

**Stanovisko Európskeho výboru regiónov – Výzvy týkajúce sa verejnej dopravy v mestách a metropolitných oblastiach**

(2021/C 37/09)

**Spravodajca:** Adam STRUZIČ (PL/EES), maršálek Mazovského vojvodstva**POLITICKÉ ODPORÚČANIA**

## EURÓPSKY VÝBOR REGIÓNOV

1. upozorňuje, že je potrebné znížiť externé náklady na dopravu s cieľom podporiť dekarbonizáciu mobility. Doprava je zodpovedná približne za jednu štvrtinu emisií skleníkových plynov v Európskej únii. Niektoré druhy dopravy majú zároveň negatívny vplyv na kvalitu života a zdravie obyvateľov, keďže spôsobujú znečistenie ovzdušia, preťaženie ciest, hluk, nehody a neprimerané využívanie priestoru;
2. zdôrazňuje, že v snahe zabezpečiť vysokú kvalitu života v mestách a zlepšiť ich prístupnosť, čistotu a konkurencieschopnosť je nevyhnutné prejsť na také druhy dopravy, ktoré sú v súlade so zásadami udržateľného rozvoja;
3. konštatuje, že kľúčovou hrozbou pre udržateľný rozvoj miest a regiónov je problém rozptyľovania mestských funkcií prostredníctvom suburbanizácie a rozrastania miest. Vedie to nielen k poškodzovaniu územia a ubúdaniu poľnohospodárskych a zelených plôch a otvorených priestranstiev, ale aj k nárastu externých nákladov na osídľovanie a s ním spojeného cestovania, pričom tieto náklady znášajú predovšetkým miestne samosprávy;

*Výzvy v oblastiestskej mobility, ktoré by sa mali zohľadniť v Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu <sup>(1)</sup>*

4. pripomína, že v dôsledku rastúcej hustoty automobilovej dopravy v mestách a metropolitných oblastiach sa zvyšujú externé náklady spojené so znečistením ovzdušia a časovými stratami, čo má následne negatívny vplyv aj na rovnováhu medzi pracovným a súkromným životom. Verejná doprava by sa preto mala stať jednou z hlavných zložiekestskej mobility. Súčasne by sa mali posilniť rôzne formy aktívnej mobility, ako je cyklistika a chôdza, aby sa zvýšila udržateľnosťestskej mobility;
5. upozorňuje na problémy metropolitných oblastí v širšom zmysle a poukazuje na to, že charakter metropolitných oblastí si vyžaduje dochádzanie veľkého počtu občanov do centier miest. Prístup k nákladovo efektívnej verejnej doprave, ktorá je šetrná k životnému prostrediu, je preto jedným z najväčších problémov metropolitných oblastí <sup>(2)</sup>;
6. upozorňuje, že dopravný systém treba chápať ako integrovaný systém. Rastúci význam mobility ako služby a potreba zaviesť inovačné riešenia v oblasti riadenia a organizácie dopravy by mali miestne a regionálne samosprávy nabádať, aby pri územnom plánovaní a v dopravných plánoch spájali verejnú a individuálnu dopravu (najmä chôdzu, jazdu na bicykli a presuny pomocou osobných dopravných prostriedkov);
7. konštatuje, že ciele v oblasti dekarbonizácie stanovené v Európskej zelenej dohode a cieľ EÚ dosiahnuť do roku 2050 klimatickú neutralitu sú ambiciózne, avšak nevyhnutné. Na to, aby ich mestá a metropolitné oblasti mohli splniť, bude treba prijať politické rozhodnutia založené na koncepcnej, organizačnej a vzdelávacej činnosti a zabezpečiť primerané finančné prostriedky na ich realizáciu;
8. odporúča zhromažďovať údaje preukazujúce toky mobility v metropolitných oblastiach s cieľom získať komplexnú predstavu o dopravnej situácii, aby bolo možné navrhnúť cielenejšie opatrenia, vypracovať plány udržateľnejestskej mobility založené na dôkazoch a cielenejšie nasmerovať investície z fondov politiky súdržnosti a iných fondov;

<sup>(1)</sup> Prebieha verejná konzultácia v súvislosti so Stratégiou pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu podľa stanoveného plánu (obdobie predkladania spätnej väzby: do 23. 9. 2020) (Ref. Ares(2020)3438177 – 01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.

<sup>(2)</sup> Stanovisko Cdr 1896/2019 (Ú. v. EÚ C 79, 10.3.2020, s. 8).

9. zdôrazňuje, že jedným zo zdrojov problémov mestskej mobility sú obmedzenia vyplývajúce z nedostatočného financovania infraštruktúry určenej pre mestskú verejnú dopravu a nemotorizovanú mobilitu. Miestne a regionálne samosprávy a ich verejné dopravné podniky potrebujú dodatočné finančné prostriedky, ktoré by sa zameriavali výlučne na to, aby sa v rámci používaných spôsobov dopravy zvýšil podiel alternatívnych a udržateľných riešení k osobnej automobilovej doprave;

10. zdôrazňuje, že politika verejnej dopravy musí byť súčasťou širšej sociálnej politiky. Malo by sa zabrániť tomu, aby externé náklady verejnej dopravy, ako sú hluk, znečistenie, vyvlastnenie, práce na infraštruktúre atď., boli nerovnomerne orientované na sociálne najzraniteľnejšie osoby. Okrem toho sa musí zaistiť spravodlivý prístup pre všetkých, pokiaľ ide o stanovovanie cien alebo prepojenosť, čím sa zabezpečí lepšia kvalita života pre všetkých;

*Zabezpečiť možnosť skutočného výberu s preferenciou pre udržateľné dopravné prostriedky v záujme Európskej zelenej dohody*

11. upozorňuje, že súčasné plánovanie a financovanie zvýhodňuje osobnú automobilovú dopravu. v tejto súvislosti bude potrebné zmeniť podmienky tak, aby sa podporovali udržateľnejšie a efektívnejšie spôsoby dopravy. Súčasný návyky sú však dôsledkom dostupnosti a atraktívnosti rôznych spôsobov dopravy, pričom väčšina spoločnosti zostáva pri svojom rozhodovaní v tejto súvislosti flexibilná. Ak sa verejná doprava stane atraktívnejšou z hľadiska ceny, dostupnosti, frekvencie a nadväznosti dopravných spojení, vznikne skutočná alternatíva k individuálnej automobilovej doprave;

12. zdôrazňuje význam vytvárania verejno-súkromných partnerstiev v mestách a regiónoch s cieľom zapojiť súkromné investície a vyvinúť inovatívne riešenia vo verejnej doprave. V tejto súvislosti požaduje regulačný rámec priaznivý pre podnikanie, ktorý bude stimulovať rast nových obchodných modelov a vytvorí konkurencieschopný trh;

13. zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť efektívnu a udržateľnú verejnú dopravu presahujúcu administratívne hranice miest, a to najmä pre dochádzajúcich pracovníkov, staršie osoby a mladých ľudí. V tejto súvislosti má kľúčový význam dobrá spolupráca a správa medzi verejnými orgánmi na metropolitnej úrovni;

14. podotýka, že zmena spoločenských návykov smerom k väčšiemu podielu spôsobov dopravy, ktoré menej zaťažujú životné prostredie, si vyžaduje uvedomelosť zo strany používateľov, a najmä skutočnú možnosť voľby v tejto oblasti;

15. dodáva, že ďalším krokom je zámerné uprednostňovanie dopravných prostriedkov šetrných k životnému prostrediu. Je potrebné vytvárať vyhovujúce priestranstvá pre chodcov a cyklistov a uprednostňovať pri priestorovom riešení bezmotorovú mobilitu a verejnú dopravu, pokiaľ ide o dostupnosť a atraktívnosť trás, ako aj o organizáciu dopravy. Takáto zmena si vyžaduje koordináciu územného plánovania, urbanistiky a dopravnej politiky a viacúrovňovú spoluprácu presahujúcu administratívne hranice, aby sa otvoril priestor pre alternatívne spôsoby dopravy k automobilovej doprave;

16. žiada Európsku komisiu, aby v úzkej spolupráci s členskými štátmi presnejšie sformulovala ciele týkajúce sa investícií, ktoré majú podporiť rozvoj verejnej dopravy. Prejavuje sa tu totiž nevhodný trend spájať investície do verejnej dopravy s rozširovaním a zvyšovaním kapacity cestnej infraštruktúry. Namiesto toho by sa mala jasne uprednostniť verejná a hromadná doprava vo všetkých jej formách. Tam, kde železničná doprava nie je uskutočniteľná, by sa mali uprednostniť systémy rýchleho autobusového tranzitu a jazdné pruhy pre vozidlá s vysokou obsadenosťou. Praktiky, ktoré sú v rozpore s cieľmi politiky udržateľnej dopravy, by sa mali obmedziť pomocou primeraných kontrolných a právnych opatrení;

17. upozorňuje, že dopravné prostriedky šetrné k životnému prostrediu sú také, ktoré nielen znižujú objem emisií, ale tiež šetria územie, čas aj energiu. Okrem chôdze a jazdy na bicykli sem patria aj prostriedky železničnej dopravy alebo rýchly autobusový tranzit a jazdné pruhy pre vozidlá s vysokou obsadenosťou. Prímestské vlaky, metro, električky, nízkoemisné autobusy, najmä rýchly autobusový tranzit, by preto mali byť nosným pilierom verejnej dopravy v metropolitných oblastiach a vo väčších mestách;

*Mobilita a verejná doprava ako kľúčové právomoci miestnych a regionálnych samospráv*

18. pripomína, že podstatná časť presunov je spôsobená tým, že nie je možné uspokojiť všetky potreby v mieste bydliska. Cieľom politiky by preto mala byť dostupnosť všetkých tovarov a služieb, najmä v oblasti zdravotníctva, vzdelávania, športu, kultúry a sociálnej podpory, a nie mobilita sama osebe. Zároveň upozorňuje na dlhodobý charakter priestorových zmien, pričom podporuje dobre fungujúce spojenia medzi mestom a vidiekom zabráňujúce vyľudňovaniu vidieckych oblastí a zdôrazňuje, že je potrebné prijať ad hoc nápravné opatrenia v oblasti dopravného systému;

19. zastáva názor, že prvoradým cieľom územného plánovania a dopravnej politiky by malo byť zaistiť čo najlepšie možnosti uspokojenia potrieb a zároveň minimalizovať nevyhnutnosť cestovania. Na druhom mieste by mala byť racionalizácia cestovania, a to najmä prostredníctvom vhodného podielu jednotlivých druhov dopravy, aby sa čo najviac znížili externé náklady na dopravu, ktoré znášajú regionálne samosprávy. Zdôrazňuje tiež, že nárast práce na diaľku, ku ktorému došlo počas pandémie COVID-19, by mohol priniesť príležitosti pre vidiecke oblasti, keďže by sa pracovníkom poskytla väčšia flexibilita pri voľbe svojho bydliska;

20. berie na vedomie nový trend smerom k nižšej potrebe každodennej mobility na dlhé vzdialenosti v dôsledku nárastu práce na diaľku v súvislosti s pandemiou COVID-19 a skutočnosť, že tento trend by v kombinácii s uplatňovaním koncepcií, ako je „15-minútové mesto“, mohol byť dlhodobý;

21. pripomína, že siete verejnej dopravy by mali čo najskôr zohľadniť novú bytovú výstavbu alebo vznikajúce modely osídľovania a zabezpečiť prístupnosť od počiatočných fáz, pretože keď si už raz ľudia kúpia auto, majú tendenciu ho používať. V prípade nových bytových projektov by mali mať obyvatelia prístup k verejnej doprave od momentu, keď sa do nového domu nasťahuje prvá osoba;

22. zdôrazňuje, že treba obmedziť živelné budovanie predmestí, ktoré siahajú do vzdialenosti niekoľkých desiatok kilometrov od centier miest. Čím väčšie je príslušné centrum, tým väčší je aj problém. Preto je dôležité vrátiť sa k štruktúre osídlenia, ktorá spočíva v zhusťovaní a na sieti centier, kde sa ústredné funkcie nachádzajú v urbanisticky naplánovaných centrách primeranej veľkosti prepojených efektívnou verejnou dopravou. Je tiež dôležité plánovať novú bytovú výstavbu spolu s uzlami verejnej dopravy;

23. vyzýva Európsku komisiu, aby zabezpečila prostriedky nielen na nové investície do organizácie mestskej dopravy, ale aj na prepracovanie zastaraných a neúčinných riešení. Tieto investície by mali byť zamerané najmä na modernizáciu železničných systémov, bezpečnosť železníc a digitalizáciu, čím by sa vytvorili rýchlejšie, bezpečnejšie a pohodlnejšie dopravné systémy. Navrhované investície by zároveň mohli zahŕňať také prvky, ako sú bezpečné automobilové trasy v mestách, mestské ulice, ktoré skutočne umožňujú efektívnejšie využívanie priestoru, obmedzenie potreby cestovania, zvýšenie podielu účinných dopravných prostriedkov medzi jednotlivými druhmi dopravy a zníženie externých nákladov na dopravu. Takéto opatrenia podporujú voľbu hromadnej dopravy a iných alternatív, než je individuálna automobilová doprava, a zároveň vyvracajú ilúziu jednoduchého a lacného cestovania z predmestí autom, pri ktorom externé náklady v skutočnosti znášajú obyvatelia miest;

*Primeraný podiel jednotlivých druhov dopravy a internalizácia externých nákladov ako záruka financovania z prostriedkov EÚ v regiónoch*

24. zastáva názor, že by sa mali preskúmať možnosti zvýšenia investícií do udržateľnej mobility, napríklad prostredníctvom Nástroja na prepájanie Európy, modernizačného fondu a Mechanizmu na podporu obnovy a odolnosti. Takisto je dôležité zvýšiť mobilitu prostredníctvom investícií do infraštruktúry, ktorá zlepší prístupnosť mestských uzlov a uzlov transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), pričom tieto uzly sa musia stať prioritnými;

25. zdôrazňuje význam zásadnej výzvy, akou je zvýšenie podielu prepravy dopravnými prostriedkami, ktoré menej zatažujú životné prostredie, t. j. sú menej energeticky a územne náročné. Udržateľné a inovačné spôsoby mobility by preto mohli byť neoddeliteľnou súčasťou predložených reforiem v rámci národných plánov podpory obnovy a odolnosti. Znamená to, že je potrebné primerane využívať rôzne druhy dopravy s cieľom maximalizovať výhody a minimalizovať náklady pre spoločnosť v súlade so zásadou „znečisťovateľ platí“;

26. vyzýva na dokončenie internalizácie externých nákladov na dopravu, aby používatelia vo svojich rozhodnutiach prihliadali aj na blaho spoločnosti. Ide najmä o to, aby sa náklady na cestnú dopravu vyrovnali reálnym nákladom, pretože v súčasnosti sú podhodnotené. Lepšia vyváženosť v tejto oblasti bude dôležitým faktorom v záujme väčšieho využívania druhov dopravy s najnižšími externými nákladmi, ako je železničná doprava a rýchly autobusový tranzit, ktoré by mali byť pilierom verejnej dopravy v metropolitných oblastiach;

27. zdôrazňuje, že je dôležité zabezpečiť nákladovú konkurencieschopnosť verejnej dopravy z pohľadu cestujúceho. Vzhľadom na to, že automobilová doprava je najväčším zdrojom externých nákladov, príťažlivosť verejnej dopravy by sa mala zabezpečiť prostredníctvom dostatočne vysokej úrovne verejných dotácií financovaných čiastočne z prostriedkov získaných vďaka internalizácii nákladov na dopravu osobnými motorovými vozidlami;

28. zdôrazňuje, že železničná doprava ako základ regionálnej mobility prispieva vo veľkej miere k územnej súdržnosti. Vyzýva na zvýšenie investícií do mestských železničných uzlov, ich lepšiu integráciu do siete TEN-T, zlepšenie cezhraničných spojení a rozvoj infraštruktúry tzv. posledného úseku s cieľom lepšie integrovať železničnú dopravu do mestských a prímestských reťazcov mobility<sup>(3)</sup>;

29. zdôrazňuje, že je potrebné podporovať aj iné udržateľné spôsoby verejnej dopravy, ako sú nízkoemisné autobusy, ako prostriedok na odľahčenie preťaženia miest, zníženie emisií a dosiahnutie klimatických cieľov Európskej zelenej dohody. Preto je nevyhnutné poskytnúť hospodárske stimuly na obnovu vozového parku, zavádzanie čistých technológií a investície do infraštruktúry (napríklad jazdné pruhy pre autobusy alebo vozidlá s vysokou obsadenosťou v metropolitných oblastiach, dopravné uzly, ktoré pomáhajú uľahčiť presuny, zastávky na nástup a výstup, záchytné parkoviská atď.);

30. žiada, aby sa zaistil väčší podiel finančných prostriedkov na mestskú verejnú dopravu z Nástroja na prepájanie Európy, Kohézneho fondu a Európskeho fondu regionálneho rozvoja, aby sa tieto prostriedky rýchlejšie využívali a aby malo financovanie väčší vplyv na regionálnej a miestnej úrovni. Tieto prostriedky budú zohrávať rozhodujúcu úlohu pri zavádzaní operačných a technologických riešení na úrovni mestských oblastí, ako aj pri zabezpečovaní udržateľných a ekologických riešení;

31. žiada, aby sa v nasledujúcom výhľade na roky 2021 – 2027 mestská mobilita a jej lepšie prepojenie s prímestskými a vidieckymi časťami metropolitných oblastí v snahe vytvoriť dobre fungujúce integrované systémy verejnej dopravy podporovali predovšetkým prostredníctvom regionálnych samospráv a ich operačných programov. Je nevyhnutné využiť bohaté skúsenosti, poznatky a možnosti regionálnych samospráv, aby sa zaručili koordinované, účinné a efektívne opatrenia;

32. v tejto súvislosti podporuje, aby udržateľná ekologická verejná doprava bola oprávnená na využitie prostriedkov v rámci osobitného cieľa „ekologickejšia, nízkouhlíková Európa vďaka presadzovaniu čistej a spravodlivej energetickej transformácie, zelených a modrých investícií, obehového hospodárstva, adaptácie na zmenu klímy a prevencie a riadenia rizika“ (CP 2) podľa nariadenia o Európskom fonde regionálneho rozvoja a Kohéznom fonde [návrh Komisie COM(2018) 372 final, zmenený návrh COM(2020) 452 final]. Prispieje to k zlepšeniu kvality ovzdušia a zníženiu hluku a výrazne pomôže metropolitným regiónom dosiahnuť ciele Európskej zelenej dohody a prejsť na klimatickú neutralitu;

#### *Kvalita služieb verejnej dopravy a predvídanie krízových situácií a zaistenie bezpečnosti v prípade hrozieb vrátane pandémie*

33. upozorňuje, že na to, aby verejná doprava mohla konkurovať osobným motorovým vozidlám, je potrebné zabezpečiť v hromadnej doprave vysoké normy kvality. Jej faktormi sú okrem iného: priestorová prístupnosť, časové pokrytie a prevádzkové intervaly, presnosť a spoľahlivosť, konkurencieschopnosť z hľadiska dĺžky trvania cesty, priame spojenia alebo účinné prípoje, pohodlie a bezpečnosť dopravných prostriedkov;

<sup>(3)</sup> Stanovisko CDR 2633/2020 (Ú. v. EÚ C 440, 18.12.2020, s. 183).

34. poukazuje na to, že vzhľadom na kritickú situáciu spôsobenú pandémiou COVID-19 by v metropolitných oblastiach mohlo dôjsť k zvráteniu trendu prechodu na využívanie verejnej dopravy. Občania sa opäť uchýľujú k používaniu áut, pričom častokrát je v prípade dochádzajúcich auto obsadené len jednou osobou. Metropolitné oblasti musia zároveň investovať značné finančné zdroje pri uplatňovaní preventívnych hygienických opatrení vo vozidlách verejnej dopravy. Vyššie náklady však nevedli k väčšiemu počtu cestujúcich vo verejnej doprave a metropolitné oblasti prišli o veľký podiel z ceny cestovných lístkov. Súčasne však metropolitné oblasti čelia značnému zníženiu svojich regionálnych rozpočtov vzhľadom na nedostatok finančných prostriedkov vo verejnom sektore v dôsledku pandémie COVID-19. Rozpočty metropolitných oblastí preto treba kompenzovať a zároveň sa treba poučiť a vytvoriť odolné systémy verejnej dopravy, ktoré budú môcť byť v čase ďalšej možnej krízy spravodlivou voľbou;

35. požaduje, aby sa na podporu miest a metropolitných oblastí pri prechode na dekarbonizovanú verejnú dopravu využil Fond na spravodlivú transformáciu;

36. navrhuje spoločné celoeurópske verejné obstarávanie aj pre čisté minibusy používané najmä na prepravu starších ľudí, zdravotne postihnutých osôb a školákov, ktorí potrebujú lepšie prispôbené riešenia. Tieto minibusy sú drahšie na osobokilometer ako väčšie vozidlá a majú dlhšie obdobie amortizácie, sú však rovnako dôležité pre úplne čistú sieť verejnej dopravy;

37. upozorňuje, že v záujme efektívnosti verejnej dopravy je potrebná jej integrácia z územného, organizačného aj cenového hľadiska. Je to dôležité najmä v metropolitných oblastiach, regiónoch s hlavnými mestami a vo väčších mestských aglomeráciách, kde sa dochádzanie spája s prepojením mestskej, prímestskej a miestnej dopravy s celoštátnou dopravou, ale tiež vo vidieckych oblastiach, kde môže byť problémom najmä frekvencia verejnej dopravy. Integrácia znamená spoločné systémy stanovovania cien a lepšiu interoperabilitu medzi rôznymi spoločnosťami verejnej dopravy pôsobiacimi v tej istej metropolitnej oblasti vrátane železničných spoločností a zahŕňa aj bezmotorovú mobilitu, ľahkú prístupnosť zastávok a staníc verejnej dopravy pre nemotorizovaných cestujúcich a v prípade železničných staníc v slabo zastavaných prímestských oblastiach aj pre osobné motorové vozidlá;

38. zdôrazňuje, že je tiež potrebné zlepšiť vybavenie železničných staníc a vytvoriť centrá inteligentnej mobility pozostávajúce z logistických uzlov, ale aj z miest stretnutia, ktoré vytvárajú príjemné prostredie pri prestupe do iného dopravného prostriedku, ale aj pre medziľudské interakcie;

39. upozorňuje Európsku komisiu, že by mala v spolupráci s prevádzkovateľmi verejnej dopravy urýchliť spoluprácu v záujme poskytovania európskych informácií o verejnej doprave. Mali by sa tak dať ľahšie naplánovať a uskutočniť cesty verejnou dopravou, pričom by sa využívali aj stránky regionálnych dopravcov;

40. odporúča Európskej komisii, aby v spolupráci s prevádzkovateľmi verejnej dopravy stanovila a prijala celoeurópsky rámec, ktorý umožní efektívne využívať hromadnú dopravu v rôznych európskych mestách. Treba zohľadniť rôzne možnosti, ktoré sú z dlhodobého hľadiska udržateľné;

41. upozorňuje Európsku komisiu, že by mohla v spolupráci s prevádzkovateľmi verejnej dopravy vytvoriť celoeurópsky rámec na prepojenie lístkov na vlak s lístkami na mestskú dopravu v meste odchodu a príchodu (napríklad za osobitný príplatok). Pre používateľov by bolo veľmi prospešné, keby existovala len jedna platforma alebo mobilná aplikácia a jeden platobný systém. V niektorých členských štátoch sa už takéto riešenia využívajú a zabezpečením takejto možnosti v celej Európskej únii by sa zjednodušilo plánovanie ciest;

42. vyzýva na systémové riešenie problému neodôvodnene vysokých poplatkov, ktoré prevádzkovatelia železníc účtujú dopravcom, ale aj cestujúcim, za prekračovanie štátnych hraníc v rámci Únie. Tieto poplatky nesmú presiahnuť skutočné technické náklady na zmenu siete, ak takéto náklady vznikajú. V opačnom prípade by sa mali zrušiť. Je to jedna zo základných podmienok obnovy konkurencieschopnosti diaľkových železničných spojení. Vďaka nej sa potom zvýši aj využívanie verejnej dopravy v cieľových mestách ciest;

43. zdôrazňuje, že je potrebné vytvoriť celoeurópske normy v oblasti prevencie a odhaľovania špecifických hrozieb vrátane pandemických, ako aj postupy, ktoré zaručia bezpečný pohyb osôb v prípade, že sa takéto hrozby vyskytnú. V prebiehajúcej práci na stratégii EÚ pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, ktorá má nahradiť *Bielu knihu – Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje* (\*), treba vychádzať zo skúseností a účinných osvedčených opatrení, ktoré mnohé regióny a mestá EÚ zaviedli v boji proti dôsledkom pandémie COVID-19.

V Bruseli 10. decembra 2020

Predseda  
Európskeho výboru regiónov  
Apostolos TZITZIKOSTAS

---

(\*) Prebieha verejná konzultácia v súvislosti so *Stratégiou pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu* podľa stanoveného plánu (obdobie predkladania spätnej väzby: do 23. 9. 2020) (Ref. Ares(2020)3438177 – 01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.