálny výbor na svojom 499. plenárnom zasadnutí 4. a 5. júna 2014 (schôdza zo 4. júna 2014) prijal 132 hlasmi za, pričom nikto nehlasoval proti a 3 členovia sa hlasovania zdržali, nasledujúce stanovisko:

1. Závbery a odporúčania

1.1 Európsky hospodársky a sociálny výbor (EHSV) podporuje oznámenie Komisie zo 17. decembra 2013 a pokladá za veľmi dôležité, aby sa pokračovalo v programoch podpory mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje, ako sú napríklad programy Civitas, IEE a iné. Na to, aby sa dali zladit' ambiciózne projekty s nedostatkom finančných prostriedkov, je nutná pozorná a dôkladná analýza všetkých možných riešení pre neodkladné iniciatívy v oblasti udržateľnej mobility.

1.2 EHSV pokladá za nevyhnutné

- prijímať realistické integrované, koordinované a neustále monitorované plány zamerané na mobilitu osôb a logistický reťazec, teda na všetkých občanov, hlavne však na občanov so zníženou mobilitou,
- zhodnotiť princíp subsidiarity tak, ako ho Komisia múdro rozložila medzi rôzne úrovne zodpovednosti a to hlavne aktívnym zapájaním členských štátov,
- podporovať mobilizáciu finančných zdrojov aj zapojením súkromného kapitálu,
- zapájať občanov a organizácie občianskej spoločnosti, aby sa plán udržateľnej mobility stal výzvou celého spoločenstva,
- podporovať výmenu osvedčených postupov prostredníctvom jediného veľkého európskeho portálu,
- oživiť dohovor primátorov a starostov,
- zvýšiť finančné úsilie EÚ a ECB, ktoré by mali byť na európskej úrovni hnacou silou realizácie projektu udržateľnej mestskej mobility, ktorá má vplyv na život 70 % občanov Únie,

- posilniť koordináciu medzi verejnými a súkromnými subjektmi, ktoré poskytujú doplnkové služby mestskej dopravy, s uplatnením vyváženého a cieleného prístupu,
- pôsobiť s cieľom dosiahnuť jednotnú logistiku aktívne zameranú na dosiahnutie cieľov „adaptabilného“ mesta (*transition town*), v ktorom všetky jeho súčasti spolupracujú na zlepšení životných podmienok a zdravia obyvateľstva,
- riadiť doplnkovosť verejného a súkromného sektora otvorením trhu konkurencii za podmienky, že budú plne rešpektované sociálne záruky, kontrola cien a environmentálna udržateľnosť,
- stanoviť štandardné usmernenia pre vlastnosti vozidiel verejnej dopravy a vytvoriť európsky trh, na ktorom bude možné dosiahnuť úspory z rozsahu prostredníctvom nákupných centrál.

1.3 EHSV súhlasí s tým, že mestská mobilita zohráva strategickú úlohu vo vývoji smerom k inteligentným mestám prispôbujúcim ľuďom, ktoré dokážu zvládať environmentálne výzvy a prispôbovať sa novým situáciám, a zdôrazňuje, že je stále potrebné prekonávať sektorový charakter politik, ktorý je v mnohých prípadoch ešte aj dnes príznačný pre dopravné politiky.

1.4 Uskutočňované opatrenia budú musieť vziať do úvahy nutnosť rovnováhy medzi sociálnymi, hospodárskymi a environmentálnymi hľadiskami, ktoré sú troma osami udržateľného rozvoja.

1.5 EHSV nie je proti opatreniam na otvorenie trhu s verejnou dopravou konkurencii za podmienky, že sa zachovávajú práva pracovníkov a ich pracovné miesta, ako aj záruky, že sa udrží rozloženie siete a skutočne sa budú zlepšovať služby a ceny. Na kontrolu prísneho dodržiavania zmluvných podmienok bude potrebná stála monitorovacia činnosť.

1.6 Podľa EHSV by základom efektívnej, účinnej a udržateľnej dopravnej politiky malo byť

na európskej úrovni:

- také konanie, aby sa plány udržateľnej mobility stali spoločným záujmom miest, ktoré sa budú priamo v teréne podieľať na uplatňovaní iniciatív s cieľom zlepšiť postoj občanov voči potrebe zmeniť aj zakorenené návyky;
- veľkolepé oživenie dohovoru primátorov a starostov o energetickej účinnosti, ktorý zahŕňa zefektívnenie mestskej mobility;
- financovanie potrebných výskumných a inovačných iniciatív v sektore uvoľnením európskych zdrojov, ako sú štrukturálne fondy alebo program Horizont 2020;
- fondy EIB so zvýhodnenými úrokmi a tam, kde to je možné, vytváranie verejno-súkromných partnerstiev na vybudovanie a riadenie veľkých mestských infraštruktúr;

na štátnej úrovni:

- stimulovanie k efektívnejšej a menej znečisťujúcej doprave, k využívaniu nových technológií;
- záruka účinného práva na udržateľnú mobilitu, hlavne občanov so zníženou mobilitou;

na regionálnej a miestnej úrovni:

- intermodálna doprava;
- vytvorenie centier telepráce;

- spoločná politika vzdelávania úradníkov verejnej správy a pracovníkov sektora s cieľom rozvíjať jednotné zručnosti a stratégie;
- ciele a udržateľná regulačná politika prístupu do mestských centier;
- koordinácia veľkých mestských sídel s okrajovými oblasťami s cieľom vypracovať spoločné stratégie;
- zapájanie občanov do hľadania najlepších riešení;
- neustále monitorovanie dosiahnutých výsledkov, vhodné a rýchle zmeny neúčinných opatrení;
- výchova k zodpovednému využívaniu verejnej a súkromnej dopravy;
- rozvoj spolupráce medzi podnikmi s cieľom koordinovať dopravu z výrobných závodov a priemyselných parkov a do nich;
- zapojenie cieľových skupín, teda skupín s podobnými potrebami, s cieľom spoločne zhodnotiť vlastnosti služieb zameraných na konkrétne potreby.

1.7 EHSV zdôrazňuje význam užšej spolupráce medzi príslušnými verejnými orgánmi a občanmi, pričom odkazuje na argumentáciu Komisie v akčnom pláne o mestskej mobilitě⁽¹⁾ a osobitne poukazuje na potreby v oblasti mobility zraniteľných skupín, ako sú starí ľudia, osoby s nízkymi príjmami a osoby so zníženou mobilitou, ktoré si vyžadujú špecifické opatrenia.

1.8 EHSV sa domnieva, že Komisia mala ešte dôraznejšie upozorniť na tieto aspekty, ktoré predstavujú neprípustnú diskrimináciu. Komisia by sa mala zaviazat', že bude dohliadať na členské štáty, aby toto základné európske právo, ktorým je právo na mobilitu, bolo zaručené všetkým občanom bez akejkoľvek diskriminácie.

1.9 Výbor žiada, aby sa riešil a vyriešil aj problém chudoby v oblasti mobility, ako to Únia urobila v prípade energetickej chudoby a v iných oblastiach. Členské štáty musia prijať opatrenia v prospech najzraniteľnejších a najchudobnejších sociálnych vrstiev. Právo na mobilitu je právom všetkých občanov. Nemôže byť obmedzené len na majetných občanov.

1.10 EHSV upozorňuje na potenciál mestskej logistiky ako prvok zvýšenia účinnosti a udržateľnosti. Logistike by sa preto mala venovať primeraná pozornosť pri mestskej plánovaní a v projektoch spolupráce. EHSV tiež víta iniciatívy, ktoré Komisia plánuje zrealizovať v tejto oblasti.

1.11 EHSV žiada Komisiu, aby všetky iniciatívy a politiky v oblasti mestskej mobility zoskupila do jedného nástroja. Tejto problematike sa venuje minimálne päť portálov. To znamená vynakladanie prostriedkov a len relatívnu účinnosť.

1.12 Európa a členské štáty musia rozvinúť spoločnú integrovanú politiku so spoločnou ambicióznou víziou. Občanov treba vychovávať k novým formám alternatívnej dopravy, ktorá menej znečisťuje. Výchova znamená začiatok zmeny. Pomôže znovu objaviť krásu prechádzok po meste, používania bicykla na cestu do práce alebo na trávenie času s priateľmi. Verejné orgány by k tejto udržateľnej mobilitě mali povzbudzovať iniciatívami kultúrnej povahy a vytvárať v centrách miest historické alebo architektonické chodníky so sprievodcami a podporovať usporadúvanie výletov na bicykloch, ktoré by púťali pozornosť svojou pestrosťou a podporovali súťaživosť.

1.13 Súčasné mestá prejdú v najbližších desaťročiach hlbokými architektonickými a urbanistickými zmenami. EHSV odporúča šírenie všetkých dostupných opatrení. Vďaka informačným a komunikačným technológiám, mestskej inovácii a miestnym iniciatívam je možné zlepšiť mobilitu a pripraviť pre budúce generácie mestá, v ktorých sa bude ľahšie žiť.

1.14 EHSV odporúča venovať náležitú pozornosť tomu, že sieť mestskej dopravy je nutné rozložiť spravodlivo a jednotne, aby sa zabránilo tomu, že osoby bývajúce v oblastiach so zlým dopravným spojením alebo bez neho sa ocitnú uzatvorené v moderných getách miest.

⁽¹⁾ COM(2009) 490 final/2.

1.15 Potrebne je dopracovať sa k silnej a kohéznej koordinácii všetkých verejných a súkromných subjektov s rozhodovacou právomocou na všetkých úrovniach. Plány udržateľnej mestskej mobility, ktorú sú v súlade s cieľmi v oblasti klímy, životného prostredia a energetiky, ochrany zdravia a úspory času a energie, ako aj vynikajúcej hnacej sily hospodárstva, sa musia stať prioritou na všetkých úrovniach EÚ.

1.16 EHSV odporúča prijať konkrétne opatrenia zamerané na rozvoj cestičiek pre cyklistov a chodcov vyhradených výlučne tomuto druhu udržateľnej mobility, a to tam kde to je možné a v napojení na intermodálne uzly verejnej dopravy.

2. Úvod

2.1 Európa patrí k svetadielom s najväčšou mierou urbanizácie. Viacej než dve tretiny populácie Európy dnes žije v mestských oblastiach a tento podiel sa stále zvyšuje („Mestá budúcnosti“, správa Európskej komisie 2011). V mnohých mestách je mobilita stále ťažšia a menej účinná z hľadiska využívania zdrojov. Príznačné je pre ňu neustále dopravné preťaženie, ktorého ročné náklady sa odhadujú na 80 miliárd eur [náklady spôsobené dopravným preťažením, pozri SEC (2011) 358 final], zlá kvalita ovzdušia, nehody, hluk a vysoké emisie CO₂. V Európe je mestská mobilita založená z prevažnej časti na využívaní súkromných motorových vozidiel s konvenčným pohonom.

2.2 Siim Kallas, podpredseda Európskej komisie a komisár pre mobilitu a dopravu, vyhlásil: *Riešenie problémov mestskej mobility dnes predstavuje jednu z najväčších výziev sektoru dopravy. Účinnější môžeme byť len koordinovanou činnosťou* (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_sk.htm).

2.3 Európsky parlament a Rada EÚ uznali, že na zlepšenie účinnosti a šetrenia s energiou je potrebné prijať vhodné stratégie v sektore dopravy, aby sa riešil problém využívania energie a problém emisií skleníkových plynov. Na tento účel bola prijatá smernica **2009/33/EÚ z 23. apríla 2009** zameraná na stimulovanie trhu s čistými cestnými vozidlami s nízkou spotrebou energie zohľadňujúca vplyv na spotrebu energie a životné prostredie počas celého cyklu ich životnosti.

2.4 **Biele kniha – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje, COM(2011) 144 z 28. marca 2011**, má za cieľ vybudovať moderný a konkurencieschopný systém dopravy a stimulovať hospodársky rast, znížiť závislosť Európy na ropu a znížiť emisie CO₂.

2.5 V súčasnosti pochádza štvrtina všetkých emisií CO₂ v EÚ z dopravy, ktorá zároveň predovšetkým v mestských oblastiach výrazne prispieva k zhoršovaniu kvality ovzdušia (tuhé častice, NO_x, HC a CO). Využívaním iných palív ako je benzín a motorová nafta by sa znížil vplyv dopravy na životné prostredie, ale za predpokladu, že tieto palivá budú vyrábané udržateľným spôsobom.

2.6 Vo svojom stanovisku na tému „Akčný plán mestskej mobility“⁽²⁾ EHSV v plnej miere schvaľuje, že Európska komisia v roku 2009 zverejnila akčný plán mestskej mobility, v ktorom navrhuje miestnym, regionálnym a národným orgánom riešenia na dosiahnutie čo najvyššej a najudržateľnejšej kvality života v mestských oblastiach. Na druhej strane však väčšina navrhnutých opatrení nemala záväznú povahu.

2.7 Medzi cieľmi konkurencieschopného a účinného systému dopravy, ktoré navrhuje Komisia, je aj cieľ „znížiť používanie ‚konvenčne poháňaných‘ automobilov v mestskej doprave do roku 2030 na polovicu; postupne ich vyradiť z premávky v mestách do roku 2050; dosiahnuť v centrách veľkých miest zavedenie mestskej logistiky v podstate bez emisií CO₂ do roku 2030“ a cieľ „znížiť do roku 2050 počet smrteľných nehôd v cestnej doprave takmer na nulu“⁽³⁾.

2.8 V rámci súhrnného prehľadu iniciatív, ktoré Európska únia zaviedla v záujme udržateľnej mestskej mobility, sa toto stanovisko zameriava na nedávne oznámenie Komisie „Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje“. A práve v mestách, pre ktoré je príznačná vysoká hustota obyvateľstva, možno presmerovať súčasný model rozvoja na efektívnejšie využívanie dostupných zdrojov.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ C 21, 21.1.2011, s. 56 – 61.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

2.9 Nové výzvy v oblasti životného prostredia, ktorým v blízkej budúcnosti budú musieť čeliť mestá a ich obyvatelia, prispeli k zvýšeniu významu problematiky mestskej mobility pri výstavbe „adaptabilných“ miest (*transition town*). Koncepcia adaptability by pri analýze politik mobility v mestskom prostredí mala byť rozhodujúcim impulzom na efektívnejšiu integráciu premien v mestách a zaručiť integrovaný prístup pri riadení energetickej a environmentálnej politiky a politiky mobility.

2.10 EHSV súhlasí s využívaním integrovaného prístupu, ktorý by podporil opatrenia v rôznych oblastiach, ako napríklad životné prostredie a zdravotníctvo, ekologické a energeticky účinné technológie, zlepšenie infraštruktúr, územné plánovanie a doprava, logistika dodávok tovaru, inovácia a výskum, bezpečnosť na cestách a zvyšovanie informovanosti verejnosti.

2.11 EHSV zdôrazňuje, že je dôležité venovať pozornosť znižovaniu dopravných nehôd a zlepšovaniu zdravia obyvateľov prijímaním dlhodobých stratégií uplatňovania všetkých vhodných opatrení na dosiahnutie ambiciózných cieľov. Každý jeden ľudský život, ktoré tieto politiky zachránia, každá dopravná nehoda, ktorej zabránia, každý občan, ktorého zachránia, predstavuje pre spoločnosť nesmiernu hodnotu a toto by malo byť meradlom naliehavosti opatrení.

3. Európske iniciatívy mestskej mobility

3.1 Európske stratégie a iniciatívy sú zamerané na podporu rôznych foriem udržateľnej mestskej mobility, na podporu inovácie jednotlivých druhov dopravy a dopravných prostriedkov v mestskej doprave, rozvoja intermodálneho mestského systému, opatrenia na podporu verejnej dopravy, chodníkov a cyklotrás, na začlenenie mestskej mobility do integrovaného strategického rámca mestského rozvoja. Dostupné prostriedky sa však znížili a nepostačujú na financovanie iniciatív, ktoré sú potrebné na jednotlivých úrovniach. Členské štáty znížili výšku finančných prostriedkov pre miestne orgány, ktoré preto museli spomaliť tempo realizácie svojich plánov zlepšovania mestskej mobility. Naliehavo je potrebné výrazne zmeniť smerovanie, vrátiť sa na účinnú cestu investícií a práce, a predovšetkým urýchlene zlepšiť kvalitu života ľudí.

3.2 Inteligentné mestá a spoločenstvá

3.3 Európske inovačné partnerstvo (EIP) v oblasti inteligentných miest a spoločenstiev je pokračovaním iniciatívy Európskej komisie inteligentné mestá a spoločenstvá z roku 2011. Zoskupuje zástupcov občanov, podnikov a spoločenstiev, ktorým ponúka priestor na hľadanie, rozvíjanie a uplatňovanie inovatívnych riešení a ich premenu na skutočnosť. Mestská mobilita je jednou z troch hlavných osí, na ktoré sa ústredí EIP, a to popri udržateľných štvrtiach a zastavaných priestoroch, infraštruktúrach a procesoch v odvetví energetiky, informačných a komunikačných technológií a dopravy.

3.4 CIVITAS

3.5 Od roku 2002 prináša iniciatíva CIVITAS, spolufinancovaná Európskou komisiou, čerstvý vietor do miest, kde už zaviedla udržateľné systémy dopravy vo viacej než 200 európskych mestách, a dnes predstavuje veľmi aktívnu sieť v tomto sektore. V rámci programu Horizont 2020 hodlá Komisia túto iniciatívu rozšíriť o používanie inovatívnych technológií na dosiahnutie konkurencieschopnej mobility efektívne využívajúcej zdroje. EHSV viackrát zdôraznil význam tejto iniciatívy a iných iniciatív prijatých v oblasti udržateľnej mobility.

3.6 Transeurópske dopravné siete (TEN-T)

3.7 Európska únia podporuje projekty spoločného záujmu v mestských oblastiach zamerané napríklad na zlepšenie prevádzky mestskej logistiky, ktoré sú súčasťou vnútroštátnych a medzinárodných dodávateľských reťazcov.

3.8 Dohovor primátorov a starostov

3.9 Prechod na udržateľnejšie spôsoby dopravy sa uskutočňuje veľmi pomaly. Iniciatíva Dohovor primátorov a starostov, ktorá sa začala na podnet Komisie v roku 2008, nabáda signatárske mestá, aby aspekty dopravy a mestskej mobility začleňovali do akčných plánov pre udržateľnú energiu (SEAP) a tým zabezpečili zapojenie občanov a všeobecnejšie aj účasť občianskej spoločnosti (Usmernenia Dohovoru primátorov a starostov o SEAP).

4. Obsah oznámenia

4.1 Oznámenie Komisie sústreďuje pozornosť na súčasné ťažkosti a nedostatok efektívnosti mobility vo vnútri európskych miest, kde ide o problémy, ako napríklad časté dopravné preťaženie, vysoké emisie CO₂, kvalita ovzdušia, dopravné nehody so smrteľnými následkami v mestách a vplyv na zdravie ľudí.

4.2 Cieľom oznámenia je dosiahnuť zvýšenie pomoci európskym mestám v boji s problémami mestskej mobility s cieľom zaručiť udržateľný rozvoj a dosiahnuť cieľ, ktorým je konkurencieschopnejší európsky systém dopravy efektívne využívajúci zdroje.

4.3 Európska komisia preto rozšíri svoje podporné opatrenia zamerané na udržateľnú mobilitu v oblastiach s pridanou európskou hodnotou nasledovnými spôsobmi:

4.3.1 *Výmena skúseností a prezentácia osvedčených postupov*: medzi opatreniami, pre ktoré sa Komisia rozhodla, sú opatrenia na šírenie osvedčených postupov, špeciálne portály a vytvorenie skupiny európskych expertov.

4.3.2 *Zabezpečenie cielenej finančnej pomoci*: pomocou štruktúrovaných a investičných fondov EÚ bude možné vykonať konkrétne spoločné opatrenia najmä v najviac znevýhodnených regiónoch. Štrukturálne fondy, Európsky sociálny fond a iné dostupné fondy sa budú aj naďalej podieľať na financovaní výdavkov na mestskú dopravu.

4.4 *Podpora výskumu a inovácií*: Iniciatíva Civitas 2020 v rámci programu Horizont 2020 umožní mestám, podnikom, akademickej obci a iným partnerom vyvíjať a testovať nové prístupy k problémom mestskej mobility.

4.4.1 Komisia obzvlášť navrhuje:

4.5 zapojiť členské štáty: Komisia vyzýva členské štáty, aby vytvorili také primerané podmienky, aby mestá a veľkomestá mohli vypracovať a vykonávať plány udržateľnej mestskej mobility. Toto je hlavná otázka, ktorou sa Komisia zaoberá, a preto je veľmi dôležité, aby dostala uvedomelé a pozitívne odpovede členských štátov. Subsidiarita je v tomto prípade nevyhnutnou a úspešnou stratégiou za podmienky horlivého zapojenia všetkých zúčastnených subjektov.

4.6 spolupracovať: Komisia prináša rad konkrétnych odporúčaní pre koordinovanú činnosť medzi všetkými úrovňami riadenia a verejným a súkromným sektorom v týchto štyroch oblastiach:

- mestská logistika,
- regulovaný prístup,
- uskutočnenie riešení založených na inteligentných dopravných systémoch (ITS – Intelligent Transport Systems),
- bezpečnosť cestnej premávky v mestách.

V Bruseli 4. júna 2014.

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Henri MALOSSE
