



EVROPSKÝ PARLAMENT

2014 - 2019

Výbor pro regionální rozvoj

2014/2242(INI)

22.6.2015

STANOVISKO

Výboru pro regionální rozvoj

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

o udržitelné městské mobilitě
(2014/2242(INI))

Navrhovatel: Ramón Luis Valcárcel

PA_NonLeg

NÁVRHY

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

1. konstatuje, že více než 70 % obyvatel EU žije ve městech, kde vzniká přibližně 85 % HDP celé EU, a že udržitelná městská mobilita je stále významnějším faktorem v politice soudržnosti vzhledem k tomu, že je klíčovým prvkem a hybatelem zaměstnanosti a inteligentního a udržitelného růstu podporujícího začlenění; domnívá se, že evropské strukturální a investiční fondy, a zejména Evropský fond pro regionální rozvoj, by měly prostřednictvím operačních programů přispívat k financování plánů udržitelné městské mobility v jednotlivých městech a regionech i v celé EU, a to tak, že budou podporovat ekologické, dostupné a inovativní typy městské dopravy, které podpoří multimodalitu a mobilitu v širším územním kontextu, a to včetně přeshraniční mobility; připomíná v této souvislosti, že odvětví dopravy, ať už statické, nebo mobilní, má výrazné dopady na městské prostředí a na kvalitu života občanů, a domnívá se, že účelný dopravní systém je možné podpořit pomocí veřejno-soukromého partnerství, v rámci něhož budou sdíleny náklady a možnosti rozvíjet inovační a účelný systém zadávání veřejných zakázek s cílem zajistit značné úspory a sdílení znalostí a zkušeností mezi příslušnými orgány; konstatuje význam dodržování zásady partnerství ve fázi programování a provádění operačních programů, s cílem zajistit plné zapojení sociálních partnerů, profesních organizací, výzkumných středisek a podniků;
2. žádá Komisi, aby při příštím přezkumu provádění evropských strukturálních a investičních fondů v polovině období zhodnotila průběžné výsledky a předložila kvalitativní a kvantitativní analýzu toho, jak politika soudržnosti podporuje udržitelnou městskou mobilitu;
3. naléhavě vyzývá Evropskou komisi, členské státy i regionální a místní orgány, aby zhodnotily plány městské mobility a provedly jejich audit v souladu s cíli a výzvami stanovenými ve strategii pro oblast dopravy do roku 2050;
4. zdůrazňuje, že s přihlédnutím k potřebě snížit negativní dopad na životní prostředí zapříčiněný závislostí dopravního systému EU na ropě (v první řadě na ropě a jejích vedlejších produktech) by měly být evropské strukturální a investiční fondy systematicky využívány k rozvoji a provádění komplexních a integrovaných plánů udržitelné městské mobility za účelem komplementárního a vzájemného posilování opatření městské mobility v širším kontextu územního plánování, aniž by vznikaly další dopravní potřeby vedoucí k nadměrnému využívání automobilů, a s důrazem na integrovaný dopravní systém založený na spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy;
5. konstatuje, že mezi tematické cíle politiky soudržnosti na období 2014–2020 patří podpora udržitelné dopravy a zlepšené síťové infrastruktury, podpora přizpůsobování se změně klimatu a prevence a řízení rizik;
6. zdůrazňuje zejména četné škodlivé dopady stávajícího dopravního modelu na základní součásti životního prostředí včetně vzduchu, vody a půdy a na různé ekosystémy, které se v nich nacházejí;

7. domnívá se, že je proto zásadní zajistit rozvoj a podporu plánů udržitelné městské mobility a udržitelného rozvoje ve všech evropských městech, funkčních městských oblastech a regionech, a to včetně vypracování analýzy potřeb a cílů infrastruktury pro mobilitu s využitím těch druhů dopravy a přepravních prostředků, které jsou komplementární v kontextu místního i globálního územního rozvoje, s důrazem na ekologickou, udržitelnou, bezpečnou, účelnou a energeticky účinnou dopravu, s upřednostněním dobrého propojení městských a předměstských oblastí a s prosazováním větší míry soběstačnosti, vyšší konkurenceschopnosti, hospodářského růstu, zlepšení bezpečnosti silničního provozu a lepších pracovních podmínek; upozorňuje zároveň na to, že politika městské dopravy včetně vytváření dopravních alternativ za účelem snížení poptávky po individuální dopravě, také spadá do pravomoci měst a místních orgánů;
8. zdůrazňuje, že udržitelná městská mobilita může zvýšit atraktivitu evropských měst a regionů pro investory i pro obyvatele, a to tím, že zvýší dostupnost a bezpečnost silničního provozu a sníží frekvenci dopravy a znečištění; je přesvědčen, že by tato mobilita mohla mít pozitivní úlohu při zajišťování lepší rovnováhy mezi pracovním a soukromým životem, protože by zkrátila dobu strávenou dojížděním; vyzývá proto regionální a místní orgány, aby v souvislosti s udržitelnou městskou mobilitou podporovaly inovativní řešení;
9. vyzývá členské státy, aby podporovaly víceúrovňovou správu, která posílí spolupráci mezi orgány na regionální, vnitrostátní a evropské úrovni při vypracovávání politik včetně navrhování, provádění a sledování městských politik se zjevným dopadem na městské oblasti;
10. domnívá se, že investice do udržitelné veřejné dopravy jsou nejen reakcí na problémy městské mobility, ale zahrnují také „prvky obnovy měst“, které mají dopad na celkový hospodářský systém daného města a usnadňují vznik zeleného městského prostředí i přístup k centrům smíšených činností (obchodních, rezidenčních, zábavních, kulturních, vzdělávacích); zdůrazňuje, že má-li být maximalizován dopad investic, je nezbytná řádná koordinace mobility a územního plánování;
11. upozorňuje, že jízda na kole sehrává významnou úlohu v moderním plánování udržitelné městské mobility a je součástí řešení, které má předcházet dopravním zácpám; zdůrazňuje, že samostatné stezky pro cyklisty a chodce by měly být při výstavbě a rekonstrukci silničních komunikací samozřejmostí;
12. uznává kvalitu a rozmanitost pracovních míst, jež nabízejí provozovatelé veřejné dopravy, a s nimi spojené přínosy pro hospodářství; vyzývá Komisi, aby sledovala a posuzovala, jak veřejná doprava přispívá k naplňování strategií zelených pracovních míst a zeleného růstu na vnitrostátní a evropské úrovni;
13. vyzývá k iniciativám na podporu zaměstnanosti mladých lidí i k využívání dalších prostředků z evropských strukturálních a investičních fondů na podporu zaměstnanosti v oblastech, které stimulují rozvoj udržitelné městské mobility; zdůrazňuje, že provádění projektů městské mobility má pozitivní dopad na všechny regiony a na jejich obyvatelstvo, neboť podporuje obsazování stávajících či inovačních pracovních míst v příslušných oborech, včetně profesí, kde existuje nedostatek pracovních sil;

14. je pevně přesvědčen, že platforma Komise pro plány udržitelné městské mobility by měla důrazně podpořit města a regiony při navrhování a provádění plánů udržitelné městské mobility; zdůrazňuje, že je důležité, aby všechna města bez ohledu na svou velikost investovala do městské mobility, a poukazuje na zásadní úlohu, již evropská města a regiony hrají v podpoře a prosazování udržitelné městské mobility; vyzývá k tomu, aby se do evropské platformy a do skupiny odborníků z členských států pro městskou mobilitu a dopravu zapojili zástupci místních a regionálních orgánů různých velikostí i zástupci různých zúčastněných stran (např. sdružení cyklistů);
15. domnívá se, že by bylo vhodné podporovat sdílení osvědčených postupů v oblasti městské mobility, aby se urychlilo šíření nejvíce inovativních řešení a dosažení cílů, které EU v této oblasti sleduje;
16. vyzývá příslušné orgány, aby prosazovaly rozvoj systémů dobíjecích stanic pro elektrická a hybridní vozidla, které by byly vhodné pro všechny typy silnic, a aby prosazovaly využívání alternativních dopravních prostředků, integrované řešení mobility, zavádění zón přístupných pouze pro některé druhy dopravy a vozidel a udržitelné využívání ekologických a elektrických vozidel, jízdních kol, trolejbusů, autobusů, tramvají, bioetanolu a ekologických paliv s cílem bojovat proti globálnímu oteplování a zvýšit dlouhodobou kvalitu života, která přichází s rozvojem inteligentních a intermodálních dopravních systémů, při zajištění mobilní informovanosti a územní kontinuity mezi městskými centry a předměstskými oblastmi;
17. vyzývá příslušné orgány, aby prosazovaly způsoby, jak snížit poptávku po dopravě, tím že budou podporovat využívání práce z domova a nástrojů IKT, a aby braly v úvahu údaje průzkumu Eurobarometr, které ukazují, že občané EU jsou znepokojeni negativním dopadem zvýšené dopravy ve městech, přičemž za nejzávažnější problémy považují dopravní zácpy (76 %), kvalitu ovzduší (81 %) a počet dopravních nehod (73 %); vyzývá Komisi, aby monitorovala nové typy mobility související s dopravou (např. vozidla s vlastním řízením), aby ve spolupráci s členskými státy provedla analýzu veškerých dostupných opatření, která pomohou minimalizovat počet zranění a úmrtí zejména chodců a cyklistů, a aby prosazovala využívání jízdních kol ve městech spolu s investicemi do cyklotras a opatření, která zvýší povědomí uživatelů silnic o bezpečnosti cyklistů; upozorňuje, že jízda na kole sehrává významnou úlohu v moderním plánování udržitelné městské mobility a je součástí řešení s cílem předcházet dopravním zácpám; zdůrazňuje, že samostatné stezky pro cyklisty a chodce by měly být při výstavbě a rekonstrukci silničních komunikací samozřejmostí; opakuje v této souvislosti, že vyšší míra používání jízdních kol ve městech zlepšuje tok dopravy, podporuje veřejné zdraví a snižuje uhlíkovou stopu; zdůrazňuje, že vyšší míra používání jízdních kol ve městech by mohla přispět k dosažení cílů strategie Evropa 2020; žádá členské státy, aby i nadále stavěly silniční obchvaty s cílem snížit na minimum počet vozidel, která zbytečně projíždějí městy, a vyzývá Komisi, aby našla způsoby, jak tyto projekty finančně podpořit; zdůrazňuje, že je třeba vynaložit více úsilí na snížení počtu automobilů ve městech; vyzývá místní orgány, aby prosazovaly opatření s cílem podpořit zelenou dopravu, a poskytly za tím účelem nástroje, snížily zdanění a zavedly ekologické certifikáty;
18. zdůrazňuje význam přeshraničního propojení měst v procesu městského plánování vzhledem k tomu, že se tak stimuluje regionální rozvoj; zdůrazňuje, že města rozdělená

hranicí, která však vytvářejí celistvou funkční oblast, by měla být podporována v propojování svých tramvajových a autobusových sítí;

19. vyzývá Komisi, aby vyvinula standardy s cílem zajistit obecnou harmonizaci a konzistentnost v regulaci parkování a přístupu vozidel do městských oblastí, kategorizaci vozidel, různé třídy emisí, silniční signalizaci, transportní systémy vstřícné k osobám se zdravotním postižením a technické standardy v inteligentních dopravních systémech, a aby podpořila pobídky k vytváření pěších zón a k ochraně historických oblastí a obecně zlepšila životní prostředí a veřejnou mobilitu; poukazuje na to, že jádrem plánů udržitelné městské mobility je kvalita lidského života, s níž je přímo spojen důraz na ulevování městům od nadměrného přetížení vozidly a na plánování parkovišť, aby se umožnil volný pohyb chodců a zvýšila atraktivnost center měst; žádá Komisi, aby podporovala koordinovaná a integrovaná strategická řešení veřejné dopravy a aby tak ulevila dopravním sítím, městským dálnicím a přístupovým cestám do zaměstnání s cílem zvýšit kvalitu života lidí a podpořit lepší vyváženost osobního a pracovního života při současném zvyšování produktivity; vyzývá také příslušné orgány, aby zvýšily využívání inteligentních technologií, které mohou pomoci řešit problémy související s městskou mobilitou, jako jsou satelitní čidla na palubě vozidel a inteligentní prodej jízdenek;
20. vítá úsilí Komise za účelem koordinace a posílení iniciativ EU v oblasti městské mobility, jako je např. CIVITAS 2020 pro výzkum a inovace, středisko pro sledování městské mobility pro sdílení zkušeností a osvědčených postupů či platforma pro plány udržitelného městského rozvoje; vyzývá Komisi, aby posílila své úsilí o snížení roztržitosti a zlepšení koordinace mezi příslušnými iniciativami a programy EU a aby zohlednila úspěch programů, jako jsou URBAN či URBACT; vyzývá Komisi, aby vybídla příslušné orgány členských států k vytváření sítí excelence v oblasti městské mobility, k pokračování úsilí iniciativy CIVITAS 2020 a k podněcování většího počtu občanů EU k tomu, aby se k tomuto projektu připojili;
21. vyzývá Komisi, aby stanovila pokyny, doporučení a ukazatele týkající se městské mobility, které jednotlivým zúčastněným subjektům umožní dialog a výměnu osvědčených postupů v oblasti sociální mobility a koordinaci strategií, které by měly být uplatňovány v souvislosti s městskou politikou;
22. zastává názor, že plány mobility a udržitelný rozvoj měst úzce souvisejí s dalšími iniciativami, jako jsou Inteligentní města a Pakt primátorů, které jsou zaměřené na udržitelnější a sobestačnější města; domnívá se, že dobrovolný závazek stanovený v Paktu primátorů může představovat odrazový můstek k oslovení všech zúčastněných stran při vytváření plánů mobility a udržitelného rozvoje, které lze propagovat nákladově efektivním způsobem; vítá iniciativu nazvanou „CiTIEs: Města zítřka: Investovat do Evropy“ a vyzývá Komisi, aby využívala stávajících platforem k rozvoji komunikačních nástrojů zaměřených na sblížení zúčastněných subjektů v oblasti udržitelného městského rozvoje;
23. domnívá se, že Evropský fond pro strategické investice (EFIS) může hrát klíčovou úlohu při financování projektů udržitelné městské dopravy; je proto přesvědčen, že je nutné zavést důkladné strategické plánování a soudržnost mezi projekty městské mobility, které mají být podporovány z EFIS, a cíli a prioritami souvisejícími s městskou mobilitou, které

již rozvíjejí místní, regionální, celostátní a evropské orgány; vyzývá tudíž Komisi, aby zahrnula veřejné orgány jako potenciální příjemce financování z evropských strukturálních a investičních fondů (ESIF);

24. vyzdvihuje význam budování kapacit místních orgánů i orgánů v příměstských oblastech, pokud jde o vypracovávání a provádění integrovaných rozvojových strategií, které usnadní spolupráci jednotlivých oblastí a posílí tak vzájemnou provázanost a doplňkovost.
25. vyzývá Komisi a členské státy, aby zajistily doplňkovost a součinnost mezi EFSI, fondy ESI a programy a iniciativami subvencovanými EU, jakož i mezi vnitrostátními veřejnými investicemi a soukromými finančními nástroji, a dosáhly tak co nejvyšší přidané hodnoty provedených investic.
26. vyzývá členské státy, aby vypracovaly nebo přehodnotily své vlastní strategie rozvoje veřejné dopravy a nemotorizované dopravy s cílem zajistit kvalitní městskou mobilitu, ochranu životního prostředí a kvalitu života lidí.

VÝSLEDEK KONEČNÉHO HLASOVÁNÍ VE VÝBORU

Datum přijetí	17.6.2015
Výsledek konečného hlasování	+ : 29 - : 3 0 : 1
Členové přítomní při konečném hlasování	Pascal Arimont, José Blanco López, Franc Bogovič, Steeve Briois, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Martina Michels, Iskra Mihaylova, Andrey Novakov, Stanislav Polčák, Julia Reid, Terry Reintke, Monika Smolková, Maria Spyraiki, Olaf Stuger, Ramón Luis Valcárcel Siso, Ángela Vallina, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Petras Auštrevičius, Daniel Buda, Salvatore Cicu, Ivana Maletić, Jan Olbrycht
Náhradníci (čl. 200 odst. 2) přítomní při konečném hlasování	Edward Czesak, Jens Nilsson, Georgi Pirinski, Daniele Viotti