



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 25.9.2007
KOM(2007) 551 v konečném znění

ZELENÁ KNIHA

Na cestě k nové kultuře městské mobility

(předložená Komisí)

{SEK(2007) 1209}

OBSAH

1.	Úvod.....	3
2.	Řešení problému.....	5
2.1.	Na cestě k městům s plynulým dopravním provozem	5
2.2.	Na cestě k zelenějším městům	7
2.3.	Na cestě k inteligentnější městské dopravě.....	11
2.4.	Na cestě k přístupné městské dopravě	12
2.5.	Na cestě k bezpečné dopravě	16
3.	Vytváření nové kultury městské mobility	18
3.1.	Zlepšování znalostí.....	18
3.2.	...a shromažďování údajů	18
4.	Finanční zdroje.....	19
5.	Konzultace.....	22

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility

ZELEŇÁ KNIHA

Na cestě k nové kultuře městské mobility

1. Úvod

V Evropské unii žije více než 60 % obyvatelstva v městských oblastech¹. Vytváří se v nich téměř 85 % hrubého domácího produktu EU. Města jsou motorem evropského hospodářství. Přitahují investice a pracovní místa. Jsou nezbytná pro řádné fungování hospodářství.

Městské oblasti v současné době představují životní prostředí obrovské většiny obyvatelstva a je třeba v těchto oblastech zajistit co nejvyšší kvalitu života. Proto se musíme společně zamyslet nad otázkou městské mobility.

Evropská města se vzájemně odlišují, stojí však před podobnými výzvami a hledají společná řešení.

Růst dopravy v centrech měst vede v celé Evropě k opakovaným dopravním zácpám s mnoha nepříznivými důsledky v podobě ztraceného času a znečištění. V důsledku tohoto jevu evropské hospodářství každoročně ztrácí téměř 100 miliard EUR, neboli 1 % HDP EU.

Každoročně se zvyšuje znečištění ovzduší a hluk. V městské dopravě vzniká 40 % emisí CO₂ a 70 % emisí jiných znečišťujících látek pocházejících ze silniční dopravy.

Každoročně roste ve městech počet dopravních nehod: v městských oblastech dnes dochází ke každé třetí dopravní nehodě a oběťmi jsou především ti nejzranitelnější, tedy chodci a cyklisté.

Třebaže se tyto problémy objevují na místní úrovni, jejich dopad je pocíťován na úrovni kontinentu: jako změna klimatu / globální oteplování, větší zdravotní problémy, potíže v logistickém řetězci atd.

Místní orgány nemohou řešit tyto problémy osamoceně; je zapotřebí spolupráce a koordinace na evropské úrovni. Životně důležitá otázka městské mobility se musí řešit společným úsilím na všech úrovních: místní, regionální, vnitrostátní a evropské. Povinností Evropské unie je plnit vedoucí úlohu s cílem soustředit pozornost na tuto otázku.

Evropa má schopnosti uvažování, navrhování a mobilizace pro formulaci politik, o kterých se rozhoduje a které se provádějí místně.

V roce 2006 při předložení přezkumu bílé knihy o dopravě v polovině období² Evropská komise oznámila, že hodlá přeložit zelenou knihu o městské dopravě.

¹ S více než 10 000 obyvateli (zdroj: Eurostat).

² KOM(2006) 314.

V uplynulých měsících Komise uskutečnila širokou veřejnou konzultaci. Dvou konferencí a čtyř pracovních seminářů se zúčastnily hlavní zainteresované strany. Byla zahájena konzultace prostřednictvím internetu. Komise obdržela mnoho příspěvků³ a své názory vyjádřil rovněž Evropský hospodářský a sociální výbor⁴.

Myšlenky vyjádřené v této zelené knize vycházejí z tohoto procesu konzultací. Ten potvrdil zejména velké očekávání zainteresovaných stran, pokud jde o formulaci opravdové evropské politiky v městské mobilitě. Na základě této zelené knihy chce Komise zahájit širokou veřejnou diskusi o tom, jaká by tato evropská politika mohla být.

Znovu zvážit městskou mobilitu znamená optimalizovat využívání všech druhů dopravy a organizovat součinnost různých druhů hromadné dopravy⁵ (vlak, tramvaj, metro, autobus a taxík) a různých druhů individuální dopravy (motocykl, automobil, jízdní kolo a chůze). Znamená to rovněž dosáhnout společných cílů týkajících se ekonomické prosperity, řízení poptávky po dopravě s cílem zaručit mobilitu, kvalitu života a ochranu životního prostředí. Znamená to také uvést v soulad nákladní a osobní dopravu bez ohledu na použitý druh dopravy.

Evropská strategie městské mobility odpovídající očekáváním lidí

Městská mobilita je považována za významný prvek pro podporu růstu a zaměstnanosti s výrazným dopadem na udržitelný rozvoj v EU. Komise se proto rozhodla předložit zelenou knihu o městské mobilitě s cílem prozkoumat, zda a jak může vytvořit přidanou hodnotu ve vztahu k opatřením již přijatým na místní úrovni. Otázkami městské dopravy se v uplynulých letech zabývalo několik politik EU. Byly vypracovány legislativní iniciativy, někdy poměrně roztržštěně.

Konzultace, které Komise zorganizovala při přípravě zelené knihy, poskytly informace, které vedly k formulaci souboru možností politik a 25 otevřených otázek týkajících těchto možností. Touto zelenou knihou Komise zahajuje druhý proces konzultací, které potrvají do 15. března 2008, s cílem předložit počátkem podzimu 2008 akční plán, který určí řadu konkrétních opatření a iniciativ pro lepší a udržitelnou městskou mobilitu. Akční plán uvede pro každé navrhované opatření termín realizace a rozdělení odpovědností mezi různé zúčastněné strany.

Úkolem Komise je organizovat tuto diskusi se všemi zainteresovanými stranami, aby pak mohla navrhnout celkovou strategii slučitelnou se zásadou subsidiarity. Cílovými skupinami nového procesu konzultací budou mimo jiné sociální skupiny jako občané žijící ve městech, uživatelé městské dopravy (veřejné či nikoli), zaměstnavatelé a zaměstnanci v podnicích hromadné dopravy, ekonomické skupiny jako podniky na místní úrovni, včetně malých a středních podniků, odvětví městské dopravy, automobilový průmysl, jakož i celostátní, regionální a místní orgány, zástupci zainteresovaných stran a sdružení v příslušných oblastech.

³ Pracovní dokument útvarů Komise: Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility.

⁴ CESE 615/2007.

⁵ Hromadná doprava je širší než veřejná doprava a zahrnuje např. taxíky nebo dopravu na požádání.

Tato strategie bude vycházet z provedených a budoucích konzultací a zkušeností, které již Komise získala v městské dopravě od roku 1995 a od vydání své zelené knihy a sdělení o „síti pro občany“⁶. Využije se rovněž řada poučení z projektů výzkumu a vývoje.

Neustále se ale objevuje jedna základní myšlenka: mají-li být politiky městské mobility účinné, musí uplatňovat co nejintegrovanejší přístup a kombinovat nejvhodnější řešení pro každý jednotlivý problém: technologickou inovaci, rozvoj čistých, bezpečných a inteligentních dopravních systémů, ekonomické pobídky a změny právních předpisů.

Tato celková strategie zohlední všechny příslušné iniciativy uplatňované v souvislosti s politikami Společenství, přičemž stálým úkolem je prakticky přispívat k provádění Lisabonské strategie.

Evropská unie musí napomáhat této změně, aniž bude seshora vnucovat řešení, která nemusí být vhodná pro různorodé situace na místní úrovni.

Evropská přidaná hodnota může mít různé podoby: podpory výměny osvědčených postupů na všech úrovních (místní, regionální nebo celostátní), podpory zavedení společných norem a případně harmonizace norem, poskytnutí finanční podpory těm, kdo ji potřebují nejvíce, podpory výzkumu, jehož aplikace umožní zlepšit mobilitu, bezpečnost a životní prostředí, zjednodušení právních předpisů a v některých případech zrušení platných právních předpisů nebo přijetí nových.

Každá strategie vypracovaná na evropské úrovni může být úspěšná, pouze budou-li přijata rozhodná opatření na místní úrovni; konkrétní opatření bude přebírat a provádět místní orgány.

Vytváření nové kultury městské mobility

Výzva, kterou pro městské oblasti představuje udržitelný rozvoj, je ohromná: hospodářský rozvoj a přístupnost měst na jedné straně je třeba uvést v soulad se zlepšováním kvality života a ochranou životního prostředí na straně druhé.

Pokud jde o tyto otázky, které mají mnoho různorodých důsledků, společné úsilí umožní podpořit hledání inovativních a náročných řešení městské dopravy s cílem zajistit, aby města byla méně znečištěná a přístupnější a aby doprava v nich byla plynulejší.

Společně musíme hledat způsoby, jimiž dosáhneme lepší městské a příměstské mobility, udržitelné mobility, mobility pro všechny obyvatele Evropy, která zároveň umožní hospodářským subjektům hrát svou roli v našich městech.

2. ŘEŠENÍ PROBLÉMU

Městská mobilita by měla umožňovat hospodářský rozvoj měst, kvalitu života jejich obyvatel a ochranu jejich životního prostředí. Při řešení tohoto úkolu stojí evropská města před pěti výzvami, kterým je třeba čelit integrovaným přístupem.

⁶ KOM(95) 601, KOM(1998) 431.

2.1. Na cestě k městům s plynulým dopravním provozem

Problematika:

Jedním z hlavních problémů, na které se poukazovalo v konzultacích, jsou dopravní zácpy ve městech. Mají negativní ekonomické, sociální, zdravotní a ekologické dopady a poškozují přírodní a zastavěné životní prostředí. Často se vyskytují na městských kruhových komunikacích a mají vliv na kapacitu transevropské dopravní sítě (TEN-T). Dopravní systém s plynulým provozem by umožnil dopravovat lidi a zboží načas a omezit tyto negativní důsledky. Na místní úrovni je významným problémem snížení negativních dopadů dopravních zácp při současném zajištění toho, aby se městské oblasti i nadále dobře rozvíjely ekonomicky. Je třeba ocenit úsilí měst, které jsou průkopníky v boji proti dopravním zácpám.

Možnosti:

Zkušenosti zainteresovaných stran ukazují, že neexistuje jednotné řešení, jak omezit dopravní zácpy. Učinit přitažlivějšími a bezpečnějšími by se ale měly alternativy k použití osobních automobilů, jako jsou chůze, jízda na kole, hromadná doprava nebo použití motocyklu a skútru. Občané by měli mít možnost optimalizovat své cesty na základě účinného propojení mezi různými druhy dopravy. Veřejné orgány by měly podporovat součinnost více druhů dopravy a přerozdělit prostor, který se stane dostupným po opatřeních na zmírnění dopravních zácp. Inteligentní a přizpůsobivé systémy řízení dopravy také prokázaly svou účinnost při omezování dopravních zácp.

Podpora chůze a jízdy na kole...

Aby se zvýšila přitažlivost a bezpečnost chůze a jízdy na kole, měly by místní a regionální orgány zajistit, aby tyto druhy dopravy byly plně začleněny do rozvoje a sledování politik městské mobility. Větší pozornost by se měla věnovat rozvoji odpovídající infrastruktury. Existují inovativní způsoby, jak zajistit plnou účast rodin, dětí a mladých lidí na vypracovávání politiky. Chůzi a jízdu na kole mohou podpořit iniciativy ve městech, podnicích a školách, například dopravními hrami, posuzováním bezpečnosti silničního provozu nebo vzdělávacími balíčky. Zainteresované strany navrhly, že větší města by mohly zvážit jmenování osoby, která by odpovídala výslovně za politiku týkající se chůze a jízdy na kole.

...optimalizace používání soukromých automobilů

Životní styly, které méně závisí na automobilech, lze podporovat novými řešeními, jako je spolujízda. Udržitelnější používání osobních aut by mělo být podporováno například zvýšením obsazenosti automobilů, které povede k tomu, že na silnicích bude méně aut a každé z nich bude přepravovat více lidí. Další možnosti mohou také zahrnovat „virtuální mobilitu“: práci na dálku, teleshopping atd.

Jak bylo uvedeno v konzultacích, vhodná politika parkování je rovněž nezbytná ke snížení používání automobilů v centrech měst. Poskytnutí více parkovacích míst v dlouhodobém výhledu podpoří automobilovou dopravu, zvláště pokud jsou bezplatná. Parkovací poplatky lze použít jako ekonomický nástroj. Lze zvážit rozlišené poplatky, které by odrážely omezenou dostupnost veřejných prostranství a působily jako pobídky (např. bezplatná parkovací místa na předměstí a vysoké poplatky v centru).

Přitažlivá parkoviště typu Park&Ride mohou být pobídkou pro kombinování soukromé a hromadné dopravy. Hladké propojení s výkonnou, vysoce kvalitní veřejnou dopravou tak umožnilo zbavit centrální městské oblasti dopravy prostřednictvím systémů integrované dopravy, například v Mnichově.

V některých případech by mohla být nutná nová infrastruktura, prvním krokem by však mělo být prozkoumání toho, jak lze lépe využít infrastrukturu stávající. Městské systémy zpoplatnění, například v Londýně a Stockholmu, měly pozitivní dopad na plynulost dopravy. Inteligentní dopravní systémy umožňují optimalizovat plánování cest, zlepšit řízení dopravy a usnadnit řízení poptávky. Pružné a mnohostranné využívání infrastruktury, například v Barceloně (pružné jízdní pruhy pro autobusy, pružná nakládací pásma / parkovací místa) mohou snížit tlak na prostory vozovek.

Řízení mobility doplňuje tradiční opatření založená na infrastruktuře tím, že ovlivňuje cestovní zvyklosti, ještě než se projeví, a že přitahuje pozornost lidí k udržitelnějším možnostem dopravy. Například lze vybízet developery, aby vypracovali plán mobility pro konkrétní místo jako součást postupu pro získání stavebního povolení. Zainteresané strany navrhly i „posouzení dopadu na mobilitu“ u rozsáhlých infrastrukturních staveb.

A nákladní doprava...

Logistika nákladní dopravy má městský rozměr⁷. S ohledem na zainteresané strany se každá politika městské mobility musí vztahovat na osobní i nákladní dopravu. Rozvoz v městských oblastech vyžaduje dobře fungující rozhraní mezi dálkovou dopravou a rozvozem na krátké vzdálenosti (až na konečné místo určení). V místním rozvozu by se mohla používat menší, efektivní a ekologická vozidla. Negativní dopady dálkové nákladní dopravy vedoucí přes městské oblasti by se měla snížit plánovacími a technickými opatřeními.

„Ekonomika služeb“ vede k novým požadavkům na prostory vozovek. Je prokázáno, že 40 % všech vozidel jiných než osobní automobily je spjata se službami (vozidla pro stěhování, údržbu, malé dodávky atd.). Kurýrní služby často používají motocykly nebo mopedy. Společný rozvoz v městských oblastech a pásmech s regulovaným přístupem je možný, vyžaduje však účinné plánování tras, aby se zamezilo jízdám bez nákladu nebo zbytečným jízdám a parkování. Vypracování těchto řešení vyžaduje zapojení všech zainteresaných stran.

Městský rozvoz nákladu by mohl být lépe začleněn do vytváření místní politiky a do institucionálního rámce. Na veřejnou osobní dopravu obvykle dohlíží příslušné správní orgány, zatímco rozvoz nákladní dopravou je běžně úkolem pro soukromý sektor. Místní orgány musí zvažovat všechnu městskou logistiku spjatou s osobní a nákladní dopravou jako jediný logistický systém.

⁷ Tímto rozměrem se bude podrobněji zabývat „logistický akční plán“, který se v současnosti vypracovává.

1. Mělo by se počítat se systémem „označování“, aby se zohlednily snahy průkopnických měst bojovat s dopravními zácpami a zlepšovat životní podmínky?
2. Jaká opatření by bylo možno přijmout na podporu chůze a jízdy na kole jako reálných alternativ automobilu?
3. Co by bylo možno udělat pro podporu přechodu k udržitelným druhům dopravy ve městech?

V čem by mohla spočívat role EU?

2.2. Na cestě k zelenějším městům

Problematika:

Hlavní otázky životního prostředí ve městech souvisejí s tím, že dopravní palivo se vyrábí převážně z ropy, jejímž spalováním se vytváří CO₂, emise znečišťující ovzduší a hluk.

Doprava je jedním ze sektorů, které se řídí nejhůře, pokud jde o emise CO₂. Růst dopravy a provoz poznamenaný častým popojížděním ve městských oblastech – navzdory pokroku v technologii automobilů – znamenají, že města jsou významným a rostoucím zdrojem emisí CO₂, které přispívají ke změně klimatu. Změna klimatu způsobuje dramatické posuny v globálním ekosystému a k udržení dopadů na zvládnutelné úrovni jsou zapotřebí bezodkladná opatření. Evropská rada⁸ stanovila cíl snížit emise skleníkových plynů v EU o 20 % do roku 2020. Nezbytné jsou příspěvky ze všech zdrojů.

Emise CO₂ z nových osobních aut prodaných v EU v období 1995 až 2004 se snížily o 12,4 %, a to v návaznosti na dobrovolnou dohodu mezi Evropskou komisí a odvětvím. S cílem umožnit EU dosáhnout jejího cíle 120 g do roku 2012 Komise ve sdělení z února 2007⁹ nastínila novou souhrnnou strategii. Právní rámec by měl zajistit 130 g CO₂/km prostřednictvím zlepšení v technologii motorů vozidel a další snížení o 10 g CO₂/km prostřednictvím dalších technologických zlepšení a zvýšeného používání biopaliv. Znečišťující emise z vozidel byly rovněž úspěšně sníženy na základě postupného zpřísnění emisních norem Euro. V důsledku nepřetržitého stanovování právní úpravy ze strany EU a přes rostoucí objemy dopravy bylo v uplynulých 15 letech od přijetí první normy Euro dosaženo celkového snížení emisí oxidů dusíku a částic ze silniční dopravy o 30–40 %.

Navzdory těmto zlepšením však podmínky životního prostředí stále nejsou uspokojivé: místní orgány se potýkají s vážnými problémy při plnění požadavků na kvalitu ovzduší, jako jsou normy částic a oxidů dusíku ve vnějším ovzduší. Uvedené emise mají negativní dopad na veřejné zdraví.

⁸ Závěry Evropské rady, 8. a 9. března 2007; ve srovnání s úrovní v roce 1990.

⁹ KOM(2007) 19.

Opatření na snížení hluku byla usnadněna také evropskou směrnicí o hlukovém mapování. Na základě informací shromažďovaných podle směrnice o hluku¹⁰ mohou nyní místní orgány vypracovávat plány na snížení hluku a provádět konkrétní opatření. Plány na snížení hluku mohou mít prospěch z výměny informací na úrovni EU. Podle zainteresovaných stran lze snížení hluku u zdroje dosáhnout zpřísněním norem EU pro emise hluku ze silničních a železničních vozidel a z pneumatik. Ke snižování hluku ve městech přispívají podzemní dopravní systémy.

Rozšiřování, obnova a modernizace ekologické městské veřejné dopravy, např. trolejbusy, tramvaje, metro a příměstská železnice, jakož i další projekty udržitelné městské dopravy by měly být i nadále propagovány a podporovány EU.

Možnosti:

Nové technologie ...

V důsledku rozvoje, jehož hnací silou je dané odvětví, a v reakci na evropské mezní hodnoty emisí se konvenční technologie spalovacího motoru stává čistější. Katalyzátory a filtry částic přinesou v budoucnu významná zlepšení ve snižování emisí znečišťujících látek. Výzkum a technologický rozvoj spolufinancované EU se výrazně zaměřují na čisté a energeticky účinné technologie vozidel a alternativní paliva, jako jsou biopaliva, vodík a palivové články¹¹.

Šetrnost stávajících vozidel vůči životního prostředí by mohla být zvýšena stanovením harmonizovaných minimálních norem pro provoz vozidel, pokud jde o šetrnost vůči životnímu prostředí. Postupné zpřísnění těchto norem by mohlo vést k nepřetržitému procesu zdokonalování nebo postupnému stahování starých silně znečišťujících vozidel. Takové celkové zaměření by mohlo pomoci zvýšit využívání ekologických a energeticky účinných vozidel v městských oblastech a v dlouhodobějším výhledu vyhnout se roztržitěné mozaice různých pásem s nízkými emisemi.

Široké uvádění nových technologií na trh by bylo možno dále podpořit ekonomickými nástroji, jako jsou pobídky k nákupu a provozování čistých a energeticky účinných vozidel veřejnými orgány, a neekonomickými nástroji, jako jsou omezení pro velké znečišťovatele a výsadní přístup do citlivých oblastí pro vozidla s nízkými emisemi, pod podmínkou, že nenarušují pravidla vnitřního trhu.

Existují příležitosti, jak podpořit výměnu osvědčených postupů v oblasti čisté městské dopravy za hranicemi Evropy a jak využít znalosti a zkušenosti získané při iniciativách EU, jako je Civitas¹², v nichž některé projekty umožňují třetím zemím mít prospěch ze zkušeností měst Evropské unie s integrovaným přístupem městské mobility. Evropa má strategický zájem – z hlediska dlouhodobé dostupnosti energie a z hlediska cen energie – přispívat k růstu spojenému s nízkou energetickou intenzitou mimo své území. Takový mezinárodní dialog může rovněž pomoci vytvořit vývozní příležitosti pro evropský průmysl.

¹⁰ Směrnice 2002/49/ES.

¹¹ Viz například: KOM(2007) 541 – Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů – K celoevropsky bezpečnější, čistší a účinnější mobilitě: První zpráva o iniciativě Inteligentní automobil ze dne 17.9.2007.

¹² Internetové stránky iniciativy Civitas: www.civitas-initiative.eu

... podporované ekologickými veřejnými zakázkami

Jak již předpokládá Komise¹³ a jak navrhy zainteresované strany během konzultace, uvedení ekologických a energeticky účinných vozidel na trh by bylo možno podpořit ekologickými veřejnými zakázkami.

Přístup by mohl být založen na internalizaci externích nákladů prostřednictvím použití nákladů za dobu životnosti na spotřebu energie, emise CO₂ a emise znečišťujících látek spojené s provozem vozidel, které mají být pořízeny, jako na kritériích přidělení zakázky. Zahrnutí nákladů za dobu životnosti do postupu rozhodování o zadávání zakázek by zvýšilo povědomí o provozních nákladech. To by poskytlo konkurenční výhodu neekologičtějším a energeticky nejúčinnějším vozidlům a zároveň by minimalizovalo celkové náklady. Veřejný sektor by tak mohl dát příklad „udržitelné ekonomiky“, kterým by se měly řídit další subjekty na trhu. Zadávání veřejných zakázek by navíc mohlo upřednostňovat nové normy Euro. Dřívější používání čistějších vozidel by mohlo také zlepšit kvalitu ovzduší v městských oblastech. V souladu s tím hodlá Komise předložit pozměněný návrh do konce roku 2007.

... a společným ekologickým zadáváním zakázek

Některé veřejné orgány zlepšily vliv svých vozidel veřejné dopravy a taxislužby na životní prostředí nákupem ekologičtějších vozidel a poskytnutím ekonomických pobídek soukromým provozovatelům služeb. V několika městech se jako nástroj používá veřejná finanční podpora pro novou infrastrukturu určenou pro distribuci alternativních paliv. Společné zadávání zakázek na čistá a energeticky účinná vozidla ze strany veřejných orgánů by mohlo urychlit vytváření trhu pro nové technologie a zajistit jejich ekonomickou životaschopnost. Komise již podporuje rozvoj společných systémů ekologického zadávání zakázek veřejnými orgány v EU prostřednictvím pilotních projektů¹⁴. Komise by na základě výsledků těchto projektů mohla zvážit širší uplatnění takových opatření.

... a novými způsoby jízdy

Měl by se podporovat ekologický způsob jízdy, který snižuje spotřebu energie na základě změny jízdních návyků, a to zejména v autoškolách a na základě školení profesionálních řidičů. Styl jízdy by mohly pomoci zlepšit elektronické systémy pro podporu řidiče. Významně přispět mohou i zlepšení infrastruktury a systémů řízení dopravy a „inteligentnější“ auta.

A co dopravní omezení?

V některých případech byly zavedeny místní omezení dopravy a poplatky za používání městských komunikací. Tato jednotlivá opatření jsou chvályhodná vzhledem k dopadům, které již měly. Podle některých zainteresovaných stran ale existuje nebezpečí, že se vytvoří roztržitá mozaika městských oblastí s novými „hranicemi“ v Evropě. Některé veřejné

¹³ Návrh směrnice o podpoře čistých silničních vozidel. KOM(2005) 634.

¹⁴ Program Steer: http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html

orgány například omezují přístup do městského centra na základě norem Euro, jiné používají jiné kritérium.

Mnoho zainteresovaných stran vyzývá k poskytnutí pokynů a vypracování harmonizovaných pravidel pro městská zelená pásma (zavádění pěších zón, omezení vjezdu, omezení rychlosti, poplatky za používání městských komunikací atd.) na úrovni EU, aby bylo možné široké uplatnění těchto opatření, aniž se vytvoří neúměrné překážky pro mobilitu občanů a zboží. Harmonizace a interoperabilita podobných technologií navíc sníží náklady. Na úrovni EU by se mohla zvážet otázka evropského rejstříku všech vozidel a přeshraniční prosazování práva ve městech, jak navrhly některé zainteresované strany.

4. Jak by bylo možno dále zvýšit používání ekologických a účinných technologií v městské dopravě?
5. Jak by bylo možno podpořit společné ekologické zadávání zakázek?
6. Měla by být stanovena kritéria nebo pokyny pro vymezení zelených pásem a jejich dopravních omezení? Jak lze nejlépe zajistit jejich slučitelnost se svobodou pohybu? Jak zajistit přeshraniční prosazování místních pravidel platných pro zelená pásma?
7. Jak by mohla být dále podporována ekologická jízda?

V čem by mohla spočívat role EU?

2.3. Na cestě k inteligentnější městské dopravě

Problematika:

Evropská města čelí neustále sílícímu toku nákladu a cestujících. Rozvoj infrastruktury nezbytné pro zvládnutí tohoto růstu se ale potýká s velkými překážkami, vyplývajícími z nedostatku prostranství a z ekologických omezení. V této souvislosti zainteresované strany zdůraznily, že aplikace inteligentních dopravních systémů se v současnosti nedostatečně využívají pro účinné řízení městské mobility nebo se rozvíjejí, aniž se patřičná pozornost věnuje interoperabilitě.

Možnosti:

Zpracování dopravních a cestovních údajů může zajistit informace, pomoc a dynamickou kontrolu dopravy cestujícím, řidičům, provozovatelům vozidel a manažerům sítí. Pro silniční a železniční dopravu nebo dopravu na vodních cestách je k dispozici již řada aplikací. V příštích letech budou tyto aplikace dále podpořeny satelitním systémem Galileo, který umožní přesnější určení polohy.

Inteligentní systémy zpoplatnění ...

Povědomí o inteligentním zpoplatnění jako účinné metodě řízení poptávky se stále zvyšuje. V hromadné dopravě zajišťuje využití inteligentních dopravních systémů lepší řízení provozu a nových služeb (správy vozidel, cestovní informační systémy, systémy vydávání jízdenek atd.). Aby tyto aplikace mohly sdílet data, musí být k dispozici protokoly pro výměnu dat. Zúčastněné strany zdůraznily, že normy by měly být interoperabilní a otevřené inovacím a že inteligentní platební systémy by měly používat čipové karty interoperabilní mezi různými druhy dopravy, mezi různými funkcemi (jako jsou platby související s dopravou, nedopravními službami, parkováním a systémy pro zajištění věrnosti zákazníků), mezi oblastmi a v dlouhodobějším výhledu mezi zeměmi. Součástí systému by mohly být možnosti pro tarify rozlišené podle času a cílové skupiny (například v dopravní špičce / mimo špičku).

... lepší informovaností k lepší mobilitě

Pro mobilitu cestujících v městských oblastech je jedním z nejdůležitějších činitelů úspěchu schopnost vybírat druh dopravy a čas cesty se znalostí věci. To závisí na dostupnosti uživatelsky přívětivých, vhodných a interoperabilních informacích o cestách s použitím více druhů dopravy.

Zainteresané strany naznačují, že inteligentní dopravní systémy umožňují dynamické řízení stávající infrastruktury. Dodatečné kapacity nad 20–30 % lze získat účinnějším využitím prostorů vozovek. To je obzvláště důležité, protože pro zajištění dalších prostorů vozovek v městských oblastech je obvykle jen malý prostor. Aktivní řízení infrastruktury městské dopravy může mít rovněž pozitivní dopad na bezpečnost a životní prostředí. Konkrétní oblastí by pro IDS mohlo být řízení hladkého propojení mezi sítěmi na rozhraní městské a meziměstské dopravy.

Účinnost rozvozu nákladu ve městě lze také zvýšit s pomocí inteligentních dopravních systémů, zejména lepším časovým plánováním provozu, vyššími faktory zatížení a efektivnějším využíváním vozidel. K tomu jsou nutné integrované systémy, které kombinují inteligentní plánování cesty, systémy pro podporu řízení vozidel, inteligentní vozidla a vzájemné působení s infrastrukturou.

Místní orgány a soukromé zainteresované strany by se měly plně zapojit do zavádění a provozu těchto aplikací a služeb, a to již od počátečních stadií. Zainteresované strany budou zahrnovat poskytovatele technologie, provozovatele dopravy a infrastruktury, odvětví, poskytovatele služeb s přidanou hodnotou, zhotovitele digitálních map, donucovací orgány a uživatele infrastruktury.

Zainteresované strany navrhuji, aby Komise podporovala rozsáhlejší rozšiřování osvědčených postupů v oblasti inteligentních dopravních systémů. Bylo zejména navrženo vytvoření rámce pro použití inteligentních dopravních systémů ve městech EU s cílem řešit interoperabilitu a výměnu dat a informací.

8. Měly by se vyvinout a podporovat lepší informační služby pro cestující?
9. Jsou potřebná další opatření k zajištění normalizace rozhraní a interoperability aplikací inteligentních dopravních systémů ve městech? Které aplikace by měly být při přijímání opatření prioritní
10. Pokud jde o inteligentní dopravní systémy, jak by bylo možno zlepšit výměnu informací a osvědčených postupů mezi všemi zúčastněnými stranami?

V čem by mohla spočívat role EU?

2.4. Na cestě k přístupné městské dopravě

Problematika:

Přístupnost se týká především osob s omezenou pohyblivostí, postižených osob, starších osob, rodin s malými dětmi a malých dětí samotných: ty by měly mít zajištěn snadný přístup k infrastruktuře městské dopravy.

Přístupnost se rovněž týká kvality přístupu, který mají lidé a podniky k systému městské mobility, sestávajícího z infrastruktury a služeb.

Městská infrastruktura, včetně silnic, cyklistických stezek atd., ale také vlaky, autobusy a veřejná prostranství, parkoviště, autobusové zastávky, terminály by měly mít vysokou kvalitu. Za zásadní se považují rovněž účinná spojení uvnitř měst, která také propojují města s okolní oblastí, mezi městskými a meziměstskými sítěmi a s transevropskými dopravními sítěmi (TEN-T). Obzvláště důležitá jsou dobrá spojení na letiště, železniční nádraží, do přístavů a intermodálních nákladních terminálů, protože propojují různé druhy dopravy.

Občané dále očekávají, že veřejná doprava bude uspokojovat jejich potřeby, pokud jde o kvalitu, účinnost a dostupnost. Aby byla veřejná doprava přitažlivá, musí být nejen přístupná, ale také musí mít krátké intervaly, být rychlá a pohodlná. Zkušenosti ukazují, že překážkou přechodu ze soukromé k veřejné dopravě je často nízká kvalita služby, pomalost a nespolehlivost veřejné dopravy¹⁵.

¹⁵ Podle studií o službách obecného zájmu je městská doprava službou veřejného zájmu, s níž jsou spotřebitelé v Evropské unii nejméně spokojeni. 13 % spotřebitelů v EU-25 má obtížný přístup k veřejné dopravě, zatímco 4 % nemá vůbec žádný přístup.
http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.html.

Podle zainteresovaných stran se součinnosti více druhů dopravy věnuje nedostatečná pozornost a chybí integrovaná řešení hromadné dopravy, jako jsou příměstské železniční systémy, systémy kombinující vlaky a tramvaje a dobře umístěná parkoviště typu Park&Ride na konečných zastávkách hromadné dopravy na okraji měst. Rozvoz nákladu často vyžaduje střediska nebo terminály v předměstských oblastech.

Možnosti:

Hromadná doprava, která uspokojuje potřeby občanů ...

Střednědobé přezkoumání Bílé knihy o dopravě zdůraznilo potřebu základních práv cestujících ve všech druzích dopravy, zvláště se zaměřením na cestující se sníženou pohyblivostí. Zainteresované strany doporučily, aby Komise podporovala myšlenku evropské charty práv a povinností cestujících v hromadné dopravě.

Zainteresované strany zdůraznily, že občané očekávají, že hromadná doprava bude vycházet vstříc jejich potřebám základní mobility a bude uspokojovat potřeby přístupnosti. Společnost se mění, stárne a očekává inteligentnější řešení mobility. Zásadní je účinnost; nebude-li délka trvání cest srovnatelná s automobilem, hromadná doprava se nebude moci stát konkurenceschopnou.

Občané rovněž očekávají pružnější dopravní řešení pro mobilitu nákladů i cestujících. Na mnoha místech již taxislužby začaly zkoumat nové trhy. U služeb na požádání by se také mohla využívat menší vozidla.

Sociální stránky mobility ve městech představují problém. Městská doprava musí být dostupná, a to i pro lidi s nízkými příjmy. Občané se sníženou mobilitou a starší občané očekávají větší a kvalitnější mobilitu. Osobní mobilita je klíč k nezávislosti.

... na základě vhodného právního rámce EU

Na veřejné zakázky na služby, jako je doprava autobusem a tramvají, se plně vztahují dvě směrnice o veřejných zakázkách¹⁶. Nové nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici¹⁷ navíc poskytne větší průhlednost a pomůže správním orgánům a provozovatelům služeb zlepšit kvalitu a účinnost.

Nové nařízení umožňuje příslušným orgánům vymezit závazky veřejné služby, aby se zajistily služby obecného zájmu v oblasti pozemní osobní dopravy. Umožňuje veřejným orgánům ukládat sociální tarify. Pokud plnění závazků veřejné služby zahrnuje finanční kompenzaci a/nebo udělení výlučného práva, vyžaduje to uzavření smlouvy mezi orgánem a provozovatelem vybraným na základě nabídkového řízení.

Podle uvedených směrnic i podle nového nařízení mohou příslušné orgány provozovat služby samy nebo udělit na ně zakázku na základě nabídkového řízení. Mohou zavést kritéria výběru, pokud jde o kapacitu účastníků nabídkového řízení, a kritéria udělení zakázky, pokud jde o kvalitu služeb.

¹⁶ Směrnice 2004/17/ES a směrnice 2004/18/ES ze dne 31. března 2004.

¹⁷ Nařízení o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a (EHS) č. 1107/70 (interinstitucionální spis 2000/0212 (COD)).

... a prostřednictvím inovativních řešení a vhodných dovedností

Jedním z doporučení, která vzešla z konzultací, je, že Evropská komise by měla podporovat méně nákladná řešení hromadné dopravy, např. rychlá autobusová spojení, jako alternativu k dražším tramvajovým linkám a trasám metra. Systémy „rychlého autobusového spojení“ nabízejí rychlé služby veřejné autobusové dopravy s častými intervaly v jízdních pružích vyčleněných pro autobusy a obvykle se zastávkami, které se podobají metru. Inovativní osvědčené postupy, které již byly vyvinuty, by mohly být podporovány. Zvláštní oblastí je využití (ekologických) taxíků v řetězci hromadné dopravy a v dopravě na požádání. V konzultaci se poukazovalo i na potřebu vypracovat pokyny k intermodálním terminálům pro hromadnou dopravu.

Dobrá přístupnost rovněž vyžaduje, aby obchody, podniky a oblasti, v nichž se provádí hospodářská činnost, včetně nákladních terminálů a přístavů, byly dobře napojeny na městské dopravní sítě, a přepravci nákladů, poskytovatelé služeb, zaměstnanci a zákazníci se tam mohli snadno dostat. To je obzvláště důležité, když se zavádějí pásma s omezeným přístupem.

Městská doprava musí přitahovat a udržovat si vysoce kvalifikovaný personál. Programy odborné přípravy, například v ekologické jízdě, jak bylo navrženo v konzultacích, mohou zlepšit dovednosti u personálu v hromadné dopravě nebo nákladní dopravě a snížit emise CO₂ a znečištění.

Evropa je na celosvětové úrovni významnou turistickou destinací a mnoho turistů navštěvuje města. Turistika může přispět k hospodářskému rozvoji a zaměstnanosti. Podle zainteresovaných stran jsou turisté specifickou skupinou uživatelů dopravy s vlastními požadavky, pokud jde o velikost i chování, což může vyvíjet specifický tlak na systémy městské dopravy. To je třeba mít na paměti, když se posuzuje přístupnost uvnitř městské oblasti a také přístup do této oblasti zvnějšku.

... prostřednictvím vyvážené koordinace využití území a integrovaného přístupu k městské mobilitě

Nejvíce zainteresované strany a zejména zástupci měst, která patří k sítím pro výměnu zkušeností, zdůraznili problém městských aglomerací, které musí reagovat na potřebu zlepšit přístupnost celé spádové oblasti ovlivněné rozvojem města. Trend vytváření předměstí a rozšiřování měst vede k prostorově odděleným oblastem s nízkou hustotou obyvatelstva. Výsledné oddělení bydliště, pracoviště a zařízení pro volný čas vede ke zvýšené poptávce po dopravě¹⁸. Nižší hustota obyvatelstva v okrajových oblastech ztěžuje poskytování řešení hromadné dopravy, která by byla dostatečně kvalitní, aby přilákala významný počet uživatelů. Nejsou-li dopravní řešení správná, může být obtížnější zorganizovat zdravotní péči pro starší osoby (nemluvě o „sociální izolaci“). Řešení „na míru“ mohou lépe zajistit dopravní obslužnost předměstských oblastí, například doprava na požádání nebo dopravní služby, které propojují radiální spojení obvykle směřující do městského centra.

Podle zainteresovaných stran by koordinace mezi veřejnými orgány mohla pomoci řešit problémy městské mobility. Městská mobilita by navíc mohla mít prospěch z integrace několika oblastí politiky, jako jsou územní plánování, ekonomické a sociální záležitosti, doprava atd.

¹⁸ Zpráva Evropské agentury pro životní prostředí „Rozšiřování měst v Evropě: opomíjený problém“, 2006.

Plány mobility, které integrují širší velkoměstské aglomerace a které se vztahují na osobní i nákladní dopravu ve městě a v okolním regionu, jsou také vhodnou základnou pro účinné plánování městské mobility. Zainteresané strany zdůraznily, že je třeba vytvořit odpovídající organizační struktury, aby se usnadnilo vypracování a provádění těchto plánů.

Tematická strategie pro městské životní prostředí¹⁹ určila řadu ekologických problémů, které by bylo možno zlepšit vypracováním a prováděním plánů udržitelné městské dopravy²⁰. Evropská komise se ve své strategii zavázala připravit pokyny, jak vypracovávat tyto plány. S ohledem na zveřejnění této zelené knihy a rozsáhlou diskusi o městské dopravě se zdá vhodné využít příležitost a zabývat se otázkou následných opatření k plánům udržitelné městské dopravy jako součástí akčního plánu pro městskou mobilitu.

11. Jak lze zvýšit kvalitu hromadné dopravy v evropských městech?
12. Mělo by se podporovat vyhrazování jízdných pruhů pro hromadnou dopravu?
13. Je třeba zavést evropskou chartu práv a povinností cestujících v hromadné dopravě?
14. Jaká opatření by bylo možno přijmout k lepšímu začlenění osobní a nákladní dopravy do výzkumu a plánování městské mobility?
15. Jak lze dosáhnout lepší koordinace mezi městskou a meziměstskou dopravou a územním plánováním? Jaký druh organizační struktury by byl vhodný?

V čem by mohla spočívat role EU?

2.5. Na cestě k bezpečné dopravě

Problematika:

Všichni občané EU by měli mít možnost žít a pohybovat se v městských oblastech bezpečně. Při chůzi, jízdě na kole nebo v osobním či nákladním automobilu by měli být vystaveni co nejmenšímu osobnímu riziku. To vyžaduje dobrou koncepci infrastruktury, zvláště na křižovatkách. Občané jsou si stále více vědomi, že pro ochranu svého života a životů jiných lidí se musí chovat odpovědně.

V roce 2005 při dopravních nehodách na silnicích v EU přišlo o život 41 600 lidí²¹. To je mnohem více než společný limit: snížit do roku 2010 počet mrtvých za rok na 25 000²². Ke zhruba dvěma třetinám nehod a jedné třetině úmrtí na silnicích dochází v městských oblastech a postihují nejzranitelnější uživatele silnic. U cyklistů a chodců je nebezpečí, že přijdou o život při dopravní nehodě, šestkrát vyšší než u uživatelů automobilů. Oběťmi jsou často ženy, děti a starší občané.

¹⁹ KOM(2005) 718.

²⁰ Viz : http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

²¹ CARE: databáze Společenství týkající se dopravních nehod v provozu na pozemních komunikacích.

²² KOM(2001) 370.

Někdy pocíťovaná nižší osobní bezpečnost cestujících brání některým sociálním skupinám v cestování nebo využívání služeb veřejné dopravy. Týká se to nejen vozidel, terminálů a autobusových/tramvajových zastávek, ale také chůze na zastávku a z ní. To může vést ke zbytečnému používání osobních aut a může lidem bránit vést aktivní život.

Možnosti:

Politika bezpečnosti na evropských silnicích se týká otázek chování, vozidel a infrastruktury.

Bezpečnější chování ...

Zainteresované strany navrhly, že Komise by mohla zlepšit bezpečnost na silnicích tím, že podpoří osvědčené postupy a bude se podílet na intenzivnějším a strukturovanějším dialogu s místními a regionálními zainteresovanými stranami a s členskými státy, zejména o nových technologiích – zvláště inteligentních dopravních systémech – v zájmu větší bezpečnosti.

Důležitou prioritou jsou vzdělávací a informační kampaně, jejichž účelem je dosáhnout toho, aby si občané byli více vědomi svého chování v dopravě. Mohly by se organizovat zvláštní kampaně za bezpečnost na silnicích a zvláštní iniciativy ke školení mladých lidí a jeden z příštích dnů bezpečnosti na evropských silnicích by se mohl zaměřit na městské oblasti. Zainteresované strany rovněž navrhly podporovat bezpečné chování mezi cyklisty, například propagací používání cyklistických přileb v Evropě nebo podporou výzkumu, jak dosáhnout jejich ergonomičtější konstrukce. Pokud jde o všechny motoristy, řidiče skútrů a cyklisty, zásadní je také přísné prosazování dopravních předpisů. Zainteresované strany navrhly, že EU by mohla podporovat činnosti zaměřené na všeobecné použití zařízení, jimiž se ve městech zajišťuje dodržování předpisů u všech uživatelů silnic.

... bezpečnější infrastruktura

Podle názoru zainteresovaných stran zlepšení pocitu bezpečnosti závisí na řadě opatření vztahujících se na městské životní prostředí. Rozhodující může být vysoce kvalitní infrastruktura, včetně dobrých chodníků pro chodce a cyklisty. Prohloubit pocit bezpečnosti může pomoci i zvýšení viditelnosti, například zajištěním lepšího osvětlení, a viditelnější přítomnost pracovníků donucovacích orgánů v ulicích. K tomu mohou významně přispět také řešení inteligentních dopravních systémů, a to poskytováním rychlých a vhodných informací a řízením dopravy založeném na bezpečnosti. Zainteresované strany navrhly, že EU by rovněž mohla vypracovat doporučení pro začlenění bezpečnostních norem pro městskou dopravu do koncepce městské infrastruktury.

Specifickou záležitostí je ochrana před teroristickými činy v městské dopravě. Komise v blízké budoucnosti posoudí sdělení na toto téma.

Bezpečnější vozidla ...

Bezpečnější vozidla jsou obzvláště důležitá v městských oblastech, kde sdílejí ulice s chodci, jízdními koly a hromadnou dopravou. Technologie jako zařízení pro noční vidění, brzdový asistent, zařízení pro předcházení srážkám a varování před usnutím mohou být důležité pro bezpečnost všech uživatelů ulic. Sdělení Evropské komise o e-bezpečnosti²³ a o iniciativě i2010 Inteligentní automobil „Zvyšování povědomí o informačních a komunikačních

²³ KOM(2003) 542.

technologiích pro promyšlenější, bezpečnější a čistší vozidla²⁴ předkládají cenná řešení, která by bylo možno použít v městském prostředí. Osobní dopravu by bylo možno zajišťovat také „městskými vozidly“, přičemž zainteresované strany navrhy, aby příliš velké nákladní a osobní automobily, měly jen omezený přístup.

16. Jaká další opatření by měla být přijata na pomoc městům při řešení jejich problémů s bezpečností na silnicích a osobní bezpečností v městské dopravě?
17. Jak lze lépe informovat provozovatele a občany o potenciálu vyspělé infrastruktury a vyspělých vozidlových technologií pro bezpečnost?
18. Měla by se vyvinout automatická radarová zařízení přizpůsobená pro městské prostředí a mělo by se jejich používání podporovat?
19. Je sledování videokamerou dobrým nástrojem k zajištění bezpečnosti v městské dopravě?

V čem by mohla spočívat role EU?

3. VYTVÁŘENÍ NOVÉ KULTURY MĚSTSKÉ MOBILITY

3.1. Zlepšování znalostí...

Během konzultací se ukázalo, že pro vytvoření nové „kultury městské mobility“ v Evropě je zapotřebí vytvářet partnerství. V nové kultuře městské mobility mohou hrát významnou roli také nové metody a nástroje plánování. Vzdělávání, školení a zvyšování povědomí mají velký význam.

Je třeba posílit pravomoci zaměstnanců v oblasti městské mobility. Podle zainteresovaných stran by tady EU mohla hrát významnější roli tak, že bude systematicky usnadňovat organizování školení personálu a výměnná opatření.

Městská mobilita je otázka, která se již vyskytovala v iniciativách vytváření sítí zahájených jako součást regionální politiky EU, jako jsou Urbact a Regiony pro hospodářskou změnu²⁵. Evropská komise hodlá v rámci těchto iniciativ dále posílit a podporovat nové sítě související s městskou mobilitou.

Jak bylo navrženo v konzultacích, Komise by mohla aktivně vysvětlovat a propagovat svou práci v oblasti politiky městské mobility. Komise by mohla zorganizovat evropskou kampaň za zvyšování povědomí o svých činnostech týkajících se udržitelné městské mobility, a to spolu se zainteresovanými stranami, které v této oblasti již působí. K tomu by mohly patřit cílené informační kampaně a kampaně za zvyšování povědomí, jejichž účelem by bylo ovlivnit chování konkrétních cílových skupin, pokud jde o mobilitu. V dalším návrhu jde o pořádání každoroční evropské konference o „vyspělých řešeních městské dopravy“. Konference by mohla být organizována pod vedením fóra Civitas.

²⁴ KOM(2006) 59.

²⁵ Viz : http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

3.2. ...a shromažďování údajů

Konzultace a dřívější iniciativy ke shromažďování údajů ukázaly, že v statistických údajích na úrovni EU jsou velké mezery a že navzdory některým iniciativám v rámci regionální politiky EU chybí jednotné definice. Těmito mezerami je třeba se zabývat, aby ti, kdo rozhodují, a lidé v praxi na všech úrovních měli k dispozici nezbytné informace.

Zainteresované strany uvedly, že Evropská komise by na základě svých obecných zkušeností se shromažďováním, harmonizací a využíváním statistických údajů na evropské úrovni mohla v této oblasti hrát jistou roli tím, že vytvoří monitorovací středisko. To by mohlo pomáhat zajišťovat nezbytné údaje pro tvůrce politik a širokou veřejnost a zlepšovat znalosti o městské mobilitě. Mohlo by sloužit jako zdroj informací a základna pro výměnu osvědčených postupů.

- | |
|---|
| <p>20. Měly by všechny zainteresované strany spolupracovat při vytváření nové kultury mobility v Evropě? Mohlo by evropské středisko pro sledování městské mobility, vycházející ze vzoru Evropského střediska pro sledování bezpečnosti silničního provozu, být užitečnou iniciativou k podpoře této spolupráce?</p> |
|---|

4. FINANČNÍ ZDROJE

Pro investice do infrastruktury a styčných stanic, údržby a provozu sítí, obnovy a údržby vozidel, informačních a komunikačních kampaní je zapotřebí značných a různorodých finančních prostředků. Odpovědnost za tyto investice mají převážně příslušné místní orgány.

Podle nedávné studie²⁶ více než 40 % tramvají a vozů městské dráhy v EU-15 a 67 % procent odpovídajícího vozového parku v nových členských státech je starších 20 let a mělo by se nahradit do roku 2020.

Úspěšné financování projektů městské dopravy vyžaduje kombinaci rozpočtových, regulačních a finančních nástrojů, včetně zvláštních místních daní. Na tuto otázku je třeba pohlížet z dlouhodobého hlediska.

Finanční nástroje pro města ...

Přispívat musí všechny zainteresované strany na místní a regionální úrovni a úrovni EU. Přispívat a platit přiměřenou cenu za služby hromadné dopravy by měli rovněž uživatelé. Jsou ochotni platit za vysoce kvalitní služby. Jistou roli může hrát i soukromé financování, obvykle v podobě partnerství veřejného a soukromého sektoru, vyžaduje ale ustálený právní rámec. K financování městské dopravy mohou přispívat i poplatky za parkování a poplatky za používání městských komunikací, a to zejména vyčleněním těchto příjmů na financování opatření městské dopravy. Systém zpoplatnění ke zmírnění dopravních zácp v Londýně poskytuje užitečná ponaučení pro zlepšení autobusových služeb.

Zainteresované strany navrhly, že EU by mohla zvážit rozšíření působnosti „směrnice o eurozámce“ zavedením městského rozměru, aby se zpoplatnění silnic mohlo vztahovat na všechny druhy vozidel a infrastruktury. To může být rovněž spojeno s vypracováním harmonizované metodiky pro výpočet externích nákladů v dopravě do poloviny roku 2008.

²⁶ Systémy městské dráhy a metra v Evropě, ERRAC, 2004.

Podle zainteresovaných stran lze dále analyzovat mechanismy založené na trhu, jako je možné použití systému pro obchodování s emisemi (na základě udělení emisních práv nebo rovnocenných dobropisů veřejným orgánům, které investují do nové a čistší infrastruktury). Je nutné se ale vyhnout negativním dopadům na fungování a ekologickou účinnost systému.

Komise je ve své politice v oblasti státních podpor odhodlána zohledňovat ekologické přínosy investic do čisté dopravy a potřebu přechodu k méně znečišťujícím dopravním prostředkům. Například předloha zásad pro ochranu životního prostředí²⁷ umožňuje určité výjimky, a to v případě podpory na nákup nových dopravních vozidel s cílem urychlit splnění norem Společenství, ještě než se stanou povinnými. Kromě toho návrh Komise o blokových výjimkách²⁸ výslovně uvádí jako způsobilé investice do dopravních prostředků a dopravních zařízení s výjimkou silniční nákladní a letecké dopravy. Komise v současnosti zvažuje vydání zásad pro státní podporu v železničním odvětví, aby se zlepšila průhlednost a právní jistota v hospodářské činnosti, která se postupně otevírá hospodářské soutěži a je velmi důležitá pro zajištění udržitelné mobility v Evropě. Jednou z otázek, které Komise bude muset zvážit, je potřeba v zájmu spolehlivosti, bezpečnosti a zlepšení interoperability urychleně nahradit stárnoucí vozový park. V některých zeměpisných oblastech Evropy je tato potřeba obzvláště naléhavá, a vhodným nástrojem k řešení problému je proto zřejmě regionální podpora.

... evropská finanční podpora má mnoho stránek

Na úrovni EU je k dispozici několik zdrojů financování, například strukturální fondy, Fond soudržnosti a půjčky od Evropské investiční banky. Stejně jako v minulosti důležitým zdrojem finančních prostředků ve způsobilých regionech v období 2007 až 2013 bude politika soudržnosti EU. V předešlém období 2000 až 2006 finanční prostředky poskytnuté na dopravní projekty z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) činily přibližně 35 miliard EUR, z nichž nepatrně více než 2 miliardy EUR připadly na městskou dopravu. Podle programových dokumentů EFRR a Fondu soudržnosti během období let 2007 až 2013 přispějí na městskou dopravu téměř 8 miliardami EUR. Další 9,5 miliardy EUR je vyčleněno na integrované projekty obnovy měst a venkova, které mohou obsahovat investice související s dopravou.

Nástroje soudržnosti ve stávajícím období 2007 až 2013 představují širší a pevnější základnu pro spolufinancování městské dopravy a hromadné dopravy v Evropě²⁹. Nařízení o EFRR a Fondu soudržnosti se výslovně zmiňují o čisté městské dopravě a veřejné dopravě, ale také poprvé o integrovaných strategiích pro čistou dopravu. Veřejné orgány, zejména v nových členských státech, by měly tyto příležitosti využít a modernizovat své systémy městské dopravy.

²⁷ Předloha zásad Společenství pro státní podporu na ochranu životního prostředí http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf

²⁸ Návrh nového nařízení o blokových výjimkách, předložený Komisí a přijatý dne 24.4.2007, SEK(2007) 513.

²⁹ Viz : http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

Většina národních strategických referenčních rámců předložených členskými státy zahrnuje udržitelnou městskou dopravu jako oblast činnosti. Spolufinancování EU z nástrojů soudržnosti je možné u investic do infrastruktury (např. železnice a terminály) a vozového parku, jako jsou ekologické autobusy, trolejbusy, tramvaje, metro a příměstská železnice. Totéž platí pro opatření, jako jsou dodatečné vybavování nebo modernizace nebo další složky, které jsou součástí integrovaného uživatelsky přívětivého systému městské dopravy (integrované dopravní systémy, informace pro cestující, integrované vydávání jízdenek, řízení dopravy atd.). EFRR může rovněž financovat zařízení související s ekologicky udržitelnými projekty městské dopravy a poskytovat podporu některým cílovým skupinám obyvatelstva (starší a postižené osoby), pokud jde o přístup k běžným službám veřejné dopravy. Stále více financuje projekty související s inteligentními dopravními systémy.

Evropská investiční banka³⁰ v průměru půjčuje každý rok kolem 2,5 miliardy EUR na projekty městské dopravy. Projekty zahrnují výstavbu, rozšiřování nebo obnovu infrastruktury hromadné dopravy nebo nákup vozového parku ve významných aglomeracích a středně velkých městech v Evropě. Kromě svých běžných úvěrových operací EIB spojila své síly s Komisí a Evropskou bankou pro obnovu a rozvoj s cílem připravit nové finanční nástroje nebo iniciativy.

Sedmý rámcový program pro výzkum a technologický rozvoj podporuje výzkum, technologický rozvoj a demonstrace v oblasti městské mobility, energetických stránek dopravy, čisté městské dopravy a udržitelné mobility pro všechny občany.

Sedmý rámcový program v tématické oblasti „doprava“ zahrnuje oblast činnosti „zajištění udržitelné městské mobility“. Ta se vztahuje na technický výzkum, demonstrace a podporu politiky v oblasti nových konceptů dopravy a mobility, inovativní systémy řízení poptávky, vysoce kvalitní veřejnou dopravu a inovativní strategie pro čistou městskou dopravu. Další opatření se soustředí na vypracování vysoce inovativních, neznečišťujících, inteligentních konceptů dopravy a mobility, včetně jejich uplatnění. Sedmý rámcový program v tématické oblasti „IKT“ rovněž financuje činnosti související s mobilitou a službami. Výzkum týkající se silniční infrastruktury a inteligentních a čistých vozidel je řešen nezávisle na zeměpisné souvislosti, výsledky ale lze využít v městském rámci.

Civitas je program Komise věnovaný výzkumu a demonstracím pro ekologickou městskou dopravu. Iniciativa Civitas pomáhá městům zkoušet a demonstrovat integrované balíčky opatření politiky a technologických opatření, jejichž cílem je dosáhnout udržitelnějšího, čistějšího a energeticky účinnějšího systému městské dopravy. Civitas dosud spolufinancoval opatření v 36 městech 100 miliony EUR z finančních prostředků EU. V rámci sedmého rámcového programu již byl zahájen program Civitas-Plus.

Zainteresované strany zdůrazňují význam pokračování iniciativy Civitas. „Přístup“ Civitas by mohl připravit cestu pro zvláštní podpůrný program EU pro financování činností čisté městské dopravy mimo výzkumný rámec, jak navrhly zainteresované strany. Tento program by se mohl soustředit na opatření ve větším měřítku a zaměřit se na integraci inovativních opatření ve městech a na jejich okraji. Myšlenky týkající se tohoto programu by bylo možno zvážít, jakmile bude přijat akční plán pro městskou mobilitu.

³⁰ Viz : www.eib.org

Program Inteligentní energie – Evropa , financovaný v rámci programu pro konkurenceschopnost a inovace³¹, zahrnuje podprogramy Altener a Steer, které podporují iniciativy týkající se např. nových a obnovitelných zdrojů energie, podpory alternativních paliv a podpory energetické účinnosti v dopravě.

21. Jak by bylo možno lépe uceleným způsobem využít stávající finanční nástroje, jako jsou strukturální fondy a Fond soudržnosti, k podpoře integrované a udržitelné městské dopravy?
22. Jak by mohly ekonomické nástroje, zejména tržní nástroje, podporovat čistou a energeticky účinnou městskou dopravu?
23. Jak by mohly cílené výzkumné činnosti více pomoci v integraci omezení v městské dopravě a rozvoje městské dopravy?
24. Měla by se města vybízet ke zpoplatnění městských komunikací? Je zapotřebí obecný rámec a/nebo pokyny ke zpoplatnění městských komunikací? Měly by se takto získané příjmy vyčlenit pro zlepšení hromadné městské dopravy? Měly by se internalizovat externí náklady?
25. Jakou přidanou hodnotu by v dlouhodobějším výhledu mohla přinést cílená evropská podpora pro financování čisté a energeticky účinné městské dopravy?

V čem by mohla spočívat role EU?

5. KONZULTACE

Komise chce i nadále zahrnovat názory zainteresovaných stran do své další práce. Touto zelenou knihou zahajuje druhou intenzivní fázi konzultací, která potrvá do **15. března 2008**. Všechny zainteresované strany se vyzývají, aby přispěly k vizi evropské politiky městské mobility a odpověděly na 25 otázek uvedených v tomto dokumentu a reagovaly také na obecné otázky, jimiž se zabývá. Vyjádřené názory mohou být zveřejněny, pokud nebude výslovně vyjádřeno přání zachovat důvěrnost.

³¹ Rozhodnutí č. 1639/2006/ES ze dne 24. října 2006, (Úř. věst. L 310/15, 9.11.2006).

Připomínky a návrhy lze předkládat:

- elektronickou poštou na adresu:

tren-urbantransport@ec.europa.eu

- dopisem na adresu:

European Commission
Directorate General for Energy and Transport
Clean Transport and Urban Transport Unit
(DM28 02/64)
200, rue de la Loi
B – 1049 Brussels

Další informace lze získat na internetových stránkách Evropské komise:

http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm.

Je důležité, aby tato zelená kniha vedla rychle ke konkrétním opatřením. Komise zastává názor, že po konzultacích by měl být vypracován konkrétní akční plán. Ten bude zveřejněn počátkem podzimu 2008. Plán bude zahrnovat možná opatření na úrovni EU, vnitrostátní, regionální a místní úrovni a na úrovni odvětví a občanů. V plánu budou pro každé opatření pečlivě stanoveny vhodné nástroje.