

Stanovisko Európskeho výboru regiónov – Nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu

(2022/C 498/04)

Spravodajkyňa:	Linda GAASCH (LU/Zelení), členka zastupiteľstva mesta Luxemburg
Referenčné dokumenty:	Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov – Nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu COM(2021) 811 final SWD(2021) 470 final

POLITICKÉ ODPORÚČANIA

EURÓPSKY VÝBOR REGIÓNOV (VR),

1. víta uverejnenie nového rámca pre mestskú mobilitu vzhľadom na potrebu naliehavých opatrení na podporu dekarbonizácie a prechodu na iné druhy dopravy v mestských oblastiach, ktoré sú naďalej zodpovedné za 23 % všetkých emisií uhlíka z dopravy;
2. zdôrazňuje, že na dosiahnutie cieľov stratégie EÚ pre inteligentnú a udržateľnú mobilitu je potrebný účinný prístup viacúrovňového riadenia založeného na aktívnej subsidiarite. Vyzýva EÚ, aby na tento účel posilnila priamy dialóg s miestnymi a regionálnymi samosprávami a aby v rámci aktívneho prístupu k subsidiarite posilnila možnosti financovania dostupné v rámci rozpočtu EÚ;
3. pripomína, že hospodársky rast mestských centier priamo súvisí s plynulosťou mobility a že táto plynulosť mobility závisí od pevnej nosnej siete verejnej dopravy. Zdôrazňuje, že preťaženie má vplyv na životné prostredie a spôsobuje tiež náklady vo výške 270 miliárd EUR ročne⁽¹⁾ na úrovni EÚ. Poukazuje na dlhodobé nedostatočné financovanie infraštruktúry verejnej dopravy v posledných desaťročiach a zdôrazňuje potrebu zvýšiť financovanie EÚ s cieľom urýchliť transformáciu v oblasti mobility a podporiť miestne a regionálne samosprávy pri investíciách potrebných na splnenie cieľov EÚ týkajúcich sa udržateľnosti;
4. potvrdzuje svoju podporu intenzívnejšiemu zameraniu na plány udržateľnej mestskej mobility a cieľ harmonizovanejšieho prístupu v celej EÚ. Zdôrazňuje environmentálne a spoločenské prínosy aktívnej mobility, ako je chôdza a cyklistika, a to najmä v oblasti verejného zdravia, a vyzýva na ambiciózný prístup v pripravovaných aktualizovaných plánoch udržateľnej mestskej mobility. Požaduje integrovaný prístup k pridelovaniu priestoru a priestorovému plánovaniu založený na najlepších postupoch v tejto oblasti a komplexný prístup k bezpečnosti v mestských oblastiach. Poukazuje najmä na význam aktívneho zapojenia občanov, predovšetkým žien a osôb so zdravotným postihnutím, aby tak cítili väčšiu spoluzodpovednosť za zmeny pri pridelovaní priestoru, a tiež na význam zlepšenia verejnej dopravy v mestských oblastiach;
5. zdôrazňuje, že politické rozhodnutia v oblasti mobility majú na ženy a mužov odlišný vplyv, keďže ženy tradične využívajú verejnú dopravu viac ako muži, zatiaľ čo muži do väčšej miery používajú osobné automobily; vyzýva miestne a regionálne samosprávy, aby pred predložením budúcich politických návrhov posúdili ich rodový vplyv;
6. poukazuje na potrebu podporného rámca, ktorý by sprevádzal úsilie miestnych a regionálnych samospráv, pokiaľ ide o internalizáciu externých nákladov a uplatňovanie zásady „znečisťovateľ platí“, ako aj väčšej flexibility v súvislosti s rozpočtovými postupmi. V tejto súvislosti je dôležité zohľadniť situáciu v krajinách východnej Európy, najmä v menej rozvinutých regiónoch. Tieto majú zvyčajne väčší počet vozidiel, ktoré viac znečisťujú životné prostredie (automobily, autobusy). Bolo by dôležité regulovať predaj viac znečisťujúcich vozidiel (norma Euro 1 až Euro 4) na úrovni EÚ, keďže

⁽¹⁾ Osobitná správa EDA 06/2020: <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

tieto vozidlá sa presúvajú zo západoeurópskeho trhu na východoeurópsky trh. V tejto súvislosti by bolo tiež dôležité, aby chudobnejšie regióny a krajiny vytvorili systémy podpory, ktoré by im pomohli dosiahnuť rovnakú úroveň podmienok, aké sú v západnej Európe. Požaduje, aby sa k cenám benzínu rastúcim v dôsledku geopolitickej situácie zaujal prístup, ktorý je v súlade s cieľmi Únie v oblasti dekarbonizácie dopravy. V tejto súvislosti poukazuje na potenciál využívania verejných dotácií na zlepšenie ekologických služieb verejnej dopravy na podporu prechodu na iné druhy dopravy v mestských oblastiach, ako aj na boj proti vylúčeniu z mobility v prímestských a odľahlých vidieckych oblastiach;

Ústredná úloha aktívnej mobility

7. pripomína, že chôdza si nevyžaduje žiadne náklady, je zdravá a udržateľná. Zdôrazňuje, že bicyklovanie je klimaticky neutrálnou a dostupnou alternatívou dopravy, ktorú možno ľahko kombinovať s inými druhmi dopravy; nabáda preto Komisiu, aby podporovala opatrenia na zvýšenie informovanosti o výhodách aktívnej mobility v porovnaní s používaním osobných automobilov s osobitným dôrazom na úlohu aktívnej mobility pri prevencii chorôb súvisiacich so sedavým spôsobom života, ako sú kardiovaskulárne ochorenia, nadváha alebo cukrovka;

8. v tejto súvislosti vyjadruje poľutovanie nad tým, že napriek týmto výhodám zaberajú najväčšiu časť verejného priestoru určeného na mobilitu tie druhy dopravy, ktoré v mestách spôsobujú najväčšie znečistenie, t. j. osobné vozidlá na benzínový alebo naftový pohon; naliehavo žiada Európsku komisiu, aby prostredníctvom nového financovania nábádala miestne samosprávy, aby tento priestor znovu vyhradili pre aktívnejšiu mobilitu, ako je chôdza alebo cyklistika, a silnú, dobre štruktúrovanú a integrovanú verejnú dopravu;

9. poukazuje na to, že chôdza a bicyklovanie sú prínosom pre mikroekonomiku štvrte alebo komunity, keďže chodci a cyklisti majú tendenciu využívať podniky a služby, ktoré sa nachádzajú v menšom okruhu od ich bydliska; poukazuje tiež na to, že takéto presuny sú veľmi prospešné pre zdravie ľudí, najmä pri niektorých ochoreniach, ako sú srdcovo-cievne choroby, čo vedie k značným úsporám pre komunitu;

10. vyzdvihuje úlohu, ktorú môže mikromobilita zohrávať ako flexibilné a cenovo dostupné riešenie pre prvý a posledný úsek cesty a mimo nich, zdôrazňuje význam dobrých podmienok dostupnosti pre aktívne druhy dopravy vrátane priestorov pre bezpečné odstavenie bicyklov pri uzloch verejnej dopravy (napr. stanice) a riešení v oblasti spoločného využívania dopravných prostriedkov na poslednom úseku cesty, a žiada, aby sa podporoval rozvoj mikromobility aj v prímestských a vidieckych oblastiach;

11. zdôrazňuje, že je dôležité motivovať jednotlivcov k nákupu bicyklov vrátane elektrických bicyklov, aby sa dosiahla dekarbonizácia a zmiernilo preťaženie. Opakuje potrebu podporiť postupné ukončenie opatrení aplikovaných v súkromnom sektore, ako sú príspevky na využívanie služobných automobilov na súkromné účely a nahradiť ich udržateľnejšími alternatívami mobility;

12. žiada Komisiu, aby urýchlila svoju prácu na stratégii EÚ v oblasti cyklistiky, o ktorej sa prvýkrát rokovalo na neformálnom zasadnutí Rady ministrov dopravy v roku 2015, s cieľom poskytnúť európsky rámec a usmernenia pre politiky v oblasti cyklistiky;

13. odporúča podporovať aktívnu mobilitu znižovaním nerovností v oblasti pridelovania priestoru a zlepšovaním bezpečnosti a infraštruktúry na uliciach. Ďalej odporúča rozšíriť možnosti odstavenia bicyklov (na cieľovom, ako aj východiskovom mieste), verejné stanice s hustilkami, náradím a nabíjacími miestami a prevádzky na opravu bicyklov. Poukazuje na to, že náklady na výstavbu a udržiavanie kvalitných cyklistických trás sú oveľa nižšie ako náklady na výstavbu nových ciest a/alebo rozširovanie existujúcich ciest;

14. zdôrazňuje, že mechanizmy, ako sú poplatky za preťaženie dopravy a zóny s mimoriadne nízkymi alebo nulovými emisiami, prispievajú k znižovaniu individuálnej automobilovej dopravy v mestách, znižujú znečistenie ovzdušia oxidmi dusíka a tuhými časticami, zlepšujú miestne verejné zdravie a môžu tiež predstavovať významný zdroj príjmov na rozvoj a zlepšenie verejnej dopravy a infraštruktúry a služieb aktívnej mobility; obmedzením individuálnej motorizovanej dopravy podporujú tiež intenzívnejší kontakt s bezprostredným okolím, vedú k sociálnej interakcii a zmenšeniu pocitu osamelosti a zároveň podporujú fyzickú a športovú činnosť;

15. vyjadruje poľutovanie nad tým, že návrh Komisie o TEN-T v súčasnosti neobsahuje ustanovenia týkajúce sa zariadení pre spoločné využívanie/odstavovanie bicyklov a priamych prístupových ciest k multimodálnym uzlom mestských uzlov siete TEN-T;

16. navrhuje celoeurópsku stratégiu bezpečnej aktívnej mobility s cieľom podporiť koordinovanú európsku reakciu na výzvu, ktorou je zaistenie čo najväčšej bezpečnosti chodcov a cyklistov;

17. požaduje ďalšiu emisnú triedu Euro pre osobné automobily, dodávky, nákladné vozidlá a autobusy (Euro 7/VII) s cieľom znížiť emisie toxických znečisťujúcich látok (oxid dusíka, amoniak, oxid uhoľnatý a tuhé častice PM 10 a PM 2,5) a zabrániť každoročne desiatkam tisícov predčasných úmrtí; vyjadruje hlboké poľutovanie nad tým, že Európska komisia sa vo svojom pracovnom programe na rok 2022 rozhodla opäť odložiť návrhy týkajúce sa triedy Euro 7/VII, čo spochybňuje jej cieľ nulového znečistenia a jej záväzok voči Európskej zelenej dohode a ohrozuje schopnosť priemyslu plánovať technické zmeny;

Dostupná mobilita pre všetkých

18. požaduje systém verejnej dopravy prístupný pre všetkých občanov zaistením inkluzívnosti už v štádiu navrhovania, najmä so zreteľom na osoby so zdravotným postihnutím. Zdôrazňuje výhody začlenenia používateľov od počiatočnej fázy plánovania infraštruktúry a dopravných služieb. Potvrdzuje význam prístupnosti načrtnutej v rámci európskej stratégie pre oblasť zdravotného postihnutia na roky 2021 – 2030 a Európskeho aktu o prístupnosti. Poukazuje na význam projektov, ako je napríklad cena Access City;

19. požaduje komplexnejší prístup s cieľom zabezpečiť prístupnosť počas celej cesty;

20. zdôrazňuje, že v záujme sociálnej, hospodárskej a územnej súdržnosti je nevyhnutné riešiť problém chudoby v oblasti mobility. Požaduje preto multimodálny a integrovaný prístup k boju proti vylúčeniu z mobility a zabezpečeniu rovnakého prístupu k mestským centrom. V tejto súvislosti víta záväzok Komisie stanovený v novom rámci pre mestskú mobilitu, t. j. bojovať proti nerovnostiam v prístupe k sieti verejnej dopravy vrátane zlepšenia prístupu k železničným staniciam. Požaduje aj dodatočnú podporu pre menšie mestá, prímestské oblasti a závislé vidiecke a horské oblasti s cieľom zabezpečiť prepojenosť týchto území a rovnaký prístup k prechodu na udržateľnú mobilitu pre ich občanov;

Posilnenie verejnej dopravy ako nosnej sieteestskej mobility

21. víta zámer Komisie „spolupracovať s celoštátnymi a miestnymi správnymi orgánmi a všetkými zainteresovanými stranami, aby sa zabezpečilo, že [verejná doprava] zostane nosnou sieťouestskej mobility“; zdôrazňuje, že na tento účel je potrebné koordinovať všetky dostupné nástroje a zdroje vrátane dôležitej úlohy záväzkov vyplývajúcich zo služieb vo verejnom záujme pri zabezpečovaní prepojenia s mestskými centrami;

22. zdôrazňuje naliehavú potrebu celkového zvýšenia kapacity verejnej dopravy, pokiaľ ide o geografické pokrytie aj zvýšenú frekvenciu, aby sa mohol zvládnuť očakávaný nárast objemu cestujúcich. Poukazuje na chronické podfinancovanie v posledných desaťročiach a nedostatok investícií, ktorým čelia prevádzkovatelia verejnej dopravy, ako zdôraznil Európsky dvor audítorov;

23. zdôrazňuje, že verejnú dopravu musia dopĺňať alternatívne ponuky a multimodálne koncepcie a v tejto súvislosti vyzýva na flexibilné riešenia na prvom a poslednom úseku založené na dopyte. Zároveň zdôrazňuje význam podpory aktívnej mobility a najmä cyklistiky;

24. poukazuje na potrebu zabezpečiť a rozšíriť udržateľnú infraštruktúru verejnej dopravy vrátane vhodných nabíjajúcich systémov pre elektrické autobusy, ktoré umožnia medzimestskú dopravu v nepriaznivých klimatických a terénnych podmienkach a zvýšia obslužnú rýchlosť;

25. vyzýva na posilnenie multimodálnych uzlov s cieľom zabezpečiť plynulú presunu medzi rôznymi druhmi dopravy vrátane zlepšenia dostupnosti pre aktívnu mobilitu a poskytnutia bezpečných miest na odstavenie bicyklov v snahe urýchliť a zefektívniť prestup osôb a prekladanie tovaru;

26. vyzdvihuje význam prímestských prepojení vrátane cezhraničných prepojení, keďže dochádzanie do zamestnania sa nekončí na hraniciach miest a musí sa uľahčiť aj vo vidieckych oblastiach a za hranicami jednotlivých štátov v pohraničných regiónoch, napríklad poskytovaním záchytných parkovísk, ktoré budú napojené na dopravnú sieť;

27. poukazuje na potrebu opatrení na podporu zavádzania služieb verejnej dopravy na požiadanie, najmä v odľahlých a najvzdialenejších vidieckych oblastiach, a vyzýva Komisiu, aby poskytla podporu pri testovaní takýchto riešení a navrhla systém financovania a subvencií pre tento typ služieb;

28. pripomína, že najvzdialenejšie regióny vzhľadom na svoje topografické podmienky a malú rozlohu čelia značnému dopravnému preťaženiu vo svojich hlavných mestách, najmä v pobrežných oblastiach. V týchto regiónoch sa však vypracúvajú projekty, ktorých cieľom je dosiahnuť, aby sa doprava stala udržateľnejšou a ekologickejšou, a ktoré môžu slúžiť ako príklady osvedčených postupov pre ostatné regióny EÚ a ich susedné krajiny.

29. zdôrazňuje význam predaja multimodálnych cestovných lístkov s cieľom čo najviac sprístupniť a zefektívniť udržateľné druhy dopravy pre používateľov a zároveň komplexne chrániť práva cestujúcich súvisiace s meškaním a inými nedostatkami v službách;

30. vyzýva Komisiu, aby preskúmala možnosť podpory spoločného verejného obstarávania pre prevádzkovateľov verejnej dopravy alebo miestne a regionálne samosprávy, ktoré chcú spojiť sily v tejto oblasti s cieľom dosiahnuť udržateľnejšie a štandardizovanejšie postupy nákupu. Požaduje obnovenie mechanizmu financovania EÚ na podporu obstarávania ekologických autobusov a zdôrazňuje, že je potrebné zabezpečiť, aby rozpočtové pravidlá EÚ zodpovedali skutočnej situácii v oblasti nákupu železničných koľajových vozidiel;

31. poukazuje na potrebu podporovať rekvalifikáciu a zvyšovanie úrovne zručností prevádzkovateľov verejnej dopravy a miestnych a regionálnych samospráv v súvislosti s rastúcou digitalizáciou služieb a systémov verejnej dopravy;

32. zdôrazňuje význam rozvoja a modernizácie železničnej infraštruktúry, najmä v oblastiach, v ktorých existujú dôkazy o výraznom zhoršení, a v tejto súvislosti poukazuje na potrebu vypracovať schémy podpory;

Vízia nulovej úmrtnosti

33. zdôrazňuje zásadný význam ambicióznejšieho prístupu k zabezpečeniu ochrany zraniteľných účastníkov cestnej premávky s cieľom podporiť ďalší prechod na aktívne druhy dopravy;

34. zdôrazňuje, že obnovený prístup k pridelovaniu cestného priestoru v mestských oblastiach bude mať najrozhodnejší vplyv na bezpečnosť zraniteľných účastníkov cestnej premávky a zároveň podporí zmenu správania a zníži znečistenie ovzdušia a hluk, ako aj preťaženie. Víta zámer Európskej komisie poskytnúť usmernenia v tejto oblasti v súvislosti s vykonávaním smernice Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES ⁽²⁾ o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry;

35. zdôrazňuje významný vplyv zavedenia celkového obmedzenia rýchlosti na zlepšenie bezpečnosti cestnej premávky v mestských oblastiach, ako to prvýkrát sformulovala Komisia vo svojom oznámení o obmedzení rýchlosti v Spoločenstve ⁽³⁾. Opakuje výzvu Európskeho parlamentu, aby Európska komisia vydala odporúčanie pre členské štáty ⁽⁴⁾, pokiaľ ide o obmedzenie rýchlosti na 30 km/hod. v mestských oblastiach na úsekoch ciest vhodných na tento účel, a zdôrazňuje, že vo viacerých mestách sa už táto zmena prístupu pozitívne prejavila tým, že sa znížil počet obetí dopravných nehôd, a vo všeobecnosti pozitívne ovplyvnila zdravie v mestách, ako bolo konštatované aj na 3 svetovej ministerskej konferencii o bezpečnosti cestnej premávky vo februári 2020 a následne Valným zhromaždením OSN;

36. zdôrazňuje pozitívny vplyv „dní bez áut“ v mestách, keďže občanom poskytujú príležitosti na preskúmanie alternatívnych spôsobov dopravy a umožňujú im znovu naplno využívať verejné priestranstvá; vyzýva Európsku komisiu, aby predložila návrh s cieľom vyzvať mestá v EÚ, aby harmonizovane stanovili aspoň jeden deň ročne ako „deň bez áut“;

37. zdôrazňuje potrebu projektovať ulice tak, aby bolo možné sa pohybovať po nich nízkou rýchlosťou a aby na nich boli najzraniteľnejší používatelia verejného priestoru lepšie viditeľní. Zdôrazňuje účinnosť opatrení zameraných na obmedzenie premávky, ako aj opatrení založených na „jemných stimuloch“ (*nudging*);

38. vyzýva Komisiu, aby tieto odporúčania zohľadnila vo svojich pripravovaných usmerneniach o kvalitnej infraštruktúre pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky.

⁽²⁾ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2008/96/ES z 19. novembra 2008 o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 319, 29.11.2008, s. 59).

⁽³⁾ COM(86) 735 final.

⁽⁴⁾ Uznesenie Európskeho parlamentu zo 6. októbra 2021 o rámci politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2021 – 2030 – Odporúčania na ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti (Vision Zero) (2021/2014(INI)) (Ú. v. EÚ C 132, 24.3.2022, s. 45).

Nadčasová mestská mobilita

39. zdôrazňuje, že hoci nové technologické riešenia zohrávajú dôležitú úlohu pri zlepšovaní kvality života v mestách, existujúce technológie, ako sú elektrické (nákladné) bicykle, elektrické kolobežky alebo trolejbusy či elektrické autobusy, električky a vlaky, by mali byť nosným pilierom v úsilí o rozvoj nákladnej a osobnej dopravy s nulovými emisiami;

40. zdôrazňuje, že je dôležité urýchliť pokrok smerom k integrovanému predaju cestovných lístkov vo všetkých druhoch verejnej dopravy. Vyzýva Komisiu, aby zvažila vytvorenie štandardizovanej aplikácie EÚ v rámci spoločných pravidiel s cieľom uľahčiť prístup k využívaniu mestskej dopravy v mestách v celej EÚ a podporiť jej využívanie, čo bude mať pozitívny vplyv tak na železničný cestovný ruch, ako aj na dochádzanie do zamestnania;

41. vyzýva na úzku a včasnú spoluprácu s miestnymi a regionálnymi samosprávami, pokiaľ ide o potenciálne využívanie európskych peňažníek digitálnej identity prevádzkovateľmi dopravy a cestujúcimi, ako sa uvádza v novom rámci pre mestskú mobilitu;

42. pripomína, že spoločná mobilita je spôsobom, ako obmedziť dopravu v mestách a vyriešiť problémy spojené s preťažením a že by sa mal podporovať jej rozvoj;

43. poukazuje na to, že zber údajov je dôležitým prostriedkom plánovania dopravnej infraštruktúry, a preto by sa všetky zozbierané údaje mali sprístupniť všetkým príslušným aktérom. Hoci je dôležité umožniť ľahko použiteľné riešenia vrátane mobilných aplikácií typu *all-in-one*, musí sa zabezpečiť aj ochrana údajov a zaviesť spoločná a koordinovaná metodika zberu údajov na rôznych územiach s cieľom uľahčiť výmenu osvedčených postupov a porovnávanie spoľahlivých ukazovateľov mobility;

44. zdôrazňuje, že pri navrhovaní politík udržateľnej mobility je potrebné náležite zohľadniť rodový rozmer a vziať do úvahy špecifické potreby žien a ich osobitnú zraniteľnosť voči chudobe v oblasti mobility, ako aj potreby iných skupín;

Plány udržateľnej mestskej mobility ako kľúčový nástroj dekarbonizácie mestskej mobility

45. potvrdzuje, že podporuje intenzívnejšie zameranie na plány udržateľnej mestskej mobility v kontexte rámca pre mestskú mobilitu a ako povinnú požiadavku pre viac než 400 mestských uzlov vymedzených v navrhovanej revízii nariadenia o TEN-T. Mestá/obce, ktoré už vypracovali plány spĺňajúce požiadavky plánov udržateľnej mestskej mobility, by však mali mať možnosť tieto plány aj realizovať;

46. podporuje tiež odporúčanie, aby mestá prijali plány udržateľnej mestskej mobility, avšak zdôrazňuje, že je potrebné vypracovať také plány, ktoré možno rozšíriť na oblasti s viacerými obcami, ktoré fungujú ako metropolitné oblasti alebo mestské aglomerácie;

47. víta zámer Komisie požiadať členské štáty, aby vykonávali dlhodobé programy na podporu plánov udržateľnej mestskej mobility s cieľom pomôcť pri budovaní kapacít a vykonávaní týchto plánov v súlade s usmerneniami EÚ pre plány udržateľnej mestskej mobility, a v tejto súvislosti vyzýva na povinnú úzku spoluprácu s miestnymi a regionálnymi samosprávami. Rovnako vyzýva Komisiu, aby sa usilovala o úzku spoluprácu medzi plánovanými národnými programovými manažermi plánov udržateľnej mestskej mobility a zástupcami miestnych a regionálnych samospráv a aby monitorovala fungovanie tejto spolupráce v praxi;

48. zdôrazňuje, že prechod na ekologickú mobilitu v mestských oblastiach si vyžaduje, aby plány udržateľnej mestskej mobility účinne pokrývali funkčné oblasti ako celok. Vyzýva Komisiu, aby zvažila spôsoby stimulovania lepšej prepojenosti a prístupu k službám mobility v predmestských, prímestských a okolitých vidieckych oblastiach;

49. víta ohlásený zjednodušený súbor ukazovateľov a nástrojov referenčného porovnávania, ktorý sa má uviesť do konca roka 2022, ako aj plánované opatrenie na podporu programu v rámci Nástroja na prepájanie Európy so zámerom podporiť mestské uzly TEN-T v tejto oblasti. Je však dôležité, aby práca na vývoji a monitorovaní ukazovateľov nevedla k nadmernému pracovnému zaťaženiu miest a obcí;

50. zdôrazňuje potrebu harmonizovaného zberu údajov v kľúčových oblastiach (napr. dĺžka cyklistických chodníkov, počet denných používateľov, nehôd, typ sietí) v koordinácii s miestnymi a regionálnymi samosprávami s cieľom získať lepšie podklady pre budúce rozhodovanie a vynakladanie investícií týkajúcich sa aktívnej mobility, a to aj v kontexte plánov udržateľnej mestskej mobility. Administratívne zaťaženie spojené so zberom, poskytovaním a uchovávaním údajov sa musí minimalizovať;

51. poukazuje na nové ciele rámca pre mestskú mobilitu týkajúce sa začlenenia a prístupnosti a víta zavedenie ukazovateľa cenovej dostupnosti verejnej dopravy v súvislosti s aktualizovanými usmerňovacími dokumentami pre plány udržateľnej mestskej mobility. To môže pomôcť pri zmiernení potenciálnych rizík vyplývajúcich z chudoby v oblasti mobility;

52. podporuje rozvoj plánov udržateľnej mestskej mobility, no zároveň trvá na tom, že v záujme dodržania zásady subsidiarity by Európska komisia mala v rámci prebiehajúcej a budúcej práce týkajúcej sa ukazovateľov plánov udržateľnej mestskej mobility posilniť priame konzultácie s európskymi mestami a ich združeniami. VR náležite berie na vedomie zapojenie približne 50 miest do nedávneho pilotného projektu o vývoji ukazovateľov udržateľnej mestskej mobility a zároveň poukazuje na to, že mnohé európske mestá už vypracovali kvalitné plány udržateľnej mestskej mobility s operačnými ukazovateľmi. VR by v budúcnosti mohol podporiť širší dosah a sprostredkovať priamejšie výmeny informácií medzi EÚ a miestnymi a regionálnymi samosprávami s cieľom zabezpečiť, aby ukazovatele navrhované Európskou komisiou nevytvárali byrokraciu alebo zbytočnú záťaž pre miestne a regionálne samosprávy;

53. víta zameranie nového rámca pre udržateľnú mobilitu na mestskú nákladnú dopravu a navrhovanú integráciu mestskej logistiky do plánov udržateľnej mestskej mobility, najmä vzhľadom na výrazný nárast elektronického obchodu a zmeny modelov distribúcie nákladu v dôsledku pandémie COVID-19. Poukazuje na významný potenciál riešení, technológií a vozidiel s nulovými emisiami pre mestskú logistiku. Podporuje používanie moderných nákladných bicyklov a bicyklových prívesov, keďže približne polovica všetkých motorových ciest na prepravu tovaru v európskych mestách by sa mohla presunúť na bicykle. Pripomína, že tento cieľ už stanovili ministri dopravy EÚ vo svojom vyhlásení z roku 2015 o cyklistike ako ekologicky vhodnom spôsobe dopravy;

54. požaduje podporné opatrenia na propagáciu využívania mestskej železničnej dopravy v nákladnej doprave;

55. víta zámer podporovať dialóg a spoluprácu medzi všetkými stranami vrátane miestnych samospráv a podporovať výmenu údajov o mestskej logistike ako základ pre monitorovanie pokroku a dlhodobé plánovanie. Vyzýva na aktívne zapojenie miestnych a regionálnych samospráv, pokiaľ ide o plánované požiadavky na podávanie správ v súvislosti so zjednodušenými ukazovateľmi udržateľnej mestskej mobility;

Financovanie

56. zdôrazňuje, že rozsiahly prechod na verejné a aktívne druhy dopravy, ktorý predpokladá nový rámec pre mestskú mobilitu a stratégia pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu, bude možný len s posilnenou a koordinovanou podporou verejných orgánov na úrovni EÚ, štátov a regiónov, ako aj miest a obcí, a najmä cielenejším financovaním;

57. vyzýva Komisiu, aby poskytla podrobnejší prehľad o dostupných zdrojoch financovania mestskej mobility a o spôsoboch, akými môžu miestne a regionálne samosprávy tieto zdroje získať. Zároveň zdôrazňuje zásadný význam dlhodobých stratégií a dlhodobých rozpočtov na zabezpečenie stabilného rámca pre plánovanie a investície v oblasti mestskej mobility;

58. vyjadruje znepokojenie nad tým, že finančné prostriedky dostupné na mestskú mobilitu v rámci nástrojov EÚ sú v praxi buď pomerne obmedzené, ťažko prístupné alebo nevhodné pre miestne a regionálne samosprávy a/alebo závisia od svojvoľných faktorov, ako je napríklad priaznivá spolupráca medzi celoštátnou úrovňou a úrovňou riadenia na nižšej ako celoštátnej úrovni. Žiada, aby sa v rámci budúceho VFR a v súlade s vnútroštátnymi predpismi s rovnakým cieľom zvýšili objemy financií v programoch a nástrojoch dostupných ako priame financovanie pre miestne a regionálne samosprávy;

59. vyjadruje znepokojenie nad tým, že niektoré aspekty pravidiel stanovených v systéme národných a regionálnych účtov v EÚ sa môžu v praxi ťažko zosúladiť s významnými investíciami miestnych a regionálnych samospráv do infraštruktúry, najmä s požiadavkou zaznamenávať takéto výdavky v jednom rozpočtovom roku, čo vytvára príliš vysoký deficit v príslušných regionálnych účtoch. Odporúča optimalizovať potenciál dostupných finančných prostriedkov EÚ tým, že sa miestnym a regionálnym samosprávam umožní zaznamenávať takéto výdavky vo svojich účtoch postupne počas životného cyklu infraštruktúry;

60. poukazuje na to, že mnohé miestne a regionálne samosprávy očakávajú, že sa na úrovni EÚ prijímú prísnejšie opatrenia na podporu internalizácie externých nákladov v odvetví dopravy a systematickejšieho uplatňovania zásad „znečisťovateľ platí“ a „používateľ platí“. Poukazuje na potrebu podporného rámca, ktorý by sprevádzal úsilie miestnych a regionálnych samospráv v tejto oblasti;

61. trvá na tom, aby sa príjmy z dane z emisií CO₂ nasmerovali do rozvoja železničnej alebo cyklistickej siete a iných projektov udržateľnej infraštruktúry, ktoré sú potrebné na transformáciu dopravného systému. Účinná a primeraná daň z emisií CO₂ je vo všeobecnosti ústredným prvkom klimaticky vhodnej politiky mobility;

Riadenie a výmena najlepších postupov

62. zdôrazňuje potrebu účinného prístupu viacúrovňového riadenia založeného na aktívnej subsidiarite. Víta zámer Komisie užšie zapojiť miestne a regionálne samosprávy do reformovanej expertnej skupiny pre mestskú mobilitu spolu so zástupcami členských štátov a vyzýva Komisiu, aby v tejto súvislosti zapojila aj VR; zdôrazňuje tiež, že je potrebné posilniť účasť hlavných aktérov aktívnej mobility (chodcov a cyklistov), ako aj používateľov verejnej dopravy na plánovaní mestskej mobility;

63. vyzýva na výmenu najlepších postupov so zameraním na primeranú infraštruktúru, ktorá poskytuje bezpečné a pohodlné priestory pre aktívnu mobilitu, ako je chôdza a cyklistika. V tejto súvislosti zdôrazňuje význam oddelených jazdných pruhov pre chodcov a cyklistov;

64. pokiaľ ide o bezpečnosť cestnej premávky, vyzýva na výmenu doterajších skúseností a najlepších postupov s cieľom zabezpečiť prístup, ktorý odštartuje zmenu v správaní;

65. víta vysoký záujem miest EÚ o misiu Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá EÚ, čo odráža silný záväzok mnohých miest EÚ dosiahnuť prechod na ekologickú mobilitu, ale aj potrebu dodatočnej finančnej, technickej a strategickej podpory zo strany EÚ. Vyzýva Komisiu, aby zachovala túto dynamiku tým, že zabezpečí čo najaktívnejšie zapojenie všetkých miest EÚ, ktoré o to majú záujem;

66. trvá najmä na tom, že misie Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá EÚ a 100 klimaticky neutrálnych a inteligentných miest by nemali prehlbovať nerovnosti a rozdiely medzi najpokročilejšími a zaostávajúcimi mestami; žiada, aby sa osobitná pozornosť venovala cieľu misie, ktorým je podpora všetkých miest EÚ pri zelenej transformácii;

67. vyzýva inštitúcie EÚ, aby išli príkladom a prijali podobné programy ako 100 klimaticky neutrálnych a inteligentných miest;

68. vyzýva na celoeurópsku výmenu najlepších postupov v oblasti cenovej dostupnosti verejnej dopravy. Ďalej žiada Európsku komisiu, aby vypracovala štúdiu o uskutočniteľnosti zavedenia systému bezplatnej verejnej dopravy v celej EÚ s cieľom stimulovať prechod na iné druhy dopravy. Štúdia aby sa mala zaoberať sociálnymi a finančnými aspektmi vrátane súčasnej úlohy predaja cestovných lístkov pri kompenzácii zvýšených prevádzkových nákladov miestnych a regionálnych samospráv a prevádzkovateľov verejnej dopravy.

V Bruseli 11. októbra 2022

Predseda
Európskeho výboru regiónov
Vasco ALVES CORDEIRO