



V Bruseli 17. 12. 2013  
COM(2013) 913 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU  
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

**Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej  
zdroje**

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

{SWD(2013) 529 final}

# OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV

## Spoločné vytvorenie konkurencieschopnej mestskej mobility efektívne využívajúcej zdroje

### 1. Úvod

Európske mestá<sup>1</sup>, ktoré sú domovom 70 % obyvateľstva EÚ a ktoré tvoria vyše 80 % HDP Únie, sú prepojené jedným z najlepších dopravných systémov na svete. Mobilita v rámci miest je však čoraz zložitejšia a neefektívnejšia. Mestská mobilita je stále veľmi závislá od používania konvenčne poháňaných osobných automobilov. V rámci prechodu na udržateľnejšie druhy mestskej mobility sa zatiaľ podarilo dosiahnuť len malý pokrok.

Mnohé európske mestá a veľkomestá sú postihnuté chronickým preťažením dopravy, ktoré podľa odhadov spôsobuje ročne náklady vo výške 80 miliárd EUR<sup>2</sup>.

Mestské oblasti sú tiež zodpovedné za vysoký podiel, zhruba 23 %, celkových emisií CO<sub>2</sub> z dopravy. Mestá musia vynaložiť väčšie úsilie na odvrátenie minulých trendov, aby prispeli k dosiahnutiu 60 % zníženia emisií skleníkových plynov, ku ktorému sa vyzýva v bielej knihe Komisie s názvom „Plán jednotného európskeho dopravného priestoru – Vytvorenie konkurencieschopného dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje“<sup>3</sup> (ďalej len „biela kniha o doprave z roku 2011“). Keďže majú väčšiu hustotu osídlenia a vyšší podiel ciest na krátke vzdialenosti, v mestách existuje väčší potenciál na prechod na nízkouhlíkovú dopravu v porovnaní s dopravným systémom ako celkom, a to prostredníctvom rozvoja pešej, cyklistickej a verejnej dopravy a skorého uvedenia vozidiel poháňaných alternatívnymi palivami na trh.

Cieľom právnych predpisov EÚ v oblasti kvality ovzdušia<sup>4</sup> a čoraz prísnejších emisných noriem pre cestné vozidlá je chrániť občanov pred škodlivým vystavením látkam znečisťujúcim ovzdušie a tuhým časticiam. Vo všetkých členských štátoch majú mestá stále problém splniť právne požiadavky.

Počet úmrtí na cestách je v EÚ stále veľmi vysoký, a to približne 28 000 v roku 2012. Na mestské oblasti pripadá 38 % úmrtí na cestách v Európe, pričom rizikám sú obzvlášť vystavení zraniteľní účastníci cestnej premávky ako chodci. Pokrok v znižovaní počtu úmrtí na cestách je v mestských oblastiach dlhší čas podpriemerný.

V prieskume Eurobarometra<sup>5</sup> sa skúmali postoje k mestskej mobilite. Veľká väčšina občanov považuje preťaženie dopravy, náklady na mestskú mobilitu, jej negatívne vplyvy na životné prostredie a ľudské zdravie a dopravné modely za významné problémy. Väčšina respondentov vyjadrila skôr pesimistický názor na vyhliadky týkajúce sa zlepšenia dopravenej situácie v ich mestách.

<sup>1</sup> Pozri aj správu Európskej komisie „Mestá zajtrajška“, 2011.

<sup>2</sup> Celkové náklady vyplývajúce z preťaženia; pozri SEK(2011) 358 v konečnom znení.

<sup>3</sup> KOM(2011) 144 v konečnom znení.

<sup>4</sup> Pozri najmä smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008 o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe, Ú. v. EÚ L 152, 11.6.2008, s. 1.

<sup>5</sup> Osobitný prieskum Eurobarometra 406 (2013).

Z prieskumu ďalej vyplývajú značné rozdiely medzi jednotlivými krajinami EÚ. Existujú čoraz väčšie rozdiely v rámci mestskej mobility medzi malým počtom rozvinutých miest Európy a väčšinou miest, ktoré za nimi zaostávajú.

V stratégii Európa 2020 na zabezpečenie inteligentného, udržateľného a inkluzívneho rastu<sup>6</sup> sa vyzdvihol význam zmodernizovaného a udržateľného európskeho dopravného systému pre budúci rozvoj Únie a zdôraznila sa potreba riešiť mestský rozmer dopravy.

### **Je potrebná postupná zmena.**

Cieľom oznámenia je posilniť podporu pre európskej mestá v súvislosti s riešením výziev v oblasti mestskej mobility. Je potrebná postupná zmena prístupu k mestskej mobilite, aby sa mestské oblasti Európy rozvíjali udržateľnejším spôsobom a aby sa splnili ciele EÚ týkajúce sa konkurencieschopného európskeho dopravného systému efektívne využívajúceho zdroje.

Takisto je rozhodujúce, aby sa prekonali roztrieštené prístupy a riešením záležitostí, ako sú spoločné normy a špecifikácie alebo spoločné obstarávanie, sa vyvinul jednotný trh s inovačnými riešeniami mestskej mobility.

V oznámení sa stanovuje spôsob, akým Komisia posilní svoje opatrenia týkajúce sa udržateľnej mestskej mobility v oblastiach, ktoré vykazujú pridanú hodnotu EÚ. Komisia ďalej vyzýva členské štáty, aby prijímali rozhodnejšie a lepšie koordinované opatrenia.

## **2. ZABEZPEČENIE UDRŽATELNEJ MESTSKEJ MOBILITY SPOLOČNÝMI SILAMI**

Transformácia mestskej mobility si vyžaduje koordinované opatrenia subjektov s rozhodovacími právomocami a príslušných orgánov na všetkých úrovniach štátnej správy.

**Opatreniami na úrovni EÚ sa musí prispieť k spoločnému úsiliu:** Akčnému plánu Komisie pre mestskú mobilitu sa v roku 2009<sup>7</sup> dostalo veľkej podpory zo strany Európskeho parlamentu<sup>8</sup>, Európskeho sociálneho a hospodárskeho výboru<sup>9</sup>, Výboru regiónov<sup>10</sup> a členských štátov<sup>11</sup>, ako aj zainteresovaných strán v celej Únii. Dvadsať iniciatív akčného plánu sa úspešne realizovalo do roku 2012.

Z tohto dôvodu Komisia začala nezávislé preskúmanie<sup>12</sup> vykonávania akčného plánu a verejné konzultácie<sup>13</sup> s cieľom preskúmať ďalšie kroky. Zainteresované strany opätovne potvrdili pridanú hodnotu podpory na úrovni EÚ a zdôraznili, že opatrenia na úrovni EÚ sú výnimočne vhodné na zabezpečenie rozsiahlej diskusie o mestskej mobilite v celej Únii, na uľahčenie výmeny skúseností a najlepších postupov, urýchlenie výskumu a inovácií a poskytovanie finančnej podpory na projekty mestskej dopravy, najmä v menej rozvinutých

<sup>6</sup> KOM(2010)2020 v konečnom znení.

<sup>7</sup> KOM(2009) 490 v konečnom znení.

<sup>8</sup> Uznesenie Európskeho parlamentu z 9. júla 2008; 2008/2041(INI).

<sup>9</sup> Stanovisko k akčnému plánu mestskej mobility z 27. mája 2010, TEN/414.

<sup>10</sup> Stanovisko k akčnému plánu mestskej mobility z 27. augusta 2010, 2010/C 232/05.

<sup>11</sup> Závery Rady o akčnom pláne mestskej mobility, 24. júna 2010; [www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/doc/2010\\_06\\_24\\_apum\\_council\\_conclusion\\_s.pdf](http://www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusion_s.pdf).

<sup>12</sup> Správa o preskúmaní akčného plánu mestskej mobility, 2013, [ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm).

<sup>13</sup> Výsledky verejných konzultácií „Mestský rozmer dopravnej politiky EÚ“, 2013, [www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban\\_en.htm](http://www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm).

regiónoch. Zároveň zdôraznili význam spolupráce na osobitných témach, ako je plánovanie mestskej mobility, zavedenie riešení inteligentného dopravného systému alebo regulácia prístupu a bezpečnosť cestnej premávky.

**Do opatrení v celej EÚ týkajúcich sa potrieb mestskej mobility sa musia zapojiť členské štáty:** Iniciatívy Komisie nie je možné priviesť do každého z tisícov miest a veľkomiest v Európe a nemôžu sa v nich ani úspešne identifikovať a prekonať osobitné prekážky týkajúce sa lepšej a udržateľnejšej mestskej mobility, ktoré sa môžu vyskytovať v rôznych častiach Únie.

Aby ich bolo možné efektívne a v rozsiahlom meradle zaviesť, mali by sa koncepcie a nástroje vyvinuté na európskej úrovni prispôbiť osobitným podmienkam každého členského štátu a následne sa aktívne podporiť na národnej a regionálnej úrovni.

### 3. PLÁNY UDRŽATEĽNEJ MESTSKEJ MOBILITY

Objavujú sa nové prístupy k plánovaniu mestskej mobility, keďže miestne orgány sa snažia vymaniť sa z minulých samostatných prístupov a pracujú na vývoji stratégií, ktorými sa môže stimulovať prechod na čistejšie a udržateľnejšie druhy dopravy, ako je pešia, cyklistická<sup>14</sup> a verejná doprava, a nové modely používania a vlastníctva automobilov. Mnohé mestá v EÚ experimentovali s inovačnými riešeniami mestskej mobility a podelili sa o svoje skúsenosti prostredníctvom rôznych sietí miest.

Komisia aktívne podporuje koncepciu udržateľného plánovania mestskej mobility už niekoľko rokov. Zainteresované strany a experti sa spojili v rámci iniciatív financovaných EÚ, aby sa podieľali na analýze súčasných prístupov, diskusiách o problematických oblastiach a identifikovaní najlepších postupov plánovania. S podporou Komisie<sup>15</sup> sa vypracovali usmernenia pre rozvoj a realizáciu plánov udržateľnej mestskej mobility<sup>16</sup>, napríklad také, v ktorých sa miestnym orgánom poskytujú konkrétne návrhy na realizáciu stratégií mestskej mobility založených na dôkladnej analýze súčasnej situácie, ako aj na jasnej vízii udržateľného rozvoja ich mestskej oblasti.

V koncepcii plánov udržateľnej mestskej mobility sa zohľadňuje funkčná mestská oblasť a navrhuje sa, aby sa opatrenia mestskej mobility včlenili do širšej mestskej a územnej stratégie. Preto by sa tieto plány mali vypracúvať v spolupráci v rámci rôznych politických oblastí a sektorov (doprava, využívanie pôdy a územné plánovanie<sup>17</sup>, životné prostredie, hospodársky rozvoj, sociálna politika, zdravotníctvo, bezpečnosť cestnej premávky atď.), na rôznych vládnych a správnych úrovniach, ako aj s orgánmi v susediacich oblastiach – mestských i vidieckych.

Plány udržateľnej mestskej mobility sa týkajú podpory vyváženého rozvoja a lepšej integrácie rôznych druhov mestskej mobility. V tejto koncepcii plánovania sa zdôrazňuje skutočnosť, že mestská mobilita sa týka predovšetkým ľudí. Z tohto dôvodu sa v nej kladie dôraz na

<sup>14</sup> Najmä prechodom na zvýšené využívanie pešej a cyklickej dopravy sa značne znižujú negatívne externality mestskej mobility a dopravy, spolu s pridanou hodnotou podpory aktívnejšieho životného štýlu a paralelným prínosom pre zdravie. Príslušné problémy sa riešia aj v rámci európskeho partnerstva v oblasti inovácií zameraného na aktívne a zdravé starnutie.  
[http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index\\_en.cfm?section=active-healthy-ageing](http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing)

<sup>15</sup> Stredisko monitorovania mestskej mobility – [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

<sup>16</sup> Návod na rozvoj a realizáciu plánov udržateľnej mestskej mobility, Európska komisia, 2013.

<sup>17</sup> Odzrkadľujúc význam správneho mestského plánovania na zníženie potrieb mestskej mobility (napríklad zabránením rozrastaniu miest).

zapojenie občanov a zainteresovaných strán, ako aj na podporu zmien správania sa v oblasti mobility.

Plány udržateľnej mestskej mobility môžu pomôcť mestám efektívne využívať existujúcu dopravnú infraštruktúru a služby a zaviesť opatrenia mestskej mobility nákladovo účinným spôsobom.

Koncepcia plánov udržateľnej mestskej mobility v posledných rokoch značne nabrala na sile a Komisia bude pokračovať v podpore rozvoja a propagácie tejto koncepcie aj v budúcnosti.

Aby sa však zabezpečilo rozsiahle prijatie najlepších postupov plánovania udržateľnej mestskej mobility, mala by sa táto koncepcia prispôbiť osobitným požiadavkám a existujúcej praxi plánovania v každom členskom štáte a následne by sa mala aktívne podporiť na národnej úrovni. Navyše by sa mali prijať vhodné opatrenia v členských štátoch s cieľom zabezpečiť rámcové podmienky, ktoré miestnym orgánom umožnia úspešne realizovať miestne stratégie mestskej mobility.

Členské štáty by preto mali zvážiť:

- vykonanie dôkladného posúdenia súčasných a budúcich výsledkov mestskej mobility na svojom území, aj so zreteľom na kľúčové politické ciele EÚ;
- vypracovanie prístupu k mestskej mobilite, ktorým sa zabezpečia koordinované a vzájomne sa posilňujúce opatrenia na národnej, regionálnej a miestnej úrovni;
- zabezpečenie vývoja a realizácie plánov udržateľnej mestskej mobility vo svojich mestských oblastiach a ich integrácie do širšej stratégie mestského alebo územného rozvoja;
- revíziu – a v prípade potreby zmenu – technických, politických, právnych, finančných a iných nástrojov, ktoré majú k dispozícii miestne orgány plánovania;
- ak je to vhodné, opatrenia na zabránenie roztriešteným prístupom s cieľom zabezpečiť kontinuitu a kompatibilitu opatrení mestskej mobility so zámerom zaručiť fungovanie vnútorného trhu.

Komisia na oplátku:

- v roku 2014 zriadi Európsku platformu plánov udržateľnej mestskej mobility na koordináciu spolupráce EÚ pri ďalšom vývoji koncepcie a nástrojov, zabezpečí jednotné kontaktné miesto a rozšíri súčasnú webovú lokalitu [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu) na virtuálne stredisko poznatkov a kompetencií;
- podporí vnútroštátne, regionálne a miestne orgány pri vývoji a realizácii plánov udržateľnej mestskej mobility, a to aj prostredníctvom nástrojov financovania.

#### **4. KOORDINÁCIA ZÁSAHOV VEREJNÉHO A SÚKROMNÉHO SEKTORA**

Dosiahnutie systematického zlepšenia v dopravnom sektore si vyžaduje spoločné úsilie verejných činiteľov na všetkých úrovniach správy vecí verejných, ako aj zapojenie súkromného sektora, v nasledujúcich oblastiach zdôraznených v bielej knihe o doprave z roku 2011.

##### ***Viac opatrení v oblasti mestskej logistiky***

Mestská logistika je nevyhnutná na úspešné fungovanie miest a ako súčasť regionálnych, národných a medzinárodných dodávateľských reťazcov tvorí významný podiel mestskej

dopravy. Očakáva sa, že bude rásť a jej vysoké externé náklady sa budú ďalej zvyšovať. Logistické potreby sa však v mestskom plánovaní a riadení často zanedbávajú.

Existuje významný potenciál na zlepšenie prevádzky a služieb mestskej logistiky a v rámci vozidiel pre vymedzené oblasti, ako sú poštové a smetiarske vozidlá, môže byť vhodné zaviesť nové druhy vozidiel a alternatívnych pohonných hmôt s cieľom znížiť závislosť od ropy a emisie. Navrhnuté opatrenia spolu s ďalšími iniciatívami bielej knihy o doprave z roku 2011 (napr. balík „Ekologická energia pre dopravu“) ďalej prispievajú k cieľu dosiahnuť v najväčších mestských centrách Európy do roku 2030 mestskú logistiku v podstate bez CO<sub>2</sub>.

Členské štáty a mestské orgány musia poskytnúť rámec (napr. dodacie priestory, reguláciu prístupu, presadzovanie atď.), ktorým sa zabezpečia obchodné príležitosti pre súkromné hospodárske subjekty v oblasti logistiky, pokiaľ ide o investovanie do nových technológií a riešení. Mali by zároveň uľahčiť spoluprácu medzi aktérmi, vybudovať potrebné kapacity na miestnej úrovni, stimulovať prijímanie osvedčených postupov, zabezpečiť interoperabilitu miestnych logistických riešení na základe inteligentných dopravných systémov a zabezpečiť integráciu s národnými prioritami.

Členské štáty by mali zvážiť:

- zabezpečenie náležitého zohľadnenia mestskej logistiky vo svojich národných prístupoch k mestskej mobilite a v plánoch udržateľnej mestskej mobility;
- vytvorenie platforiem spolupráce, výmeny údajov a informácií, odbornej prípravy atď. pre všetkých aktérov mestských logistických reťazcov.

Komisia:

- zlepši šírenie a prijímanie najlepších postupov v oblasti mestskej logistiky (2014);
- spolu s odborníkmi pripraví usmerňujúce dokumenty, v ktorých poskytne praktickú pomoc v súvislosti so zlepšovaním výsledkov mestskej logistiky, napríklad vývojom plánov dodávok a služieb, mestskej logistiky v režimoch regulácie prístupu atď. (2014 – 2016);
- uľahčí obstarávanie ekologických vozidiel používaných na mestskú logistiku revíziou rozsahu portálu o ekologických vozidlách<sup>18</sup> (2015 – 2016).

Navrhovaný prístup je podrobne opísaný v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom „*Výzva na prijatie opatrení v oblasti mestskej logistiky*“.

### ***Inteligentnejšia regulácia prístupu v mestských oblastiach a vyberanie poplatkov od používateľov ciest***

Aby sa zabezpečila čo najlepšia prístupnosť mestských centier, je potrebné prijať rozhodnutia o využívaní mestského priestoru. Nakladacie a vykladacie priestory, pruhy pre autobusy, automobily, parkovanie, zariadenia pre chodcov, pruhy pre cyklistov a parkovanie – to všetko súperí o priestor na mestských cestách<sup>19</sup> a mestá musia tieto konkurenčné požiadavky riadiť v súlade s miestnymi prioritami a okolnosťami. Regulácia prístupu vozidiel do mestských oblastí môže pomôcť optimalizovať prístup do mestských oblastí, zlepšiť kvalitu ovzdušia

<sup>18</sup> [www.cleanvehicle.eu](http://www.cleanvehicle.eu)

<sup>19</sup> Priestor mestských komunikácií si naopak konkuruje s požiadavkami verejného priestoru na voľnočasové aktivity a sociálnu interakciu (ihriská, parky atď.)

a prispieť k cieľu postupného obmedzenia konvenčne poháňaných automobilov v mestách do roku 2050.

V súčasnosti existuje široká škála režimov, ktoré sa uplatňujú v jednotlivých častiach Európy, a týmto rôznym druhom regulácie prístupu, ich nákladom a vplyvom je potrebné lepšie porozumieť.

Hrozí, že v dôsledku týchto rozličných pravidiel a požiadaviek a nedostatočných informácií o tom, ako dodržiavať jednotlivé režimy, dôjde k roztriešteniu vnútorného trhu a vytvoria sa nové prekážky pre pohyb ľudí a tovaru. Úplne harmonizovaný európsky prístup sa nepovažuje za vhodný, pretože je veľmi dôležité, aby sa návrh a realizácia takýchto režimov mohli prispôbiť konkrétnej situácii v každej mestskej oblasti. Nezáväznými usmerneniami by sa naopak mestám a členským štátom umožnilo využiť skúsenosti získané inde a ak by to bolo vhodné, podporiť všeobecnejší prístup k problémom, ako sú kategórie vozidiel, dopravné značky, poskytovanie informácií, presadzovanie, výnimky a stanovenie cien. Vďaka tomu by používatelia ciest týmto režimom ľahšie porozumeli a bolo by pre nich jednoduchšie dodržiavať ich, zatiaľ čo mestám by sa ponechala flexibilita prispôbiť sa miestnym podmienkam.

Pri realizácii režimov by sa navyše mali dodržiavať transparentné pravidlá a malo by sa zabrániť diskriminácii príležitostných alebo cudzích používateľov ciest. Všeobecnejší prístup, napr. k spoločnej výmene informácií o režimoch, by pomáhal pri plánovaní trás a používanie inteligentných riešení dopravného systému pri realizácii režimov by pomohlo znížiť náklady miest a používateľov ciest a zlepšiť súlad s predpismi.

Členské štáty by mali zväziť:

- vykonanie dôkladného preskúmania efektivity a vplyvov existujúcich a plánovaných režimov regulácie prístupu do mestských oblastí;
- poskytnutie rámca, ktorý umožní miestnym dopravným orgánom navrhovať, realizovať a hodnotiť režimy regulácie prístupu vrátane účtovania poplatkov používateľom mestských ciest.

Komisia:

- posilní výmenu informácií s členskými štátmi a odborníkmi, pokiaľ ide o reguláciu prístupu do mestských oblastí v jednotlivých častiach Únie, vrátane jej koncepcných základov, praktickej realizácie, efektivity a vplyvov;
- spolu so zainteresovanými stranami pripraví nezáväzná usmernenia, ktoré mestám pomôžu pri účinnej realizácii režimov regulácie prístupu.

Navrhovaný prístup je podrobne opísaný v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom „*Výzva na prijatie inteligentnejšej regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí*“.

### ***Koordinované zavádzanie inteligentných systémov mestskej dopravy***

Inteligentné technológie, a najmä inteligentné systémy dopravy, sú kľúčovými faktormi umožňujúcimi plánovanie mestskej mobility. Pre zákonodarcov predstavujú podporu pri dosahovaní ich politických cieľov a riadení konkrétnych dopravných operácií. Takisto pomáhajú koncovým používateľom tým, že im poskytujú možnosť informovaného rozhodovania v otázkach mobility.

Inteligentné dopravné systémy konkrétne pomáhajú pri optimalizovaní používania existujúcej infraštruktúry pomocou rôznych prostriedkov, ako sú dopravné značky, systémy na

plánovanie trás, inteligentné systémy cestovných lístkov alebo systémy spolupráce (vrátane systémov komunikácie medzi vozidlami navzájom a medzi vozidlami a infraštruktúrou). Podporujú koordinované riadenie cestných sietí a sietí verejnej dopravy a uľahčujú realizáciu režimov mestskej logistiky a obmedzenia prístupu. S cieľom zabezpečiť väčšiu súdržnosť a interoperabilitu riešení inteligentných dopravných systémov v Európe vypracovala expertná skupina pre mestské inteligentné dopravné systémy<sup>20</sup> súbor usmernení pre zavedenie kľúčových aplikácií mestských inteligentných dopravných systémov<sup>21</sup>. V tejto súvislosti sa identifikovali najlepšie postupy ako aj potreby štandardizácie mestských inteligentných dopravných systémov.

Aby mestské oblasti mohli ťažiť z celého potenciálu riešení inteligentných dopravných systémov a aby sa zároveň zabezpečilo nákladovo efektívne, neustále a plynulé nasadzovanie inteligentných dopravných systémov v celej EÚ, je potrebné vyvinúť spoločné úsilie.

Členské štáty by mali zvážiť:

- použitie usmernení pri zavádzaní kľúčových aplikácií inteligentných dopravných systémov vo svojich mestských aglomeráciách;
- vývoj vhodných rozhraní medzi sieťami mestskej a okolitej medzimestskej dopravy;
- vytvorenie interoperabilných multimodálnych súborov údajov zberu všetkých informácií o mestskej mobilite.

Komisia:

- zabezpečí pokrok v práci na doplnení existujúcich právnych predpisov o prístupe k údajom o doprave a cestovaní;
- pripraví špecifikácie informačných služieb o doprave v reálnom čase a multimodálnych informačných služieb, ktoré sú plánované v rámci smernice o inteligentných dopravných systémoch<sup>22</sup>;
- uľahčí zavádzanie systémov komunikácie medzi vozidlami navzájom a medzi vozidlami a infraštruktúrou v mestských oblastiach.

Navrhovaný prístup je podrobne opísaný v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom „*Mobilizácia inteligentných dopravných systémov pre mestá v EÚ*“.

### ***Bezpečnosť cestnej premávky v mestách***

Každý rok v cestnej premávke v mestských oblastiach EÚ zahynie približne 11 000 ľudí<sup>23</sup>. Väčšina smrteľných alebo vážnych dopravných nehôd zahŕňajúcich *zraniteľných účastníkov cestnej premávky* sa odohráva v mestských oblastiach. Približne dve tretiny úmrtí chodcov sa stali v mestských oblastiach a 50 % obetí nehôd v mestských oblastiach tvoria chodci alebo

<sup>20</sup>

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520&Lang=SK>

<sup>21</sup>

[europa.eu/transport/themes/its/road/action\\_plan/its\\_for\\_urban\\_areas\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm)

<sup>22</sup>

Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2010/40/EÚ zo 7. júla 2010 o rámci na zavedenie inteligentných dopravných systémov v oblasti cestnej dopravy a na rozhrania s inými druhmi dopravy, Ú. v. EÚ L 207, 6.8.2010, s. 1 (článok 3 písm. a) a písm. b)).

<sup>23</sup>

CARE – Databáza dopravných nehôd v EÚ.



cyklisti. Počas posledného desaťročia sa počet úmrtí chodcov znížil iba o 39 % v porovnaní so 49 % v prípade úmrtí vodičov<sup>24</sup>.

Z týchto dôvodov je potrebné ďalšie úsilie o zvýšenie bezpečnosti cestnej premávky v mestách a ochrany najmä zraniteľných účastníkov cestnej premávky pred úmrtím alebo vážnym zranením.

Členské štáty by mali zvážiť:

- zabezpečenie zohľadnenia aspektov bezpečnosti cestnej premávky ako horizontálnej záležitosti v rámci plánov udržateľnej mestskej mobility vo všetkých krokoch procesu plánovania a mali by vhodne riešiť problémy, ako je bezpečná mestská infraštruktúra, najmä pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky, využívanie moderných technológií na vyššiu bezpečnosť cestnej premávky v mestách, presadzovanie pravidiel cestnej premávky a vzdelávanie v oblasti bezpečnosti cestnej premávky;
- zabezpečenie náležitého zberu údajov o ukazovateľoch bezpečnosti cestnej premávky na čo najpodrobnejšej úrovni a podporu miestnych orgánov v používaní týchto údajov pri miestnej analýze a plánovaní bezpečnosti cestnej premávky.

V rokoch 2014 – 2015 Komisia:

- zhromaždí a rozšíri príklady osvedčených postupov plánovania bezpečnosti cestnej premávky;
- vykoná analýzu opatrení na zníženie počtu vážnych úrazov v cestnej premávke v mestských oblastiach.

Navrhovaný prístup je podrobne opísaný v sprievodnom pracovnom dokumente útvarov Komisie s názvom „*Cielené opatrenia v oblasti bezpečnosti cestnej premávky v mestských oblastiach*“.

## 5. POSILNENIE PODPORY EÚ

### ***Spoločná výmena skúseností, propagovanie najlepších postupov a podpora spolupráce***

Hodnota spoločnej výmeny skúseností, propagovania príkladov najlepších postupov a podpory spolupráce naprieč Úniou je nepopierateľná. Komisia v budúcnosti posilní svoju podporu určenú príslušným činnostiam:

#### *Stredisko monitorovania mestskej mobility*

Prostredníctvom Akčného plánu pre mestskú mobilitu z roku 2009 Komisia zriadila stredisko monitorovania mestskej mobility vo forme virtuálnej platformy – webovej lokality ELTIS<sup>25</sup>. Táto platforma poskytuje jednotné kontaktné miesto na spoločnú výmenu poznatkov a skúseností alebo diskusiu o záležitostiach súvisiacich s mestskou mobilitou a dopravou.

Komisia má v úmysle zvýšiť rozsah portálu rozvojom súčasného portálu pre plány mobility<sup>26</sup> na komplexné znalostné a kompetenčné stredisko, v ktorom sa budú konsolidovať informácie o plánovaní mestskej dopravy z celej EÚ. Portál pre plány mobility sa včlení do portálu ELTIS.

<sup>24</sup> To isté.

<sup>25</sup> [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

<sup>26</sup> [www.mobilityplans.eu](http://www.mobilityplans.eu)

Ďalej sa vytvorí Európska platforma pre plány udržateľnej mestskej mobility. Touto platformou sa podporí ďalší rozvoj koncepcie a nástrojov potrebných na jej úspešné používanie miestnymi plánovacími orgánmi, prostredníctvom koordinovania všetkých relevantných činností, ktoré Komisia v tejto oblasti podporuje<sup>27</sup>, a prostredníctvom podpory širšej výmeny.

#### *URBACT – Výmena osvedčených postupov v oblasti udržateľného rozvoja miest*

URBACT<sup>28</sup> je európsky výmenný a vzdelávací program financovaný v rámci programu európskej územnej spolupráce, ktorým sa propaguje udržateľný rozvoj miest. V rámci neho sa mestám umožňuje spolupracovať na vývoji nových a udržateľných pragmatických riešení, v ktorých je zahrnutý hospodársky, sociálny a environmentálny rozmer. V nasledujúcom programovom období sa v rámci programu URBACT III bude pokračovať v podpore výmeny a budovania kapacít medzi európskymi mestami.

#### *Údaje a štatistika a prehľad výsledkov v oblasti mestskej mobility*

Na základe výsledkov štúdie „Zber európskych údajov a štatistiky v oblasti mestskej mobility“<sup>29</sup>, okrem iného, Komisia preskúma možnosti zlepšenia kvality a dostupnosti údajov a štatistiky na prevádzku systémov mestskej dopravy a rozhodovacie procesy na miestnej, regionálnej, národnej úrovni a na úrovni EÚ.

Komisia bude predovšetkým pokračovať v podpore rozvoja prehľadu výsledkov v oblasti mestskej mobility prostredníctvom identifikácie harmonizovaných ukazovateľov na hodnotenie a porovnanie pokroku mestských oblastí v celej EÚ<sup>30</sup>. Komisia bude využívať prácu, ktorá sa vykonala v rámci projektov ako EcoMobility Shift<sup>31</sup> a Conduits<sup>32</sup>.

#### ***Expertná skupina členských štátov pre mestskú mobilitu***

Komisia zriadi expertnú skupinu členských štátov pre mestskú mobilitu a dopravu s cieľom podporiť výmenu informácií o možnostiach posilnenia a lepšej koordinácie národných politík a politík EÚ v oblasti mestskej mobility a dopravy;

Po dohode s členskými štátmi sa môžu vytvoriť osobitné pracovné skupiny s cieľom podrobnejšie diskutovať o konkrétnych otázkach, ako je regulácia prístupu do mestských oblastí, mestská logistika, inteligentné dopravné systémy alebo prehľad výsledkov v oblasti mestskej mobility.

#### ***Zameranie výskumu a inovácií na riešenie výziev mestskej mobility***

Európska únia v prvom rade prostredníctvom svojich rámcových programov pre výskum už mnoho rokov poskytuje podporu výskumným a inovačným projektom, ktoré sa týkajú mestskej dopravy. Táto podpora významne prispieva k napredovaniu nových technológií a koncepcií mobility až do fázy zavedenia.

<sup>27</sup> Realizované napr. v rámci súčasných projektov ENDURANCE, QUEST, ADVANCE atď.

<sup>28</sup> [www.urbact.eu](http://www.urbact.eu).

<sup>29</sup> Štúdia o harmonizovanom zbere európskych údajov a štatistiky v oblasti mestskej mobility; MOVE/B4/196-2/2010 (2013).

<sup>30</sup> Keďže na mestskú dopravu sa vzťahuje najmä rozhodnutie o spoločnom úsilí, a už menej systém EÚ na obchodovanie s emisiami (ETS), mohlo by byť zaujímavé umožniť meranie a porovnávanie emisií CO<sub>2</sub> z mestskej dopravy, ktoré by členským štátom pomohlo pri ich opatreniach na zníženie emisií.

<sup>31</sup> [www.ecomobility-shift.org/index.php/en/](http://www.ecomobility-shift.org/index.php/en/).

<sup>32</sup> [www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool](http://www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool).

Od svojho spustenia pred desiatimi rokmi je iniciatíva Komisie s názvom CIVITAS motorom inovácií mestskej mobility a vďaka nej sa z európskych miest stali kľúčoví hráči v tomto inovačnom procese. Vo viac ako 60 európskych mestách sa vykonalo približne 700 demonštračných činností spolu s dôsledným hodnotením vplyvov a procesu. Sieť miest CIVITAS má dnes vyše 200 členských miest prakticky zo všetkých členských štátov. Iniciatíva CIVITAS sa stala značkou zmeny paradigiem mestskej mobility a dopravy, ale aj európskeho partnerstva.

### ***CIVITAS 2020***

Komisia zamýšľa oživiť a spustiť iniciatívu CIVITAS 2020 v rámci programu Horizont 2020, rámcového programu Únie pre výskum a inováciu na obdobie rokov 2014 – 2020<sup>33</sup>. Pracovný program programu Horizont 2020 na roky 2014 a 2015 bude najmä motorom inovačných politík a technológií potrebných na pokrok smerom ku konkurencieschopnej mestskej mobilite efektívne využívajúcej zdroje.

V rámci iniciatívy CIVITAS sa bude pokračovať v podpore miestnych partnerstiev pri vykonávaní a testovaní nových prístupov za reálnych podmienok, pokiaľ ide o problémy, ako je riešenie preťaženia mestskej cestnej dopravy, zníženie používania konvenčne poháňaných vozidiel v mestských oblastiach, zníženie vplyvov a nákladov spojených s nákladnou dopravou v mestách a posilnenie kapacít miestnych orgánov v súvislosti s vývojom a realizáciou plánov udržateľnej mestskej mobility.

Druhá strategická iniciatíva v rámci európskej politiky inovácií s názvom Inteligentné mestá a obce – európske inovačné partnerstvo bola spustená v roku 2012<sup>34</sup>. Jej cieľom je zrýchliť rozsiahle zavádzanie inovácií tam, kde sú úzko prepojené oblasti výroby, distribúcie a využívania energie; mobility a dopravy; ako aj IKT. V rámci tejto iniciatívy sa prispieva k akčným cieľom EÚ v oblasti klímy, a to prostredníctvom zlepšovania energetickej účinnosti, zvyšovania využívania obnoviteľnej energie a znižovania spotreby energie, emisií skleníkových plynov, zlej kvality ovzdušia a preťaženia dopravy.

### ***Inteligentné mestá a obce – európske inovačné partnerstvo***

Cieľom partnerstva je prekonať problematické miesta v rozsiahlom zavádzaní riešení pre inteligentné mestá. V rámci partnerstva sa bude významná pozornosť venovať kľúčovým „umožňujúcim faktorom“, ako je správa vecí verejných a financovanie (vrátane obstarávania). Účelom partnerstva Inteligentné mestá je uľahčiť strategické partnerstvá medzi priemyslom, európskymi mestami a ďalšími stranami s cieľom rozvíjať mestské systémy a infraštruktúru zajtraška a dosiahnuť rozsiahle zavádzanie riešení pre inteligentné mestá. V rámci iniciatívy sa podporí užšia spolupráca medzi sektormi, ako sú dopravné, energetické a informačné a komunikačné technológie.

Aj keď je pravdepodobné, že väčšinu činností v rámci partnerstva budú vykonávať miestne správne orgány, podniky, výskumné organizácie a organizácie občianskej spoločnosti, poskytne sa finančná podpora EÚ v rámci programu Horizont 2020.

Nadchádzajúcou európskou iniciatívou pre ekologické vozidlá (EGVI) na zlepšovanie energetickej účinnosti vozidiel a alternatívnych hnacích sústav sa ďalej poskytne posilnený rámec pre podporu vývoja ekologických, bezpečných a efektívnych mestskej kolajových a cestných vozidiel.

<sup>33</sup> [http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index\\_en.cfm](http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm).

<sup>34</sup> [www.ec.europa.eu/eip/smartcities/](http://www.ec.europa.eu/eip/smartcities/).

### ***Uvedenie inovačných riešení na trh***

Inovačné riešenia môžu významne prispieť k zlepšeniu efektívnosti a udržateľnosti mestskej mobility. Rozhodujúce je však zabezpečiť, aby sa zo sľubných technológií stali vyvinuté produkty, ktoré je možné úspešne uviesť na trh. Komisia a členské štáty by mali uľahčiť vytvorenie jednotného trhu s inovačnými riešeniami pre mestskú dopravu, napríklad vypracovaním spoločných noriem a technických špecifikácií, alebo umožnením spoločného a transparentného obstarávania.

### ***Poskytovanie cielenej finančnej podpory***

#### *Európske štrukturálne a investičné fondy*

Štrukturálne fondy sú dnes jediným najvýznamnejším zdrojom financovania EÚ pre projekty mestskej dopravy a mobility. Na obdobie rokov 2007 – 2013 sa vyčlenilo zhruba 8 miliárd EUR na čistú mestskú dopravu<sup>35</sup>.

V menej rozvinutých regiónoch Únie táto finančná podpora pomohla zlepšiť dostupnosť mestských oblastí, odstrániť rozdiely medzi viac a menej rozvinutými regiónmi, a tým aj dosiahnuť vyšší stupeň územnej súdržnosti.

Preto je dôležité, aby sa preskúmali najlepšie možnosti využitia *európskych štrukturálnych a investičných fondov* na účely kľúčových politických cieľov v doprave a súvisiacich politických oblastiach v období rokov 2014 – 2020<sup>36</sup>.

Európske štrukturálne a investičné fondy by sa mali využívať systematickejšie na financovanie integrovaných súborov opatrení, v prípadoch, keď mestá vypracovali integrovaný plán miestnej dopravy, napríklad plán udržateľnej mestskej mobility, a identifikovali vhodné opatrenia.

Opatrenia mestskej mobility sa môžu podporiť európskymi štrukturálnymi a investičnými fondmi, ak prispievajú k cieľom nízkouhlíkových stratégií<sup>37</sup>. Opatrenia mestskej mobility sa môžu financovať aj ako súčasť stratégie integrovaného, udržateľného rozvoja miest, ktorá sa vzťahuje na hospodárske, ekologické, klimatické, demografické a sociálne výzvy ovplyvňujúce mestské oblasti<sup>38</sup>.

Najmä pri realizácii územných stratégií sa odporúča využitie nového nástroja integrovaných územných investícií. Pri všetkých investíciách do mestskej mobility by sa malo zabezpečiť rozsiahle prijatie podporeného dopravného systému.

Štrukturálne fondy zamerané na rozsiahle projekty v období rokov 2007 – 2013 boli prínosné v prvom rade pre najväčšie a hlavné mestá. V európskych regiónoch je však mnoho malých a stredných miest a pri investíciách do mestskej mobility je dôležité myslieť na mestá všetkých veľkostí. V rámci európskych štrukturálnych a investičných fondov by sa mali vytvoriť príležitosti na budovanie kapacít, odbornú prípravu, technickú pomoc a vývoj komplexných a miestnych stratégií a plánov mobility.

<sup>35</sup> V aktuálnom programovom období je 9,63 % celkových finančných prostriedkov EFRR a KF na dopravu vyčlenených na mestskú dopravu a podporu ekologickej mestskej dopravy (kategórie 25 + 52); údaje z databázy INFOVIEW (júl 2013).

<sup>36</sup> Pozri nariadenie o EFRR, najmä články 5 a 7.

<sup>37</sup> Nariadenie o Európskom fonde regionálneho rozvoja, článok 5 ods. 4 písm. e) – Investičná priorita: podpora nízkouhlíkových stratégií pre všetky typy území, zvlášť mestských oblastí, vrátane podpory trvalo udržateľnej multimodálnej mestskej mobility a zmiernenie relevantných adaptačných opatrení.

<sup>38</sup> Nariadenie o Európskom fonde regionálneho rozvoja, článok 7.

Komisia bude s príslušnými orgánmi v členských štátoch úzko spolupracovať na zabezpečení čo najlepšieho využitia európskych štrukturálnych a investičných fondov pri uskutočňovaní miestnych ambícií a plnení cieľov politiky EÚ. Pozornosť sa musí venovať aj podpore nákladovo efektívnych riešení.

#### *Transeurópska sieť – Transeurópska dopravná sieť (TEN-T)*

Mestské uzly sú kľúčové prvky výstavby komplexnej európskej dopravnej siete. Opatrenia zo strany európskych miest sú rozhodujúce pre splnenie cieľov politiky TEN-T.

V návrhu Komisie, ktorý sa týka usmernení Únie<sup>39</sup>, sa preto uznáva potreba „zabezpečiť rozvoj komplexnej siete v mestských uzloch, keďže tieto uzly predstavujú začiatok alebo konečný cieľ („poslednú míľu“) pre cestujúcich aj pre náklad pohybujúci sa po transeurópskej dopravnej sieti a sú miestami prestupu v rámci jednotlivých druhov dopravy alebo medzi nimi.“

V článku 36 usmernení sa identifikujú priority rozvoja mestských uzlov komplexnej siete prostredníctvom nástroja na prepájanie Európy<sup>40</sup>. Preto bude finančná pomoc EÚ dostupná pre projekty spoločného záujmu v mestských oblastiach, ako je zlepšenie prevádzky mestskej logistiky, ktorá je súčasťou národných alebo medzinárodných dodávateľských reťazcov.

#### **Medzinárodná spolupráca**

Udržateľná urbanizácia sa všeobecne považuje za kľúčovú globálnu výzvu 21. storočia. Na stretnutí hláv štátov a vlád počas konferencie OSN o trvalo udržateľnom rozvoji v roku 2012 (Rio+20) sa uznal význam udržateľnej dopravy pre hospodársky rast a udržateľného rozvoja miest a dospelo sa k dohode o „potrebe podporiť integrovaný prístup k tvorbe politík na vnútroštátnej, regionálnej a miestnej úrovni pre dopravné služby a systémy s cieľom podporiť udržateľný rozvoj“<sup>41</sup>.

Komisia posilní svoje úsilie o podporu politík udržateľnej mestskej mobility v rámci činností spolupráce najmä s rozvíjajúcimi sa regiónmi. Cieľom je pripraviť cestu vývozu európskej expertízy a technológií v oblastiach, ako je znižovanie emisií, zvyšovanie energetickej účinnosti a bezpečnosti cestnej premávky.

Vynaloží sa aj ďalšie úsilie s cieľom využiť existujúce partnerstvá EÚ s kľúčovými partnerskými krajinami a regiónmi (napr. s krajinami partnerstva EuroMed, Brazíliou, Singapurom alebo Čínou).

## **6. ZÁVER**

Riadenie úspešného prechodu na udržateľnejší druh mestskej mobility zostáva jednou z hlavných výziev pre mestá v celej Únii. Miestne orgány potrebujú podporu, aby mohli riešiť nepriaznivé, hospodárske, environmentálne a sociálne vplyvy spojené s dnešnými štruktúrami mestskej mobility.

Z tohto dôvodu je potrebné, aby mestská mobilita zostala medzi poprednými témami politického programu EÚ. Komisia a členské štáty by mali posilniť svoju podporu určenú miestnym orgánom, aby všetky mestá v celej Únii mohli postupne dosiahnuť zmenu svojho úsilia o konkurencieschopnejšiu mestskú mobilitu efektívne využívajúcu zdroje.

<sup>39</sup> KOM/2011/ 650 v konečnom znení/2 - 2011/0294 (COD).

<sup>40</sup> ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting\_en.htm.

<sup>41</sup> Rezolúcia OSN 66/288 „Budúcnosť, akú chceme“

[http://www.un.org/ga/search/view\\_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E](http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E).

Cieľom tohto oznámenia je podnietiť opatrenia na všetkých úrovniach verejnej správy: Komisia posilní svoju podporu v oblastiach s vytvorenou pridanou hodnotou EÚ, zatiaľ čo členské štáty sa vyzývajú, aby miestnym orgánom vytvorili správne rámcové podmienky na vývoj a realizáciu integrovaných a komplexných stratégií pre lepšiu a udržateľnejšiu mestskú mobilitu. S cieľom uľahčiť užšiu výmenu medzi Komisiou a členskými štátmi Komisia navrhuje, že zriadi expertnú skupinu členských štátov pre mestskú mobilitu.

Komisia navrhuje konkrétny súbor opatrení, ktoré sa majú prijať na rôznych úrovniach v súvislosti s rôznymi súvisiacimi problémami, ako je mestská logistika, regulácia prístupu do mestských oblastí, zavádzanie riešení mestských inteligentných dopravných systémov a bezpečnosť cestnej premávky, a dôsledne bude monitorovať nadväzujúce opatrenia.

Opatrenia uvedené v tomto oznámení predstavujú základ pre spoločný posun smerom ku konkurencieschopnej mestskej mobilite efektívne využívajúcej zdroje.