

EVROPSKÝ PARLAMENT

2004



2009

Dokument ze zasedání

A6-0252/2008

12. 6. 2008

ZPRÁVA

k tématu „Na cestě k nové kultuře městské mobility“
(2008/2041(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Reinhard Rack

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	11
STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN	14
STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ	21
VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU	24

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

k tématu „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ (2008/2041(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na zelenou knihu s názvem „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ (KOM(2007)0051),
- s ohledem na bílou knihu s názvem „Evropská dopravní politika do roku 2010: čas učinit rozhodnutí“ (KOM(2001)0370),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Evropa v pohybu – udržitelná mobilita pro náš kontinent – přezkum bílé knihy Evropské komise o dopravě z roku 2001 v polovině období“ (KOM(2006)0314),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: první zpráva o iniciativě Inteligentní automobil“ (KOM(2007)0541),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století – postoj Komise k závěrečné zprávě skupiny na vysoké úrovni CARS 21, příspěvek ke strategii EU pro růst a zaměstnanost“ (KOM(2007)0022),
- s ohledem na sdělení Komise o iniciativě Inteligentní automobil: „Zvyšování povědomí o informačních a komunikačních technologiích pro promyšlenější, bezpečnější a čistší vozidla“ (KOM(2006)0059),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Logistika nákladní dopravy v Evropě – klíč k udržitelné mobilitě“ (KOM(2006)0336),
- s ohledem na sdělení Komise s názvem „Akční plán pro logistiku nákladní dopravy“ (KOM(2007)0607),
- s ohledem na sdělení Komise o tematické strategii pro městské životní prostředí (KOM(2005)0718),
- s ohledem na návrhy a hlavní směry Komise a stanoviska Evropského parlamentu ke strukturálním fondům, Fondu soudržnosti a k 7. rámcovému programu pro výzkum,
- s ohledem na revidovaný návrh směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (KOM(2007)0817),
- s ohledem na své usnesení ze dne 20. února 2008 o příspěvku k jarnímu zasedání Evropské rady v roce 2008 v souvislosti s Lisabonskou strategií¹,

¹ Přijaté texty, P6_TA(2008)0057.

- s ohledem na své usnesení ze dne 12. července 2007 o Evropě v pohybu – udržitelné mobilitě pro náš kontinent¹,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 15. ledna 2008 o rámci právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století²,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 5. září 2007 o logistice nákladní dopravy v Evropě – klíči k udržitelné mobilitě³,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 26. září 2006 o tematické strategii pro městské prostředí⁴,
 - s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu „městská mobilita“,
 - s ohledem na článek 45 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a na stanoviska Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a Výboru pro regionální rozvoj (A6-0252/2008),
- A. vzhledem k tomu, že městská centra (města a okolí) mají v mnoha ohledech značný význam pro život evropských občanů; vzhledem k tomu, že navzdory své rozdílné velikosti a struktuře se městská centra potýkají v oblasti znečištění, dopravního přetížení, hluku a bezpečnosti provozu v důsledku městské mobility s podobnými problémy a výzvami,
- B. vzhledem k tomu, že jsou nezbytně nutné nové ideové a inovační koncepce mobility ve městech, neboť městská doprava se významnou měrou podílí na změně klimatu, znečištění a dalších ekologických problémech, stejně jako na souvisejících negativních vlivech na život a zdraví obyvatel měst; vzhledem k tomu, že tyto problémy je potřeba řešit, pokud má být úspěšná jakákoli celková strategie EU pro boj proti změně klimatu a jiným problémům v oblasti životního prostředí,
- C. vzhledem k tomu, že je nezbytné, aby byly určeny povinnosti EU a měst a obcí, přičemž EU by měla hrát jednoznačně vymezenou úlohu; vzhledem k tomu, že v souladu se zásadou zlepšení právních předpisů a zásadou subsidiarity a proporcionality by mělo Společenství jednat v otázkách městské mobility pouze tehdy, je-li zřejmé, že na evropské úrovni bude dosaženo lepších výsledků,
- D. vzhledem k tomu, že v oblasti městské mobility by měly být rovněž zohledněny zásady vnitřního trhu EU,
- E. vzhledem k tomu, že evropská města a evropské obce by měly mít možnost vybrat si

¹ Přijaté texty, P6_TA(2007)0345.

² Přijaté texty, P6_TA(2008)0007.

³ Přijaté texty, P6_TA(2007)0375.

⁴ Přijaté texty, P6_TA(2006)0367.

ze široké škály flexibilních nástrojů pro integrované, udržitelné, sociálně účinné a hospodářsky životaschopné řešení svých konkrétních problémů v oblasti mobility takový soubor opatření, který bude nejlépe vyhovovat jejich potřebám; vzhledem k tomu, že ve všech způsobech a oblastech dopravy (pěší, cyklisté, veřejná a soukromá osobní doprava, nákladní doprava, služby) musí být usilováno o lepší logistická řešení a o přechod k udržitelnějším způsobům dopravy s cílem zajistit dobrou dostupnost center měst a plynulý provoz, což má značný význam pro obyvatele, návštěvníky, dojíždějící, výrobce a dodavatele zboží a služeb – především pro malé a střední podniky; vzhledem k tomu, že by měla být věnována zvláštní pozornost interoperabilitě zvolených nástrojů, aby tak mohly příslušné úřady v pozdější fázi postihovat na základě přeshraniční spolupráce případy porušení silničních dopravních předpisů, které souvisejí s městskými oblastmi,

- F. vzhledem k tomu, že evropská politika městské dopravy musí zohledňovat aspekty hospodářské, sociální, územní a environmentální soudržnosti; vzhledem k tomu, že je nutné věnovat zvláštní pozornost specifickým problémům a podmínkám „nových“ členských států,
- G. vzhledem k tomu, že je nutné věnovat pozornost zvláštním potřebám pracovníků dojíždějících do zaměstnání, občanů se sníženou pohyblivostí, dětí (kočárky), sociálně slabších občanů a seniorů; vzhledem k tomu, že je třeba mít na paměti, že v důsledku rychlého stárnutí evropského obyvatelstva dochází k demografickým změnám a vznikají nové potřeby společností v oblasti mobility,
- H. vzhledem k tomu, že je nezbytné zaujmout nový přístup ke strategickému plánování městských oblastí ve snaze předvídat výzvy týkající se životního prostředí, energetiky a mobility, které vyvstanou v průběhu několika následujících desítek let,
- I. vzhledem k tomu, že internalizace vnějších nákladů je důležitým krokem na cestě ke zohledňování skutečných nákladů v odvětví dopravy; vzhledem k tomu, že je zapotřebí vyhodnotit možnost křížového dotování udržitelných koncepcí městské dopravy, aby byl zajištěn spravedlivý přístup k přepravě zboží na jedné straně a k přepravě osob na straně druhé a k jednotlivým způsobům dopravy; vzhledem k tomu, že je v zájmu nalezení udržitelných řešení městské mobility nezbytné usilovat o vytvoření nových finančních nástrojů a o lepší a častější využívání těch stávajících, jako jsou např. strukturální fondy a Fond soudržnosti,

Úloha Evropské unie

1. vítá výše uvedenou zelenou knihu, která je vhodným podkladem k diskusi; dále vítá široké zapojení zainteresovaných stran do utváření názorů a budoucí politiky EU v oblasti dopravy ve městech;
2. považuje za nezbytné, aby byly jednoznačně vymezeny oblasti působnosti EU, a to v souladu se zásadou subsidiarity a proporcionality, které jsou stanoveny ve Smlouvách; uznává zásadu, že místní orgány mohou pro oblast mobility přijmout vlastní politiky za předpokladu, že nejsou v rozporu s platnými právními předpisy příslušného členského státu a/nebo Společenství; zároveň očekává, že členské státy, města a obce budou mít –

při uplatňování výše uvedených zásad – na zřeteli vlastní odpovědnost za lepší organizaci a plánování městské mobility; uznává však, že společným postupem v otázkách městské mobility v rámci Společenství lze v některých oblastech dosáhnout výrazné přidané hodnoty;

3. domnívá se, že by EU měla stanovit celkovou strategii městské mobility vedoucí k omezení vysoké míry využívání soukromých automobilů a prosazovat přechod k udržitelným způsobům dopravy ve snaze podporovat závazky EU v oblasti ochrany životního prostředí a snižování emisí skleníkových plynů;
4. zastává názor, že v následujících oblastech je nezbytné jednat na evropské úrovni a zajistit
 - vytvoření integrovaného evropského přístupu k městské dopravě, který bude sloužit jako společný referenční rámec pro evropské, vnitrostátní, regionální a místní subjekty (obce, občany, podnikatele a průmysl); tento přístup by měl vycházet ze zásad vnitřního trhu EU v oblasti udržitelné mobility a měl by zohledňovat hospodářskou životaschopnost měst a vliv na demografii (stěhování z měst); podtrhuje, že toto by mělo být jasným podnětem pro města a městské oblasti k vypracování integrovaných komplexních plánů udržitelné městské mobility s důrazem na dlouhodobé plánování městského a územního rozvoje,
 - získání a účinné šíření spolehlivých a srovnatelných údajů o všech aspektech městské a příměstské mobility při zohlednění budoucích změn rámcových podmínek (např. demografického vývoje, hospodářského růstu, změny klimatu);
 - vypracování přehledu stávajících předpisů Společenství, které oblast městské mobility přímo či nepřímo upravují, přičemž je vždy zapotřebí prověřit možnosti jejich zlepšení a zjednodušení,
 - vyhodnocení provedení a uplatňování evropských právních předpisů o městské dopravě, zejména veřejné osobní dopravě, ze strany členských států,
 - sestavení seznamu místních iniciativ pro řešení některých z problémů uvedených v zelené knize (např. výběr mytného, zelené zóny, bezpečnost veřejné dopravy, ochrana cyklistů atd.); doufá, že tento seznam může představovat základ pro výměnu osvědčených postupů v těchto oblastech,
 - sledování místních opatření souvisejících s přístupem do center měst s cílem zabránit vzniku nových obchodních překážek na vnitřním trhu EU,
 - vytvoření „evropské platformy městské mobility“ nebo jiného účinného fóra, které by shromažďovalo veškeré údaje, osvědčené postupy a informace o politikách městské mobility, a umožnilo tak občanům a politikům snadný přístup k zásadním informacím potřebným pro vytváření politik městské mobility; zdůrazňuje, že by tato platforma měla co nejvíce využívat stávající databáze, zdroje a instituce, aby se zamezilo byrokratické zátěži,
 - vyhodnocení vnějších nákladů jednotlivých způsobů dopravy a posouzení možnosti internalizace těchto nákladů;
5. vyzývá Komisi, aby spolupracovala s členskými státy na překonání vnitrostátních překážek městských systémů, aniž by byla navrhována právní úprava na úrovni EU, která by mohla omezit flexibilitu v místě, jež je pro řešení problémů mobility nutná;

Právní předpisy

6. pokládá za nezbytné, aby EU v politických oblastech, v nichž může přijímat právně závazné akty (např. rozpočtová politika, politika životního prostředí, sociální politika, politika pracovního trhu, politika hospodářské soutěže, průmyslová politika, regionální politika a politika soudržnosti, dopravní politika a politika bezpečnosti silničního provozu, energetická politika), zohledňovala specifické potřeby městské dopravy;

Standardizace a harmonizace

7. vyzývá k vypracování zvláštních evropských předpisů a/nebo pokynů za účelem standardizace a harmonizace:
 - podoby a fungování zelených zón a systémů pro výběr mýtného; domnívá se, že rozhodnutí o tom, zda zavést tato opatření, by mělo být přijato na místní úrovni při zohlednění specifické situace každé městské aglomerace; v souladu se zásadami vnitřního trhu EU by měl být zvláštní důraz kladen na jejich interoperabilní strukturu, aby byla zajištěna plynulost provozu a aby v jednotlivých členských státech nebyla přijímána vzájemně nesourodá opatření,
 - technických a organizačních požadavků na interoperabilitu různých způsobů osobní a nákladní dopravy,
 - mobility občanů s postižením, seniorů, občanů s malými dětmi a sociálně slabších občanů,
 - zlepšování silniční bezpečnosti podle evropských a vnitrostátních právních předpisů,
 - dostupnosti a interoperability technologií inteligentních dopravních systémů (ITS) pro použití na celém území EU;

Šíření a výměna osvědčených postupů

8. vyzývá rovněž k přijetí vhodných opatření na podporu výměny osvědčených postupů, zejména pokud jde o:
 - optimalizaci využití stávající infrastruktury, např. prostřednictvím koncepcí pružného využití silnic,
 - přijímání multimodálních řešení v oblasti dopravy a mobility (silnice, železnice, vodní cesty),
 - integrované systémy vydávání jízdenek a účtování, které usnadňují přístup k různým způsobům dopravy a k jejich kombinovanému využívání,
 - vypracování individuálně přizpůsobených plánů udržitelné mobility a doplňujících opatření pro plánování regionálního a městského rozvoje („město krátkých tras“), a to při včasné zapojení všech dotčených stran,
 - inovační řešení pro efektivní nákladní dopravu, zejména místní nákladní dopravu ve městech, včetně spolehlivých systémů nakládky a vykládky pro usnadnění operací tzv. „úseku poslední míle“,
 - udržitelné dopravní služby, které zajistí mobilitu turistů v městských a příměstských oblastech,

- zásady zadávání veřejných zakázek zohledňující aspekty ochrany životního prostředí,
 - kvalitnější ekologickou místní hromadnou dopravu s důrazem na efektivitu, atraktivitu, snížení emisí a dostupnost, a to i pro osoby se zdravotním postižením a osoby se sníženou pohyblivostí, a s důrazem na bezpečnost,
 - podporu řetězců udržitelné mobility: chůze–cyklistika–spolujízda–zvýšení obsazenosti automobilů–taxi–hromadná/veřejná mobilita,
 - lepší organizaci místní dopravy,
 - opatření v rámci řízení dopravy, která optimalizují logistiku a řízení mobility ve prospěch snížení a/nebo odstranění provozu, jako např. práce z domova nebo pružný začátek pracovní doby či vyučování,
 - opatření na podporu virtuální mobility, jako např. studium na internetu (e-learning), elektronické bankovníctví (e-banking), teleshopping a telekonference,
 - zavedení zelených zón a systémů pro výběr mýtného,
 - politiku a praxi parkování, jako je např. zavedení systémů řízeného parkování,
 - zlepšení a rozšíření používání inteligentních dopravních systémů;
9. vyzývá k co největšímu rozšiřování údajů o otázkách týkajících se městské mobility, jako jsou statistiky Eurostatu a CARE (databáze Společenství o dopravních nehodách na evropských silnicích); žádá o otevření přístupu k databázi CARE, která by se tak stala silným nástrojem pro výměnu informací a odborných znalostí mezi profesionály v oblasti dopravy;
10. vyzývá Komisi, aby podporovala místní orgány tím, že bude prosazovat pilotní a zkušební projekty, zejména ty, které se zaměřují na uplatňování integrovaného přístupu v otázkách mobility ve městě, a že bude poskytovat pomoc při výzkumu v oblasti plánování městského rozvoje;

Výzkum a vývoj

11. zdůrazňuje potřebu výzkumu a vývoje v oblasti udržitelné dopravy, zejména s cílem podporovat technický pokrok při vyvíjení čistších technologií pro vozidla; vyzývá Komisi a Radu, aby investovaly do čistých, účinnějších a bezpečných systémů městské dopravy, které budou orientovány na uživatele, a aby přijaly opatření k vytvoření trhu pro tyto systémy;
12. poukazuje na to, že EU má své místo při vytváření a prosazování inteligentních dopravních systémů a při financování inovačních technologií, neboť ty mohou významnou měrou přispět mimo jiné ke zvýšení bezpečnosti silniční dopravy, zlepšení plynulosti provozu a větší logistické efektivitě; zastává proto názor, že je v rámci EU zapotřebí podporovat další rozvoj těchto systémů a především jejich čtenější používání;
13. vyzývá Komisi, aby vytvořila dostupný a kompatibilní seznam projektů v oblasti výzkumu a vývoje, které se týkají městské mobility a jsou prováděny na základě různých rámcových programů EU, a uvedla v něm příklady z praxe;

Koordinace mezi úřady

14. zdůrazňuje, že výměna osvědčených postupů týkajících se řízení mobility a lepší koordinace je pro zlepšení městské dopravy a mobility zásadní, neboť tak lze zjistit nedostatky, jako jsou např. chyby při ukládání povinností, nedostatečná koordinace mezi různými místními, regionálními a vnitrostátními úřady a nedostatečná koordinace při plánování systémů městské, příměstské a venkovské dopravy; připomíná, že špatná koordinace mezi místními úřady vede k vyšším nákladům na dodávky, většímu objemu dopravy, a tím i k většímu znečištění životního prostředí;
15. naléhavě vyzývá k lepší koordinaci mezi sousedními místními úřady, aby byla zajištěna určitá míra provázanosti a byl zabezpečen udržitelný a harmonický rozvoj místních a regionálních dopravních infrastruktur v přeshraničních oblastech i jinde;

Integrovaný přístup

16. považuje za nezbytné, aby byly městský rozvoj a územní plánování prováděny na integrovaném základě, při zohlednění stávajících a budoucích potřeb městské dopravy; v zájmu rozsáhlého rozvoje a modernizace měst by mělo být prioritou zavedení rychlíkových spojů mezi centry měst a říčními, železničními a letištními terminály a zejména odlehlými oblastmi;
17. připomíná, že vzhledem ke stále rychlejší urbanizaci by měla být věnována větší pozornost předměstím, příměstským oblastem a aglomeracím;

Odpovědnost jednotlivce

18. zdůrazňuje individuální odpovědnost občanů a domnívá se, že je nezbytné podněcovat občany k tomu, aby kriticky zvažovali své chování v roli účastníků silničního provozu a aby se, pokud je to možné, aktivně účastnili místních fór o městské mobilitě; je přesvědčen, že téměř každý občan může změnit své zvyklosti, např. pokud jde o používání osobního automobilu a alternativní druhy dopravy (chůze, cyklistika nebo veřejná doprava), a osobně tak přispět k tomu, aby se město stalo čistším a příjemnějším místem pro život; vyzývá orgány státní, regionální a místní správy, aby zajištěním alternativních způsobů mobility napomohly k uskutečnění těchto změn; dále vyzývá evropské, vnitrostátní, regionální a místní orgány k posílení osvětových a informačních kampaní, které přispějí k tomu, aby si občané své chování v oblasti dopravy lépe uvědomovali; upozorňuje především na význam osvětových kampaní pro mladší generaci;
19. zdůrazňuje v této souvislosti význam a rostoucí úspěch „Dne bez aut“ v rámci Evropského týdne mobility; připomíná, že v roce 2007 se této iniciativy zúčastnilo 1909 měst z 23 členských států; vyzývá Komisi a členské státy, aby tuto iniciativu i nadále podporovaly a aby usilovaly o její větší rozšíření;
20. domnívá se, že je nezbytné vypracovat studii, která obsáhne a podrobně popíše veškeré aspekty možností, které jsou občanům v oblasti městské mobility k dispozici (soukromá versus veřejná doprava); vyzývá k novému, standardizovanému sběru údajů o méně probádaných otázkách, jako je chování chodců a cyklistů a motivace občanů k využívání určitých, a nikoli jiných, způsobů dopravy;

Financování

21. konstatuje, že EU může významně přispět k financování opatření, jež se týkají osobní a nákladní dopravy ve městech, např. z prostředků strukturálních fondů a Fondu soudržnosti, a vyzývá Komisi, aby dostála svým povinnostem v této oblasti; poukazuje na zodpovědnost členských států za financování opatření ovlivňujících životní prostředí a dopravu v souladu s právními předpisy Společenství;
22. vyzývá Komisi, aby navrhla konkrétní tržní nástroje pro vytvoření vyváženého a příznivého rámce pro udržitelnou mobilitu v městských centrech;
23. požaduje v souvislosti s nadcházejícím přezkumem rozpočtu EU, aby financování projektů z prostředků Evropské unie bylo v budoucnu těsněji vázáno na splnění určitých podmínek a povinností, které se týkají udržitelnosti dopravy a ochrany životního prostředí, a považuje to za vhodný nástroj k prosazování ekologických a široce dostupných dopravních koncepcí;
24. vyzývá Komisi, aby sama a ve spolupráci mimo jiné s Evropskou investiční bankou prověřila stávající a budoucí možnosti financování dopravy ve městech; navrhuje sestavení komplexního průvodce, v němž budou systematicky uvedeny veškeré finanční prostředky, jež jsou v oblasti městské dopravy dostupné; vyzývá dále Komisi, aby zvažila otázku křížových dotací v oblasti dopravy s cílem zajistit spravedlivý přístup k jednotlivým způsobům dopravy a k přepravě zboží na jedné straně a k přepravě osob na straně druhé; navíc je zapotřebí vyhodnotit všechny aspekty partnerství veřejného a soukromého sektoru a přínos těchto partnerství pro koncepci udržitelné městské dopravy;
25. vyzývá předsednictvo Evropského parlamentu a jeho útvary, aby šly příkladem a uplatňovaly svá vlastní rozhodnutí a opatření k lepšímu řízení mobility na poslance, pracovníky a návštěvníky Parlamentu s cílem začlenit udržitelnou mobilitu do uplatňování nařízení EMAS;

o

o

o

26. pověřuje svého předsedu, aby předal toto usnesení Radě a Komisi.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Úvod

Při příležitosti předložení výsledků provádění bílé knihy o dopravě v polovině období v roce 2006 Evropská komise oznámila, že hodlá předložit zelenou knihu o místní dopravě. Po rozsáhlé veřejné konzultaci, která proběhla v první polovině roku 2007, zveřejnila Komise dne 25. září 2007 zelenou knihu s názvem Na cestě k nové kultuře městské mobility (KOM(2007)0551). Zveřejnění této zelené knihy představuje začátek fáze konzultací, která končí 15. března 2008 a během níž se mají zainteresované strany vyjádřit k návrhům Komise. Následně předloží Komise koncem roku akční plán s konkrétními opatřeními.

Zpravodaj vítá předložení této rozsáhlé zelené knihy, jejíž autoři se pokusili postihnout a shrnout co nejvíce aspektů městské mobility. Na rozdíl od přístupu Komise, která jednotlivé body seřadila tématicky (plynulý provoz, zelenější města, inteligentnější, dostupnější a bezpečnější místní doprava), zastává zpravodaj názor, že je zapotřebí zodpovědět ústřední otázku, která proto stojí v popředí nové systematiky: „Jakou úlohu může/má/musí Evropská unie hrát v otázkách městské dopravy a jak při tom může/má/musí postupovat?“

Úloha Evropské unie

V návaznosti na výše uvedené jsme se v úvodní části pokusili sestavit první výčet¹ oblastí, v nichž lze činností na evropské úrovni dosáhnout výrazné přidané hodnoty. Zpravodaj by zde chtěl zdůraznit význam evropského integrovaného rámce městské dopravy. Dále je zapotřebí vyzdvihnout obzvláště sběr spolehlivých a srovnatelných údajů, které jednak odrážejí skutečný stav a jednak zohledňují budoucí změny rámcových podmínek (např. demografický vývoj). Rovněž je důležité vypracovat seznam a rozbor stávajících předpisů v oblasti městské dopravy, a to zejména s ohledem na možnosti deregulace. V neposlední řadě je v této souvislosti nezbytné věnovat pozornost hodnocení vnějších nákladů a jejich možné internalizaci.

Závazné právní předpisy / nezávazná pravidla

Druhá část je věnována zákonodárné funkci EU. Městská doprava představuje průřezové téma, což znamená, že se na ni vztahuje řada politik, které již na úrovni EU existují. Patří sem např. politika životního prostředí, sociální politika, politika pracovního trhu, politika hospodářské soutěže, průmyslová politika, regionální politika a politika soudržnosti či dopravní politika. Již ze samotné této skutečnosti jednoznačně vyplývá oprávněný zájem Evropské komise o toto téma.

Dále je zapotřebí poukázat na to, že EU může v oblasti zlepšování městské mobility přinést dodatečnou přidanou hodnotu: možnost vypracovat základní normy a pravidla pro nové koncepce řešení. Tyto koncepce by měly do jisté míry vycházet ze stejných zásad na celém

¹ Je třeba poznamenat, že výčty uvedené v tomto návrhu zprávy nelze považovat za vyčerpávající a že slouží především k ilustraci popsaných zásad.

území Společenství, aby se občané a podniky v jednotlivých členských státech setkávali se strukturami, které budou navzájem sjednocené.

Problémy městské dopravy jsou vesměs velmi podobné, ale z důvodu různorodosti evropských měst nejsou nikde zcela stejné. Bylo by proto žádoucí poskytnout městům a obcím k řešení jejich problémů v oblasti dopravy nástroje, které se budou v podrobnostech lišit, avšak jejichž základní prvky budou srovnatelné. Městům a obcím by tak mělo být umožněno, aby si z jasně strukturované nabídky možných řešení vybraly a následně uplatňovaly ta, která pro ně budou vhodná. V první řadě se zde jedná o to, aby měly možnost sestavit si na základě principiálně standardizovaných řešení vlastní soubor opatření. V každém případě je nutné vyvarovat se „izolovaných“ řešení.

Aby mohli občané, průmysl i hospodářství na území Společenství vycházet vždy ze srovnatelných zásad, měly by být zelené zóny, resp. zóny s nízkými emisemi či zařízení na výběr mýtného ve městech vybudovány/strukturovány po celé Evropě v základních rysech podobně. V této souvislosti má velký význam především vzájemná propojitelnost technických řešení. Zásadu maximální možné slučitelnosti je však zapotřebí zvážit i v jiných, netechnických oblastech (např. u využívání známek či značek, které zajišťují určitá práva vjezdu). Zvláštní pozornost si zasluhují ohroženější účastníci provozu jako např. občané se sníženou pohyblivostí, děti a starší občané. S tím souvisí oblast bezpečnosti dopravy, kde je zapotřebí uplatňovat integrovaný přístup, při zohlednění a zahrnutí všech oblastí dopravy a infrastruktury.

Tato opatření na úrovni závazných právních předpisů mohou být v mnoha dalších oblastech doplněna nezávaznými opatřeními – šířením a výměnou osvědčených postupů. Důležitou součástí řešení problémů městské dopravy je optimální využití stávající infrastruktury. A to v neposlední řadě také proto, že prostor ve městech je nejcennější, neboť velmi omezenou hodnotou. K řešení dopravních problémů by zde mohla přispět inovační řešení, jako např. koncepce využití silnic podle denní doby. Významný potenciál skýtají rovněž multimodální dopravní koncepce. Například v oblasti začleňování vnitrostátní lodní dopravy do městských dopravních koncepcí nejsou ještě zdaleka vyčerpány všechny možnosti. Evropská komise by mohla také poskytnout podporu, pokud jde o požadavky na územní plánování a městský rozvoj. Zejména je zapotřebí důkladně projednat význam plánů mobility sestavených „na míru“. Do této oblasti patří mimo jiné celá problematika občanů dojíždějících do zaměstnání či „umělé vytváření dopravy“ (např. velká nákupní centra na okraji měst versus „město krátkých tras“). Zvýšenou pozornost je s ohledem na hospodářskou výkonnost města zapotřebí věnovat také promyšlené logistické koncepci, především mj. v podobě dobře organizované a efektivní přepravy zboží a nákladů.

Dalším tématem je ekologická odpovědnost v dopravní politice, neboť významné nároky v oblasti kvality života a zdraví patří mezi hlavní důvody vypracování této zelené knihy. S tím přímo souvisí například politika zadávání veřejných zakázek zohledňující aspekty ochrany životního prostředí. Ta zase nabývá na významu mj. tehdy, jedná-li se o otázky internalizace vnějších nákladů, která může představovat významný (finanční) přínos pro čistší mobilitu. Další úsilí je nezbytné vynaložit v oblasti místní hromadné dopravy. Ta se musí stát efektivnější, přitažlivější a dostupnější, aby byl občan motivován ke změně svého způsobu dopravy a aby nedocházelo k tomu, že patrně nepřilíš atraktivních prostředků hromadné dopravy budou pro cestování ve městě „nucení“ využívat především sociálně slabší členové

společnosti. Kromě těchto opatření je zapotřebí využít potenciálu, který představují alternativní dopravní prostředky, jako jsou například jízdní kola. Obecně může městům přinést významnou úlevu, mj. během dopravní špičky, lepší organizace místní dopravy. Podceňovat nelze ani opatření ke snížení objemu dopravy, např. prostřednictvím rozšířenějšího uplatňování koncepcí pro práci z domova. Rovněž je zapotřebí usilovat o rozložení dopravy, tj. pokusit se o snížení provozu během dopravní špičky v ranních nebo pozdních odpoledních hodinách např. pomocí pružné pracovní doby zaměstnanců. Přínosné by zde mohly být rovněž mírně rozdílné časy začátku vyučování ve školách.

Významný dosud nevyužitý potenciál skýtá oblast výzkumu a vývoje, např. pokud jde o lepší organizaci dopravních toků nebo bezpečnost dopravy. Technický pokrok nám rovněž umožňuje konstruovat vozidla tak, aby byla šetrnější k životnímu prostředí. Zvláštní úsilí je proto zapotřebí vynaložit na podporu těchto nových výsledků vývoje a na uvádění takových koncepcí a řešení ve stále větším počtu do praxe.

Nicméně i občané měst a obcí by si měli uvědomit, že je nevyhnutelné, aby k čistotě a příjemnému prostředí města přispívali také oni sami. Na jedné straně je nezbytné podněcovat občany ke kritickému posuzování svého chování v roli účastníků provozu. Měli by například v jednotlivých případech zvažovat, zda je vždy nezbytné použít osobní automobil. Také dopravní zvyklosti by se mohly bez větších nároků na jednotlivce orientovat na ekologická kritéria. Pro to je na druhé straně zapotřebí mj. konkurenceschopných alternativních dopravních prostředků pro místní hromadnou dopravu. A v poslední řadě musí být občan podněcován k tomu, aby se na krátké vzdálenosti vydával častěji pěšky, a to nikoli pouze s ohledem na zdravější životní styl. Jedním z našich nejdůležitějších cílů musí být to, aby se tak mohlo dít na „čerstvém vzduchu“.

Financování

V oblasti financování má Komise k dispozici mimo jiné prostředky ze strukturálních fondů a z Fondu soudržnosti nebo rámcových programů pro výzkum. Z důvodu zvláštního významu městské dopravy pro všechny zúčastněné strany a na základě skutečnosti, že, jak bylo zmíněno v úvodu, se problematikou měst zabývá již řada evropských předpisů, je nutné vyzvat Komisi, aby dostala své zodpovědnosti v oblasti financování. Potřebné investice do zlepšování městské mobility a v této souvislosti i dodržování evropských předpisů představují značné nároky na finanční prostředky, které musí v převážné míře poskytnout příslušné místní orgány. Proto je rovněž zapotřebí poukázat na zodpovědnost členských států za financování opatření v oblasti ochrany životního prostředí a dopravy, která stanoví právní předpisy Společenství. To znamená, že členské státy musí v této souvislosti zajistit městům a obcím finanční prostředky pro provádění právních předpisů Společenství.

Zvláštní význam přikládá zpravodaj také navržení a vytvoření nových nástrojů financování, např. ve spolupráci s EIB. V této souvislosti nesmíme rovněž zapomenout na potenciál, který skýtají křížové dotace v oblasti dopravy. Důležitý, totiž finanční, nástroj představuje také vazba poskytnutých prostředků na přijaté závazky. Poskytnutí finanční podpory tak může být podmíněno např. uplatňováním řešení, která jsou šetrná k životnímu prostředí.

8. 4. 2008

STANOVISKO VÝBORU PRO ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ, VEŘEJNÉ ZDRAVÍ A BEZPEČNOST POTRAVIN

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

o cestě k nové kultuře městské mobility
(2008/2041(INI))

Navrhovatel: Justas Vincas Paleckis

NÁVRHY

Výbor pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. poukazuje na to, že se v městských oblastech a jejich aglomeracích koncentruje více lidí než kdy dříve; zdůrazňuje, že je nutné usilovat o to, aby se městská doprava stala udržitelnou, šetrnou k životnímu prostředí, dostupnou a uživatelsky přívětivou, zejména pro uživatele s omezenou pohyblivostí, jako jsou starší a zdravotně postižené osoby;
2. domnívá se, že růst dopravy způsobuje, že silnice ve velkých městech fungují na hranici svých možností a často ji i přesahují; silniční sítě velkých měst jsou tak extrémně citlivé na jakékoli výkyvy a nejsou schopny se jim přizpůsobit, v důsledku toho vznikají i v případě menších potíží velmi rychle dopravní zácpy; proto je velmi důležité snížit citlivost silničních sítí velkých měst na výkyvy (např. inteligentními dopravními systémy, zavedením a podporou nových stylů jízdy a dopravních návyků);
3. zdůrazňuje, že je třeba přijmout a zavést komplexní přístup, který zohlední všechny aspekty dostupnosti a bude zahrnovat všechny dopravní prostředky;
4. zdůrazňuje, že přístup k mobilitě pro všechny (i pro ty, kteří nemají k dispozici osobní vozidlo) je sociálním faktorem, který je třeba zohlednit;
5. s ohledem na zvyšující se počet dojíždějících osob upozorňuje na význam výstavby parkovišť na předměstích, odkud je možné pružně přestoupit na jiné dopravní prostředky;
6. považuje ekologickou veřejnou dopravu za prostředek ke snižování emisí v městských

oblastech, kde má kvalita ovzduší nepříznivý vliv na zdraví nejen obyvatel měst, ale také na zdraví turistů a lidí, kteří ve městech pracují;

7. poukazuje na to, že řešení problému dopravního přetížení zlepši kvalitu ovzduší a sníží hluk; domnívá se, že toho může být účinně dosaženo kontrolou fyzického přístupu k silnicím prostřednictvím souboru pravidel pro dostupnost a ovlivňováním cestování do jednotlivých oblastí po silnicích prostřednictvím souboru pravidel pro parkování;
8. zdůrazňuje, že je třeba oddělit rozvoj městské dopravy od negativních dopadů na životní prostředí přijetím soudržných politik v rámci souboru opatření Komise týkajících se klimatu a obnovitelných zdrojů energie;
9. zdůrazňuje, že je třeba snížit jízdné ve všech prostředcích veřejné dopravy podle sociálních kritérií, aby je každodenně využívalo stále více občanů, a snížilo se tak používání znečišťujících soukromých dopravních prostředků;
10. zdůrazňuje, že je třeba vytvořit strategii k zastavení poklesu užívání prostředků veřejné dopravy v nových členských státech a k zastavení nárůstu individuální automobilové dopravy;
11. navrhuje, aby se ročně alespoň 1 % osobokilometrů přesunulo od individuální dopravy, do níž se řadí například automobily, k udržitelným způsobům dopravy, jako je veřejná doprava nebo jízda na kole, jak je uvedeno v usnesení Evropského parlamentu ze dne 26. září 2006 o tematické strategii pro městské životní prostředí¹;
12. zdůrazňuje, že všechny prostředky veřejné dopravy by se měly stát dostupnějšími a vhodnějšími pro zdravotně postižené občany;
13. zdůrazňuje, že vybízení k používání veřejné dopravy je jedním z nejúčinnějších způsobů ke snižování hluku a znečištění vzduchu způsobených dopravou, jakož i dopravního přetížení v městských oblastech, zejména pokud se používají jiné než silniční systémy, tedy například podzemní a povrchové železniční systémy;
14. poukazuje na to, že jízda na kole a jiné nemotorizované způsoby dopravy jsou zejména ve městech úsporné z hlediska energie i místa, jsou nehlučné, nezvyšují emise CO₂, nezpůsobují znečištění vzduchu a jsou velmi účinné v boji proti obezitě a onemocněním způsobeným nedostatkem fyzické aktivity; zdůrazňuje také, že je třeba tyto alternativní způsoby přepravy podporovat vytvářením zvláštních vyhrazených zón, jako jsou jízdní pruhy pro cyklisty a pěší zóny, že je třeba podporovat chůzi a jízdu na kole v informačních kampaních o cestování a cestovních plánech, a distribuovat mapy, na nichž jsou vyznačeny místní sítě a cyklostezky;
15. vyzývá Evropskou komisi a místní orgány, aby okamžitě přijaly opatření ke zvýšení počtu vzdělávacích a informačních kampaní, jejichž účelem je dosáhnout toho, aby si občané byli více vědomi svého chování v dopravě, a aby se zaměřily zejména na vzdělávací kampaně pro mladší generaci;

¹ Úř. věst. C 306 E, 15.12.2006, s. 182.

16. zdůrazňuje, že právní předpisy Společenství by měly vyžadovat plán udržitelné městské dopravy pro každou aglomeraci s více než 100 000 obyvateli; domnívá se, že takové právní předpisy by mohly obsahovat jasné lhůty a závazné cíle stanovené na místní i evropské úrovni;
17. domnívá se, že plány udržitelné městské dopravy by měly zahrnovat prostředky, pomocí nichž místní orgány zamýšlejí:
- podporovat nemotorizované způsoby dopravy, jako je jízda na kole nebo chůze, výstavbou rozsáhlé sítě jízdních pruhů pro cyklisty a podporou bezpečných cest a úrovnových křižovatek pro chodce,
 - podporovat veřejnou dopravu využíváním evropských prostředků pro rozvoj infrastruktury veřejné dopravy a šířit informace o současných osvědčených postupech, jako je například zavádění integrovaných systémů cen a jízdenek a rozvoj systémů P+R,
 - řešit rostoucí využívání osobní automobilové dopravy omezením možností parkování, poplatky za přetížení a zaváděním zón s nízkými emisemi a zón bez aut;
18. zdůrazňuje, že do přípravy plánů udržitelné městské dopravy by měly být zapojeny nevládní organizace a jiné zúčastněné strany a že by tyto plány měly být veřejné; dále se domnívá, že je rovněž nezbytné pravidelně hodnotit dosažený pokrok a šířit výsledky těchto hodnocení;
19. povzbuzuje Komisi v jejím úsilí o podporu zadávání ekologických veřejných zakázek při současném dodržování zásady subsidiarity a domnívá se, že by tato činnost mohla být příkladem a rozšířit se i do jiných oblastí; je přesvědčen, že stanovení přísných environmentálních norem jakožto klíčového výběrového kritéria představuje vhodný prostředek na podporu udržitelné městské dopravy;
20. povzbuzuje Komisi, aby poskytovala pomoc a informace městům, která prosazují novou kulturu městské mobility;
21. zdůrazňuje, že udržitelná města jsou také odpovědná za rozvoj okolních oblastí; zdůrazňuje, že rozvoj městské dopravy by měl proto také zahrnovat rozvoj udržitelných meziregionálních dopravních spojení, a žádá příslušné orgány, aby věnovaly zvláštní pozornost sousedícím přeshraničním městským oblastem;
22. souhlasí s Komisí, že veřejná doprava v městských oblastech by měla být zkvalitněna kombinací politik, kdy jsou nabídkově orientovaná ekonomická opatření podporována vhodnými politikami, jejichž cílem je vytvořit udržitelnou poptávku, a je kladen zvláštní důraz na opatření, která mohou omezit užívání automobilů a podpořit práci z domova, jako jsou:
- demonstrační nebo pilotní projekty pro místní a regionální veřejné orgány;
 - městské plánování dopravních os pro jiné dopravní prostředky než automobily;

- kampaně odrazující od automobilové dopravy, které nabízejí alternativní způsoby přepravy;
 - daňové pobídky;
 - školicí kampaně pro ekologický způsob jízdy;
23. zdůrazňuje, že je třeba podporovat diskusi a spolupráci mezi místními orgány ve všech členských státech za účelem výměny osvědčených postupů, zkušeností a opatření;
 24. chválí výsledky dosažené prostřednictvím iniciativy „City-VITAlity-Sustainability“ (CIVITAS)¹ a zdůrazňuje úlohu Komise při aktivním šíření získaných zkušeností a osvědčených i neosvědčených postupů v těch městech, která se iniciativy neúčastní;
 25. domnívá se, že s ohledem na významné regionální rozdíly v kvalitě dopravy v EU by bylo vhodné shrnout zkušenosti do nezávazných pokynů, jež by byly dostupné všem místním orgánům;
 26. vyzývá Komisi, aby podporovala investice do výzkumu a pilotních projektů v oblasti energeticky úsporných a ekologických způsobů dopravy a inteligentních dopravních systémů; podporuje odstranění technických překážek, jež brání rozšíření ekologických inteligentních dopravních systémů prostřednictvím jejich standardizace a interoperability;
 27. poukazuje na to, že základem každého udržitelného dopravního systému by měla být správná internalizace vnějších nákladů; výběr metody a poplatků zavedených k řešení vnějších nákladů (jako jsou zejména dopravní zácpy, znečištění ovzduší, hluk) by však měl v městských oblastech podléhat zásadě subsidiarity, takže je nutné upřesnit, že na zavedení ekologických daní v městských oblastech ze silnic pro motorová vozidla, které jsou součástí transevropských dopravních sítí, se vztahuje zásada subsidiarity v případě všech vozidel (osobních i nákladních);
 28. vyzývá Komisi, aby zajistila, že její politické priority v oblasti udržitelné městské dopravy a snižování emisí CO₂ budou slučitelné se způsobem využívání prostředků ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti;
 29. vyzývá Komisi, aby na přidělování finančních prostředků z regionálních fondů pro projekty městské mobility zavedla ekologické požadavky;
 30. vyzývá Komisi, aby místní orgány podpořila při poskytování finančních i nefinančních pobídek komerčním a soukromým uživatelům, aby přešli na dopravní prostředky s nízkými emisemi a/nebo obnovili současný vozový park, případně aby jej vylepšili dostupnými technologiemi šetrnými k životnímu prostředí; připomíná, že pro integrované projekty na obnovu měst a venkova, které mohou obsahovat investice související s dopravou, je na úrovni EU k dispozici několik zdrojů financování, jako jsou například strukturální fondy, Fond soudržnosti a půjčky od Evropské investiční banky; připomíná, že pokud jde o výzkum a inovace, mohou se města a regiony podílet na výměnách osvědčených postupů a společných projektech („Regiony znalostí“ a „Regiony pro

¹ www.civitas-initiative.eu

hospodářskou změnu“) a projektů souvisejících s infrastrukturou, řízením automobilové dopravy, řízením mobility a komunikace prostřednictvím rámcových programů EU pro výzkum, vývoj a inovace (např. iniciativa CIVITAS);

31. zdůrazňuje, že maximálních pozitivních účinků bude možné dosáhnout jen tehdy, pokud místní i vnitrostátní orgány zaujmou k městské mobilitě integrovaný a systematický přístup a budou klást zvláštní důraz na dlouhodobé městské plánování;
32. s potěšením konstatuje, že místní orgány přijímají stále více opatření s cílem zabránit nejvíce znečišťujícím vozidlům vjezd do měst, aby na svém území zajistily lepší plnění norem kvality ovzduší, a že zřizují zelená pásma, tedy oblasti bez znečištění a dopravního přetížení; vyzývá Komisi, aby vypracovala pokyny k vymezení zelených pásem ve městech založené na normách EU pro dopravní značení zelených pásem a na harmonizovaném označování ekologických vozidel;
33. zdůrazňuje, že užitečnost městských zelených pásem závisí na přeshraničním vymáhání pravidel, která pro tato pásma platí; vyzývá Komisi, aby přijala opatření ke zjednodušení přeshraničního vymáhání dopravních pokut, a to i u přestupků, u nichž byla zrušena trestnost, aby mohlo být zjištěno cizí vozidlo, které protiprávně vjelo do tohoto pásma;
34. zdůrazňuje, že opatření Komise by mohla být zejména užitečná při přípravě pokynů pro zelená pásma, jež by zajistily slučitelnost systémů v různých zemích a městech EU;
35. zdůrazňuje, že znečištění ovzduší je stále závažnou příčinou zdravotních problémů v EU; zdůrazňuje proto, že města s velkým znečištěním ovzduší by měla uvažovat o zavedení přísných opatření, včetně poplatků za dopravní přetížení, zón s nízkými emisemi a zón bez aut; zdůrazňuje také, že zavedení rychlostního omezení v městských centrech na 30 km/h nesnižuje pouze provoz a znečištění ovzduší, ale může zároveň snížit počet smrtelných zranění na silnicích;
36. upozorňuje na možnosti, které nabízí matematické modelování (v odhadování plynulosti dopravy a emisí znečišťujících látek) pro zvýšení účinnosti řízení městské dopravní infrastruktury;
37. vyzývá Komisi, aby podporovala snižování znečišťujících způsobů dopravy v historických centrech měst a rozšiřování pěších zón při současném zajištění přístupnosti a zachování obvyklého využívání;
38. zdůrazňuje, že nová kultura městské mobility musí být součástí raného vzdělávání už od základní školy;
39. zdůrazňuje skutečnost, že městská zelená pásma by se neměla stát novými hranicemi omezujícími mobilitu občanů a zboží; v tomto smyslu vyzývá Komisi k vypracování pokynů ke způsobům, jak zajistit mobilitu v zelených pásmech (pro pěší, kola, veřejnou dopravu a zboží); jako první krok vyzývá Komisi, aby zřídila evropské internetové stránky poskytující informace o pravidlech pro různá městská zelená pásma v celé EU a o způsobech vstupu do těchto pásem;
40. upozorňuje na význam řádné údržby vozidel;

41. upozorňuje na význam výměny osvědčených postupů mezi členskými státy;
42. upozorňuje na všeobecnou nutnost zvyšovat úspornost dopravy; to může znamenat nejen přechod od užívání osobního automobilu k veřejné dopravě či jízdnímu kolu, ale také přechod od velkého automobilu k malému nebo od automobilu, který není plně obsazen, k plně obsazenému automobilu; každou takovou změnu je třeba uvítat a podporovat;
43. připomíná význam územního plánování; městské plánování je v mnoha ohledech klíčem k udržitelné dopravě, a studie a pokyny vypracované na úrovni EU by vyplnily stávající mezery.

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	2.4.2008
Výsledek závěrečného hlasování	+ : [41] - : [3] 0 : [0]
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Klaß, Urszula Krupa, Jules Maaten, Linda McAvan, Marios Matsakis, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Christofer Fjellner, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard, Miroslav Mikolášik, Bart Staes
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	

10. 4. 2008

STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Na cestě k nové kultuře městské mobility
(2008/2041(INI))

Navrhovatel: Jan Olbrycht

NÁVRHY

Výbor pro regionální rozvoj vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do svého návrhu usnesení začlenil tyto návrhy:

1. souhlasí s tvrzením, které Komise uvedla v zelené knize „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ (KOM(2007)0551), že městská mobilita je považována za významný prvek na podporu růstu a zaměstnanosti a vyvážený regionální rozvoj v EU, a jako taková přispívá k plnění cílů Lisabonské a Göteborgské strategie;
2. zdůrazňuje, že zajištění rovného a snadného přístupu ke koordinovaným a kvalitním dopravním službám, včetně hromadné dopravy, v městských a příměstských oblastech hraje zásadní roli při zajišťování územní soudržnosti v EU; žádá, aby zvláštní pozornost byla věnována potřebám osob se zdravotním postižením a starších lidí;
3. zdůrazňuje, že městská mobilita hraje významnou úlohu při zajišťování vnitřní soudržnosti v městských aglomeracích, proto musí být strategie rozvoje městské dopravy úzce spjaty s širšími strategiemi územního rozvoje a rozvoje městských oblastí;
4. pevně věří, že zatímco kvalita dopravní infrastruktury a dopravních služeb je zásadní pro zajištění atraktivnosti a konkurenceschopnosti městských center, účinnost dopravních investic závisí na jejich provázanosti s udržitelnou rozvojovou strategií jednotlivých městských aglomerací; považuje proto za nezbytně důležité, aby se v plánech městského rozvoje na úrovni městských aglomerací zohledňoval stávající a budoucí vliv městské dopravy;
5. vyzývá Komisi, členské státy a regionální a místní samosprávu, aby zaujaly integrovaný přístup k investičnímu plánování dopravy v městských a příměstských oblastech a

zohlednily přitom sociální, hospodářská a ekologická hlediska; zdůrazňuje, že pro rozvoj funkčních udržitelných strategií městského rozvoje je nezbytná konzultace s veřejností;

6. vyzývá Komisi, aby usnadnila rozvoj integrovaného přístupu tím, že nechá vypracovat studie pozitivních dopadů tohoto přístupu a že upozorní na náklady, které by vznikly v případě uplatnění neintegrovaného přístupu; dále vyzývá Komisi, aby vypracovala pokyny pro ty, kteří pracují na místní úrovni, a poskytla jim praktické instrukce, jak postupovat v rámci integrovaného přístupu, např. jak pracovat s kontrolními seznamy;
7. vyzývá Komisi, aby provedla revizi právních předpisů a pokynů Společenství, které mají přímý nebo nepřímý vliv na to, jakým způsobem je prosazován udržitelný městský rozvoj, s cílem poskytnout regionům a městům společný referenční rámec, který jim umožní snadnější volbu, pokud jde o plánování a provádění rozvojové strategie;
8. vyzývá Komisi, aby vypracovala podrobné pokyny, ve kterých přehledně představí všechny finanční prostředky dostupné v oblasti městské dopravy (rámcové výzkumné programy, regionální prostředky, Life+, Marco Polo) a možnosti, které nabízí EIB, a to po vzoru pokynů pro města, které nedávno zveřejnilo Generální ředitelství Komise pro regionální politiku;
9. připomíná, že je třeba, aby Komise povzbuzovala místní činitele k zakládání partnerství veřejného a soukromého sektoru;
10. zdůrazňuje, že plánování městského rozvoje spadá do pravomoci místních orgánů; vyzývá Komisi, aby podporovala místní orgány tím, že bude prosazovat pilotní a zkušební projekty, zejména ty, které se zaměřují na uplatňování integrovaného přístupu v otázkách mobility ve městě, a že bude poskytovat pomoc při výzkumu v oblasti plánování městského rozvoje a motivovat k využívání dostupných finančních zdrojů v členských státech pro tyto účely;
11. vyzývá Komisi, aby při realizaci rozsáhlých projektů ukázala na příkladech z členských států, jaký přínos mají osvědčené postupy integrovaného plánování mobility, a zvažila zavedení systému odměňování měst za uplatňování inovativních řešení v boji proti dopravním zácpám v městských dopravních systémech;
12. pevně věří, že podmínkou přístupu k podpoře ze strukturálních fondů a Fondu soudržnosti by mělo být navržení integrované strategie udržitelného rozvoje měst a příměstských oblastí;
13. zdůrazňuje, že spolupráce mezi městy a regiony je důležitá pro vypracování optimálních rozvojových strategií, a vyzývá Komisi, aby začlenila problematiku městské mobility do výměn zkušeností a osvědčených postupů, zejména v rámci programu URBACT a iniciativy nazvané „Regiony pro hospodářskou změnu“.

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	08.4.2008
Výsledek závěrečného hlasování	+ : 47 - : 0 0 : 3
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Victor Boșținaru, Antonio De Blasio, Petru Filip, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Miguel Angel Martínez Martínez, Sérgio Marques, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszevska, Catherine Stihler, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Vladimír Železný.
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Bernadette Bourzai, Jan Březina, Brigitte Douay, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Madeleine Jouye de Grandmaison, Ramona Nicole Mănescu, Ljudmila Novak, Mirosław Mariusz Piotrowski, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Manfred Weber,
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Jean-Paul Gauzès, Jacques Toubon.

VÝSLEDEK ZÁVĚREČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	29.5.2008
Výsledek závěrečného hlasování	+: 27 -: 2 0: 0
Členové přítomní při závěrečném hlasování	Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Brian Simpson, Yannick Vaugrenard
Náhradník(ci) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Leopold Józef Rutowicz
Náhradník(ci) (čl. 178 odst. 2) přítomný(i) při závěrečném hlasování	Astrid Lulling, Rovana Plumb, Bart Staes