



PŘIJATÉ TEXTY

P8_TA(2015)0423

Udržitelná městská mobilita

Usnesení Evropského parlamentu ze dne 2. prosince 2015 o udržitelné městské mobilitě (2014/2242(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 17. prosince 2013 s názvem „Společně ke konkurenceschopné městské mobilitě účinně využívající zdroje“ (COM(2013)0913),
- s ohledem na své usnesení ze dne 15. prosince 2011 na téma „Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenčního dopravního systému účinně využívajícího zdroje“¹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 23. června 2011 o Evropské městské agendě a její budoucnosti v politice soudržnosti²,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 30. září 2009 nazvané „Akční plán pro městskou mobilitu“ (COM(2009)0490),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 18. července 2014 nazvané „Městská dimenze politik EU – hlavní rysy městské agendy EU“ (COM(2014)0490),
- s ohledem na zelenou knihu Komise ze dne 25. září 2007 nazvanou „Na cestě k nové kultuře městské mobility“ (COM(2007)0551),
- s ohledem na zvláštní Eurobarometr Komise č. 406 z prosince 2013 ohledně „přístupů Evropanů k městské mobilitě“,
- s ohledem na evropskou platformu týkající se plánů udržitelné městské mobility, již zřídila Komise,
- s ohledem na zelenou knihu Komise ze dne 29. listopadu 1995 nazvanou „Občanská síť – naplňování potenciálu veřejné osobní dopravy v Evropě“ (COM(1995)0601),

¹ Úř. věst. C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

² Úř. věst. C 390 E, 18.12.2012, s. 10.

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 31. března 1998 nazvané „Doprava a CO₂ – Vytvoření přístupu v rámci Společenství“ (COM(1998)0204),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 25. února 2015 nazvané „Pařížský protokol – plán boje proti globální změně klimatu po roce 2020“ (COM(2015)0081),
- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2008/50/ES ze dne 21. května 2008 o kvalitě vnějšího ovzduší a čistším ovzduší pro Evropu¹,
- s ohledem na nařízení (ES) č. 715/2007² a (ES) č. 595/2009³, pokud jde o snížení emisí znečišťujících látek ze silničních vozidel
- s ohledem na své usnesení ze dne 27. října 2015 o měření emisí v automobilovém odvětví⁴,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 18. prosince 2013 nazvané „Program Čisté ovzduší pro Evropu“ (COM(2013)0918),
- s ohledem na pokyny Světové zdravotnické organizace pro kvalitu ovzduší a na nástroj WHO pro vyhodnocování ekonomických přínosů zdravé mobility (HEAT),
- s ohledem na zprávu Světové zdravotnické organizace pod názvem „Riziko onemocnění způsobených hlukem v okolním prostředí – kvantifikace ztráty délky života prožité ve zdraví v Evropě“,
- s ohledem na zprávu TERM Evropské agentury pro životní prostředí z prosince 2013 pod názvem „Bližší pohled na městskou dopravu“,
- s ohledem na Úmluvu OSN o právech osob se zdravotním postižením,
- s ohledem na své usnesení ze dne 3. července 2013 o bezpečnosti silničního provozu 2011–2020 – první milník strategie proti zraněním⁵,
- s ohledem na své usnesení ze dne 12. října 1988 o ochraně chodců a o Evropské chartě práv pro chodce⁶,
- s ohledem na Vídeňskou úmluvu o silničním provozu,
- s ohledem na sdělení Komise nazvané „CARS 2020: Akční plán pro konkurenceschopný a udržitelný automobilový průmysl v Evropě“ (COM(2012)0636),
- s ohledem na své usnesení ze dne 10. prosince 2013 „CARS 2020: vstříc konkurenceschopnému a udržitelnému automobilovému průmyslu v Evropě“⁷,

¹ Úř. věst. L 152, 11.6.2008, s. 1.

² Úř. věst. L 171, 29.6.2007, s. 1.

³ Úř. věst. L 188, 18.7.2009, s. 1.

⁴ Přijaté texty, P8_TA(2015)0375.

⁵ Přijaté texty, P7_TA(2013)0314.

⁶ Úř. věst. C 290, 14.11.1988, s. 51.

⁷ Přijaté texty, P7_TA(2013)0547.

- s ohledem na sdělení Komise ze dne 2. července 2014 nazvané „Směrem k oběhovému hospodářství: program nulového odpadu pro Evropu“ (COM(2014)0398),
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb¹,
 - s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva²,
 - s ohledem na zvláštní zprávu Účetního dvora č. 1/2014 nazvanou „Účinnost projektů veřejné městské dopravy podporovaných EU“,
 - s ohledem na Lipskou chartu o udržitelných evropských městech,
 - s ohledem na Pakt starostů a primátorů,
 - s ohledem na článek 52 jednacího řádu,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch a stanoviska Výboru pro životní prostředí, veřejné zdraví a bezpečnost potravin a Výboru pro regionální rozvoj (A8-0319/2015),
- A. vzhledem k tomu, že podle odhadů bude v roce 2050 až 82 % občanů EU žít v městských oblastech;
 - B. vzhledem k tomu, že očekávaný významný nárůst městského obyvatelstva přináší do městských center sociální výzvy a výzvy týkající se kvality života a udržitelného rozvoje, které budou vyžadovat ucelená opatření plánování;
 - C. vzhledem k tomu, že městská mobilita stále do velké míry závisí na využívání konvenčně poháněných automobilů, a že tedy evropská doprava závisí z 96 % svých potřeb energie, nebo z jedné třetiny celkové spotřeby energie, na ropě a jejích derivátech;
 - D. vzhledem k tomu, že městská doprava je zdrojem až 25 % veškerých emisí CO₂ a přibližně 70 % emisí v městských oblastech, které jsou příčinou změny klimatu, a že je to jediné odvětví v EU, v němž emise skleníkových plynů neustále narůstají;
 - E. vzhledem k tomu, že podle údajů zvláštního průzkumu Eurobarometr 406 z roku 2013 přibližně 50 % evropských občanů denně využívá osobní automobil, pouze 16 % používá veřejnou dopravu a 12 % jízdní kolo;
 - F. vzhledem k tomu, že podle téhož průzkumu evropští občané vnímají jako účinná opatření pro zlepšení městské mobility snížení jízdného ve veřejné dopravě (59 %), zlepšení služeb veřejné dopravy (56 %) a zlepšení infrastruktur pro cyklisty (33 %);
 - G. vzhledem k tomu, že přibližně 50 % případů přepravy v městských oblastech jsou trasy kratší než 5 km, které by proto v mnoha městech mohly být zdolávány pěšky, na kole,

¹ Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1.

² Úř. věst. L 307, 28.10.2014, s. 1.

městskou hromadnou dopravou nebo pomocí jiných dostupných druhů dopravy, jako jsou například spolujízdy;

- H. vzhledem k tomu, že široce rozšířené využívání nafty v dopravě, zvláště ve starších vozidlech a ve vozidlech bez speciálních filtrů, je jednou z hlavních příčin vysoké koncentrace částic ve městech EU, a vzhledem k tomu, že by proto mělo být v městské dopravě podporováno využívání alternativních paliv a změny v obvyklých způsobech využívání těchto způsobů, aniž by to ohrozilo městskou mobilitu;
- I. vzhledem k tomu, že podle Evropské agentury pro životní prostředí bylo v roce 2011 minimálně 125 milionů evropských občanů vystaveno hlukovému znečištění, které překračovalo bezpečnostní limit 55 dB, a jeho hlavní příčinou byl silniční provoz;
- J. vzhledem k tomu, že dopravní služby vysoké kvality jsou zásadně důležité pro obyvatele městských oblastí pro uspokojení jejich dopravních potřeb v jejich pracovním životě, vzdělání, v turistice a oddechové činnosti; vzhledem k tomu, že udržitelná městská mobilita může přispět ke snížení energetické spotřeby, znečištění ovzduší i znečištění hlukem, počtu nehod, dopravního přetížení, použití pozemků a zakrývání půdy;
- K. vzhledem k tomu, že cílená opatření směřující k udržitelné městské mobilitě jsou možná a nezbytná pro dosažení cílů EU a vymáhání právních předpisů týkajících se dopravy a životního prostředí;
- L. vzhledem k tomu, že by EU měla, při řádném zohlednění subsidiarity, napomáhat podporou místních akcí v rozvoji integrovaného dlouhodobého přístupu k městské mobilitě, čímž se sníží dopravní znečištění, dopravní zácpy, hluk a počet dopravních nehod, poskytovat potřebnou podporu městům a zajišťovat lepší informovanost, koordinaci a spolupráci mezi členskými státy EU;
- M. vzhledem k tomu, že je důležité zdůraznit význam veřejné dopravy pro městské úspory, včetně znevýhodněných oblastí, a uznat její sociální přínosy, jako je boj proti chudobě a sociálnímu vyloučení a zajištění dostupnosti práce pro všechny občany;
- N. vzhledem k tomu, že dobrá a snadno použitelná veřejná doprava je nejlepším odrazujícím prostředkem proti soukromé dopravě a jedním z nejlepších způsobů, jak zmírnit dopravní zácpy;
- O. vzhledem k tomu, že 73 % evropských občanů považuje bezpečnost silničního provozu ve městech za závažný problém, a vzhledem k tomu a že k více než 30 % smrtelných dopravních nehod a vážných zranění dochází v městských oblastech, přičemž častými účastníky těchto nehod jsou nechránění účastníci silničního provozu (Vulnerable Road Users, VRU) a chodci;
- P. vzhledem k tomu, že k 38 % úrazů dochází v městských oblastech a k 55 % na meziměstských silnicích, vzhledem k tomu, že oběťmi jsou nejčastěji cyklisté a další zranitelní účastníci silničního provozu, a vzhledem k tomu, že nehody souvisejí s vysokou koncentrací vozidel a s vysokou rychlostí;
- Q. vzhledem k tomu, že udržitelná městská doprava je jednou součástí širší politiky územního plánování a že zelené městské oblasti mohou částečně zmírnit dopad znečištění způsobeného silniční dopravou;

- R. vzhledem k tomu, že používání alternativních paliv a dopravních prostředků zahrnuje rozvoj nezbytné infrastruktury spolu s úsilím o změnu lidského chování, co se týče mobility;
- S. vzhledem k tomu, že města a další větší městské oblasti jsou důležitými centry hospodářské činnosti a inovace, že byly v nové strategii TEN-T správně uznány za klíčové uzlové body a že jsou hlavním mezičlánkem v dopravním řetězci pro cestující i náklad;
- T. vzhledem k tomu, že multimodální sítě a integrace různých druhů dopravy a služeb v městských oblastech a v jejich okolí jsou potenciálně prospěšné s ohledem na zvýšení účinnosti přepravy osob a nákladu, čímž pomáhají snižovat emise CO₂ a další škodlivé emise;
- U. vzhledem k závazku, který přijaly hlavy států a předsedové vlád na konferenci OSN o udržitelném rozvoji („Rio+20“) v roce 2012 k udržování rozvoje udržitelných dopravních sítí¹;
- V. vzhledem k tomu, že neexistuje standardní řešení, které by bylo možné přímo uplatnit na všechny městské oblasti, a že města napříč Evropskou unií čelí specifickým situacím a potřebám, zvláště v souvislosti se zeměpisnými a klimatickými podmínkami, demografickou strukturou, kulturními tradicemi a dalšími faktory;
- W. vzhledem k tomu, že městská mobilita a řízení městské dopravy spadají do oblasti působnosti místních a regionálních orgánů, jež utvářejí a provádějí tyto veřejné politiky na svém území v souladu s platným vnitrostátním rámcem a městskou agendou EU;
- X. vzhledem k tomu, že je znepokojen, neboť Komise mluví o tom, že se koncepce dopravy vytvoří na evropské úrovni a že se teprve potom budou muset přizpůsobit podmínkám jednotlivých členských států; vzhledem k tomu, že místo přístupu shora dolů v souladu s tímto postojem, a aniž by byla dotčena potřeba společných pravidel a norem, by bylo lepší použít přístup zdola nahoru včetně paralelních experimentů prováděných na místě, což bude podporovat inovace; vzhledem k tomu, že v souladu s výše uvedenými důvody tedy důrazně podporuje vytvoření platform pro výměnu zkušeností mezi místními subjekty s cílem umožnit daleko širší propagaci úspěšných příkladů;
- 1. zdůrazňuje, že práce, jež byla dosud vykonána na evropské úrovni a v mnoha městech, byla přínosná a mělo by se v ní pokračovat, a vítá tudíž výše uvedené sdělení Komise o městské mobilitě;

Vrátit prostor a infrastrukturu všem občanům a zlepšit dostupnost

- 2. upozorňuje na skutečnost, že plánování využívání půdy je nejdůležitější fází pro vytvoření plynule fungujících a bezpečných dopravních sítí, které jsou trvalé a mají skutečné dopady na objem a distribuci dopravy; zdůrazňuje, že nezbytným prvkem udržitelného městského plánování musí vždy být bezpečnost;
- 3. je přesvědčen, že poskytování informací občanům EU, maloobchodníkům, provozovatelům nákladní dopravy a dalším zúčastněným stranám zapojeným do

¹ Rezoluce OSN č. 66/288 „Budoucnost, jakou chceme“, odst. 135.

městské mobility a konzultace s nimi jsou zásadní pro transparentnější plánování, rozvoj a rozhodování; zdůrazňuje, že by tyto informace měly být veřejně a snadno dostupné; upozorňuje na to, že je žádoucí podporovat spolupráci příslušných subjektů a měst na úrovni EU s cílem sdílet udržitelná řešení mobility;

4. je přesvědčen, že dlouhodobé plány udržitelné městské mobility podporované informačními a komunikačními technologiemi jsou důležitými nástroji pro zajištění odpovídajících a zdravých řešení mobility pro všechny občany; vyzývá příslušné orgány, aby v dlouhodobých plánech udržitelné mobility zohlednily zvláštní potřeby, pokud jde o komunikace pro osoby s omezenou schopností pohybu; zdůrazňuje, že pro mobilitu osob s omezenou schopností pohybu je zásadní bezbariérová infrastruktura; zdůrazňuje, že je nezbytné, aby tyto plány zahrnuly specifické strategie týkající se silniční dopravy a zajistily bezpečnou infrastrukturu s odpovídajícím prostorem pro nejzranitelnější účastníky silničního provozu;
5. zdůrazňuje význam plánů udržitelné městské mobility při dosahování cílů EU, pokud jde o emise CO₂, hluk, znečištění ovzduší a snížení počtu dopravních nehod; domnívá se, že by rozvoj plánů udržitelné městské mobility měl být významným prvkem, který je zapotřebí zohlednit při financování projektů EU v oblasti městské dopravy, a že by financování a informační podpora ze strany EU mohla být podnětem pro rozvoj a provádění takovýchto plánů; žádá Komisi, aby příslušným orgánům poskytla nezbytné poradenství a technickou podporu při vývoji plánů udržitelné městské mobility a plně přitom zohledňovala zásadu subsidiarity;
6. vybízí orgány v členských státech, aby vypracovaly plány udržitelné městské mobility, které udělí prioritu způsobům dopravy s nízkými emisemi, včetně elektrického pohonu a vozidel jezdících na alternativní paliva, a které zahrnou inteligentní dopravní systémy; podporuje zavedení provozních zón a intermodálních platforem, v nichž bude upřednostněno využívání veřejné dopravy;
7. vybízí členské státy a evropská města k tomu, aby vypracovaly politiku týkající se parkování (nabídka parkovišť, využití inteligentních parkovacích systémů a stanovování odpovídajících cen), což může být součástí integrované městské politiky, a aby současně vyvinuly větší úsilí, pokud jde o rozvoj funkčních intermodálních dopravních uzlů, v nichž by byly zajištěny různé dopravní služby a které by umožňovaly bezproblémové kombinování různých dopravních možností, například hromadné dopravy, sdílené dopravy, jízdy na kole a pronájmu dopravních prostředků; vyzývá k lepšímu propojení příměstských parkovacích prostor se železničními službami a službami veřejné dopravy, jako jsou například možnosti parkovišť s přestupem na veřejnou dopravu; připomíná, že je třeba odstranit nedostatky ve službách poskytovaných občanům se zdravotním postižením;
8. 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, které komplementárně a vzájemně posílí opatření městské mobility v širším kontextu územního plánování, aniž by vznikaly další dopravní potřeby vedoucí k nadměrnému využívání automobilů, s důrazem na integrovaný dopravní systém založený na spolupráci mezi jednotlivými druhy dopravy;

9. 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);
10. zdůrazňuje, že plány udržitelné městské mobility by měly být v souladu se stávajícím programem a současnými cíli EU, zejména s cílem spočívajícím v přechodu ze silniční na železniční dopravu, který je stanoven v bílé knize z roku 2011;
11. 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;

Zlepšení životního prostředí, kvality života a zdraví

12. zdůrazňuje zejména četné škodlivé dopady stávajícího dopravního modelu na základní součásti životního prostředí, jako je vzduch, voda a půda a různé ekosystémy, které se v nich nacházejí;
13. je přesvědčen, že znečištění vzduchu má místní, regionální, celostátní a přeshraniční rozměr a vyžaduje přijímání opatření na všech úrovních správy; žádá proto o posílení přístupu víceúrovňové správy, kdy všichni aktéři přebírají odpovědnost za kroky, jež mohou a měly by být na dané úrovni prováděny;
14. vyzývá města, aby pozorně posuzovala potřeby občanů a podniků a specifika způsobů dopravy a aby tak zajistila udržitelnou mobilitu ve městech, a aby přijala nezbytná opatření s cílem zlepšit kvalitu života ve městech, mimo jiné posilováním přecházení na udržitelné způsoby dopravy včetně chůze a cyklistiky a prosazování integrované intermodální nebo komodální politiky;
15. vyzývá místní orgány, aby při navrhování plánů udržitelné mobility zohledňovaly dobré životní podmínky svých občanů; vyzývá zvláště příslušné orgány, aby přijaly opatření ke snížení hluku ve městech souvisejícího s dopravou;
16. vybízí příslušné orgány, aby přijaly preventivní opatření v souladu se zásadou předběžné opatrnosti a proporcionality s cílem zlepšit kvalitu ovzduší ve městech a zajistit, aby koncentrace znečišťujících látek nepřekračovala úrovně stanovené v pokynech Světové zdravotnické organizace; podporuje za tímto účelem místní vytváření nízkoemisních zón; zdůrazňuje, že příslušné orgány mají odpovědnost za poskytování bezpečných a zdravých řešení mobility svým občanům; domnívá se, že by tato řešení mohla vycházet z cenově příznivých, inteligentních, spolehlivých a dostupných dopravních systémů; vybízí členské státy i místní orgány, aby v případě, že existuje riziko překročení výše uvedených pokynů Světové zdravotnické organizace, zvážily přijetí opatření s cílem zlepšit přístup k veřejné dopravě, například prostřednictvím střídavé dopravy;

17. upozorňuje na to, že ke znečištění ovzduší v evropských městech je zapotřebí uceleného přístupu; vyzývá proto Komisi, aby zavedla účinná opatření, která členskými státy umožní plnit směrnici o kvalitě vnějšího ovzduší (2008/50/ES), zejména pomocí stanovení účinných a ambiciózních emisních stropů na léta 2025 a 2030 v rámci směrnice o národních emisních stopech a zajištěním lepší koordinace opatření v rámci obou uvedených směrnic pomocí stanovení ambiciózních výkonnostních emisních norem pro automobily na léta 2025 a 2030 při včasném přezkumu nařízení o CO₂ a automobilech (ES) č. 443/2009 a stanovením jasného časového rámce pro provádění testů emisí ve skutečném provozu u soukromých vozidel;
18. vyzývá Komisi, aby v rámci různých plánů jednotlivých členských států provedla posouzení umístění stanic měřících a kontrolujících znečištění ovzduší v nejvýznamnějších městských aglomeracích, které mají problémy s čistotou ovzduší, protože údaje stanic jsou často kvůli jejich nevyhovujícímu umístění nepřesné, což by tudíž mohlo vést k riziku pro veřejné zdraví;
19. bere na vědomí změny chování v oblasti vlastnictví a používání vozidel (sdílení vozidel, spolujízda); vybízí Komisi, aby rozvíjela a podporovala dopravní systémy zahrnující kolektivní a veřejné formy mobility;
20. pokládá za důležité, aby Evropská komise zhodnotila dopady nových forem mobility založených na modelu ekonomiky sdílení, včetně spolujízdy, na společnost; na vnitrostátní úrovni musí členské státy v otázkách mobility a dopravy rozvíjet koncept „sdíleného města“, jakmile to bude přínosem pro občany, obzvláště v malých a středních městech, v nichž je síť městské dopravy menší, poté, co budou vypracována řešení vzájemné mobility;
21. zdůrazňuje, že vysoce rozvinutá, efektivní, cenově příznivá, bezpečná a dostupná veřejná doprava je nedílnou součástí udržitelného městského rozvoje; je přesvědčen, že spolehlivé dopravní služby mohou hrát významnou úlohu při snižování hustoty dopravy, znečištění ovzduší a hluku ve městech; vyzývá proto členské státy, aby prosazovaly veřejnou dopravu s cílem zvýšit do roku 2030 její využívání; vybízí také vnitrostátní a místní orgány, aby prosazovaly dostupnost digitálních služeb týkajících se veřejné a železniční dopravy, s cílem podporovat rozvoj inovačních forem mobility a zavádět inteligentní dopravní řešení a nejmodernější technologie; zdůrazňuje, že služby pro sdílení automobilů, spolujízdu a zvyšování obsazenosti automobilů přispívají k lepšímu využívání stávajících zdrojů a ke snižování počtu aut ve městech; uznává význam evropských programů družicové navigace Galileo a EGNOS a vysokorychlostních mobilních sítí; podporuje vytvoření regulačního rámce, který umožní využívání nových druhů mobility a nových modelů sdílení, jež lépe využívají stávající zdroje;
22. zdůrazňuje význam veřejné informovanosti o nabídkách městské veřejné dopravy, také s přihlédnutím k jazykovým potřebám turistů a k přínosům udržitelné politiky cestovního ruchu; vybízí místní orgány, aby v reálném čase poskytovaly informace na internetu a na dostatečně početných displejích ve městech; vyzývá orgány a podnikatele v dopravě, aby zlepšily dostupnost bezplatných digitálních služeb o veřejné a železniční dopravě;

23. zdůrazňuje sociální přínosy veřejné železniční dopravy z hlediska dostupnosti městských oblastí, regenerace měst, sociálního začleňování a zvyšování atraktivity měst;
24. 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;
25. vyzývá členské státy, aby přijaly účinná opatření k zajištění bezpečnosti veřejné dopravy a respektovaly při tom pravomoci místních orgánů;
26. připomíná, že nemotorizovaná individuální doprava, jako je chůze či cyklistika, má největší potenciál z hlediska neutrality CO₂;
27. vybízí členské státy, aby přezkoumaly své strategie s cílem zlepšovat nemotorizovanou dopravu a vycházely tak vstříc souběžným zájmům zlepšování mobility i městského prostředí; vybízí členské státy, aby tam, kde je to vhodné, prosazovaly využívání jízdních kol také tím, že do roku 2030 stanoví ambiciózní cíle využívání jízdních kol alepší podmínky pro chodce a cyklisty;
28. vybízí Komisi a členské státy, aby zvyšovaly povědomí o cyklistice a alternativních způsobech dopravy s cílem přispět k modálnímu přechodu k udržitelným způsobům dopravy a aby nadále podporovaly iniciativu Evropský týden mobility; vyzývá města, aby organizovaly systémy sdílení jízdních kol propojené s veřejnou dopravou; vítá iniciativy na vnitrostátní, regionální a lokální úrovni, jejichž cílem je podporovat a pořádat „Neděli EU bez aut“ a „Den EU na kole“ s cílem zlepšit kvalitu ovzduší ve městech;
29. vybízí soukromé společnosti, veřejnou správu a instituce EU, aby dále zlepšovaly služby řízení mobility pro své členy, pracovníky a návštěvníky; vyzývá Komisi a členské státy, aby prosazovaly politiky zaměřené na vybízení firem k tomu, aby zkracovaly cestování z práce a do práce, mimo jiné povolováním a prosazováním práce z domova a podporou využívání informačních a komunikačních technologií a telekonferencí; je přesvědčen, že opatření v oblasti mobility, například opatření koordinovaná v rámci evropské platformy pro řízení mobility, mají velký potenciál řešení dopravního přetížení ve městech a zajištění dostupné dopravy pro všechny;
30. vybízí členské státy a místní orgány, aby pro účely zadávání veřejných zakázek vymezily požadavky na environmentální výkonnost, zejména pokud jde o nákup vozidel pro veřejnou dopravu nebo vozidel využívaných veřejnými orgány;

Úspora energie a ochrana klimatu

31. je přesvědčen, že energetická účinnost a využívání nízkouhlíkových a obnovitelných zdrojů energie je klíčem k dosažení udržitelné městské mobility a zároveň zlepšuje podmínky životního prostředí, a že při přijímání opatření k dosažení cílů EU v oblasti emisí CO₂ a úspory energie by měla být dodržována technologická neutralita;
32. vybízí členské státy, aby podporovaly cíle bílé knihy o dopravě zaměřené na snížení počtu vozidel na konvenční pohon v městské dopravě do roku 2030 na polovinu a na ukončení jejich používání ve městech do roku 2050; vyzývá města, aby prosazovala

a podporovala obrat k alternativním dopravním prostředkům a méně znečišťujícím vozidlům s přihlédnutím k jejich skutečné uhlíkové stopě, za účelem dosažení cíle EU, jímž je snížení emisí skleníkových plynů do roku 2050 o 60 %; vítá pobídky k propojování různých druhů dopravy zaměřené na cestující;

33. upozorňuje na význam využívání elektrických vozidel a vozidel na alternativní paliva (biopaliva druhé a třetí generace, vodík z obnovitelného stlačeného zemního plynu (CNG) a zkapalněného zemního plynu (LNG)) pro snížení emisí ve městech; připomíná ustanovení směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a vybízí členské státy, aby v úzké spolupráci s regionálními a místními orgány a příslušnými průmyslovými odvětvími urychleně vyvíjely tuto infrastrukturu, zejména podél transevropské dopravní sítě (TEN-T); vyzývá veřejný a soukromý sektor, aby prosazoval zavádění dobíjecích zařízení na veřejných parkovištích;
34. žádá Komisi a vnitrostátní a místní orgány, aby kdykoliv je to možné prosazovaly vnitrozemskou plavbu coby integrované řešení uplatnitelné ve městech v rámci tzv. lehké mobility („soft mobility“);
35. zdůrazňuje význam přístupu „zdola nahoru“; podporuje proto výrazně například Pakt starostů a primátorů s více než 6 000 podpisy týkající se snižování emisí skleníkových plynů a vítá výzvu komisaře Caneteho z Bruselu dne 13. října 2015, aby byl vypracován ambicióznější pakt; podporuje Komisi v její snaze hrát kladnou úlohu aktivního urychlujícího činitele u takovýchto iniciativ;
36. vyzývá Komisi a členské státy, aby ambiciózní opatření v oblasti udržitelné městské mobility zdůraznily v rámci programu 21. zasedání Konference stran Rámcové úmluvy OSN o změně klimatu, která se má konat v Paříži v prosinci 2015; vybízí Komisi, aby aktivně podporovala iniciativy v rámci Akčního plánu ve prospěch udržitelné a integrované městské mobility;

Inovace jako jádro výzkumné politiky zaměřené na inteligentní přístup k mobilitě

37. připomíná, že díky inteligentním dopravním systémům je mobilita bezpečnější, efektivnější, šetrnější k životnímu prostředí a plynulejší, a vyzývá proto Komisi a členské státy, aby zvýšily úsilí týkající se těchto systémů, včetně inovace a provádění v oblastech poskytování cestovních informací v reálném čase, vysoce automatizovaných vozidel, inteligentní infrastruktury a inteligentních dopravních signalizačních systémů; připomíná význam inteligentních dopravních systémů při poskytování přesných údajů o provozu a cestování v reálném čase a vyzývá proto Komisi, aby městskou mobilitu učinila jádrem digitální agendy; vybízí zúčastněné strany, aby úzce spolupracovaly při vývoji interoperabilních a integrovaných služeb mobility, jako je multimodální veřejná doprava, sdílená mobilita a intermodální integrovaná infrastruktura výdeje jízdenek; žádá Komisi, aby svou prioritou učinila rozvoj inovačních aplikací a nových technologií, které účastníkům silničního provozu umožní převzít aktivnější roli jakožto vývojáři a dodavatelé údajů v dopravním systému s cílem přispět k platformám služeb v oblasti mobility, v souladu s pravidly EU a s ochranou údajů;
38. vybízí všechny strany, aby plně využívaly možnosti sběru dat a digitalizace a aby na podporu nových modelů podnikání sáhly k deregulaci;

39. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly výzkumné programy o nových technologiích, nových podnikatelských modelech a nových integrovaných udržitelných postupech městské mobility a městské logistiky; podporuje priority programu Horizont 2020 týkající se sociálních výzev pro inteligentní, ekologickou a integrovanou dopravu a městskou mobilitu a také rozvoj iniciativ „mobilita jako služba“ (Mobility-as-a-Service – Maas) v celé Evropě; je přesvědčen, že program Horizont 2020 musí podporovat výzkum a inovaci v oblastech kvality života, udržitelných pracovních míst, demografie, aktivních změn mobility, životního prostředí a klimatu; domnívá se, že by Komise měla tyto priority zohlednit, zajistit dostatečné finanční prostředky EU na budoucí činnosti v oblasti výzkumu a vývoje městských kolejových systémů a zlepšit provádění udržitelných dopravních řešení;

Za udržitelnější, zdravější a bezpečnější městskou mobilitu

40. konstatuje, že podrobné podmínky pro zajištění bezpečnosti i pokročilé řízení provozu a rychlosti vedou k výraznému snížení smrtelných dopravních nehod a závažných zranění ve městech; upozorňuje na to, že ke snížení počtu dopravních nehod ve městech přispívají bezpečnostní síly, jejichž úkolem je řídit a kontrolovat provoz a neustále prověřovat přestupky proti bezpečnosti provozu, jako je vysoká rychlost, řízení pod vlivem alkoholu, drog a léků a používání mobilních telefonů a dalších komunikačních a informačních zařízení;
41. vyzývá členské státy a místní orgány, aby opětovně zvážily řízení rychlosti do roku 2020 při zohlednění místních podmínek tak, aby zajistily bezpečnost, mimo jiné v obydlených oblastech a v okolí škol a vzdělávacích a sociálních zařízení, a aby zvážily rozvoj a koncepci bezpečnější silniční infrastruktury; vyzývá členské státy a místní orgány, aby využily veškerých moderních řešení, včetně pokročilého inteligentního řízení provozu, s cílem zajistit bezpečnost pro všechny účastníky silničního provozu včetně chodců; vybízí evropská města, aby si vyměňovala osvědčené postupy řízení bezpečnosti;

Inovace v oblasti udržitelné nákladní dopravy

42. je přesvědčen, že rozvoj inovačních a udržitelných městských logistických strategií šetrných k životnímu prostředí, do něhož budou zapojeny soukromé i veřejné subjekty, má nejvyšší význam pro řešení dopravního přetížení a problémů souvisejících s životním prostředím ve městech; domnívá se, že by logistika měla vycházet z udržitelných způsobů dopravy; vyzývá k lepší optimalizaci dodavatelského řetězce v městských oblastech, na základě nových, nákladově efektivních koncepcí provozu, technologií a podnikatelských modelů; upozorňuje na význam plánů udržitelné městské mobility, které zahrnují komodální logistické strategie, a zdůrazňuje, že tam, kde je to vhodné, je zapotřebí integrovat do logistických strategií a plánů udržitelné městské mobility kolejovou dopravu, čistou vnitrozemskou plavbu i námořní přístavy; vyzývá příslušné orgány, aby tam, kde je to možné, snížily provoz těžkých vozidel v městských centrech;
43. upozorňuje na to, že oblasti s vysokou hustotou provozu a další oblasti, jako jsou nákupní a obchodní střediska, čelí zvýšenému silničnímu provozu a dopravnímu přetížení, a upozorňuje na význam efektivních a komplexních politik plánování s cílem propojit tyto oblasti s účelnými službami veřejné dopravy a s inteligentními službami donášky do domu;

44. vyzývá Komisi, aby vypracovala politiku, která by stimulovala odvětví nákladní dopravy k ekologizaci vozového parku, a podpořila místní orgány v tom, aby zajistily podporu nebo pobídky provozovatelům směrem k větší udržitelnosti městské nákladní dopravy; připomíná, že kolejová doprava a další udržitelnější druhy dopravy společně s dobře naplánovanými křižovatkami a propracovanou logistikou mohou hrát významnou úlohu při zajištění dodávek zboží do okrajových částí měst;

Minimalizace vnějších nákladů a zkvalitnění investic

45. zdůrazňuje, že posouzení nákladů a přínosů investic by se mělo zaměřit na maximalizaci vnějších společenských přínosů a minimalizaci vnějších nákladů zapříčiněných například změnou klimatu, nehodami, zdravotními problémy, hlukem, znečištěním ovzduší a využitím prostoru;
46. zdůrazňuje, že městská mobilita by měla přispět k cílům EU, pokud jde o účinné využívání zdrojů, a měla by být do těchto cílů plně začleněna, zejména pokud jde o oběhové hospodářství;
47. připomíná, že součástí politiky integrované městské mobility může být zpoplatnění městských silnic a parkovišť na základě zákazu diskriminace, interoperability a zásady „znečišťovatel platí“;
48. připomíná v souvislosti se zpoplatněním silnic zásadu „využívání příjmů“, a vyzývá k tomu, aby tam, kde je to vhodné, byla část příjmu z využívání silniční infrastruktury (zpoplatnění silnic nebo euroviněta) věnována na zlepšení udržitelné městské mobility;
49. je přesvědčen, že by se městská mobilita měla ve vhodných případech a v souladu s právními předpisy upravujícími transevropskou dopravní síť (TEN-T) odrážet v opatřeních nástroje pro propojení Evropy a TEN-T, včetně podpory městských dopravních uzlů a integrace plánů mobility v příhraničních městech, neboť oboje stimuluje hospodářský a sociální rozvoj a podporuje lepší dostupnost; je přesvědčen, že účinné propojení mezi různými druhy dopravy a mezi dopravními sítěmi, včetně příměstských a meziregionálních sítí, by zlepšilo mobilitu občanů; podporuje vývoj integrovaných systémů výdeje jízdenek, které by mohly potenciálně zlepšit dostupnost veřejné dopravy;
50. vyzývá Komisi, členské státy a místní orgány, aby využily nové možnosti financovat městské projekty v městských dopravních uzlech v rámci nástroje pro propojení Evropy; připomíná, že v rámci nástroje pro propojení Evropy existuje možnost financovat synergické projekty zvláštní mírou spolufinancování, a to v případě dopravních projektů v oblasti energetiky a telekomunikací, což má obrovský potenciál pro městské projekty; vyzývá Komisi, aby při přezkumu rozpočtů Evropského fondu pro regionální rozvoj a Fondu soudržnosti zvažila odpovídající financování ze strany EU na projekty udržitelné mobility; žádá příslušné orgány, aby zajistily úzkou vazbu mezi politikou inteligentní a udržitelné městské mobility a projekty městské mobility financovanými z fondů EU a aby stanovily jasné cíle a ukazatele využití s cílem zabránit nedostatečnému využívání projektů a ohrožení jejich hospodářských a sociálních přínosů; uznává, že jsou zapotřebí nové způsoby udržitelného financování veřejné dopravy, které umožní environmentální udržitelnost, digitalizaci a dostupnost a současně podpoří ekonomiku městských aglomerací a vytvoří nová pracovní místa;

51. upozorňuje na nedávno přijatý Evropský fond pro strategické investice (EFSD) a na zvláštní pozornost, která je v tomto nástroji zaměřena na horizontální priority a na inteligentní a udržitelné městské projekty; vyzývá Komisi a členské státy, aby podpořily projekty udržitelné městské mobility, zajistily nezbytné synergie mezi různými zdroji financování a programy a rozvinuly spojení mezi městskou mobilitou, novou Digitální agendou a energetickou unií;
52. vyzdvihuje význam budování kapacit místních orgánů i orgánů v příměstských oblastech, pokud jde o vypracovávání a provádění integrovaných rozvojových strategií, které usnadní spolupráci jednotlivých území a posílí tak vzájemnou provázanost a doplňkovost.
53. domnívá se, že investování do udržitelné veřejné dopravy je nejen reakcí na problémy městské mobility, ale zahrnuje 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;
54. 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 a inovačních nově vzniklých pracovních míst v příslušných oborech, včetně profesí, v nichž existuje nedostatek pracovních sil;
55. naléhavě vyzývá Komisi, aby vytvořila snadno dostupné přehledy programů městské mobility, které spolufinancuje EU; žádá dále, aby byly poskytovány uživatelsky vstřícné informace o možnostech EU spolufinancovat projekty městské dopravy; žádá Komisi, aby při řízení projektů městské mobility financovaných EU zajistila, že: a) budou zavedeny řídicí nástroje s cílem monitorovat kvalitu služeb a úroveň spokojenosti uživatelů, jakmile budou projekty funkční, b) projekty městské mobility budou zahrnuty do kvalitní politiky mobility a c) výše uvedeným bodům se budou věnovat také orgány členských států; žádá Komisi, aby při přezkumu provádění evropských strukturálních a investičních fondů v polovině období předložila kvalitativní a kvantitativní analýzu toho, jak politika soudržnosti podporuje udržitelnou městskou mobilitu;

Integrace sítí účelných systémů mobility a podpora spolupráce

56. 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;
57. odkazuje na iniciativu občanské sítě Komise jako na dobrý základ prosazování a podpory intermodálních řetězců udržitelné mobility na základě pěší/cyklistické/veřejné hromadné dopravy a také sdílení vozidel /spolujíždách/ využívání taxíků;

58. vyzývá Komisi, aby prosazovala a podporovala výměny osvědčených postupů a pokynů s cílem čelit výzvám městské mobility a usnadnit předávání dovedností a technologií v oblasti udržitelné mobility, zejména ve prospěch veřejných a soukromých subjektů, které vyvíjejí řešení udržitelné mobility, a ve prospěch družstevních, vzájemně prospěšných a neziskových organizací; vyzývá Komisi, aby vytvořila síť udržitelné mobility s příklady osvědčených postupů územního plánování a využívání prostoru; vyzývá dále členské státy, aby vybízely města k účasti v evropském inovačním partnerství pro inteligentní města a obce; vyzývá Komisi a členské státy, aby zahájily kampaně za zvyšování povědomí veřejnosti s cílem prosazovat mobilitu, která je účelná, udržitelná a méně závislá na používání soukromých vozidel na konvenční paliva;
59. podporuje práci Střediska pro sledování městské mobility (Eltis) a je přesvědčen, že je třeba posílit osvětu ohledně této iniciativy, včetně jejího portálu;
60. 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 osvědčených postupů a zkušeností či platforma pro plány udržitelné městské mobility; vyzývá Komisi, aby zvýšila své úsilí o snížení roztržitosti a o zlepšení koordinace mezi příslušnými iniciativami a programy EU a aby zohlednila úspěch programů jako je 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;
61. je přesvědčen, že by mělo být vyvíjeno další úsilí s cílem vytvářet sítě a koordinovat pilotní projekty EU, zejména prostřednictvím iniciativ jako Civitas, Polis a Eltis, a integrovat města s jejich praktickými zkušenostmi a know-how do diskusí o provádění budoucích politik mobility; za tímto účelem naléhavě vyzývá Komisi, aby vytvořila snadno dostupné přehledy programů městské mobility spolufinancovaných ze strany EU; požaduje dále, aby se uživatelsky vstřícným způsobem vysvětlilo, jak lze získat spolufinancování EU na projekty městské mobility; zdůrazňuje potřebu financovat nejen infrastrukturu, ale také IT služby, monitorovací procesy a meziregionální projekty a navázat strategická partnerství mezi průmyslem a evropskými městy s cílem rozvíjet městské systémy budoucnosti;
62. 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 soběstačnější města; domnívá se, že dobrovolný závazek stanovený v Paktu primátorů může představovat odrazový můstek k oslovení všech stran zapojených do 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 sblížování zúčastněných subjektů v oblasti udržitelného městského rozvoje;

o

o o

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

