



**2022/2023(INI)**

2.2.2023

## **STANOVISKO**

Výboru pre regionálny rozvoj

pre Výbor pre dopravu a cestovný ruch

k novému rámcu EÚ pre mestskú mobilitu  
(2022/2023(INI))

Spravodajca výboru požiadaneho o stanovisko: Marcos Ros Sempere

PA\_NonLeg

## NÁVRHY

Výbor pre regionálny rozvoj vyzýva Výbor pre dopravu a cestovný ruch, aby ako gestorský výbor zaradil do návrhu uznesenia, ktorý prijme, tieto návrhy:

1. zdôrazňuje, že v Európskej zelenej dohode, stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu a novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu sa uznáva význam bezpečnej, spoľahlivej, prístupnej, cenovo dostupnej a inkluzívnej mestskej mobility na podporu sociálneho začlenenia v rámci zelenej a digitálnej transformácie; naliehavo vyzýva Komisiu, aby jasnejšie vymedzila konkrétne sociálne a fyzické opatrenia týkajúce sa cenovej dostupnosti, a to na základe preskúmania uskutočniteľnosti systémov mobility ponúkajúcich bezplatnú alebo čiastočne bezplatnú verejnú dopravu v závislosti od finančných kapacít miestnych orgánov, a zároveň navrhla systémy podpory pre chudobnejšie komunity, aby bola dobrá, čistá, cenovo dostupná a udržateľná mobilita dostupná pre všetkých Európanov;
2. vyzýva Komisiu, aby sa sociálna spravodlivosť a územná súdržnosť stali jedným z ústredných bodov pri vypracúvaní plánov udržateľnej mestskej mobility, keďže majú väčší vplyv na regionálne oblasti mimo uzlov transeurópskej dopravnej siete TEN-T a zahŕňajú väčší počet obcí, miest a funkčných oblastí; zdôrazňuje, že v návrhu revízie TEN-T sa stanovuje zvýšenie počtu mestských uzlov a cieľ, aby mal každý európsky región aspoň jeden mestský uzol; pripomína, že prechod na plynulejšiu, čistejšiu a udržateľnejšiu mobilitu ponúka príležitosti na vytváranie nových pracovných miest, najmä pre mladých ľudí;
3. naliehavo vyzýva Komisiu, aby jasnejšie vymedzila konkrétne opatrenia v oblasti prístupnosti s cieľom sprístupniť verejnú dopravu všetkým občanom, najmä osobám so zdravotným postihnutím a iným zraniteľným používateľom; zdôrazňuje výhody zapojenia používateľov od ranej fázy plánovania a podpory integrovaných projektov s cieľom prehodnotiť ulice v blízkosti škôl a inštitúcií a navrhnúť systém bezpečných ulíc pre občanov a podporovať aktívne a nemotorizované spôsoby cestovania; žiada miestne a regionálne orgány, aby vzhľadom na energetickú krízu a rastúce náklady na mobilitu pre mnohých občanov prijali programy zmeny mobility, ktoré podporia vlastníctvo bicyklov tým, že na tento účel sprístupnia lepšie chránené infraštruktúry, čím sa zlepší prepojenie s mestami a vidieckymi oblasťami; požaduje viac kurzov bezpečnej jazdy a cyklistiky na školách a nižšie rýchlostné obmedzenia, napríklad 30 km/h v obytných oblastiach, čo povedie k pozitívnym synergiám medzi ekonomikami, pokiaľ ide o úspory energie, bezpečnosť a udržateľnosť; vyzýva Komisiu, aby lepšie začlenila ciele a opatrenia EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky do usmernení o plánoch udržateľnej mestskej mobility monitorovaním a podporou príkladov najlepších postupov;
4. víta návrh Komisie na zlepšenie 19 ukazovateľov udržateľnej mestskej mobility do roku 2022; vyzýva Komisiu, aby uprednostnila pridelenie finančných prostriedkov členskými štátmi, regiónom, mestám a obciam, ktorých projekty zlepšujú tieto ukazovatele a sú v súlade s plánmi udržateľnej mestskej mobility, aby sa predišlo možným obmedzeniam pri praktickom vykonávaní finančných nástrojov EÚ na financovanie mestskej mobility; vyzýva Komisiu, aby tiež zvýšila sumy na programy a

nástroje financované EÚ v nasledujúcom viacročnom finančnom rámci a aby v rámci politiky súdržnosti zvýšila financovanie menej rozvinutých regiónov;

5. zdôrazňuje význam spolupráce na všetkých úrovniach riadenia a požaduje lepšiu prístupnosť a prepojenosť medzi mestskými, prímestskými, vidieckymi a cezhraničnými oblasťami, ako aj multimodálne uzly pre cestujúcich; ďalej požaduje neobmedzený prístup k inteligentnej, udržateľnej a cenovo dostupnej doprave pre všetkých; zdôrazňuje, že Únia má teraz priekopnícku technológiu na podporu prepojenosti medzi mestskými a mimomestskými oblasťami, medzi predmestskými oblasťami v rámci mesta a ich prepojenia s prímestskými, vidieckymi, prímestskými a cezhraničnými oblasťami, ako aj na zabezpečenie lepšej a udržateľnejšej prepojenosti medzi európskymi hlavnými mestami a veľkými mestami;
6. zdôrazňuje potrebu hustej a rozsiahlej dopravnej siete spájajúcej mestá, prímestské a vidiecke oblasti s cieľom využiť ich plný potenciál; vyzýva Komisiu, aby podporovala efektívnu cezhraničnú dopravu, ktorá prispieva k zamestnanosti, a to aj rozšírením vysokorýchlostnej železničnej siete, najmä v tých častiach východnej Európy, kde táto sieť neexistuje alebo je nedostatočne rozvinutá, v súlade s odporúčaniami Európskeho dvora audítorov, v ktorých sa vysokorýchlostná železničná doprava považuje za pohodlný, bezpečný, flexibilný a environmentálne udržateľný spôsob dopravy (pozri osobitnú správu č. 19/2018);
7. zdôrazňuje potrebu nového rámca EÚ pre mestskú mobilitu, ktorý by zahŕňal regionálne a miestne orgány a zohľadňoval osobitosti mestských, najvzdialenejších, ostrovných a horských regiónov; vyzýva Komisiu, aby okrem národných plánov vypracovala nástroje na zlepšenie mestskej mobility vo všetkých svojich regiónoch vrátane vytvorenia plánov mestskej mobility na regionálnej úrovni, ktoré by mali zahŕňať rodové hľadisko, ako aj začlenenie detí a osôb so zdravotným postihnutím; okrem toho poukazuje na to, že Komisia musí predložiť konkrétne ciele v oblasti prechodu na aktívnu mobilitu a verejnú dopravu; vyzýva Komisiu, aby uprednostnila projekty v rámci programu Horizont Európa zamerané na zlepšenie mestskej mobility a prepojenia miest a ich okrajových oblastí, ako aj financovanie z Európskeho fondu regionálneho rozvoja (EFRR) a Kohézneho fondu (KF) vyčlenené na udržateľný rozvoj miest; odporúča, aby Komisia vychádzala zo svojich predchádzajúcich skúsenosti, ktoré jej pomôžu vytvárať kvalitnejšie údaje o mestskej mobilite a dosiahnuť tieto ciele;
8. pripomína, že mestské oblasti v najvzdialenejších regiónoch čelia štrukturálnym obmedzeniam a osobitným výzvam v oblasti dopravy a že v týchto regiónoch treba zabezpečiť územnú kontinuitu a prepojenosť; opakuje svoju výzvu Komisii, aby na tento účel vypracovala osobitný program podľa vzoru programu osobitných alternatív pre odľahlosť a ostrovný charakter (program POSEI) v poľnohospodárstve s cieľom kompenzovať štrukturálne nevýhody týchto regiónov v doprave;
9. zdôrazňuje, že je potrebné, aby členské štáty koordinovali postupy plánovania cezhraničných projektov a investícií do nadnárodných koridorov tak, aby napredovali rovnakým tempom vo všetkých krajinách; vyzýva Komisiu, aby predložila nový návrh európskeho cezhraničného mechanizmu s cieľom zabezpečiť dlhodobé riešenia týchto otázok;

10. zdôrazňuje potrebu reorganizácie verejného priestoru v mestách EÚ, vyčlenenia väčšieho objemu finančných prostriedkov a infraštruktúry na aktívnu mobilitu a mikromobilitu, ktoré budú prístupné všetkým úrovniam spoločnosti a zabezpečia primerané prepojenie a prístup v rámci území a medzi nimi, napríklad zvýšením počtu parkovacích miest pri vchodoch do mestských oblastí, aby sa zabezpečil ľahký prístup k rôznym druhom verejnej dopravy vrátane vytvorenia „modrých jazdných pruhov“ pozdĺž vodných tokov, čím sa zabráni územným a sociálnym rozdielom a zároveň sa zaisťuje, aby sociálna súdržnosť zostala nedotknutá; poukazuje na to, že tieto zmeny vo využívaní verejného priestoru by sa mali uskutočniť uplatnením prístupu zdola nahor, v rámci ktorého sú občania a rôzne komunity súčasťou zmien; pripomína, že EFRR a Európsky sociálny fond plus umožňujú využívanie nástrojov participatívneho miestneho rozvoja a podporujú ich zvýšením sumy poskytovanej na takéto programy spolufinancovaním vo výške 10 %;
11. v tejto súvislosti zdôrazňuje dôležitú úlohu, ktorú musia mestské, prímestské a regionálne vlaky zohrávať, pokiaľ ide o každodenné dochádzanie do mestských oblastí a z nich; trvá na tom, že treba zaručiť primerané investície, aby sa zabezpečila spoľahlivá služba z hľadiska frekvencie a presnosti a podľa potreby prispôbiť železničné koľajové vozidlá s cieľom poskytnúť dostatočný priestor na dobre navrhnuté a bezpečné parkovanie bicyklov, aby sa umožnilo výrazné zvýšenie kombinovaného používania železnice a bicyklov;
12. zdôrazňuje úlohu a význam politiky súdržnosti a synergie medzi rôznymi fondmi vrátane Fondu na spravodlivú transformáciu, EFRR, KF, Nástroja na prepájanie Európy a programu Horizont Európa pri podpore udržateľnej multimodálnej mobility so zameraním na investície do ekologickejších, inteligentných a udržateľných zariadení verejnej dopravy, spoločnej mobility a cyklistiky v rámci prechodu na hospodárstvo s nulovou bilanciou emisií uhlíka a pri poskytovaní najlepších riešení pre občanov; nabáda členské štáty a miestne a regionálne orgány, aby zvýšili viditeľnosť uhlíkového vplyvu ciest vo verejnej doprave pre ich používateľov;
13. zdôrazňuje, že ambície a ciele mestskej mobility si vyžadujú primerané a dlhodobé financovanie, najmä vzhľadom na rastúce náklady zapríčinené energetickou krízou, ktorú spôsobila vojna na Ukrajine, ako aj iné nástroje nefinančnej podpory; v tejto súvislosti požaduje kombináciu dostatočného verejného vnútroštátneho a európskeho financovania vrátane zapojenia Európskej investičnej banky a urýchleného vykonávania príslušných existujúcich programov a projektov EÚ s cieľom umožniť zvýšenie dostupných finančných prostriedkov s priamym pridelením prostriedkov miestnym orgánom, ak je to možné, pričom osobitná pozornosť sa bude venovať potrebám menších miest; požaduje takisto ambiciózne financovanie mestskej mobility presahujúce viacročný finančný rámec na roky 2021 – 2027;
14. berie na vedomie vznik oblastí s nízkou mobilitou a menším priamym prístupom verejnosti do miest v dôsledku presunu verejného priestoru na výstavbu cestnej dopravnej infraštruktúry, čím sa ešte viac prehĺbuje priepasť medzi mestskými a prímestskými oblasťami a negatívne ovplyvňuje súdržnosť na európskej úrovni; zdôrazňuje, že plánovanie mestskej infraštruktúry by malo prispieť k zlepšeniu dostupnosti verejnej dopravy, bicyklov a spoločnej mobility a k obnove verejného priestoru; zdôrazňuje význam uzlov spoločnej mobility na staniciach verejnej dopravy

prispôsobených všetkým druhom dopravy na riešenie problému „posledného úseku“ a na zabezpečenie fyzického prepojenia pre všetkých občanov bez ohľadu na to, kde sa rozhodnú žiť, bez toho, aby museli používať súkromné vozidlá;

15. naliehavo vyzýva Komisiu a členské štáty, aby stimulovali a posilňovali spoľahlivú a presnú sieť služieb verejnej dopravy rozvíjaním primeranej infraštruktúry a zvyšovaním jej atraktívnosti s cieľom dosiahnuť ciele klimateckej neutrality do roku 2050; víta trend nahrádzania vozidiel na fosílnu palivá vozidlami na elektrický alebo alternatívny pohon za predpokladu, že to nepovedie k súvisiacim sociálnym alebo územným rozdielom; vyzýva členské štáty, aby urýchlili zavádzanie nabíjajúcich staníc pre elektrické vozidlá v mestských oblastiach;
16. zdôrazňuje, že Nový európsky Bauhaus spája Zelenú dohodu so životným priestorom v mestách a na územiach vrátane verejných priestorov a zároveň zahŕňa nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu s cieľom transformovať spoločnosti EÚ s ohľadom na udržateľnosť, estetiku a inklúziu;
17. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby podporovali tzv. nízkoemisné zóny v mestských oblastiach, najmä v tých najhustejšie osídlených, s cieľom posilniť čistejšiu mobilitu a pripraviť sa na zákaz predaja nových vozidiel so spaľovacím motorom v celej EÚ od roku 2035; domnieva sa, že tieto zóny by sa mali zavádzať postupne, pričom by sa mali zohľadniť potreby všetkých používateľov, najmä tých najzraniteľnejších; domnieva sa, že účinné dane z CO<sub>2</sub> sú dôležitým nástrojom politiky mobility šetrnej ku klíme; v tejto súvislosti trvá na tom, že príjmy z takýchto daní by sa mali použiť na urýchlenie potrebného prechodu na iné druhy dopravy v rámci zelenej transformácie;

## INFORMÁCIE O PRIJATÍ VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

<b>Dátum prijatia</b>	25.1.2023
<b>Výsledok záverečného hlasovania</b>	+: 29 -: 0 0: 6
<b>Poslanci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoş Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Corina Creţu, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Nora Mebarek, Martina Michels, Denis Nesci, Niklas Nienaaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, André Rougé, Susana Solís Pérez
<b>Náhradníci prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Hannes Heide, Jan Olbrycht, Mauri Pekkarinen, Rovana Plumb, Bronis Ropè
<b>Náhradníci (čl. 209 ods. 7) prítomní na záverečnom hlasovaní</b>	Jordi Cañas, Gilles Lebreton

## ZÁVEREČNÉ HLASOVANIE PODĽA MIEN VO VÝBORE POŽIADANOM O STANOVISKO

29	+
NI	Chiara Gemma
PPE	Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Andrey Novakov, Jan Olbrycht
Renew	Stéphane Bijoux, Jordi Cañas, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Corina Crețu, Matthias Ecke, Hannes Heide, Nora Mebarek, Rovana Plumb, Marcos Ros Sempere
The Left	Martina Michels, Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaß, Caroline Roose, Bronis Ropé

0	-

6	0
ECR	Elzbieta Kruk, Denis Nesci
ID	Gilles Lebreton, Alessandro Panza, André Rougé
Renew	Ondřej Knotek

Vysvetlenie použitých znakov:

+ : za

- : proti

0 : zdržali sa hlasovania