

CS

CS

CS



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 30.9.2009
KOM(2009) 490 v konečném znění

**SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU
HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ**

Akční plán pro městskou mobilitu

{SEK(2009) 1211}
{SEK(2009) 1212}

SDĚLENÍ KOMISE EVROPSKÉMU PARLAMENTU, RADĚ, EVROPSKÉMU HOSPODÁŘSKÉMU A SOCIÁLNÍMU VÝBORU A VÝBORU REGIONŮ

Akční plán pro městskou mobilitu

1. Úvod

V roce 2007 žilo 72 %¹ evropských obyvatel v městských oblastech, které jsou zásadní pro růst a zaměstnanost. Města potřebují pro hospodářství a prosperitu obyvatel účinné dopravní systémy. Ve městech je vytvářeno přibližně 85 % HDP Evropské unie. V současnosti stojí městské oblasti před úkolem, jak učinit dopravu udržitelnou z hlediska životního prostředí (CO₂, znečišťování ovzduší, hluk) a konkurenceschopnosti (přetížení dopravy) a zároveň jak řešit otázky povahy sociální. Mezi ně patří nutnost reagovat na zdravotní problémy a demografické trendy, posilování hospodářské a sociální soudržnosti nebo zohlednění potřeb osob se sníženou mobilitou, rodin a dětí.

Městská mobilita působí občanům rostoucí obavy. Devět z deseti občanů EU se domnívá, že dopravní situace v jejich oblasti by se měla zlepšit². Jaký dopravní prostředek si lidé zvolí k cestování ovlivní nejen budoucí urbanistický rozvoj, ale také hospodářský blahobyt občanů a společností. Městská mobilita bude také základní podmínkou úspěchu celkové strategie EU v oblasti boje se změnou klimatu, dosažení cíle „20-20-20“³ a podpory soudržnosti.

Městská mobilita je také základním prvkem dálkové dopravy. Většina osobní i nákladní dopravy začíná a končí v městských oblastech a na své cestě prochází několika městskými oblastmi. Městské oblasti by měly být účinnými vzájemně propojenými místy v rámci transevropské dopravní sítě a představovat účinnou „poslední míli“ jak v nákladní, tak v osobní dopravě. Z tohoto důvodu jsou rozhodující pro konkurenceschopnost a udržitelnost našeho budoucího evropského dopravního systému.

V nedávném sdělení o udržitelné budoucnosti pro dopravu⁴ Komise určila urbanizaci a její dopad na dopravu jako jeden z hlavních problémů při zajišťování udržitelnějšího dopravního systému. Komise vyzývá k účinným a koordinovaným opatřením k řešení problému městské mobility a navrhuje stanovit rámec na úrovni EU, který umožní místním orgánům jednodušší přijímání opatření.

Odpovědnost za politiku městské mobility spočívá především na místních, regionálních a celostátních orgánech. Rozhodnutí přijímaná na místní úrovni se však nepřijímají izolovaně, nýbrž v rámci politik a právních předpisů na úrovni celostátní, regionální a na úrovni EU. Komise je proto toho názoru, že spoluprací, jež podpoří opatření na místní, regionální a celostátní úrovni a zajistí partnerský přístup při plném respektování různých pravomocí a povinností všech zúčastněných stran, lze mnoho získat.

¹ OSN, World Urbanization Prospects (Perspektivy světové urbanizace): The 2007 Revision (přezkum z roku 2007).

² Attitudes on issues related to EU Transport Policy (Postoje k otázkám týkajícím se dopravní politiky EU). Bleskový průzkum Eurobarometer 206b, červenec 2007.

³ Závěry předsednictví ze zasedání Evropské rady v Bruselu (8.–9. března 2007).

⁴ KOM(2009) 279.

Konzultace a diskuse, které následovaly po zveřejnění zelené knihy o městské mobilitě⁵, potvrdily a objasnily, čím mohou přispět opatření na úrovni EU⁶. Tento akční plán vychází z návrhů zúčastněných stran, jednotlivých občanů a jejich seskupení a evropských orgánů a institucí.

Evropský parlament dne 9. července 2008 přijal usnesení o zelené knize⁷ a dne 23. dubna 2009 zprávu o akčním plánu pro městskou mobilitu z vlastního podnětu⁸. Evropský hospodářský a sociální výbor přijal své stanovisko k zelené knize dne 29. května 2008⁹ a Výbor regionů stanovisko přijal dne 9. dubna 2008¹⁰. Výbor regionů přijal stanovisko ke zprávě Evropského parlamentu dne 21. dubna 2009¹¹. Také Rada se ve svých rozpravách tímto tématem zabývala¹².

Na základě konzultací, které proběhly po předložení zelené knihy, tento akční plán stanoví soudržný rámec pro iniciativy EU v oblasti městské mobility při respektování zásady subsidiarity, a to prostřednictvím podpory rozvoje politik udržitelné městské mobility, které napomohou k dosažení obecných cílů EU, například posílením výměny osvědčených postupů a poskytováním finančních prostředků. Komise si je vědoma, že městské oblasti v celé EU se mohou v závislosti na své zeměpisné poloze, velikosti a relativním bohatství potýkat s různými problémy. Nemá v úmyslu předepisovat univerzální řešení pro všechny, která jsou řízena shora dolů.

Akční plán navrhuje praktická opatření v krátkodobém a střednědobém horizontu, která by měla být do roku 2012 postupně zahájena a která integrovaným způsobem řeší konkrétní otázky týkající se městské mobility. Komise nabízí místním, regionálním a celostátním orgánům partnerství založené na dobrovolném závazku spolupracovat ve vybraných oblastech společného zájmu. K úzké spolupráci vyzývá i jiné zúčastněné strany v členských státech, občany i odvětví a věnuje zvláštní pozornost potřebám mobility zranitelných skupin, jako jsou starší občané, skupiny obyvatel s nízkými příjmy a lidé s postižením, jejichž mobilita je snížena v důsledku zdravotního, mentálního nebo smyslového postižení nebo nezpůsobilosti, nebo je omezena vyšším věkem.

2. Jakou úlohu má EU?

Městské dopravní systémy jsou nedílnými prvky evropského dopravního systému a jako takové nedílnou součástí společné dopravní politiky podle článků 70 až 80 Smlouvy o ES. Kromě toho nemohou ostatní politiky EU (politika soudržnosti, politika životního prostředí, zdravotní politika atd.) dosáhnout svých cílů, aniž by zohlednily městská specifika, včetně městské mobility.

V nedávné době byly vypracovány politiky a právní předpisy týkající se městské mobility. Strukturální fondy a Fond soudržnosti poskytly významné finanční prostředky. Iniciativy

⁵ KOM(2007) 551.

⁶ Souhrn výsledků konzultací lze nalézt na adrese:
http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 - CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007.

¹¹ CdR 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

financované EU, které byly často podporovány rámcovými programy pro výzkum a technologický rozvoj, přispěly k vytvoření mnoha novátorských přístupů. Šíření a používání těchto postupů v celé EU umožní veřejným orgánům dosáhnout více a lepších výsledků při nižších nákladech.

Rozvoj účinných dopravních systémů v městských oblastech se při dopravním přetížení a rozrůstání měst stává stále komplexnějším úkolem. Veřejné orgány hrají zásadní úlohu v plánování, financování a stanovování regulačního rámce. EU může podněcovat orgány na místní, regionální a celostátní úrovni k přijetí dlouhodobých integrovaných politik, které jsou v komplexním prostředí nezbytné.

EU může těmto orgánům také pomoci při hledání řešení, která jsou interoperabilní a umožňují hladké fungování jednotného trhu. Vzájemně slučitelná pravidla, režimy a technologie usnadňují provádění a prosazování. Schválení norem pro celý jednotný trh umožňuje zvýšení produkce a spotřebitelům přináší snížení cen.

Městské oblasti se stávají laboratořemi pro technologickou a organizační inovaci, mění se formy mobility a nová řešení v oblasti financování. EU má zájem na sdílení novátorských řešení v oblasti místních politik ve prospěch jak provozovatelů dopravy, tak občanů a na zajištění účinnosti evropského dopravního systému pomocí účelné integrace, interoperability a vzájemného propojení. V této souvislosti může odvětví zásadním způsobem přispět k řešení budoucích problémů.

Udržitelná městská mobilita má v neposlední řadě rostoucí význam pro vztahy s našimi sousedy a pro globální společnost, která se stále více soustřeďuje v městských aglomeracích. Úspěšná opatření v rámci tohoto akčního plánu mohou všem zúčastněným stranám v EU a jejímu průmyslu pomoci v aktivním utváření budoucí globální společnosti zaměřené na potřeby občanů, harmonický život, kvalitu života a udržitelnost.

3. Program akcí na podporu udržitelné městské mobility

Navrhované akce se zaměřují na šest témat, která se zabývají hlavními body, jež vyplynuly z konzultací k zelené knize. Budou uskutečněny prostřednictvím stávajících programů a nástrojů EU. Tyto akce se doplňují navzájem a zároveň doplňují ostatní iniciativy EU. Příloha 1 obsahuje navrhované akce a jejich harmonogram.

Téma č. 1 – podpora integrovaných politik

Integrovaný přístup může nejlepším způsobem řešit komplexnost městských dopravních systémů, otázky správy věcí veřejných a napojení měst a jejich okolních oblastí nebo regionů, provázanost druhů dopravy, omezení v městském prostoru a úlohu městských systémů v širším evropském dopravním systému. Integrovaný přístup je nezbytný nejen pro rozvoj dopravní infrastruktury a služeb, ale také pro tvorbu politiky, která zohlední spojení dopravy s ochranou životního prostředí¹³, zdravým prostředím, územním plánováním, bydlením, sociálními aspekty dostupnosti a mobility a průmyslovou politikou. Rozvoj strategického, integrovaného plánování dopravy, zřízení příslušných organizací zabývajících se plánováním mobility a stanovení realistických cílů je nezbytné k řešení dlouhodobých problémů městské mobility a k podpoře spolupráce s provozovateli dopravy a mezi nimi.

¹³ Jde například o zajištění soudržnosti mezi plány udržitelné městské mobility a plány kvality ovzduší, které se připravují v rámci právních předpisů EU týkajících se kvality ovzduší.

Akce 1 – urychlit zavádění plánů udržitelné městské mobility

V návaznosti na Tematickou strategii pro městské životní prostředí¹⁴ Komise v krátkodobém horizontu podpoří místní orgány při vytváření plánů udržitelné městské mobility, které zahrnují nákladní a osobní dopravu v městských a příměstských oblastech. Komise také poskytne pokyny, podpoří výměnu osvědčených postupů, určí srovnávací kritéria a podpoří vzdělávací aktivity pro odborníky na městskou mobilitu. V dlouhodobějším horizontu by Komise mohla podniknout další kroky, například prostřednictvím pobídek a doporučení.

Kdykoli to bude možné, vyzve Komise členské státy k zajištění platform pro vzájemné učení a sdílení zkušeností a osvědčených postupů, které by posílily rozvoj politik udržitelné městské mobility. Komise také začlení rozměr městské mobility do Paktu primátorů¹⁵, aby podpořila integrovaný přístup, který spojuje energetiku a změnu klimatu s dopravou. Podpoří zařazení otázek týkajících se dopravy a mobility do akčních plánů udržitelné energetiky, které připraví města účastníci se Paktu primátorů.

Akce 2 – udržitelná městská mobilita a regionální politika

Komise plánuje vydat informace o propojení opatření pro udržitelnou městskou mobilitu a cílů regionální politiky v rámci stávajících podmínek rámce Společenství a jednotlivých členských států s cílem zvýšit informovanost o možnostech financování z prostředků strukturálních fondů, Fondu soudržnosti a Evropské investiční banky. Tyto informace se zaměří na širší rámec udržitelného městského rozvoje a rovněž na propojení městské dopravy s transevropskou dopravní sítí. Komise také uvede možnosti financování a objasní používání pravidel státní podpory a zadávání veřejných zakázek.

Akce 3 – doprava pro zdravé městské prostředí

Udržitelná městská doprava může hrát roli při vytváření zdravého prostředí a přispět ke snižování počtu nepřenositelných chorob, jako jsou onemocnění dýchacího ústrojí a kardiovaskulární onemocnění, a rovněž k prevenci úrazů. Komise podporuje rozvoj partnerství zaměřených na zdravé prostředí a v souvislosti se svou prací v oblasti veřejného zdraví, zejména při provádění strategií týkajících se výživy, nadváhy a obezity, životního prostředí a zdraví, prevence úrazů a rakoviny, prozkoumá další synergie mezi oblastmi veřejného zdraví a dopravní politiky.

Téma č. 2 – zaměření na občany

Vysoce kvalitní a cenově dostupná veřejná doprava je páteří udržitelného systému městské dopravy. Spolehlivost, informovanost, bezpečnost a snadná přístupnost mají pro přitažlivost dopravy autobusem, metrem, tramvají, trolejbusem, vlakem nebo lodí rozhodující význam. Právní předpisy Společenství již z valné části investice do veřejné dopravy a její provoz upravují¹⁶. Průhledné smlouvy jsou přínosem pro všechny a mohou podněcovat inovace ve službách a technologiích. Zajištění vysokého stupně ochrany práv cestujících, včetně cestujících se sníženou mobilitou, také patří k prioritám Komise. Jsou k dispozici právní

¹⁴ KOM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

¹⁶ Nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejné dopravě a směrnice 2004/17/ES a 2004/18/ES o zadávání veřejných zakázek.

předpisy týkající se železniční dopravy¹⁷ a nedávno byly navrženy předpisy týkající se autobusové a autokarové dopravy¹⁸ a rovněž námořní a vnitrozemské vodní dopravy¹⁹.

Akce 4 – platforma o právech cestujících v městské veřejné dopravě

Komise povede diskusi se zúčastněnými stranami, včetně organizací zastupujících provozovatele, úřady, zaměstnance a skupiny uživatelů, aby stanovila osvědčené postupy a podmínky pro posílení práv cestujících v městské veřejné dopravě platné pro celou EU. Cílem je na základě iniciativ jednotlivých odvětví a doplnění regulačního přístupu Komise zavést soubor ambiciózních dobrovolných závazků, včetně ukazatelů kvality a závazků k ochraně práv cestujících a osob se sníženou mobilitou, jakož i společně schválené postupy pro podávání a vyřizování stížností a mechanismy podávání zpráv.

Akce 5 – zlepšení dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou

Osoby s postižením mají právo přístupu k městské dopravě za stejných podmínek, jaké mají ostatní obyvatelé. Ve skutečnosti je však přístup často nedostačující a někdy není k dispozici vůbec. Bylo již dosaženo značných úspěchů, například pokud jde o používání nízkopodlažních autobusů. Ostatní druhy veřejné dopravy, jako je například metro, často zůstávají z větší části nedostupné. Úmluva OSN o právech osob se zdravotním postižením, kterou od roku 2007 podepsalo Evropské společenství a všechny členské státy, obsahuje jasné závazky.

Článek 9 uvádí: „Státy, které jsou smluvní stranou této úmluvy, přijmou příslušná opatření k zajištění přístupu osob se zdravotním postižením na rovnoprávném základě s ostatními k (...) dopravě, a to v městských i venkovských oblastech“. Komise bude spolupracovat s členskými státy na dosažení plného souladu s těmito závazky tím, že zařadí rozměr městské mobility do strategie EU v oblasti zdravotního postižení na období 2010–2020 a vypracuje vhodné ukazatele kvality a mechanismy podávání zpráv. Podpoří také další cílené činnosti v rámci sedmého rámcového programu pro výzkum a technologický rozvoj.

Akce 6 – zlepšení dopravních informací

Komise bude spolupracovat s veřejnými dopravci a orgány na snazším způsobu poskytování dopravních informací prostřednictvím různých médií, a to včetně informací pro postižené osoby. Podpoří také vypracování vnitrostátních a regionálních multimodálních plánovačů cest a propojení stávajících plánovačů s konečným cílem poskytnout uživatelům internetový cestovní portál veřejné dopravy na úrovni EU. Zvláštní pozornost bude věnována hlavním uzlům v síti TEN-T a jejich místním a regionálním spojům.

Akce 7 – přístup do zelených pásem

Komise zahájí studii o rozdílných pravidlech přístupu k různým druhům zelených pásem v EU s cílem zlepšit poznatky o tom, jak tyto různé systémy fungují v praxi. Na základě výsledků této studie Komise usnadní výměnu osvědčených postupů.

Akce 8 – kampaně na podporu chování v zájmu udržitelné mobility

¹⁷ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1371/2007 ze dne 23. října 2007 o právech a povinnostech cestujících v železniční přepravě.

¹⁸ KOM(2008) 817.

¹⁹ KOM(2008) 816.

Vzdělávací a informační kampaně a kampaně zaměřené na zvyšování povědomí hrají při tvorbě nové kultury městské mobility důležitou roli. Komise bude i nadále podporovat organizování kampaní na všech úrovních, včetně Evropského týdne mobility, pro který Komise vylepší stávající systém odměn a zváží zvláštní cenu na podporu přijímání plánů udržitelné městské mobility.

Akce 9 – energeticky účinné řízení vozidel jako součást školení řidičů

Energeticky účinné řízení vozidel je již povinnou součástí školení a zkoušení profesionálních řidičů. Komise prostřednictvím regulativního výboru pro řidičské průkazy projedná s členskými státy, zda a jakým způsobem by bylo možné začlenit energeticky účinné řízení vozidel do zkoušek k získání řidičského oprávnění pro neprofesionální řidiče, zváží následná opatření a poskytne příslušnou podporu. Tímto tématem se bude rovněž zabývat příští akční program pro bezpečnost silničního provozu.

Téma č. 3 – ekologizace městské dopravy

V mnoha městech v celé EU byly zavedeny politiky šetrné k životnímu prostředí. Opatření na úrovni EU může napomoci posílení trhů pro nové, ekologicky čisté technologie pro vozidla a alternativní paliva. To přímo podpoří průmysl EU i zdravé životní prostředí a přispěje k oživení evropského hospodářství. Jestliže uživatelé ponесou externí náklady, které způsobují (náklady na životní prostředí, přetížení dopravy a jiné), podle zásady „znečišťovatel platí“, může internalizace externích nákladů uživatele dopravy donutit přejít na čistší vozidla nebo druhy dopravy, používat méně zatíženou infrastrukturu nebo cestovat v jinou dobu. Pravidla ES o výběru poplatků za užívání infrastruktury těžkými nákladními vozidly²⁰ nebrání nediskriminačnímu ukládání regulačních poplatků v městských oblastech v zájmu omezení dopravního přetížení a dopadů na životní prostředí.

Akce 10 – výzkumné a demonstrační projekty v oblasti vozidel s nižšími a nulovými emisemi

Komise bude nadále podporovat výzkumné a demonstrační projekty financované z prostředků sedmého rámcového programu pro výzkum a technologický rozvoj, aby bylo usnadněno zavádění vozidel s nižšími a nulovými emisemi a alternativních paliv na trh a snížena závislost na fosilních palivech. Příkladem této činnosti je iniciativa CIVITAS²¹ a projekty zaměřené na používání vozidel poháněných vodíkem, biopalivy a hybridními systémy v městské dopravě.

Komise v rámci Plánu evropské hospodářské obnovy zahájila evropskou iniciativu pro ekologické automobily²². Komise bude v roce 2009 financovat nové projekty týkající se elektrických vozidel, které se budou zabývat bateriemi, elektrickými hnacími ústrojími a pomocnými přístroji, informačními a komunikačními technologiemi, a rovněž demonstrační projekt v oblasti „elektromobility“. Tento projekt se zaměří na vozidla na elektrický pohon a související infrastrukturu v městských oblastech, sjednotí vnitrostátní iniciativy a podpoří normalizaci infrastruktury na dobíjení baterií.

Akce 11 – internetová příručka o čistých a energeticky účinných vozidlech

²⁰ Směrnice 1999/62/ES a návrh Komise na revizi směrnice o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly – KOM(2008) 433.

²¹ www.civitas.eu.

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

Komise bude pokračovat v práci na internetové příručce o čistých a energeticky účinných vozidlech, včetně přehledu trhu, právních předpisů a podpůrných režimů. Internetové stránky také poskytnou podporu v oblasti společného zadávání zakázek na vozidla pro veřejné služby a v zájmu zachování hospodářské soutěže bude sledován vývoj trhu. Tato služba usnadní provádění nové směrnice o čistých a energeticky účinných vozidlech²³.

Akce 12 – studie o urbanistických aspektech internalizace externích nákladů

Jakmile bude stanoven rámec EU pro internalizaci externích nákladů, zahájí Komise s ohledem na závěry diskuse, již započala v souvislosti se sdělením o udržitelné budoucnosti pro dopravu, metodickou studii o urbanistických aspektech internalizace. Studie se bude zabývat účinností a účelností různých cenových řešení, včetně otázek provádění, jako je veřejná přijatelnost, sociální dopady, úhrada nákladů, dostupnost nástrojů inteligentních dopravních systémů (*intelligent transport systems, ITS*) a způsobu, jakým mohou být účinně kombinovány politiky tvorby cen a jiné režimy v rámci zelených pásem.

Akce 13 – výměna informací o režimech tvorby cen v městské dopravě

Komise usnadní výměnu informací mezi odborníky a tvůrci politiky o režimech tvorby cen v městské dopravě v EU. Tato výměna bude využívat příspěvků ze stávajících iniciativ²⁴ a bude se týkat informací o postupech konzultací, vývoji režimů, poskytování informací občanům, postoji veřejnosti, provozních nákladech a příjmech, technologických aspektech a dopadu na životní prostředí. Závěry se stanou podkladem pro práci Komise na internalizaci externích nákladů.

Téma č. 4 – posílení financování

Investice do infrastruktury, vozidel, nových technologií, lepších služeb atd. jsou často nezbytné, abychom mohli těžit z výhod udržitelné městské mobility. Většina nákladů je hrazena z místních, regionálních nebo celostátních zdrojů. Místní zdroje financování jsou rozmanité a patří mezi ně např. místní daně, jízdné ve veřejné dopravě, poplatky za parkování, zpoplatnění zelených pásem, tvorba cen za městskou dopravu a soukromé prostředky. Rostoucí potřeba financování komplexních dopravních systémů a pravděpodobné snížení dostupnosti veřejných financí jsou hlavními úkoly do budoucna. Využití finančních prostředků EU, včetně nástrojů Evropské investiční banky, může znamenat výrazné pobídky a pomoci získat soukromé prostředky. V krátkodobém horizontu může Komise pomoci orgánům a zúčastněným stranám s prozkoumáním stávajících finančních možností a s vypracováním novátorských režimů partnerství veřejného a soukromého sektoru.

Akce 14 – optimalizace stávajících zdrojů financování

Strukturální fondy a Fond soudržnosti, které během současného finančního plánovacího období přidělily více než 8 miliard EUR na oblast čisté městské dopravy, jsou velmi důležitým zdrojem financování EU pro investice do infrastruktury a vozového parku. Poprvé je v tématu dopravy v sedmém rámcovém programu pro výzkum a technologický rozvoj udržitelné městské mobility věnována prioritní oblast. Komise kromě již probíhajících činností zváží nové cílené činnosti výzkumu a technologického rozvoje a demonstrací týkající se městské mobility.

²³ Směrnice 2009/33/ES.

²⁴ Například www.curacaoproject.eu.

Komise bude pokračovat v podpoře podprogramu STEER, který je součástí programu Inteligentní energie – Evropa²⁵ a zabývá se energetickými aspekty dopravy, a programu URBACT²⁶. Podporu pilotním projektům v oblasti městské mobility může nabídnout program na podporu politiky informačních a komunikačních technologií (IKT). V návaznosti na výzvu k předkládání návrhů v roce 2008 byly finanční prostředky také přiděleny na akce městské mobility v prioritních oblastech zelené knihy o městské mobilitě.

Akce 15 – analýza potřeb budoucího financování

Komise bude i nadále finančně podporovat úspěšnou iniciativu CIVITAS, jejíž třetí generace projektů byla zahájena v roce 2008. Komise zahájila přezkum s cílem zjistit nejvhodnější postup směrem k CIVITAS FUTURA. V rámci svých celkových úvah týkajících se příštího víceletého finančního rámce přezkoumá také budoucí potřeby financování, které vyplynou ze zlepšování městské mobility.

Téma č. 5 – sdílení zkušeností a znalostí

Komise pomůže zúčastněným stranám využít stávajících zkušeností a podpoří výměnu informací, zejména pokud jde o modelové režimy vypracované na základě programů Společenství. Opatření na úrovni EU může být rozhodující v tom, že zajistí shromažďování, sdílení a srovnání údajů, statistik a informací. Ty v současné době nejsou k dispozici, ale jsou nezbytné pro řádnou tvorbu politik, například pokud jde o zadávání zakázek na služby veřejné dopravy, internalizaci externích nákladů nebo integrovanou dopravu a územní plánování. Mohou rovněž pomoci městům s menšími zkušenostmi, znalostmi a finančními zdroji využívat postupy vypracované městy, která již v oblasti udržitelné městské mobility dosáhla většího pokroku. Jedná se například o oblasti, jako je bezpečnost chodců a cyklistů, ve kterých může výměna osvědčených postupů přispět ke zvýšení bezpečnosti zranitelných účastníků silničního provozu v městských oblastech.

Akce 16 – zdokonalení údajů a statistik

Za účelem vyřešení nedostatku údajů a statistik Komise zahájí studii, která se bude zabývat tím, jak zlepšit shromažďování údajů pro městskou dopravu a mobilitu. Budou posouzeny synergie se stávajícími činnostmi Komise.

Akce 17 – zřízení střediska pro sledování městské mobility

Za účelem sdílení informací, údajů a statistik, monitorování vývoje a usnadnění výměny osvědčených postupů Komise pro odborníky na městskou dopravu zřídí středisko pro sledování městské mobility v podobě virtuální platformy²⁷. Součástí platformy bude databáze informací o široké nabídce již existujících vyzkoušených řešení, materiál k odborné přípravě a vzdělávání, zaměstnanecké výměnné programy a další podpůrné nástroje. Poskytne také přehled právních předpisů a finančních nástrojů EU týkajících se městské mobility.

Akce 18 – příspěvní k mezinárodnímu dialogu a výměně informací

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>.

²⁷ Pro návaznost na stávající iniciativy viz např. www.eltis.org.

Místní a regionální orgány na celém světě se potýkají s podobnými problémy s mobilitou. Řešení problému změny klimatu, usnadnění mezinárodního obchodu, zajištění bezpečnosti dodávek energie, zabezpečení plynulých dopravních toků a zachování sociální spravedlnosti jsou otázky celosvětového významu. Komise za pomoci stávajících platform a finančních mechanismů usnadní dialog a zajistí partnerství měst a výměnu informací týkajících se městské mobility se sousedními regiony a partnery na celosvětové úrovni. Prvním krokem Komise bude zpřístupnění sítě Fóra CIVITAS městům ve východních sousedních zemích a ve středomořských a afrických regionech²⁸. Pokud jde o dlouhodobější hledisko, Komise tento rozměr zahrne do přípravy CIVITAS FUTURA a zvaží další související činnosti v rámci sedmého rámcového programu pro výzkum a technologický rozvoj.

Téma č. 6 – optimalizace městské mobility

Účinná integrace, interoperabilita a vzájemné propojení různých dopravních sítí jsou zásadními prvky účinného dopravního systému. Mohou napomoci přechodu k používání druhů dopravy šetrnějších k životnímu prostředí a účinné logistice nákladní dopravy. Pro podporu občanů v tom, aby se stali méně závislí na automobilech, používali veřejnou dopravu, více chodili pěšky a jezdili na kole a vyzkoušeli nové způsoby mobility, např. spolujízdu, zvýšení obsazenosti automobilů a půjčování jízdních kol, mají zásadní význam taková řešení veřejné dopravy, jež jsou cenově dostupná a zohledňují potřeby rodin. Roli mohou sehrát také alternativní způsoby dopravy, jako jsou kola na elektrický pohon, skútry, motocykly a taxislužba. Řízení mobility v podnicích může ovlivnit dopravní chování tím, že zaměstnance upozorní na možnosti udržitelné dopravy. Zaměstnavatelé a veřejná správa mohou poskytnout podporu prostřednictvím finančních pobídek a parkovacích vyhlášek.

Akce 19 – městská nákladní doprava

Komise má v úmyslu poskytnout pomoc v souvislosti s optimalizací účinnosti městské logistiky, včetně zlepšení spojníc mezi dálkovou, meziměstskou a městskou nákladní dopravou, s cílem zajistit účinné dodávky na „poslední míli“. Zaměří se na to, jak lépe začlenit nákladní dopravu do místní politiky a plánů a jak lépe řídit a sledovat dopravní toky. Komise v rámci přípravy pokynů zorganizuje v roce 2010 konferenci týkající se městské nákladní dopravy. Na konferenci bude také posouzeno provádění městských iniciativ v rámci akčního plánu pro logistiku nákladní dopravy²⁹.

Akce 20 – inteligentní dopravní systémy (ITS) pro městskou mobilitu

Komise předpokládá, že nabídne pomoc v souvislosti s používáním inteligentních dopravních systémů pro městskou mobilitu, která doplní akční plán ITS³⁰. Pomoc se zaměří například na elektronické jízdenky a elektronické platby, řízení provozu, dopravní informace, regulování přístupu a řízení poptávky a také na možnosti, které nabízí evropský systém GNSS Galileo. Komise nejprve zahájí studii o možnostech zlepšení interoperability systémů vydávání jízdenek a plateb ve všech službách a druzích dopravy, včetně využívání čipových karet v městské dopravě, přičemž se zaměří na hlavní evropské destinace (letišť, vlaková nádraží).

4. Výhled do budoucna

²⁸ KOM(2009) 301.

²⁹ KOM(2007) 607.

³⁰ KOM(2008) 886.

Komise se bude aktivně podílet na provádění tohoto akčního plánu. Bude pokračovat v diskusi se zúčastněnými stranami a stanoví vhodné řídicí mechanismy, přičemž zapojí členské státy, např. prostřednictvím společné skupiny odborníků pro dopravu a životní prostředí³¹. V roce 2012 Komise provede přezkum provádění tohoto akčního plánu a posoudí potřebu dalších akcí.

³¹ Založena v rámci strategie Rady pro integraci životního prostředí a udržitelného rozvoje do dopravní politiky; dokument Rady č. 11717/99 TRANS 197 ENV 335 ze dne 11. října 1999.

Příloha 1 – Přehled akcí v oblasti městské mobility

Akce	Č.
Zahájení v roce 2009	
Urychlit zavádění plánů udržitelné městské mobility	1
Zlepšení dopravních informací	6
Přístup do zelených pásem	7
Výzkumné a demonstrační projekty v oblasti vozidel s nižšími a nulovými emisemi	10
Internetová příručka o čistých a energeticky účinných vozidlech	11
Výměna informací o režimech tvorby cen v městské dopravě	13
Optimalizace stávajících zdrojů financování	14
Zřízení střediska pro sledování městské mobility	17
Zahájení v roce 2010	
Doprava pro zdravé městské prostředí	3
Platforma o právech cestujících v městské veřejné dopravě	4
Kampaně na podporu chování v zájmu udržitelné mobility	8
Energeticky účinné řízení vozidel jako součást školení řidičů	9
Analýza potřeb budoucího financování	15
Zdokonalení údajů a statistik	16
Příspěvní k mezinárodnímu dialogu a výměně informací	18
Zahájení v roce 2011	
Udržitelná městská mobilita a regionální politika	2
Zlepšení dostupnosti pro osoby se sníženou mobilitou	5
Studie o urbanistických aspektech internalizace externích nákladů	12
Zahájení v roce 2012	
Městská nákladní doprava	19
Inteligentní dopravní systémy (ITS) pro městskou mobilitu	20