



V Štrasburgu 14. 12. 2021
COM(2021) 811 final

**OZNÁMENIE KOMISIE EURÓPSKEMU PARLAMENTU, RADE, EURÓPSKEMU
HOSPODÁRSKEMU A SOCIÁLNEMU VÝBORU A VÝBORU REGIÓNOV**

Nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu

{SWD(2021) 470 final}

1. Úvod

1. Európa je jedným z regiónov s najväčšou mierou urbanizácie na svete¹ a širokou škálou miest, ktoré sú dôležitými centrami hospodárskej a sociálnej činnosti. Pokiaľ ide o územné plánovanie a kvalitu života v mestách, zvyšok sveta často vzhliada k európskym mestám ako atraktívnym miestam na návštevu, život, štúdium, prácu a podnikanie, pričom kľúčovými faktormi sú mobilita a doprava. Mestá ako hlavné miesta pripojenia sú kľúčovými zložkami transeurópskej dopravnej siete (TEN-T), nosného prvku jednotného európskeho dopravného priestoru, a sú nevyhnutné pre dobre fungujúci jednotný trh. Mnohé európske mestá sú globálnymi lídrami, pokiaľ ide o inováciu dopravy, plánovanie udržateľnej mestskej mobility a plnenie ambiciózných cieľov v oblasti klímy a bezpečnosti cestnej premávky.
2. Mestá však stále čelia veľkým výzvam, ako ďalej zlepšovať svoju mobilitu a systém dopravy. Zároveň sa ešte musia v plnej miere vyrovnávať s negatívnymi dôsledkami dopravy na spoločnosť, zdravie a životné prostredie, konkrétne s tvorbou emisií skleníkových plynov, znečistením ovzdušia a znečistením hlukom, ako aj preťažením dopravy a smrteľnými dopravnými nehodami. Na tieto výzvy – ako aj na víziu týkajúcu sa ďalšieho postupu – sa poukázalo v Európskej zelenej dohode², Stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu³, balíku Fit for 55⁴, akčnom pláne nulového znečistenia⁵ a európskom pláne na boj proti rakovine⁶.
3. Konferencia zmluvných strán Parížskej dohody v Glasgowe (COP26) upriamila pozornosť na plnenie medzinárodných záväzkov v oblasti klímy, ako to Únia robí v rámci Európskej zelenej dohody. Mestská mobilita môže výrazne prispieť nielen znížením značného množstva emisií skleníkových plynov, ktoré spôsobuje, ale aj tým, že bude menej znečisťovať, bude menej preťažená a stane sa bezpečnejšou. Ako potvrdzuje plán cieľov EÚ v oblasti klímy do roku 2030⁷, zavedením vozidiel s nulovými emisiami v mestskom kontexte sa splní len časť týchto cieľov. Na vnútroštátnej a miestnej úrovni by sa mal jasne uprednostňovať rozvoj verejnej dopravy, chôdze a cyklistiky, ako aj prepojených služieb spoločnej mobility.
4. Mobilita je rozhodujúcim aspektom sociálneho začlenenia a dôležitým určujúcim faktorom životných podmienok ľudí, najmä znevýhodnených skupín. Doprava, ktorá sa v Európskom pilieri sociálnych práv uznáva ako základná služba, napĺňa základnú potrebu tým, že občanom umožňuje začleniť sa do spoločnosti a trhu práce, ale predstavuje aj významnú časť výdavkov domácností. Zlepšená prepojenosť a otvorenie trhu prispievajú k prepájaniu dopravných sietí, zjednocovaniu EÚ a jej hmatateľnejšej a dostupnejšej podobe pre cestujúcich. Tieto ciele sú zdôraznené aj v návrhu Komisie na odporúčanie Rady

¹ 70,9 % žije v mestských oblastiach; <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/sk/IP_21_3541.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_sk.pdf. Zdôrazňuje sa v ňom dôležitosť prepojenia dopravy a zdravia.

⁷ Do roku 2030 znížiť emisie skleníkových plynov aspoň o 55 %; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_en.

o zabezpečení spravodlivého prechodu ku klimatickej neutralite⁸, ktoré poskytuje spoločný rámec a spoločné chápanie komplexných politík a investícií potrebných na zabezpečenie toho, aby transformácia vrátane dopravy bola spravodlivá.

5. Pandémia COVID-19 na jednej strane narušila mobilitu a dopravu. Na druhej strane boli v jej dôsledku najmä mestá donútené zlepšiť aj infraštruktúru aktívnej mobility. Teraz je preto viac ako potrebné dostať sa z krízy s odolnejším, inteligentnejším a udržateľnejším systémom mestskej mobility, ktorý je aj kľúčom k celkovej odolnosti dopravného systému a hospodárstva. Riešením týchto problémov by mali vzniknúť udržateľnejšie mestské uzly s vyššou kvalitou života a lepšou prepojenosťou, cenovou dostupnosťou a prístupnosťou služieb mobility pre mestské a okolité vidiecke oblasti. Na dosiahnutie významnej transformácie v mestskej mobilite sú potrebné rýchle a významné opatrenia a investície na úrovni EÚ, celoštátnej, regionálnej, a najmä na miestnej úrovni.
6. Balík opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013⁹ bol zameraný na vyvolanie spoločných miestnych, vnútroštátnych a európskych opatrení s cieľom reagovať na tieto spoločenské výzvy. V jeho hodnotení¹⁰ sa zdôraznilo niekoľko problémov, najmä nedostatočné uplatňovanie plánov udržateľnej mestskej mobility¹¹ v celej EÚ, ktoré sú ústredným prvkom prístupu. Medzi ďalšie problémy patrili nedostatok konzistentného zberu údajov o mestskej mobilite a potreba lepšieho rámca riadenia EÚ, do ktorého sú intenzívnejšie zapojené členské štáty, regionálne a miestne orgány samosprávy. Miestne orgány verejnej správy by mali mať k dispozícii podporu na lepšie prepojenie stratégií cezhraničnej dopravy s plánmi udržateľnej mestskej mobility, budovaním kapacít, odbornou prípravou a lepším územným plánovaním. Ak majú byť európske mestá úspešné pri znižovaní emisií skleníkových plynov a znečisťujúcich látok, preťaženia dopravy a počtu obetí dopravných nehôd, je potrebné vynaložiť väčšie úsilie.
7. Transeurópska dopravná sieť (TEN-T) sa opiera o mestskú mobilitu v prípade spojení na „prvom a poslednom úseku“, a to tak v osobnej, ako aj nákladnej doprave. Mestá a regióny musia v sieti TEN-T budúcnosti zohrávať ešte väčšiu úlohu, aby sa zlepšila mobilita a dopravné toky. Možno to dosiahnuť zabezpečením lepšieho fungovania mestských uzlov v celkovom rámci a lepšieho zapojenia miestnych orgánov verejnej správy do riadenia siete TEN-T.
8. Preto s cieľom prispieť k čoraz ambicióznejším klimatickým, environmentálnym, digitálnym, zdravotným a spoločenským cieľom EÚ musí EÚ prijať rôznejšie opatrenia v oblasti mestskej mobility, aby sa posunula od súčasného prístupu založeného na dopravných tokoch k prístupu založenému na udržateľnejšom pohybe ľudí a tovaru. Znamená to pevnejšiu nosnú sieť hromadnej/verejnej dopravy, lepšie možnosti aktívnej mobility (napr. chôdza, cyklistika) a efektívnu mestskú logistiku s nulovými emisiami a dodávkami na poslednom úseku. Zatiaľ čo takáto multimodalita by mala byť našou hlavnou zásadou v prípade mestskej mobility, prepojená a automatizovaná mobilita s nulovými emisiami bude kľúčovou zložkou transformácie na klimaticky neutrálnu budúcnosť miest, ktorá takisto umožní prímestským a vidieckym oblastiam udržateľné spojenie s mestami. Na zvýšenie efektívnosti celého systému je potrebné lepšie riadenie dopravy a mobility pomocou multimodálnych uzlov a digitálnych riešení.

⁸ COM(2021) 801.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹¹ Pozri prílohu https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF a <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

2. NOVÝ RÁMEC EÚ PRE MESTSKÚ MOBILITU

9. Transformácia na bezpečnú, dostupnú, inkluzívnu, inteligentnú a odolnú mestskú mobilitu bez emisií si vyžaduje jasné zameranie na aktívnu, hromadnú a spoločnú mobilitu podporovanú riešeniami s nízkymi a nulovými emisiami. Vyzýva preto na zvýšenie a zrýchlenie opatrení a nové investície, pričom sa musí klásť osobitný dôraz na verejnú dopravu, multimodalitu a infraštruktúru aktívnej mobility. Má sa to dosiahnuť posilnením existujúcich nástrojov a ich doplnením novými. Na základe dôkladnej analýzy sa týmto predstavuje nový rámec EÚ pre mestskú mobilitu s cieľom podporiť členské štáty, regióny, mestá a ďalšie zainteresované strany v nevyhnutnej transformácii.

2.1. Posilnený prístup k mestským uzlom TEN-T

10. Mestá sú dôležitými prvkami dobre fungujúcej siete TEN-T. Úzke miesta siete, chýbajúce prepojenia a slabé prepojenia sú však stále hlavnými výzvami začlenenia mestských uzlov do siete TEN-T.

Cestujúci

11. Mestské uzly sú dôležité nielen pre ľudí, ktorí žijú v mestách. Približne jedna tretina obyvateľstva žije na dedinách, v menších mestách a prímestských oblastiach na okraji miest a pri dochádzaní do neďalekých mestských uzlov za prácou alebo do školy, na účely socializácie, cestovania alebo nakupovania je často odkázaná na súkromné automobily. To však na druhej strane znamená, že mestá čelia pretrvávajúcemu preťaženiu dopravy a znečisteniu, pričom každý deň do nich vchádza a z nich odchádza veľký počet áut, čo má takisto negatívne dôsledky na bezpečnosť cestnej premávky. Verejná doprava rovnako čelí výzvam spojeným s vysokým dopytom v čase špičky a preťažená železničná a cestná sieť, vlaky, električky, autobusy a metro môžu narážať na obmedzenia, ktoré bránia plynulosti premávky nielen v mestskom uzle, ale aj v celej sieti TEN-T.
12. Potreba efektívnej a inkluzívnej prepojenosti medzi vidieckymi, prímestskými a mestskými oblasťami prostredníctvom možností udržateľnej mobility je uznaná na úrovni EÚ¹². Zahŕňa to integrované prepojenia medzi vidieckymi, prímestskými a mestskými oblasťami pri plánovaní siete TEN-T a spojenia medzi týmito oblasťami a mestami. Na zvýšenie podielu verejnej dopravy je nevyhnutná vhodnejšia infraštruktúra. Znamená to napríklad multimodálne uzly so stanicami/zastávkami, ktoré sú účinne prepojené s mestskou železnicou, metrom, električkou, autobusom, autokarom, službami spoločnej mobility a lepšími a väčšími zariadeniami pre záchytné parkoviská („park-and-ride“), a ktoré sú lepšie vybavené vhodnými parkoviskami pre bicykle a verejne prístupnými nabíjacími a čerpacími stanicami pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami¹³. Pri navrhovaní všetkých týchto zariadení treba tiež venovať zvýšenú pozornosť osobám so zdravotným postihnutím.

Nákladná doprava

¹² Dlhodobá vízia pre vidiecke oblasti EÚ; https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en.

¹³ Návrh Komisie na nariadenie o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá [nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá (AFIR)]: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/sk/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

13. Vzájomná prepojenosť medzi spojeniami na veľké vzdialenosti a „na prvom a poslednom úseku“ v záujme efektívnej nákladnej dopravy je základom hladkého fungovania siete TEN-T a mala by sa lepšie odrážať v územnom a regionálnom plánovaní. Napríklad na podporu rýchlejšej a efektívnejšej logistiky s nulovými emisiami v mestských uzloch je potrebný dostatočný počet multimodálnych terminálov a konsolidačných centier nákladnej dopravy.
14. Zavádzanie infraštruktúry na nabíjanie a čerpanie paliva pre vozidlá s nízkymi a nulovými emisiami v týchto centrách a logistických uzloch je dôležité najmä v prípade dodávkových vozidiel a diaľkových kamiónov¹⁴. Alternatívne riešenia dodávok, ako sú nákladné bicykle a vnútrozemské vodné cesty, by sa mali takisto zvažovať a lepšie využívať v mestskej logistike, pričom v budúcnosti sa budú prípadne čoraz častejšie využívať automatizované dodávky a drony (bezpilotné lietadlá).
15. Na odstránenie týchto nedostatkov v osobnej a nákladnej doprave treba posilniť nariadenie o TEN-T tak, aby zahŕňalo mestskú mobilitu, ktorá je nevyhnutná pre celkové dobré fungovanie siete. Mestá si zároveň musia zachovať dostatočnú úroveň flexibility pri plnom dodržiavaní subsidiarity. V navrhovanej revízii nariadenia o TEN-T sa preto stanovuje posilnený prístup k väčšiemu počtu mestských uzlov¹⁵. Tieto mestské uzly sú východiskovými bodmi a konečnými miestami určenia („prvý a posledný úsek“) cestujúcich a nákladu pohybujúcich sa v sieti TEN-T, ako aj prestupovými bodmi v rámci rôznych druhov dopravy alebo medzi nimi s výrazným dôrazom na verejnú dopravu. Revízia sa zaoberá aj nedostatkami, ktoré zistil Európsky dvor audítorov vo svojej osobitnej správe za rok 2020¹⁶, a nadväzuje na jeho odporúčania.

Komisia navrhuje zrevidovať nariadenie o TEN-T a od mestských uzlov vyžadovať najmä:

- prijatie plánov udržateľnej mestskej mobility, v ktorých sa zohľadňuje celkový význam uľahčenia transeurópskych dopravných tokov na dlhšie vzdialenosti, radikálne zníženie znečistenia dopravou v mestách, stimulovanie mobility s nulovými emisiami vrátane aktívnej, hromadnej a spoločnej mobility a znižovanie energetickej náročnosti dopravy,
- zber a predkladanie údajov o mestskej mobilite, ktoré zahŕňajú aspoň emisie skleníkových plynov, preťaženie dopravy, úmrtia a vážne zranenia spôsobené dopravnými nehodami, modálny podiel všetkých druhov dopravy a prístup k službám mobility¹⁷, ako aj údaje o znečistení ovzdušia a znečistení hlukom v mestách,
- rozvoj multimodálnych uzlov osobnej dopravy vrátane záchytných parkovísk („park and ride“) s cieľom zlepšiť prepojenia na prvom a poslednom úseku a posilniť potrebné kapacity diaľkovej prepojenosti v mestských uzloch a medzi nimi,
- rozvoj multimodálnych nákladných terminálov na základe komplexnej analýzy na úrovni členských štátov s cieľom zabezpečiť udržateľnú mestskú logistiku.

¹⁴ Nariadenie o infraštruktúre pre alternatívne palivá bude riešiť aj túto problematiku.

¹⁵ Návrh Komisie zvyšuje ich počet na 424, pričom sa účinne vzťahuje na všetky mestá s vyše 100 000 obyvateľmi (alebo ak v regióne NUTS 2 takýto mestský uzol s počtom obyvateľov nad 100 000 neexistuje, hlavný uzol tohto regiónu NUTS 2).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/sk/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

¹⁷ Podiel obyvateľstva s primeraným prístupom k službám mobility (napríklad verejnej doprave).

2.2. Posilnený prístup k plánom udržateľnej mestskej mobility a plánom riadenia mobility

16. Plány udržateľnej mestskej mobility, ktoré boli zavedené v roku 2013, sú základným pilierom mestskej mobility EÚ. Pomáhajú riešiť výzvy spojené s mobilitou v celej funkčnej mestskej oblasti vrátane synergií s priestorovými, energetickými a klimatickými plánmi. Počas uplynulých rokov sa v spolupráci s komunitou vypracoval rozsiahly prehľad odporúčaní a usmernení a následný súbor usmernení bol poskytnutý mestám a zainteresovaným stranám na webovom sídle strediska EÚ na monitorovanie mestskej mobility¹⁸. Existuje aj nástroj na sebahodnotenie, ktorý má mestám pomôcť pochopiť silné a slabé stránky ich plánov udržateľnej mestskej mobility¹⁹.
17. Pri hodnotení balíka opatrení v oblasti mestskej mobility z roku 2013 sa však zistilo množstvo nedostatkov, ktoré bránia tomu, aby plány udržateľnej mestskej mobility účinnejšie prispievali k čoraz ambicióznejším cieľom a záväzkom EÚ v oblastiach dopravy, klímy, zdravia a spoločnosti, ako sú stanovené v Európskej zelenej dohode a stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu. Medzi členskými štátmi a v rámci nich existuje nerovnomerná realizácia plánov udržateľnej mestskej mobility: mnohé mestá stále nemajú plán udržateľnej mestskej mobility a v prípade tých, ktoré plán udržateľnej mestskej mobility majú, existujú veľké rozdiely v ich kvalite. Okrem toho je potrebné vyvinúť väčšie úsilie na zabezpečenie toho, aby sa existujúce plány udržateľnej mestskej logistiky lepšie začlenili do rámca plánu udržateľnej mestskej mobility a aby sa ďalej vyvíjali a realizovali v celej EÚ. Tieto nedostatky vo veľkej miere súvisia s tým, čo bol doteraz nezáväzný prístup, a je potrebné ich riešiť.
18. Miestne orgány verejnej správy a odborníci pracujúci v oblasti plánovania by mali úžitok z doplnkových nástrojov plánovania, ktoré by riešili systémové aspekty mobility, energetiky a udržateľnosti. Preskúmajú sa príležitosti na posilnenie takýchto rozhraní medzi plánmi udržateľnej mestskej mobility a inými relevantnými mestskými plánmi vzťahujúcimi sa na energetiku (najmä akčné plány zamerané na udržateľnú energetiku a opatrenia v oblasti klímy) a udržateľnosť.
19. Podľa revidovaného nariadenia o TEN-T sa pre zriadené mestské uzly navrhujú povinnosti týkajúce sa plánov udržateľnej mestskej mobility. Zároveň by sa mal rozsah plánov udržateľnej mestskej mobility ďalej dopĺňať a zlepšovať, pričom by sa mali zohľadňovať prepojenia s okolitými vidieckymi oblasťami a mala by sa predvídať aj potreba špecifických ukazovateľov a požiadaviek týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility pre mestské uzly TEN-T.
20. Komisia okrem toho vyzýva každý členský štát, aby zaviedol národný dlhodobý program podpory plánu udržateľnej mestskej mobility s národným programovým manažérom. Tento program by mohol obsahovať právne, finančné a organizačné opatrenia na pomoc pri budovaní kapacít a realizácii plánov udržateľnej mestskej mobility v súlade s európskymi usmerneniami týkajúcimi sa plánu udržateľnej mestskej mobility²⁰.
21. Zároveň by sa verejné a súkromné organizácie, ako sú spoločnosti, nemocnice, školy alebo turistické atrakcie, mali nabádať k tomu, aby vypracovali plány riadenia mobility

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>.

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

a opatrenia, ktoré podporujú prostriedky mobility s nízkymi a nulovými emisiami, ako sú verejná doprava, aktívna mobilita alebo spoločná mobilita.

Komisia:

- zverejní do konca roka 2022 odporúčanie Komisie členským štátom týkajúce sa národného programu na podporu regiónov a miest pri zavádzaní účinných plánov udržateľnej mestskej mobility. Bude to zahŕňať vylepšenú koncepciu plánov udržateľnej mestskej mobility stanovujúcu jasné priority na uprednostňovanie udržateľných riešení vrátane aktívnej, hromadnej a verejnej dopravy a spoločnej mobility (vrátane prepojení medzi mestom a vidiekom), ktorá v plnej miere začleňuje aspekty odolnosti, ako aj plány udržateľnej mestskej logistiky založené na vozidlách a riešeniach s nulovými emisiami,
- podporí spoluprácu s Európskym dohovorom primátorov a starostov pri zosúladzovaní nástrojov plánu udržateľnej mestskej mobility a akčných plánov v oblasti udržateľnej energetiky a klímy,
- doplní a zefektívni súbor usmernení týkajúcich sa plánov udržateľnej mestskej mobility.

2.3. Monitorovanie pokroku – ukazovatele udržateľnej mestskej mobility

22. Na pochopenie dosiahnutého pokroku a zlepšenie existujúcich plánov musia byť k dispozícii komplexné údaje. Keďže miestne orgány verejnej správy prijímajú individuálne opatrenia na dosiahnutie politických cieľov, je čoraz evidentnejšie, že chýba spoločný prístup k monitorovaniu a poskytovaniu informácií. Celoeurópske normalizované ukazovatele by mestám uľahčili aj výmenu najlepších postupov. Touto spoločnou vedomostnou základňou by sa im zase mohlo umožniť, aby na európskej úrovni pri realizácii plánov udržateľnej mestskej mobility presadzovali spoločné prístupy.
23. Komisia v pilotnom projekte s niekoľkými mestami EÚ otestovala súbor ukazovateľov udržateľnej mestskej mobility – ako sú cenová dostupnosť verejnej dopravy, úmrtia a zranenia na cestách, emisie skleníkových plynov a látok znečisťujúcich ovzdušie, preťaženie dopravy a rozdelenie podľa jednotlivých druhov dopravy – a poskytla súvisiaci nástroj referenčného porovnávania²¹. Na základe získanej spätnej väzby sa poskytlo usmernenie, ako zlepšiť súbor ukazovateľov, najmä s cieľom zabezpečiť, aby ich metodika bola zjednodušená a ťažila z dlhodobej podpory a záväzku. Zistila sa z nej aj potreba poskytnúť podporu mestám, zvýšiť príslušné zdroje v miestnych orgánoch verejnej správy a podporiť získavanie údajov.
24. Okrem toho sa zistila potreba lepšie zapojiť do procesu členské štáty, keďže niekoľko členských štátov systematicky nezbiera relevantné údaje. Je to obzvlášť dôležitá otázka pre mestské uzly TEN-T, keďže sú rozhodujúcimi súčasťami siete TEN-T.
25. Na základe uvedeného sa navrhuje postupný prípravný prístup. Začne sa spresnením ukazovateľov, po čom bude nasledovať podpora miest a členských štátov pri zbere potrebných údajov, a to so zreteľom na navrhované požiadavky mestských uzlov TEN-T v oblasti zberu údajov.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

Komisia preto s cieľom zvýšiť využívanie ukazovateľov:

- zlepši a zefektívni do konca roka 2022 súbor 19 už určených ukazovateľov udržateľnej mestskej mobility, ako aj súvisiaci nástroj referenčného porovnávania,
- začne v roku 2023 opatrenie na podporu programu v rámci Nástroja na prepájanie Európy pre členské štáty na zber údajov pre harmonizované ukazovatele mobility s cieľom monitorovať pokrok dosiahnutý mestskými uzlami TEN-T smerom k udržateľnej mestskej mobilité.

2.4. Atraktívne služby verejnej dopravy s podporou multimodálneho prístupu a digitalizácie

26. Verejná doprava, ako sú mestská železnica, metro, električky, autobusy, vodné autobusy, trajekty alebo lanovky, predstavuje najbezpečnejšie, najefektívnejšie a najudržateľnejšie spôsoby cestovania pre veľké množstvá ľudí. Verejná doprava poskytuje aj cenovo dostupné a inkluzívne možnosti mobility, ktoré umožňujú sociálnu súdržnosť a rozvoj miestneho hospodárstva. Komisia preto teraz navrhuje, aby mestské uzly v sieti TEN-T vypracovali plány udržateľnej mestskej mobility, ktorých cieľom je zvýšiť využívanie verejnej dopravy, a v novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu sa zameriava na podporu posilnenia tejto formy dopravy vo všetkých mestách a regiónoch.
27. V hodnotení politického rámca z roku 2013 sa však ukázalo, že od roku 2013 sa využívanie verejnej dopravy v európskych mestách zvýšilo len mierne a že pandémie COVID-19 výrazne zasiahla prevádzku verejnej dopravy a počet cestujúcich. Niektoré mestá preukázali efektívnosť miestnych, regionálnych alebo vnútroštátnych verejných a dopravných orgánov, ktoré sa zapájali do kampaní zameraných na opätovné získanie dôvery verejnosti a na to, aby sa ľudia vrátili k návyku používať verejnú dopravu. Pre verejnú dopravu a súvisiace aspekty treba urobiť viac, napríklad zaviesť multimodálne informačné systémy a inteligentný predaj cestovných lístkov. Malo by sa to náležite odraziť najmä v posilnenom rámci plánu udržateľnej mestskej mobility.
28. Verejná doprava vytvára pracovné miesta, podporuje územnú prístupnosť a sociálne začlenenie a má zásadný význam pre prepojenosť s vidieckymi a prímestskými oblasťami. V tomto ohľade má železničná doprava dobré postavenie na to, aby rozšírila svoj modálny podiel, a to aj v mestských oblastiach a ich okolí. Európsky rok železníc v roku 2021 bol dobrou príležitosťou na naštartovanie tohto procesu.
29. V rámci širšieho posunu smerom k mobilité s nulovými emisiami predstavujú už vodíkové, a najmä batériové električné autobusy rýchlo rastúci podiel vo vozovom parku verejnej dopravy v celej EÚ. Právne predpisy týkajúce sa infraštruktúry pre alternatívne palivá²², ktoré sa v súčasnosti revidujú ako súčasť balíka Fit for 55²³, stanovujú rámec na dokončenie normalizácie nabíjacej infraštruktúry na úrovni EÚ a revidovaná smernica o ekologických vozidlách²⁴ stanovuje národné ciele pre verejné obstarávanie ekologických

²² Smernica 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá.

²³ Návrh Komisie na nariadenie o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

²⁴ Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2009/33/ES z 23. apríla 2009 o podpore ekologických vozidiel cestnej dopravy v záujme nízkoemisnej mobility: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

autobusov, nákladných automobilov, osobných automobilov a dodávok pre služby, ako sú verejná doprava, zber odpadu alebo doprava poštových zásielok a balíkov. Komisia uprednostnila podporu najmä pri zavádzaní potrebnej nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, aby sa umožnil hladký prechod na vozidlá s nulovými emisiami. Komisia založila aj európsku platformu pre ekologické autobusy (Clean Bus Europe Platform)²⁵ s cieľom pomôcť mestám pri prechode na ekologický autobusový park.

30. Pokrytie verejnou dopravou a jej prístupnosť v rámci miest sa zlepšili²⁶. Treba však robiť viac na zvýšenie jej kvality, prístupnosti pre osoby so zdravotným postihnutím a zabezpečiť lepšiu integráciu verejnej dopravy a služieb spoločnej mobility a aktívnej mobility vrátane služieb mikromobility s cieľom pokryť posledný úsek dopravy, kde sú prístupové body vzdialené alebo frekvencia verejnej dopravy je nízka. Prispeje to aj k zníženiu potreby používať motorové vozidlá, a tým sa môže znížiť preťaženie dopravy. Verejná doprava a služby spoločnej mobility by sa okrem toho mali navzájom dopĺňať. V niektorých prípadoch by sa spoločná mobilita a mobilita na požiadanie mohli stať súčasťou verejnej dopravy, najmä vo vidieckych oblastiach, integrovanej v rámci modelov systému mobilita ako služba.
31. Kvalitná verejná doprava slúži ľuďom dochádzajúcim do zamestnania a cestujúcim, domácnostiam s vysokými a nízkymi príjmami, starším a mladým ľuďom, ženám aj mužom. Potrebujeme prispôbiť infraštruktúru a služby mestskej verejnej dopravy tak, aby sa okrem iného²⁷ zabezpečila lepšia prístupnosť, teda aby lepšie slúžila starnúcemu obyvateľstvu v mnohých mestách, ako aj osobám so zdravotným postihnutím alebo zníženou pohyblivosťou.
32. Aby sa to dosiahlo, verejná doprava musí byť stredobodom plánovania udržateľnej mestskej mobility, musí byť dostupná a atraktívna pre všetkých a ponúkať bezbariérový prístup. Mala by si zachovať kultúru vysokej bezpečnosti s cieľom chrániť širokú verejnosť, deti a zraniteľných používateľov a priťahovať nové skupiny ľudí. Plánovanie verejnej dopravy by sa malo zaoberať aj prepojeniami s oblasťami mimo centra mesta vrátane prepojení s predmestiami a vidieckymi oblasťami za hranicami mesta.
33. Je takisto potrebné viac sa zamerať na digitalizáciu a automatizáciu služieb električiek, autobusov, mestskej železnice a metra, čím sa môže zvýšiť frekvencia služieb a môžu sa znížiť prevádzkové náklady. Okrem toho treba viac údajov o skutočných dopravných tokoch ľudí s cieľom dynamicky prispôbovať kapacitu celomestskej verejnej dopravy, trasy a cestovné poriadky namiesto pokračovania v historicky ustálených nemenných ponukách dopravy.
34. Vo všeobecnosti sú digitálne multimodálne riešenia nápomocné aj pri zvyšovaní atraktivity verejnej dopravy. Preto treba vyvinúť aplikácie systému mobilita ako služba, ktorých hlavným prvkom je verejná doprava. Orgány verejnej dopravy musia zabezpečiť, aby sa cestujúcim poskytli cestovné poriadky verejnej dopravy v reálnom čase a multimodálne možnosti. Vyžaduje si to, aby všetky zainteresované strany pri navrhovaní a prevádzke aplikácií systému mobilita ako služba spolupracovali na zosúladení komerčných a verejných záujmov. Integrovaná ponuka, ktorá zahŕňa jeden cestovný lístok, by takisto pomohla vytvoriť plynulé prepojenia so železničnou prepravou na dlhšie vzdialenosti a zvýšiť možnosti mobility ľudí žijúcich v odľahlých oblastiach, osôb so zníženou

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/sk/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

²⁷ V tejto súvislosti sa uplatňuje nariadenie 2021/782 o právach cestujúcich v železničnej doprave a nariadenie 181/2011 o právach cestujúcich v autobusovej a autokarovej doprave.

pohyblivosťou a ľudí dochádzajúcich do zamestnania, a to aj z vidieckych a prímestských oblastí.

35. Okrem toho je dôležité zabezpečiť, aby poskytovatelia služieb mestskej dopravy poskytovali prístupné informácie, aby ich webové stránky, mobilné aplikácie, služby elektronického predaja cestovných lístkov, informačné služby o cestovaní v reálnom čase, automaty na predaj lístkov a odbavovacie zariadenia spĺňali požiadavky na prístupnosť platné v celej EÚ²⁸.
36. Zmeny spojené s automatizáciou a digitalizáciou zároveň prinesú výzvy aj pre verejnú dopravu vrátane jej pracovníkov. Najmä pracovné miesta vodičov sú vystavené veľkému riziku, že budú automatizované²⁹. Rekvalifikácia a zvyšovanie kvalifikácie preto musia zohrávať podstatnú úlohu pri prechode na verejnú dopravu s nulovými emisiami v budúcnosti a ďalšie opatrenia sa musia vypracovať v dialógu so sociálnymi partnermi. Pakt o zručnostiach³⁰ pomôže zmobilizovať zainteresované strany a stimulovať ich, aby prijímali opatrenia v oblasti zvyšovania kvalifikácie a rekvalifikácie.
37. Všetkými týmito aspektmi, pevne zakotvenými v rámci plánu udržateľnej mestskej mobility, by sa malo prispieť k lepšej verejnej doprave, jej väčšej prítlačivosti, a tým k zvýšeniu jej využívania všetkými demografickými skupinami vrátane skupín z prímestských a vidieckych oblastí. Pravidlá verejného obstarávania zohrávajú dôležitú úlohu pri efektívnom poskytovaní služieb mestskej mobility. Komisia preto vyzýva členské štáty, aby vykonávali svoje súvisiace postupy obstarávania s cieľom uprednostňovať inovatívne, digitálne, prístupné, udržateľné a multimodálne riešenia.

Komisia:

- posilní svoju finančnú podporu (pozri oddiel 5) a politickú podporu (napr. posilnená koncepcia plánu udržateľnej mestskej mobility) verejnej dopravy a bude spolupracovať s celoštátnymi a miestnymi správnymi orgánmi a všetkými zainteresovanými stranami, aby sa zabezpečilo, že táto forma dopravy zostane nosnou sieťou mestskej mobility a že sa budú riešiť nerovnosti v prístupe k sieti verejnej dopravy vrátane zlepšenia prístupu k železničným staniciam,
- vo svojej revízii delegovaného nariadenia 2017/1926 o informačných službách o multimodálnom cestovaní, ktorá sa má prijať v roku 2022, zväži povinnosť prevádzkovateľov poskytovať údaje v reálnom čase (napr. cestovný poriadok a informácie o prerušení služby), a to aj z verejnej dopravy, prostredníctvom vnútroštátnych (údajových) prístupových bodov,
- navrhne, aby sa od mestských uzlov v rámci siete TEN-T vyžadovalo, aby cestujúcim umožnili prístup k informáciám, rezervácii, úhrade cestovného a získaniu lístkov prostredníctvom služieb multimodálnej digitálnej mobility, čo umožní, aby verejná doprava bola nosným prvkom hromadnej mobility v mestských uzloch do roku 2030.

²⁸ Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/882 zo 17. apríla 2019 o požiadavkách na prístupnosť výrobkov a služieb (začne sa uplatňovať v roku 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>.

²⁹ Podrobnejšia analýza výziev súvisiacich s pracovnými miestami a zručnosťami v doprave je zahrnutá v pracovnom dokumente útvarov Komisie, ktorý je priložený k stratégii pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=en>.

2.5. Životaschopnejšia a bezpečnejšia mobilita: obnovené zameranie na chôdzu, cyklistiku a mikromobilitu

38. Spôsoby aktívnej mobility, ako sú chôdza a cyklistika, sú nízkonákladové formy mobility s nulovými emisiami, ktorými možno dosiahnuť aj súvisiace zdravotné prínosy spojené s aktívnejším životným štýlom. Aby sa rozvinul ich plný potenciál, mali by sa náležite riešiť v politikách mestskej mobility na všetkých úrovniach riadenia a finančnej podpory, plánovania dopravy, zvyšovania informovanosti, pridelovania priestoru, bezpečnostných predpisov a primeranej infraštruktúry vrátane osobitného zamerania na ľudí so zníženou pohyblivosťou. Podporí to aj realizáciu európskeho plánu na boj proti rakovine. Je to ďalší dôvod, prečo Komisia teraz navrhuje, aby mestské uzly v sieti TEN-T vypracovali plány udržateľnej mestskej mobility, ktorých cieľom je zvýšiť aj využívanie aktívnej mobility, a v novom rámci EÚ pre mestskú mobilitu sa snaží podporiť posilnenie tohto druhu mobility vo všetkých mestách a regiónoch.
39. Prostredníctvom aktívnej mobility môžu zamestnávateľia podporovať lepšie zdravie zamestnancov. Propagačné kampane a systémy stimulov na pracoviskách, podporované potrebnými investíciami do infraštruktúry na uľahčenie chodenia do práce pešo alebo na bicykli, vedú k zlepšeniu zdravia a životných podmienok zamestnancov.
40. Od vypuknutia epidémie COVID-19 mnohé miestne orgány verejnej správy podnikli kroky, ako sú transformácia parkovacích miest alebo rozšírenie chodníkov pre chodcov, aby prerozdělili viac verejného priestoru na udržateľné spôsoby, ako sú chôdza a cyklistika. Cestná infraštruktúra je verejný priestor, ktorý možno prispôbiť tak, aby ho mohli bezpečne využívať všetci.
41. Spôsoby aktívnej mobility môžu byť súčasťou multimodálnych ciest (najmä na ich prvom a poslednom úseku) a ponúkajú aj vlastné riešenie mobility „od dverí k dverám“. Majú veľký potenciál zlepšiť ľudské zdravie vďaka fyzickej aktivite a zmierniť preťaženie dopravy, čím sa zredukuje oxid uhličitý a emisie, znečistenie ovzdušia a znečistenie hlukom. Investície do infraštruktúry aktívnej mobility prinášajú aj hmatateľné hospodárske zisky³¹.
42. Elektrické bicykle sprístupňujú cyklistiku tým, ktorí žijú v kopcovitých oblastiach alebo na predmestiach, a starším ľuďom a niektorým osobám so zníženou pohyblivosťou, pričom umožňujú oveľa väčšiemu počtu ľudí dochádzať do práce a ísť oveľa ďalej na bicykli. Aj elektrické nákladné bicykle získavajú čoraz väčší podiel na komerčných doručovacích službách. Elektrické bicykle sú teraz najrýchlejšie rastúcim segmentom elektrickej mobility v Európe s 52 % nárastom predaja v roku 2020. So súčasným trendom sa v EÚ rozvíja aj silnejšia priemyselná základňa v oblasti technológie bicyklov a dvojkolesových vozidiel. Stávajú sa inteligentnejšími a je potrebné urobiť viac na zvýšenie investícií do infraštruktúry cyklistiky a na využitie potenciálu digitalizácie a údajov na zvýšenie využívania cyklistiky a jej začlenenia do multimodálneho mixu.
43. Väčší počet ľudí využívajúcich chôdzu a bicykel spolu s rýchlym nástupom elektrických kolobežiek a iných nových foriem mikromobility znamená väčší počet zraniteľných účastníkov cestnej premávky³² v uliciach miest. Všetci účastníci cestnej premávky, vrátane

³¹ Každé euro investované do cyklistiky na hlavných dopravných tepnách v Helsinkách prináša zisk vo výške 3,60 EUR [*Helsinki conducts first Bikenomics analysis (Helsinki vykonávajú prvý analýzu na základe metodiky Bikenomics) | CIVITAS Handshake (handshakecycling.eu)*].

³² Zástancovia týchto foriem mobility často hovoria o „hodnotných účastníkoch cestnej premávky“, pretože znižujú preťaženie dopravy a zlepšujú kvalitu ovzdušia pre všetkých.

motorizovaných, sa musia prispôbiť novému prostrediu, a to prostredníctvom väčšej informovanosti a vzdelávania o bezpečnosti cestnej premávky. Zraniteľní účastníci cestnej premávky predstavujú 70 % smrteľných nehôd na cestách v mestách, a preto by sa tejto skupine mala venovať väčšia pozornosť, najmä ak má EÚ dosiahnuť svoj cieľ spojený s „víziou nulovej úmrtnosti“³³ s cieľom znížiť počet smrteľných dopravných nehôd a zranení takmer na nulu. Aspektom bezpečnosti cestnej premávky by sa mala venovať dodatočná pozornosť a mali by byť hlavnou súčasťou všetkých úrovní plánovania mestskej mobility. Zraniteľnými účastníkmi cestnej premávky by sa mal poskytnúť dostatočný priestor, napríklad prostredníctvom fyzického oddelenia chodníkov pre peších a cyklistov/mikromobilitu od motorizovanej dopravy všade tam, kde je to možné. V rámci finančnej podpory projektov mestskej mobility a mestskej infraštruktúry zo strany EÚ by sa malo vyžadovať, aby sa projekty riadili prístupom „Safe System“ (bezpečný systém). Európske mestá už vykonávajú opatrenia na zníženie rizika súvisiaceho s rýchlosťou, a to úpravou najvyšších povolených rýchlostí, a pokračujú v práci na lepšom riadení rýchlosti.

44. Už pred pandémiou COVID-19 začali mnohí prevádzkovatelia vo viacerých mestách v EÚ poskytovať nové služby v oblasti mikromobility, ako sú (elektrické) dvojkoľosové vozidlá bez stanovišť a so stanovišťami (bicykle, kolobežky alebo elektrické mopedy) a iné zariadenia osobnej mobility. Na celoštátnej a miestnej úrovni sa však uplatňujú rôzne pravidlá, často dokonca aj v rámci jedného členského štátu, čo návštevníkom sťažuje správne dodržiavanie miestnych pravidiel a bráni podnikaniu prevádzkovateľov systémov spoločného využívania, ktorí chcú pôsobiť vo viac ako jednej krajine.
45. Preto sa dnes na webovom sídle strediska EÚ na monitorovanie mestskej mobility zverejňuje usmernenie pre príslušné orgány o bezpečnom používaní zariadení mikromobility, ktoré vychádza z podrobných konzultácií so všetkými zainteresovanými stranami. Táto tematická príručka pre plány udržiavateľnej mestskej mobility poskytuje najlepší postup a kľúčové odporúčania týkajúce sa začlenenia zariadení mikromobility do plánovania mestskej mobility s cieľom dosiahnuť ich bezpečnejšie využívanie v mestských oblastiach. Pomôže to začleniť mikromobilitu do koncepcie nulovej úmrtnosti a dosiahnuť dlhodobý cieľ EÚ, ktorým je priblížiť sa veľmi blízko k nulovému počtu obetí a ťažkých zranení v cestnej doprave.

Komisia preto:

- v revidovanom nariadení o TEN-T navrhne požiadavky týkajúce sa multimodálnych uzlov osobnej dopravy v mestských uzloch s cieľom lepšie začleniť spôsoby aktívnej mobility a požiadavky na zachovanie nadväznosti a dostupnosti cyklotrás s cieľom podporovať spôsoby aktívnej mobility,
- zvýši úlohu chôdze a cyklistiky v aktualizovaných usmerňovacích dokumentoch pre plány udržiavateľnej mestskej mobility,
- dnes zverejní na webovom sídle strediska EÚ na monitorovanie mestskej mobility špecializovanú tematickú príručku k plánom udržiavateľnej mestskej mobility o bezpečnom využívaní zariadení mikromobility s cieľom pomôcť plánovačom mestskej mobility a miestnym orgánom verejnej správy pri povoľovaní bezpečného zavádzania nových zariadení v uliciach miest,

³³ Rámec politiky EÚ v oblasti bezpečnosti cestnej premávky na obdobie rokov 2021 – 2030 – Ďalšie kroky smerom k naplneniu vízie nulovej úmrtnosti (Vision Zero), https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

- pripraví pravidlá o bezpečnosti zariadení mikromobility, ktoré budú vychádzať zo skúseností na vnútroštátnej a miestnej úrovni týkajúcich sa bezpečnostných požiadaviek,
- poskytne do konca roka 2022 usmernenia k požiadavkám na kvalitnú infraštruktúru pre zraniteľných účastníkov cestnej premávky v prvotnom audite fázy projektovania podľa smernice 2008/96/ES³⁴ o riadení bezpečnosti cestnej infraštruktúry.

2.6. Logistika mestskej nákladnej dopravy s nulovými emisiami a dodávky na poslednom úseku

46. Mestská nákladná doprava alebo logistika je nevyhnutná pre fungovanie mestských hospodárstiev, a to ešte viac počas pandémie COVID-19 a po nej, ktorá viedla k zvýšenej aktivite v oblasti elektronického obchodu a dodávok do domu. V dôsledku pandémie vzrástli v roku 2020 dodávky v rámci spotrebiteľského elektronického obchodu o 25 % a nárast dodávok na poslednom úseku bude pravdepodobne pokračovať³⁵.
47. Okrem navrhovaných prvkov týkajúcich sa mestských uzlov v rámci revízie nariadenia o TEN-T je preto potrebné urýchliť zavádzanie rýchlo sa rozvíjajúcich a udržateľných riešení, ako sú nákladné bicykle, a to využitím nových distribučných modelov, dynamického smerovania a lepšieho multimodálneho prepojeného využívania mestskej železnice a vnútrozemských vodných ciest. Podporilo by to optimalizáciu využívania vozidiel a infraštruktúry a znížilo potrebu prázdnych a zbytočných jazd.
48. Rozmer nákladnej dopravy by mal navyše zohrávať význačnú úlohu v plánovaní udržateľnej mestskej mobility, aby sa urýchlilo ich zavádzanie. Je potrebné vyvinúť väčšie úsilie na zabezpečenie toho, aby sa existujúce plány udržateľnej mestskej logistiky³⁶ lepšie začlenili do rámca plánov udržateľnej mestskej mobility a aby sa ďalej rozvíjali a realizovali v celej EÚ³⁷. Pomôže to do roku 2030 dosiahnuť cieľ mestskej logistiky s nulovými emisiami.
49. Opatrenia v tejto oblasti sa zamerajú na zavádzanie riešení, technológií a vozidiel s nulovými emisiami pre mestskú logistiku. Komisia zreviduje emisné normy CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá s cieľom posunúť sa v tomto sektore smerom k vozidlám s nulovými emisiami. Návrhom Komisie na ambicióznejšie normy emisií CO₂ pre ľahké úžitkové vozidlá³⁸ sa takisto výrazne zvýši zavádzanie dodávok s nulovými emisiami, ktoré sa používajú v mestskej logistike.
50. Zabezpečenie zapojenia verejných a súkromných zainteresovaných strán je z ekonomického, sociálneho a environmentálneho hľadiska najdôležitejšie pre optimalizáciu mestskej logistiky a dodávok na poslednom úseku. Spolupráca medzi miestnymi orgánmi verejnej správy a súkromnými zainteresovanými stranami, pravidelné

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>.

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>.

³⁶ Špecializovaná tematická príručka v kontexte plánu udržateľnej mestskej mobility bola zverejnená v októbri 2019: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

³⁷ Zo štúdie na účely zistenia skutočností z roku 2021 vyplynulo, že hoci 68 % miest EÚ vo vzorke vedelo o usmerneniach pre plány udržateľnej mestskej logistiky, iba 13 % má špecializovaný plán udržateľnej mestskej logistiky, zatiaľ čo 58 % má prvky logistiky vo svojich plánoch udržateľnej mestskej mobility.

³⁸ Návrh nariadenia, ktorým sa stanovujú normy emisií pre nové osobné automobily a pre nové ľahké úžitkové vozidlá, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)).

dialógy medzi všetkými stranami, vytváranie sietí a výmeny informácií medzi mestskými plánovačmi sú kľúčovými krokmi, o ktorých sa zmieňujú tak miestne orgány verejnej správy, ako aj súkromné zainteresované strany³⁹, s cieľom vybudovať vedomosti o riadení a plánovaní udržateľnej mestskej logistiky. Okrem toho treba na úrovni EÚ ešte vynaložiť ďalšie úsilie v oblasti posúdenia potreby väčšieho zberu a spoločného využívania údajov o mestskej nákladnej doprave⁴⁰.

Komisia preto:

- predloží do konca roka 2022 návrh na revíziu emisných noriem CO₂ pre ťažké úžitkové vozidlá s cieľom posunúť sa v tomto sektore smerom k vozidlám s nulovými emisiami,
- zabezpečí, aby sa existujúce plány udržateľnej mestskej logistiky v plnej miere začlenili do rámca plánov udržateľnej mestskej mobility,
- podporí dialóg a spoluprácu medzi všetkými stranami, vytváranie sietí a výmeny medzi mestskými plánovačmi,
- podporí dobrovoľné spoločné využívanie údajov medzi všetkými druhmi zainteresovaných strán, aby mestská nákladná doprava bola efektívnejšia, udržateľnejšia a konkurencieschopnejšia⁴¹.

2.7. Digitalizácia, inovácie a nové služby mobility

51. Digitalizácia má nevyužitý potenciál: technológie, ako sú umelá inteligencia, digitálne dvojčatá, blockchayn, internet vecí, európske riešenia pre satelitnú navigáciu a pozorovanie Zeme sú príslubom, že mestská mobilita bude inteligentnejšia, odolnejšia a udržateľnejšia.
52. Vďaka novým aplikáciám a platformám môžu smartfóny poskytovať prístup k širokej škále služieb. Napríklad aplikácie systému mobilita ako služba môžu pomôcť pri rezervácii a platbe lístkov pre všetky ponuky mobility. Čím plynulejšie dokážeme multimodálne cesty urobiť, tým viac používateľov ich uvíta a prijme. V budúcnosti budú mať tak dopravcovia, ako aj cestujúci možnosť používať európske peňaženky digitálnej identity⁴², ktoré členské štáty vydajú, aby umožnili občanom, obyvateľom a podnikom vymieňať si a predkladať doklady, a to aj pre mestskú mobilitu.
53. Nástroje na riadenie digitálnej mobility môžu navyše pomôcť orgánom verejnej dopravy získať presné poznatky o využívaní verejného priestoru, lepšie investovať do multimodálnej infraštruktúry a vozidiel a navrhovať účinné pravidlá a monitorovať ich dodržiavanie.

³⁹ Tamže.

⁴⁰ Podľa štúdie na účely zistenia skutočností iba 29 % miest EÚ vo vzorke zbiera údaje o mestskej logistike a iba 32 % má hodnotiaci rámec.

⁴¹ Náležité zohľadnenie riešení vyvíjaných v rámci Fóra pre digitálnu dopravu a logistiku.

⁴² Dňa 3. júna 2021 prijala Európska komisia návrh nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014, pokiaľ ide o zriadenie rámca európskej digitálnej identity v spojení s odporúčaním Komisie z 3. 6. 2021 o spoločnom súbore nástrojov Únie pre koordinovaný prístup k európskemu rámcu digitálnej identity. Ak sa podarí legislatívnu rozpravu uzavrieť do konca roka 2022, členské štáty vydajú peňaženky digitálnej identity v roku 2024.

54. S cieľom ďalej podporovať lepšie riadenie dopravy a mobility plánovaná revízia smernice o IDS⁴³ a revidované delegované nariadenie o informačných službách o doprave v reálnom čase v celej EÚ⁴⁴ posilnia informačné služby o doprave poskytované v reálnom čase a multimodálne služby digitálnej mobility.
55. Digitalizácia takisto ponúka spôsob, ako vyriešiť určité problémy súvisiace so systémami regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí. V Európe sa väčšina (73 %) systémov regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí týka zón s nízkymi (a nulovými) emisiami. Zóny s nízkymi emisiami môžu byť účinným nástrojom na riešenie miestnych problémov s kvalitou ovzdušia, najmä v oblastiach, kde je doprava prevládajúcim zdrojom celkového znečistenia ovzdušia. Okrem toho viaceré miestne orgány verejnej správy zvažujú núdzové systémy pre prípad znečistenia alebo systémy spoplatňovania ciest s cieľom riešiť iné problémy, ako je preťaženie dopravy⁴⁵. Mnohé mestá skutočne zápasia s preťažením miestnej cestnej dopravy a problémami s kvalitou ovzdušia spôsobenými dopravou, pričom sa často prekračujú normy kvality ovzdušia a prahové hodnoty znečistenia EÚ⁴⁶. Najmä v cestnej doprave by sa malo výrazne znížiť znečistenie, predovšetkým v mestách. Plánovaný návrh prísnejších noriem emisií látok znečisťujúcich ovzdušie pre vozidlá (emisná norma Euro 7) pomôže mestám pri prechode na ekologickú mobilitu. Systémy regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí môžu okrem toho predstavovať opatrenie na dosiahnutie súladu s normami kvality ovzdušia EÚ a na obmedzenie preťaženia dopravy a emisií z dopravy. Okrem toho stimulujú aj využívanie verejnej dopravy a aktívnej mobility, čím sa obmedzuje prístup znečisťujúcich vozidiel do citlivých mestských oblastí.
56. Je dôležité, aby sa tam, kde sa zaviedli systémy regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí, umožňovalo plynulé a používateľsky ústretové cestovanie celým jednotným trhom bez toho, aby to viedlo k diskriminácii vodičov, ktorí nie sú rezidentmi. Zatiaľ čo zavedenie špecifických systémov regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí je a malo by byť úlohou príslušných vnútroštátnych a miestnych orgánov verejnej správy, škála týchto rôznych regulácií predstavuje nové výzvy v EÚ pre osobnú a nákladnú dopravu. Účastníci cestnej premávky potrebujú lepší prístup k informáciám, aby poznali tieto regulácie a mohli ich dodržiavať, a mestá často nedokážu vytvoriť účinné a funkčné systémy a náležite ich presadzovať. Tieto problémy sú obzvlášť závažné pre zahraničné vozidlá, hoci majú nulové emisie. Vodičom chýba normalizovaný a účinný spôsob poskytovania informácií a údajov o pravidlách regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí. Mestským orgánom verejnej správy rovnako chýbajú údaje potrebné na cezhraničné presadzovanie.
57. Komisia doteraz zameriavala svoje úsilie na zlepšenie poskytovania informácií a spoločné využívanie údajov prostredníctvom:

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Inteligentne-dopravne-systemy-revizia-pravidiel-EU-sk>.

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>.

⁴⁵ Dňa 21. októbra 2021 sa zavedené systémy regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí alebo potvrdené ako plánované týkali 328 nízkoemisných zón, 130 núdzových systémov pre prípad znečistenia, 36 zón s nulovými emisiami a 6 mestských mýt. Zdroj: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

⁴⁶ Smernica 2008/50/ES o kvalite okolitého ovzdušia a čistejšom ovzduší v Európe: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>.

- a) vykonávania nariadenia (EÚ) 2018/1724 o jednotnej digitálnej bráne⁴⁷, ktoré od subjektov verejného sektora vyžaduje, aby informácie poskytovali účastníkom cestnej premávky prostredníctvom brány,
- b) prípravy revízie⁴⁸ delegovaného nariadenia o informáciách o doprave poskytovaných v reálnom čase⁴⁹, ktorá vyžaduje, aby členské štáty poskytovali prístup k širokej škále statických a dynamických údajov s cieľom zahrnúť nové dátové súbory, ako napríklad tie, ktoré sa týkajú systémov regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí,
- c) projektu „UVARbox⁵⁰“, ktorého cieľom je pomôcť mestám s vývojom používateľsky ústretového nástroja na poskytovanie údajov v normalizovanom formáte o systémoch regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí (UVAR),
- d) projektu „UVARexchange⁵¹“, ktorého cieľom je zlepšiť komunikáciu informácií pre vodičov v blízkosti zón s regulovaným prístupom vozidiel do mestských oblastí a zlepšiť prístup miestnych orgánov verejnej správy k informáciám, a to najmä s ohľadom na zahraničné vozidlá a vodičov, pokiaľ ide o plynulé cestovanie a presadzovanie regulácií prístupu vozidiel do mestských oblastí miestnymi orgánmi verejnej správy.

58. Je potrebné ďalej pracovať na účinných, nákladovo efektívnych, používateľsky ústretových a spravodlivých riešeniach, z ktorých budú mať úžitok tak subjekty verejného sektora, ako aj vodiči a majitelia vozidiel a ktoré im pomôžu prevádzkovať a uplatňovať systémy regulácie prístupu vozidiel do mestských oblastí.
59. Digitalizácia umožňuje aj nové služby mobility, ako sú spoločné využívanie voľných automobilov a bicyklov, jazdy na zavolanie a inovatívne taxislužby alebo doručovacie služby, ktoré sa ponúkajú najmä prostredníctvom mobilných aplikácií. Tieto služby okrem toho predstavujú významnú príležitosť pre európske podniky.
60. Spoločnosti, ktoré prevádzkujú jazdy na zavolanie, môžu byť prelomové tým, že budú ponúkať služby súkromne prenášaných vozidiel s vodičmi, ktoré konkurujú etablovaným taxislužbám. Taxikári často vnímajú konkurenciu zo strany spoločností, ktoré prevádzkujú jazdy na zavolanie, ako nespravodlivú, ak tieto spoločnosti nemusia dodržiavať rovnaké pravidlá ako taxíky. Spoločnosti, ktoré prevádzkujú jazdy na zavolanie, a prevádzkovatelia súkromne prenášaných vozidiel s vodičmi zároveň vnímajú pravidlá pre súkromne prenášané vozidlá s vodičmi ako zastarané. Komisia v roku 2022 poskytne ciele usmernenie k pravidlám týkajúcich sa taxislužieb a služieb súkromne prenášaných vozidiel s vodičmi. Týmto usmernením sa doplnia nedávne návrhy Komisie týkajúce sa

⁴⁷ Nariadenie o jednotnej digitálnej bráne funguje ako jednotné kontaktné miesto pre ľudí a podniky na prístup k informáciám o pravidlách a požiadavkách, ktoré musia dodržiavať v dôsledku nariadení EÚ, vnútroštátnych, regionálnych alebo miestnych nariadení. Subjekty verejného sektora sú okrem iných požiadaviek povinné poskytovať účastníkom cestnej premávky informácie o reguláciách prístupu vozidiel do mestských oblastí prostredníctvom brány. Čo sa týka postupu pri získavaní emisných nálepiek, v nariadení sa stanovuje, že takéto nálepky vydané verejným orgánom alebo inštitúciou musia byť v plnej miere dostupné online do 12. decembra 2023.

⁴⁸ Prijatie delegovaného aktu sa očakáva v prvom štvrtroku 2022.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>.

⁵⁰ Prípravná akcia financovaná Európskym parlamentom, ktorú riadili útvary Komisie (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Prípravná akcia financovaná Európskym parlamentom, ktorú riadili útvary Komisie (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

spravodlivých pracovných podmienok v platformovom hospodárstve. Aby sa zabezpečil rozvoj týchto služieb v súlade s Európskou zelenou dohodou, súčasný návrh revidovaných usmernení pre sieť TEN-T predpokladá, že plány udržateľnej mestskej mobility v mestských uzloch by mali zahŕňať plány na prechod smerom k vozovému parku s nulovými emisiami.

61. Objavujú sa ďalšie nové služby mobility a dopravy, ktoré často disponujú finančnou podporou výskumných a inovačných činností zo zdrojov EÚ. Služby prepojenej, kooperatívnej a automatizovanej mobility a mestská letecká mobilita⁵² sú dvomi z nich. Na maximalizáciu ich možného príspevku k mestskej mobilite je potrebné začleniť ich do rámca plánu udržateľnej mestskej mobility už v prvotnej fáze.
62. Mnohé európske mestá všeobecne už sú globálnymi lídrami, pokiaľ ide o inováciu dopravy, plánovanie udržateľnej mestskej mobility a plnenie ambiciózných cieľov v oblasti klímy a bezpečnosti cestnej premávky. Naše mestá sú často najlepšimi „živými laboratóriami“, v ktorých sa navrhujú, testujú a zavádzajú nové riešenia spoločných problémov, čo prispieva nielen k efektívnejšej a udržateľnejšej mestskej mobilite, ale aj ďalšiemu zvyšovaniu kvality života obyvateľov v európskych mestách. Mestá takisto experimentujú s využitím miestnych digitálnych dvojčiat, pričom kombinujú údaje z rôznych oblastí (vrátane mobility) a integrovaným spôsobom využívajú vizualizáciu, modelovanie a simuláciu na podporu svojho rozhodovania.
63. Verejná diskusia a „spoluvytváranie“ nových koncepcií mobility sú životne dôležité na to, aby ich verejnosť prijala. S týmto cieľom a od roku 2002 bola iniciatíva CIVITAS podporovaná následnými rámcovými programami pre výskum a inovácie a na miestnu a regionálnu úroveň prináša inovatívne opatrenia, ktoré subjektom verejného sektora umožňujú lepšie riadiť inovácie a prijímať nové nástroje, riešenia alebo procesy. Pomáha to podporovať zavádzanie a reprodukciu udržateľných a inteligentných riešení mestskej mobility v celej Európe – a mimo nej.
64. Okrem toho existuje mnoho výskumných a inovatívnych iniciatív EÚ, ktoré majú súvislosť s mestskou mobilitou vrátane spoločne programovaných partnerstiev 2ZERO (Smerom k cestnej doprave s nulovými emisiami) a CCAM (prepojená, kooperatívna a automatizovaná mobilita), inštitucionálnych partnerstiev pre čistý vodík a európske železnice, spolufinancovaného partnerstva Podpora mestskej transformácie, iniciatívy Mestské inovatívne opatrenia, znalostného a inovačného spoločenstva EIT pre mestskú mobilitu, iniciatívy living.eu a platformy Trh inteligentných miest. Tieto iniciatívy sa vzájomne dopĺňajú a majú veľký potenciál synergii na urýchlenie inovácií smerom k udržateľnejším mestám a mestským priestorom vhodným pre život. Mimoriadne sľubnou cestou účinnej koordinácie medzi iniciatívami v mestských záležitostiach je misia Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá (pozri ďalej).

Komisia:

- navrhne do roku 2022 legislatívnu iniciatívu o poskytovaní a využívaní komerčne citlivých údajov pre multimodálne služby digitálnej mobility, čím sa zlepši aj dostupnosť pre ľudí so zníženou pohyblivosťou,
- predloží v roku 2022 opatrenia na rozvoj spoločného európskeho dátového priestoru pre mobilitu s cieľom uľahčiť prístup k údajom o mobilite a ich spoločné využívanie, a to aj na

⁵² Definované ako: letecká doprava vo veľkom rozsahu vo veľmi malých výškach nad obývanými oblasťami.

mestskej úrovni,

- vytvorí s podporou programu Digitálna Európa⁵³ súbor nástrojov EÚ pre miestne digitálne dvojčatá, ktorý pomôže mestám v ich vlastnom miestnom kontexte kombinovať údaje z rôznych oblastí, ako je mobilita, a využívať vizualizáciu a simuláciu na podporu rozhodovania,
- začne v roku 2022 špecializovanú štúdiu, ktorá zmapuje a objasní, ktoré digitálne a technické riešenia by boli k dispozícii s cieľom umožniť efektívnejšie a používateľsky ústretovejšie režimy regulovania vjazdu vozidiel do mestských oblastí pri dodržiavaní zásady subsidiarity,
- vydá usmernenie k miestnej doprave na požiadanie: t. j. taxíky, súkromne prenajímané vozidlá s vodičmi a jazdy na zavolanie,
- bude ďalej rozvíjať iniciatívu CIVITAS v rámci programu Horizont Európa a jej spoluprácu s príslušnými iniciatívami financovanými EÚ, a to prostredníctvom misie Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá,
- podporovať inovačné akcie v rámci programu Horizont Európa pre výskum a inováciu prostredníctvom partnerstiev, ktoré sú relevantné pre činnosti mestskej mobility (spolufinancované partnerstvo Podpora mestskej transformácie, spoločne programované partnerstvá 2ZERO a CCAM, inštitucionálne partnerstvá pre čistý vodík a európske železnice).

2.8. Smerom ku klimaticky neutrálnym mestám: odolná, šetrná k životnému prostrediu a energeticky efektívna mestská doprava

65. Kľúčovým míľnikom Stratégie pre udržateľnú a inteligentnú mobilitu je mať do roku 2030 aspoň 100 klimaticky neutrálnych európskych miest. Vzhľadom na dostupnosť vhodných technologických a iných politických riešení pre mobilitu s nulovými emisiami by mestá mali prijať opatrenia na uľahčenie zelenej transformácie a v konečnom dôsledku zabezpečiť, aby sa mestská mobilita a doprava čo najskôr stali klimaticky neutrálnymi. Malo by to zahŕňať synergie s výrobou a skladovaním energie z obnoviteľných zdrojov a energetickými spoločenstvami. Mestské orgány by mali predovšetkým využívať právomoci, ktoré majú k dispozícii, a to aj v súvislosti s verejným obstarávaním, postupmi na udeľovanie koncesií alebo licencií a postupmi na poskytovanie grantov, aby urýchlili ekologizáciu verejnej dopravy a vozového parku, ako sú spoločná mobilita a prenájom vozidiel, dodávkové vozidlá, taxislužby a služby súkromne prenajímaných vozidiel s vodičmi.
66. Subjekty verejného sektora by mali zabezpečiť dostupnosť efektívnej, interoperabilnej a používateľsky ústretovej infraštruktúry na nabíjanie a čerpanie alternatívnych palív. Fórum pre udržateľnú dopravu už na tento účel vypracovalo súbor odporúčaní pre subjekty verejného sektora, ktoré sa týkajú obstarávania, udeľovania koncesií, licencií a/alebo poskytovania podpory pre infraštruktúru elektrického nabíjania pre osobné automobily a dodávkové vozidlá⁵⁴. Okrem toho sa v roku 2022 plánuje zverejnenie usmernenia pre lepšie povoloňacie postupy a postupy na pripojenie nabíjacej infraštruktúry do siete, ako aj odporúčania na urýchlienie elektrifikácie špecializovaných a kaptívnych vozových parkov.

⁵³ Pracovný program programu Digitálna Európa na roky 2021 – 2021, C(2021) 7914 final, príloha. Orientačné vyhlásenie výzvy na rok 2022.

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en.

67. Prechod ku klimatickej neutralite vypracujú a v praxi ukážu mestá zapojené do misie Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá⁵⁵. Cieľom misie je do roku 2030 vytvoriť 100 klimaticky neutrálnych a inteligentných európskych miest a položiť základy pre to, aby všetky mestá boli klimaticky neutrálne do roku 2050. Mestská mobilita bude jadrom tejto výzvy. Pokiaľ ide o výskum a inovácie, prvý pracovný program programu Horizont Európa na roky 2021 – 2022 obsahuje súbor opatrení, ktoré pomáhajú položiť základy pre realizáciu misie, a to aj v mnohých kľúčových oblastiach, ako je verejná doprava.

Komisia:

- navrhne, aby sa do revidovaného nariadenia o TEN-T zahrnuli povinnosti týkajúce sa dostupnosti nabíjacej a čerpaciej infraštruktúry, ktoré vyplývajú z návrhu Komisie na nariadenie o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá⁵⁶, a to aj v mestských uzloch,
- zahrnie do pracovných programov programu Horizont Európa pre výskum a inovácie témy s cieľom pomôcť mestám v rámci misie Mestá investovať do inovácií mestskej mobility so zameraním na verejnú dopravu a aktívnu mobilitu a v rámci dopravných partnerstiev podporiť automatizované a inteligentné vozidlá s nulovými emisiami a ich integráciu so systémami spoplatňovania v mestských oblastiach,
- poskytne v rokoch 2021 – 2023 v rámci programu Horizont Európa 359,3 milióna EUR na počiatočnú fázu vykonávania misie Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá;
- bude rozvíjať ďalšie synergie s finančnou podporou a financovaním z iných programov EÚ (ako sú európske štrukturálne a investičné fondy, Nástroj na prepájanie Európy a Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti), Európskej investičnej banky a zdrojov súkromného sektora s cieľom podporovať zavádzanie mobility a vozidiel s nulovými emisiami a faktory, ktoré to umožňujú.

2.9. Zvyšovanie povedomia a budovanie kapacít

68. Európsky týždeň mobility (16. – 22. septembra)⁵⁷ – kampaň Európskej komisie v spolupráci so sieťou národných koordinátorov – od roku 2002 podporuje zmenu správania smerom k udržateľnej mobilite v prospech aktívnej mobility, verejnej dopravy a iných udržateľných a inteligentných dopravných riešení. Zatiaľ čo kampaň prebieha počas celého roka, hlavnou decentralizovanou udalosťou, ktorá sa koná v septembri, je, keď mestá organizujú podujatia spojené s každoročnou témou, ako sú čoraz populárnejšie „dni bez áut“. Témou 20. ročníka v roku 2021 bolo „Bezpečne a zdravo s udržateľnou mobilitou“ a zúčastnilo sa na ňom rekordných 3 200 obcí a miest z 53 krajín sveta. Každoročné podujatia, ako sú významné konferencie EÚ⁵⁸ a udeľovanie cien súvisiacich s mestskou mobilitou na úrovni EÚ, slúžia na podobný účel a umožňujú účastníkom nadväzovať kontakty a vymieňať si najlepšie postupy. Prebiehajúca Konferencia o budúcnosti Európy takisto ponúka vynikajúce fórum na interaktívnu komunikáciu s občanmi o riešeníach udržateľnej dopravy.

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>.

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/SK/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ Predovšetkým fórum iniciatívy Civitas, konferencia o plánoch udržateľnej mestskej mobility a dni mestskej mobility.

69. Výročnou cenou Access City⁵⁹, ktorú vyhlásila Európska komisia v roku 2010, sa oceňujú európske mestá za ich úsilie stať sa prístupnejšími pre osoby so zdravotným postihnutím, a to aj v oblasti dopravy a súvisiacej infraštruktúry. S cieľom pripomenúť si Európsky rok železníc (2021) zahŕňa 12. ročník ceny Access City osobitné uznanie za zlepšenie prístupnosti železničných staníc. Cenou sa každé mesto v EÚ povzbudzuje k tomu, aby zabezpečilo rovnaký prístup k mestskému životu pre osoby so zdravotným postihnutím a starších ľudí. Okrem toho umožňuje mestám navzájom sa inšpirovať a vymieňať si príklady osvedčených postupov.
70. Súbežne so zvyšovaním informovanosti je takisto potrebné pomáhať miestnym a regionálnym orgánom verejnej správy a pracovníkom mestskej dopravy pri budovaní ich kapacít, aby mohli účinne vykonávať svoju povinnosť v oblasti udržateľnej a inteligentnej mestskej mobility. EÚ podporuje budovanie kapacít, najmä pokiaľ ide o plánovanie udržateľnej mestskej mobility, a to prostredníctvom technickej pomoci a odbornej prípravy a mnohých projektov a poskytovaním usmerňovacích dokumentov.

Komisia:

- bude pokračovať vo svojich činnostiach na zvyšovanie informovanosti zameraných na Európsky týždeň mobility a ceny a podujatia EÚ v oblasti mestskej mobility,
- bude pokračovať v poskytovaní technickej pomoci, a najmä opatrenia s cieľom budovať kapacity miestnych, regionálnych a vnútroštátnych orgánov verejnej správy na prípravu a vykonávanie opatrení a stratégií v oblasti mestskej mobility.

3. RIADENIE A KOORDINÁCIA

71. Do problematiky mobility sú zapojené všetky politické úrovne (orgány EÚ, národné, regionálne a miestne orgány verejnej správy). **Viacúrovňový integrovaný prístup** k riadeniu mestskej mobility, a to spolu s ďalšími relevantnými sektormi, ako je energetika, je potrebný ako súčasť úsilia o klimatickú neutralitu, napríklad prostredníctvom misie Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá. V tejto súvislosti má kľúčový význam zabezpečenie toho, aby sa mestá v plnej miere zapojili do podpory dosahovania európskych cieľov. Pri dodržiavaní zásad subsidiarity by mal podporovať národné, miestne a regionálne orgány verejnej správy v ich práci a umožniť spoločný prístup v celej EÚ.
72. Je potrebná posilnená platforma na dialóg a spoluvytváranie nových opatrení na uplatňovanie nového rámca mestskej mobility EÚ so silnejším zapojením členských štátov a lepším dialógom s mestami, regiónmi a zainteresovanými stranami o všetkých otázkach mestskej mobility. Na tento účel by sa mali využiť a čo najviac prispôsobiť existujúce štruktúry⁶⁰.
73. Reformovaná expertná skupina pre mestskú mobilitu⁶¹ môže zohrať ústrednú úlohu pri navrhovaní a uplatňovaní tohto nového prístupu riadenia. Jej celkové doterajšie fungovanie nespĺnilo pôvodné očakávania a verejné konzultácie a workshopy zdôraznili potrebu zlepšiť jej štruktúru a formy organizácie práce. Malo by to zahŕňať umožnenie účasti pre

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=sk>.

⁶⁰ Revíziou Urbánnej agendy, ktorá sa plánuje na rok 2023, by sa mohli preskúmať synergie medzi jej dialógom o viacúrovňovom riadení a komunitou mestskej mobility a zainteresovanými stranami.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=sk>.

miestne orgány verejnej správy, mestské siete a sociálnych partnerov a stanovenie jasných pracovných cieľov a výstupov. V prípade potreby by mali činnosť expertnej skupiny podporovať podskupiny.

74. Expertná skupina by sa mala zaoberať najmä verejnou dopravou, spoločnou a aktívnou mobilitou, vozovými parkmi s nulovými emisiami, mestskou logistikou a doručovaním na prvom a poslednom úseku, a to aj v mestských cezhraničných oblastiach, a prepojeniami medzi mestom a vidiekom. Mala by takisto koordinovať pripravenosť na nepredvídané udalosti mestskej dopravy medzi členskými štátmi⁶², ako aj medzi manažérmi národných programov pre plány udržiateľnej mestskej mobility a skupinou pre koordinačnú platformu plánov udržiateľnej mestskej mobility.

Komisia:

- preskúma do roku 2022 mandát a fungovanie expertnej skupiny Komisie pre mestskú mobilitu.

4. MEDZINÁRODNÉ ASPEKTY

75. Mestská mobilita je jedným z rozmerov, na ktoré sa vzťahuje cieľ udržiateľného rozvoja č. 11 pre udržiateľné mestá a komunity a Nová urbánna agenda. Tieto globálne rámcové dokumenty usmerňujú mnohostrannú a dvojstrannú spoluprácu EÚ, ako aj ďalšie činnosti, ktoré sa začali na podporu zavádzania postupov a riešení mimo EÚ.
76. Program medzinárodnej spolupráce miest⁶³ na roky 2017 – 2020 prispel k vytvoreniu dialógu medzi mestami na celom svete o otázkach mobility, a to prostredníctvom nadväzovania partnerstiev a navrhovania spoločných akčných plánov. Príkladmi sú spolupráca medzi Turínom (Taliansko) a São Paulo (Brazília) s cieľom dosiahnuť multimodálnu mestskú mobilitu v rozsiahlych medzimestských systémoch a práca Nagpuru (India) a Karlsruhe (Nemecko) s cieľom uvažovať o mobilite zameranej na ľudí a verejné spoločné využívanie bicyklov.
77. V rámci nového programu medzinárodnej spolupráce miest a regiónov⁶⁴ na roky 2021 – 2024 prejavilo 44 miest z EÚ a krajín mimo EÚ záujem pracovať na tematickej sieti pre obnovu miest a regiónov a sociálnu súdržnosť, ktorá sa týka najmä udržiateľnej mobility a dopravných otázok.
78. Uskutočňuje sa viacero ďalších medzinárodných činností na podporu a realizáciu riešení udržiateľnej mestskej mobility, ktorými sa podporuje rozvojová spolupráca a partnerstvá EÚ v rôznych geografických regiónoch. Tieto činnosti sa vzťahujú na investičné aspekty a predstavu o strategickom riadení mobility na komunálnej úrovni pre plánovanie udržiateľnej mestskej mobility, pričom koncepcia a usmernenia EÚ týkajúce sa plánov udržiateľnej mestskej mobility sa stali celosvetovou referenciou. Boli celosvetovo prispôbované geografickým kontextom a špecifikám.
79. Ďalšie zapojenie miestnej politickej zodpovednosti za ciele udržiateľnej mobility je kľúčom k dosiahnutiu cieľov EÚ v oblasti klímy. Na základe ambícií európskej misie Klimaticky

⁶² K práci expertnej skupiny môže prispievať aj pohraničné kontaktné miesto Komisie zložené z expertov na cezhraničné otázky (napr. pri riešení právnych a administratívnych prekážok na hraniciach).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>.

neutrálne a inteligentné mestá posilní Komisia medzinárodnú spoluprácu v oblasti medziodvetvových prístupov, ktoré sa týkajú začlenenia spoľahlivých a cenovo dostupných riešení čistej energie, a to aj v rámci mestskej dopravy, prostredníctvom celosvetovej iniciatívy o transformácii miest Misia inovácie⁶⁵.

Komisia:

- bude nabádať na spoluprácu s globálnym dohovorom primátorov a starostov o klíme a energetike na v otázkach mestskej mobility,
- bude rozvíjať užšiu spoluprácu v oblasti mestskej mobility s inými relevantnými medzinárodnými orgánmi, ako je Medzinárodné fórum pre dopravu,
- bude naďalej podporovať koncepcie udržateľnej mestskej mobility mimo EÚ, napríklad ako súčasť realizácie hospodárskych a investičných plánov pre západný Balkán⁶⁶, Východného partnerstva⁶⁷ a južného susedstva^{68 69}.

5. FINANČNÁ PODPORA A FINANCOVANIE PROJEKTOV MESTSKEJ MOBILITY

80. Dekarbonizácia, ekologizácia, digitalizácia a modernizácia mestskej mobility si pri vývoji a testovaní nových riešení, ako aj pri investíciách do mobilných prostriedkov a infraštruktúr vyžadujú značné úsilie.
81. V období financovania 2021 – 2027 je k dispozícii niekoľko nástrojov finančnej podpory a financovania na európskej a vnútroštátnej úrovni, ako sú Nástroj na prepájanie Európy, Program InvestEU, Európsky fond regionálneho rozvoja, Kohézny fond, Horizont Európa – rámcový program pre výskum a inovácie, program Digitálna Európa a Mechanizmus na podporu obnovy a odolnosti, s cieľom podporovať prechod na udržateľnú mestskú mobilitu a Nástroj susedstva a rozvojovej a medzinárodnej spolupráce (NDICI) a predvstupová pomoc (IPA III) v regióne rozšírenia.
82. Prijali sa aj dôležité kroky na zvýšenie udržateľnosti finančného systému, najmä prijatím nariadenia o taxonómii v roku 2020, ktorým sa vytvára systém klasifikácie ekologických hospodárskych činností. Uľahčí to rozširovanie ekologických finančných produktov vhodných na podporu investícií do mestskej mobility a zavádzania alternatívnych palív. Misia Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá podporí tento proces zabezpečením väčších synergií a komplementárnosti s ďalšími programami EÚ a zároveň pomôže mestám realizovať súbežnú zelenú a digitálnu transformáciu prostredníctvom prípravy a vykonávania ich zmlúv o klíme v meste, ktoré budú obsahovať aj investičné plány, ktoré budú zahŕňať finančnú podporu na úrovni EÚ, vnútroštátnej a regionálnej úrovni

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>.

⁶⁶ Oznámenie Hospodársky a investičný plán pre západný Balkán [COM(2020) 641 final].

⁶⁷ Spoločné oznámenie Posilnenie odolnosti: Východné partnerstvo, ktoré prináša výsledky pre všetkých [JOIN(2020) 7 final] a spoločný pracovný dokument útvarov Komisie Obnova, odolnosť a reforma: priority Východného partnerstva po roku 2020 [SWD(2021) 186 final].

⁶⁸ Spoločné oznámenie Obnovené partnerstvo s južným susedstvom: Nový program pre Stredozemie [JOIN(2021) 2 final] a spoločný pracovný dokument útvarov Komisie Obnovené partnerstvo s južným susedstvom – Hospodársky a investičný plán pre krajiny južného susedstva [SWD(2021) 23 final].

⁶⁹ Tieto činnosti a programy sa budú financovať z nového Nástroja susedstva a rozvojovej a medzinárodnej spolupráce – Globálna Európa.

a stanovia, ako plánujú získať prístup k financovaniu z iných zdrojov, rozširovať a zavádzať inovátné riešenia na plnenie svojich záväzkov.

83. Komisia prostredníctvom Nástroja technickej podpory⁷⁰ podporuje členské štáty pri navrhovaní a vykonávaní reforiem zameraných na prekonanie nedostatku investícií a urýchlenie dvojakej transformácie. Členské štáty môžu požiadať o podporu prostredníctvom Nástroja technickej podpory pri navrhovaní a zavádzaní opatrení, ktoré im umožnia zapojiť sa do účinných a udržateľných reforiem a investícií v oblasti ekologickejšej, inteligentnejšej a integrovanejšej mestskej mobility, a tak uľahčiť prechod smerom k udržateľnej mestskej mobilite.
84. Dodatočná poradenská podpora a technická pomoc sa poskytne prostredníctvom Poradenského centra InvestEU so špecializovanými nástrojmi, konkrétne ELENA, URBIS a SIA/JASPERS, ako aj prostredníctvom nástroja technickej pomoci a výmeny informácií Európskej komisie (TAIEX) alebo twinningových projektov, ktoré zapájajú tretie krajiny. Pomôže to aj maximalizovať čerpanie a vplyv fondov EÚ.
85. Existencia integrovanej stratégie mestskej mobility (plán udržateľnej mestskej mobility alebo ekvivalent) môže poskytnúť dodatočné uistenie o účinnosti a efektívnosti investícií ako súčasti systémového prístupu.

Komisia:

- vytvorí silnejšie prepojenie medzi plánmi udržateľnej mestskej mobility a nástrojmi finančnej podpory, a to napríklad tým, že v pracovných programoch Nástroja na prepájanie Európy uprednostní projekty mestskej mobility, ktoré sa budú opierať o plány udržateľnej mestskej mobility alebo ekvivalentné plány, a že vo výzvach programu Horizont Európa uprednostní žiadateľov s plánmi udržateľnej mestskej mobility,
- bude naďalej poskytovať finančnú podporu investíciám do udržateľnej mestskej mobility, a to tak v EÚ, ako aj mimo nej, vrátane projektov inteligentnej a udržateľnej mestskej mobility v mestách prostredníctvom programu EÚ pre výskum a inovácie Horizont Európa (2021 – 2027).

6. ZÁVERY

86. Toto oznámenie je výzvou na podnietenie opatrení na všetkých úrovniach riadenia s cieľom riešiť problémy mobility, ktorým čelia mestské oblasti: Komisia zintenzívni svoju podporu v oblastiach s preukázanou pridanou hodnotou EÚ (najmä pokiaľ ide o mestské uzly siete TEN-T a odporúčania členským štátom týkajúce sa účinných plánov udržateľnej mestskej mobility), pričom vytvorí spoločný rámec pre všetky mestá EÚ, aby umožnila posun smerom k udržateľnejšej a inteligentnejšej mestskej mobilite. Členské štáty sa vyzývajú, aby podporili zvýšené úsilie miestnych orgánov verejnej správy, aby mestská mobilita bola udržateľnejšia, inteligentnejšia a odolnejšia. Urýchlenie prechodu ku klimaticky neutrálnej a čistej mestskej mobilite predstavuje nielen veľkú výzvu, ale poskytuje aj obrovské príležitosti pre mestá a regióny, ako aj priemysel v celej únii a mimo nej. Napokon, spĺňa očakávania občanov týkajúce sa čistejšieho ovzdušia, menšieho preťaženia dopravy a hluku, ako aj zvýšenej bezpečnosti cestnej premávky a lepšieho zdravia, a to v plnom súlade s našou novou stratégiou rastu pre Európu.

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_sk.