C/2025/4211

20.8.2025

Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru

Plánování udržitelné městské mobility v EU

(stanovisko z vlastní iniciativy)

(C/2025/4211)

Zpravodajka: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**

Spoluzpravodaj: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Poradci	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (pro zpravodajku) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (pro spoluzpravodaje)
Rozhodnutí plenárního shromáždění	23. 1. 2025
Právní základ	čl. 52 odst. 2 jednacího řádu
Odpovědná sekce	sekce Doprava, energetika, infrastruktura a informační společnost
Přijato v sekci	27. 5. 2025
Přijato na plenárním zasedání	19. 6. 2025
Plenární zasedání č.	597
Výsledek hlasování (pro/proti/zdrželi se hlasování)	111/1/3

1. Závěry a doporučení

1.1 Dobrý systém městské mobility má zcela zásadní význam pro kvalitu života naší společnosti, náležité pracovní podmínky a hospodářskou konkurenceschopnost. Závisí na mnohých, kteří zase závisí na něm. Mají-li být naše systémy městské mobility připraveny na nové výzvy naší doby, jsou zapotřebí kolektivní opatření a mobilizace finančního, politického a sociálního kapitálu.

1.2 Tyto systémy musíme nastavit tak, aby směřovaly k environmentální, sociální a hospodářské udržitelnosti. Musíme pokročit ve všech třech oblastech, jinak nepokročíme vůbec – alespoň ne v tom rozsahu a tím tempem, jak bychom potřebovali.

1.3 V městské mobilitě probíhají změny, které představují hrozby i příležitosti. Podmínkou účinných opatření je spolehlivá strategie na obranu veřejného blaha, individuálně uzpůsobená opatření, politická vůle tato opatření provádět a organizační kapacita k přetavení této vůle v konkrétní kroky.

1.4 Abychom městskou mobilitu zlepšili a snížili její dopad na životní prostředí, musíme vypracovat plány udržitelné městské mobility. EHSV vyzývá členské státy, aby vypracovaly *celostátní programy*, a pomohly tak místním a regionálním orgánům při přípravě a provádění plánů udržitelné městské mobility prostřednictvím pokynů, budování kapacit a financování. Komisi pak vyzývá, aby podpořila pokračování a rozšiřování sítí CIVINET.

1.5 Zásadní význam pro další pokrok v oblasti udržitelné mobility a pro plnění cílů EU v souvislosti s TEN-T, ochranou životního prostředí a bezpečností silničního provozu bude mít víceletý finanční rámec (VFR) na období po roce 2027. Komise by měla podporovat využívání plánů udržitelné městské mobility jako seznamu investičních projektů, což by rovněž poskytlo pozitivní pobídku k plnění povinností pro městské uzly v souvislosti se sítí TEN-T.

1.6 Plány udržitelné městské mobility jsou klíčem k vyváženému regionálnímu rozvoji. Nezbytným krokem je využít kreativitu a sociální kapitál daného regionu. Stěžejní úlohu zde hrají organizace zaměstnavatelů a pracovníků a organizace občanské společnosti, které je třeba povzbuzovat k tomu, aby k tomuto dialogu přispívaly. Důležité je, aby byly do plánování zapojeny všechny příslušné zúčastněné strany na místní, celostátní a unijní úrovni, a to i v přeshraničních otázkách.

1.7 V rámci plánování „městské“ mobility, musíme vzít v úvahu skutečnost, že sociální a hospodářský život našich městských oblastí sahá až do předměstských, příměstských a venkovských oblastí, a že je třeba zohlednit i jejich názory a potřeby. Nedostatečná efektivita systému mobility vytváří a udržuje mezi městy a venkovem rozdíly, jež mají negativní hospodářské, sociální a politické důsledky. Spravedlnost systému mobility znamená, že mobilita je cenově dostupná a nevytváří výsady, které by podporovaly ty, kteří jsou již v lepší pozici.

1.8 Základem udržitelné městské mobility je veřejná doprava v kombinaci s aktivní a sdílenou mobilitou. Aby mohli občané pro své cesty volit nejúčinnější řešení, musíme jim poskytnout nabídku cenově dostupné, přístupné, bezpečné a spolehlivé multimodální dopravy. Je zásadní, aby Sociální klimatický fond a jeho sociální klimatické plány tento přístup využívaly k řešení dopravní chudoby a ke zmírnění sociálního dopadu stanovování cen uhlíku, zejména na zranitelné skupiny.

1.9 Zásadní úlohu hrají mladí lidé, neboť jejich chování a zvyky mají dlouhodobý dopad. Při navrhování řešení v oblasti mobility nelze proto opomíjet dialog s mladými lidmi a jejich názory.

1.10 Pro dosažení udržitelné, přístupné, inkluzivní a cenově dostupné mobility je zcela rozhodující podpora pracovníků a zaměstnavatelů prostřednictvím veřejné dopravy, sdílené mobility a cyklistiky.

1.11 Pracovní podmínky by měly pracovníky a budoucí pracovníky motivovat k zapojení do odvětví dopravy.

2. **Souvislosti**

2.1 Mobilitu lze definovat jako možnost volného pohybu. Představuje základní podmínku demokratického života a tvoří páteř našich ekonomik. Lidé potřebují přístup k pracovním místům, školám, zdravotním a sociálním službám, kulturnímu a občanskému životu (jedná se o jednu ze zásad evropského pilíře sociálních práv) a zaměstnavatelé potřebují pracovníky a klienty, kteří se dostanou do míst jejich podnikání, kde je distribuováno jejich zboží.

2.2 Systém městské mobility hraje klíčovou úlohu v hospodářství EU – umožňuje *využívání půdy* (napojení na dopravní síť je předpokladem pro výstavbu), *pohyb zboží* a *automobilový průmysl* a vytváří a udržuje *pracovní místa*.

2.3 Systém městské mobility generuje různé náklady, včetně *kapitálových nákladů*, které nese veřejný sektor (budování a údržba infrastruktury), *provozních nákladů* hrazených uživateli (jednotlivci a podniky) a veřejnými orgány (za účelem zajištění práva na volný pohyb), a *implicitních nákladů* způsobených *externalitami*, které musí hradit společnost prostřednictvím daní (např. dopady na veřejné zdraví v důsledku úmrtí a zranění na silnicích nebo znečištění ovzduší a hlukového znečištění).

2.4 Náš systém městské mobility je vystaven tendencím usilujícím o změny. V posledních dvou staletích tyto tendence v zásadě působily ve prospěch jeho expanze, rozšiřování silniční a železniční sítě a růst objemu vozidel, počtu ujetých kilometrů a množství spotřebované energie.

2.5 Současný souhra tendencí působí ve smyslu zásadnější změny v systému městské mobility jako takovém. Některé pramení z technologických a obchodních inovací, k nimž patří: elektrifikace, digitalizace, globalizace založená na používání internetu, platformizace, rizikový kapitál a rychlé (někdy neregulované) zavádění těchto inovací a růst, které umožňuje kombinace uvedených faktorů. Jiné síly vyplývají z veřejného zájmu, konkrétně odhodlání výrazně snížit počet úmrtí a vážných zranění na silnicích, rostoucí environmentální povědomí a potřeba připravit se na extrémnější a častější klimatické jevy a na dvojí užití infrastruktury.

2.6 Změny jsou nevyhnutelné a již probíhají. Volba, před níž stojíme, je mezi transformací již od fáze návrhu a nejistým posunem směrem k horšímu. Městská mobilita udržuje společenský a hospodářský život, a řádná transformace je tak pro mnoho zúčastněných stran v odvětví dopravy i mimo něj zcela zásadní. Taková transformace vyžaduje kvalitní strategii vypracovanou v rámci důkladného procesu plánování, jehož podkladem je sociální a občanský dialog. To je hlavním posláním *plánování udržitelné městské mobility*.

3. **Obecné připomínky**

3.1 V EU je plánování udržitelné městské mobility mnohem víc než jen koncept: existují zde v tomto směru solidní zkušenosti a jasné pokyny a toto plánování se stalo regulačním požadavkem. Nařízení EU o transevropské dopravní síti (TEN-T) identifikovalo 431 městských uzlů a každý z těchto uzlů musí do konce roku 2027 vypracovat plán udržitelné městské mobility.

3.2 Plán udržitelné městské mobility městského uzlu TEN-T by se měl vztahovat na jeho *funkční městskou oblast* (angl. FUA), do níž obvykle spadá město a jeho zóna dojíždění zahrnující okolní obce. Pro vypracovávání a provádění plánů udržitelné městské mobility mají zásadní význam dialog a spolupráce – mezi obcemi v rámci téže funkční městské oblasti, mezi těmito obcemi a ústředními vládami a mezi veřejnými orgány a všemi příslušnými zúčastněnými stranami.

3.3 V rámci plánování „městské“ mobility, musíme vzít v úvahu skutečnost, že sociální a hospodářský život funkční městské oblasti sahá až do předměstských, příměstských a venkovských oblastí a závisí na pohybu osob a zboží, který začíná daleko za hranicemi města – například pracovníci dojíždějí ze svých domovů na předměstích a potraviny na trhy se dovážejí z venkovských zemědělských podniků. Dopravní a digitální konektivita je prvkem zdůrazněným v dlouhodobé vizi pro venkovské oblasti do roku 2040.

4. **Konkrétní připomínky**

Začít od základů

4.1 Nejzákladnější složkou systému mobility je chůze. Pěší infrastruktura je v každodenním životě nepostradatelná pro přístup k místním školám, službám, obchodům a veřejné dopravě. Nedostatečná dostupnost a bezpečnost této infrastruktury neúměrně poškozuje nejzranitelnější osoby a představuje zásadní překážku pro udržitelnou mobilitu.

4.2 Zajištění přístupnosti dopravní infrastruktury pro všechny má zásadní význam pro to, aby byly veřejný prostor a veřejná doprava skutečně „veřejné“, aby občané se zdravotním postižením mohli plně požívat lidských a sociálních práv, aby se zvýšila bezpečnost a pohodlí všech uživatelů a aby byla chráněna finanční udržitelnost naší společnosti, neboť překážky vytvářejí závislost a závislost s sebou nese náklady, které by kvůli stárnutí obyvatelstva byly neúnosné.

4.3 Klíčem k řešení hlavní příčiny úmrtí a vážných zranění je bezpečnost silničního provozu, která je nezbytná pro dosažení pokroku v udržitelné mobilitě. Nebezpečí na silnicích je hlavní překážkou většího využívání chůze, cyklistiky, veřejné dopravy a sdílené mikromobility. Zvýšení bezpečnosti našich ulic uvolní jejich plný sociální, hospodářský a environmentální potenciál.

Účast a dialog

4.4 Provádění politik udržitelné mobility na místní úrovni může vyvolat napětí mezi veřejnými orgány a uživateli různých druhů dopravy, zejména řidiči automobilů. Účast a dialog na úrovni co nejblíže k občanům jsou klíčové a v jejich rámci je třeba usilovat o konstruktivní zapojení všech, kteří budou těmito politikami potenciálně dotčeni, nikoli pouze těch, kteří s nimi souhlasí.

4.5 Dialog musí být veden napříč stranickými strukturami: plán udržitelné městské mobility může vyžadovat většinové schválení a čas na realizaci, jenž přesahuje délku funkčního období politických činitelů.

4.6 Pro dlouhodobou vizi, která zohlední práva a potřeby všech generací, zejména mladých lidí, je nezbytný rovněž dialog napříč generacemi. Udržitelnou mobilitu podpoří uplatňování ověřování dopadu předpisů EU na mladé lidi na politiky v oblasti mobility.

Změna chování

4.7 Cílem plánů udržitelné městské mobility je změna neudržitelných vzorců mobility. To nutně vyžaduje změnu chování v oblasti mobility, kterou lze zajistit podporou alternativ a poskytnutím vhodných pobídek pro jejich přijetí. Politika v této oblasti by od co nejranější fáze měla vycházet z behaviorálních poznatků.

4.8 Klíčový je moment, kdy mladá osoba přechází do fáze dospělého života, neboť právě tehdy se kvůli novému bydlišti a zaměstnání mění chování v oblasti mobility. Zásadní příležitostí je také zlepšení veřejného prostoru města – příkladem je Lublaň, kde vedení města s velkým předstihem oznámilo, že jednu z hlavních ulic uzavře pro motorizovanou dopravu, a poskytlo dobré alternativy pro přístup do centra.

Dopravní chudoba a multimodální přístup

4.9 Musíme se zaměřit šířeji, nikoli pouze na centra měst ([1]). Mnoho lidí žijících v předměstských a příměstských oblastech si musí vybrat, zda bude trávit příliš mnoho času ve veřejné dopravě, nebo zda bude vydávat příliš mnoho ze svých příjmů na automobil. Nedostatek vhodných alternativ narušuje volbu a nutí občany k tomu, aby si pořídili automobil, což je problém, s nímž se potýká mnoho pracovníků. Nižší náklady na bydlení na předměstí jsou pak více než vyváženy vyššími náklady (peněžními i časovými) na dopravu, neboť pracovníci jsou nuceni cestovat na delší vzdálenosti a pro ty, kteří pracují na směny (často kritičtí pracovníci), nenabízí veřejná doprava v hodinách mimo špičku žádnou alternativu. Neúčinná městská mobilita má dopad na náklady a kvalitu života.

4.10 Jedná se o *regionální* výzvu. Každodenní cestování veřejnou dopravou může být velmi nákladné, pokud si cestující musí během jedné cesty pořizovat různé jízdenky. Dobrým řešením je jízdenka platná po přiměřenou dobu (např. 75 minut) použitelná ve všech druzích veřejné dopravy. K tomu je zapotřebí zavést integrované jízdné, což zase vyžaduje náležité plánování mobility a spolupráci mezi místními a regionálními orgány. Klíčovou úlohu zde sehrávají dopravní orgány velkých měst.

4.11 Veřejná doprava je základem systému městské mobility v EU ([2]). Závazky veřejné služby mají zásadní význam pro zajištění toho, aby byly veřejnosti poskytovány životně důležité služby, a to i v případech, kdy nemusí být ziskové. Musíme investovat do nabídky, bezpečnosti a pohodlí veřejné dopravy a chránit její provoz, aby se zlepšila její frekvence a spolehlivost.

4.12 Musíme také chápat omezení veřejné dopravy, zejména v oblastech s nižší hustotou obyvatelstva a v časech mimo špičku (například v případě pracovníků, kteří se vrací z pozdních směn, nebo v případě mladých lidí, kteří cestují z akcí v noci). Musíme podporovat kombinaci veřejné dopravy s cyklistikou a sdílenou mobilitou (např. spolujízdou, sdílením automobilů a poptávkovou dopravou). Lidé potřebují *nabídku multimodální dopravy* – čím diverzifikovanější tato doprava je, tím efektivněji reaguje na různé potřeby spolehlivým a cenově dostupným způsobem.

4.13 Klíčovou úlohu v této multimodální nabídce hrají sdílené služby mikromobility (sdílení jízdních kol, elektrokol, nákladních kol, elektrokoloběžek a elektromopedů). Mnohé z těchto služeb fungují pouze v hustě zalidněných městských oblastech, kde se snadněji vytvářejí příjmy. V oblastech s nižší hustotou zalidnění by tyto prostředky mohly pomoci mnoha lidem v přístupu ke koridorům veřejné dopravy a nabídnout řešení pro krátké cesty (5 km).

4.14 Zavádění a rozšiřování služeb sdílené mobility ve funkčních městských oblastech je strategicky důležité. Vyžaduje to takovou veřejnou podporu, jež umožní cenovou dostupnost pro uživatele a životaschopnost pro operátory, přičemž současně přiláká soukromé investice a nasměruje je tam, kde jsou z hlediska veřejnosti zapotřebí. Důležitou úlohu může hrát i státní sektor, jako např. v Lotyšsku, kde jsou ve venkovských oblastech využívány sociální taxislužby na vyžádání.

4.15 Omezení přístupu do center měst tak, že je povolen pouze vozidlům s nízkými emisemi, může znevýhodnit ty, kteří si je nemohou dovolit. Právo na přístup do městských center je třeba aplikovat tak, aby bylo slučitelné s právem lidí žijících a pracujících v těchto centrech na čistší vzduch, bezpečnější ulice a více zelených ploch pro zmírňování povodní a vln veder. Abychom se vyhnuli střetu mezi legitimními právy, musíme se zaměřit na efektivnější přístup pro osoby a zboží.

Zaměstnanost a doprava

4.16 Zaměstnanost vytváří poptávku po mobilitě a koncentrace pracovních míst umožňuje agregaci jednotlivých cest, což je klíčová podmínka pro efektivní a cenově dostupnou dopravu. Velké podniky dříve pracovníkům zajišťovali dopravu. Dnes může efektivnější řešení poskytnout využívání veřejné dopravy doplněné sdílenou mobilitou, a to i pracovníkům, kteří začínají nebo končí směny v noci a bydlí v okrajových čtvrtích.

([1]) Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru: Dlouhodobá vize pro venkovské oblasti EU (COM(2021) 345 final) (Úř. věst. C 290, 29.7.2022, s. 137).

([2]) Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Význam veřejné dopravy z hlediska ekologického oživení Evropy (stanovisko z vlastní iniciativy) (Úř. věst. C 75, 28.2.2023, s. 115).

4.17 Měla by být zvážena podpora pro zaměstnavatele, kteří dotují kupování jízdenek na veřejnou dopravu a prosazují politiku neježdění autem, včetně možných daňových pobídek a opatření spolufinancování, které by zaměstnance motivovaly k udržitelnějšímu dojíždění (např. vyhrazená parkovací místa pro zaměstnance, kteří organizují spolujízdu, bezpečná úschova kol a sprchy pro ty, kteří jezdí na kole). Tato podpora mobility pracovníků musí být vždy projednána a dohodnuta se zástupci pracovníků a odbory.

Udržitelná mobilita a konkurenceschopné podniky

4.18 Udržitelnější přeprava zboží může poskytovat *přínosy podnikům* (doprava je nákladovou složkou), *kolektivní přínosy* (snížení emisí a dopravního přetížení) a zvyšovat konkurenceschopnost městských oblastí. Zásadní význam má spolupráce veřejného a soukromého sektoru, přičemž plány udržitelné městské logistiky k tomu poskytují pevný základ. Plány udržitelné městské logistiky jsou méně rozšířené než plány udržitelné městské mobility, přičemž oba tyto plány by měly být vypracovány společně.

4.19 Zlepšení udržitelnosti městské nákladní dopravy a dodávek na poslední míli vyžaduje inovativní přístup, který nebude poškozovat podniky a může dokonce přinést vyšší efektivitu a konkurenční výhodu. Zvláštní podpora musí být poskytována mikropodnikům a malým a středním podnikům ([3]), obchodníkům, řemeslníkům a dalším malým hospodářským subjektům. To je třeba podpořit zadáváním zelených veřejných zakázek.

4.20 Transformace energetiky s sebou nese změny v hospodářství, podnicích a pracovních místech. Je třeba usilovat o zajištění toho, aby vytvořená pracovní místa byla kvalitní a nabízela stabilní pracovní podmínky, pokud jde o práva pracovníků a důstojné mzdy. Tyto změny musí být předmětem sociálního dialogu.

Udržitelná pracovní místa v dopravě

4.21 Udržitelná mobilita potřebuje pracovní síly. Jedním z problémů v dopravě je nedostatek pracovníků, a proto je třeba se zamyslet nad tím, jak je (včetně žen ([4])) motivovat k volbě tohoto odvětví. Je třeba zvážit kapacitu a dovednosti ve veřejném sektoru i mimo něj, přičemž zásadní význam má sociální dialog ohledně zachování nebo zlepšení pracovních podmínek.

4.22 V zájmu přilákání a udržení pracovníků ve veřejné dopravě je nezbytné zajistit, aby pro ně byla bezpečná, neboť jsou často vystaveni hrozbám a násilí ze strany cestujících. Bezpečnost pracovníků ve veřejné dopravě je navíc podmínkou bezpečnosti všech cestujících, což znamená i účinný boj proti sexuálnímu obtěžování ve stanicích, na zastávkách a ve vozidlech veřejné dopravy.

Nová energie, nová vozidla, staré problémy

4.23 Je třeba zohlednit přínosy elektromobility a alternativních paliv. Nesmíme se zaměřit *pouze na výfukové emise* – elektrická vozidla mají pozitivní dopad na látky znečišťující ovzduší, ale neřeší mnoho dalších problémů s mobilitou, jako jsou mikročástice z pneumatik a brzd, dopravní přetížení, poptávka po parkování, nebezpečnost silničního provozu a plné dopady jejich výroby na životní prostředí.

4.24 Města plánují a provádějí rozsáhlé investice do moderních nízkoemisních a bezemisních vozových parků. Aby bylo dosaženo co nejlepší návratnosti těchto investic, *veřejné orgány* musí zadávat veřejné zakázky způsobem, který jim umožní zachovat část investic v příslušné regionální ekonomice, a výrobci autobusů se sídlem v EU musí zlepšit svou průmyslovou kapacitu, aby mohli dodávat vyšší objemy v kratších lhůtách.

4.25 Je obzvláště důležité usilovat o optimalizaci a účinnost při využívání různých technologií s cílem dosáhnout při daných nákladech těch nejlepších výsledků, zejména jsou-li využívány veřejné prostředky.

Územní plánování a plánování mobility

4.26 Územní plánování a plánování dopravy je nutno vzájemně propojit a koordinovat. Lepší integrace je klíčem k dosažení lepší přístupnosti a k řešení potřeby cestovat. Z hlediska územního plánování toho lze dosáhnout lepší kombinací hospodářských činností v daném prostoru, která bude podpořena zlepšeními v oblasti mobility.

([3]) Viz doporučení expertní skupiny pro městskou mobilitu (EGUM) týkající se městské logistiky.
([4]) Stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru k tématu Ženy a doprava – Platforma pro změnu (průzkumné stanovisko na žádost Komise) (Úř. věst. C 246, 28.7.2017, s. 1).

4.27 Rozšiřování měst je vždy doprovázeno rozšiřováním infrastruktury pro veřejné služby (např. elektřina, voda a kanalizace), neboť nové budovy vytvoří novou poptávku. Od samého počátku by mělo být také plánováno, placeno a zajištěno poskytování udržitelných řešení v oblasti mobility, nebo nový vývoj problémy s mobilitou zhorší tím, že přinese nárůst automobilové dopravy a přinutí nové domácností k vlastnictví automobilů.

Klimaticky neutrální města

4.28 EHSV podporuje misi EU Klimaticky neutrální a inteligentní města do roku 2030, jejímž cílem je poskytnout městům společný rámec pro klimatickou neutralitu. Tato mise města důrazně vybízí k přípravě plánů udržitelné městské mobility, přičemž uplatňuje meziodvětvový přístup založený na poptávce, v jehož rámci se vytvářejí synergie mezi stávajícími iniciativami a činnosti vycházejí ze skutečných potřeb měst.

Plány udržitelné městské mobility a financování

4.29 Vypracování plánů udržitelné městské mobility pro 431 městských uzlů do konce roku 2027 bude vyžadovat rozsáhlé plánování. Jde o jedinečnou a zcela zásadní příležitost k tomu, aby se věci daly do pořádku. Je třeba jednat okamžitě. Je nezbytné mít k dispozici *vnitrostátní programy podpor*, jež budou řádně vybaveny k poskytování technické a finanční podpory, ke zdokonalování standardních přístupů a k podpoře zapojení zúčastněných stran. Klíčovou úlohu mají vnitrostátní kontaktní místa pro plány udržitelné městské mobility.

4.30 Je velmi důležité posoudit, zda jsou plně využívány finanční prostředky, které jsou k dispozici na podporu provádění plánů udržitelné městské mobility, a zda se daří vytvářet synergie. V současné době existuje podpora v rámci Evropského fondu pro strategické investice, evropských strukturálních a investičních fondů, Nástroje pro propojení Evropy / fondů TEN-T, Evropského portálu investičních projektů, Městských inovativních opatření, URBACT, společného podniku pro palivové články a vodík, programu Horizont 2020 a Interreg Europe. Jsou k dispozici různé finanční zdroje, které všechny závisejí na VFR.

4.31 VFR na období po roce 2027 bude mít zásadní význam pro pokrok v oblasti udržitelné mobility a pro plnění cílů EU v oblasti mobility. Vzhledem k tomu, že EU zvažuje reformu svých nástrojů financování, měla by Komise podporovat využívání plánů udržitelné městské mobility jako nástroje pro sestavování seznamů projektů a zefektivnění financování EU. To by odpovídalo pozitivní pobídce k plnění povinností v souvislosti se sítí TEN-T uložených 431 městským uzlům, podnítilo by to vypracování kvalitních plánů udržitelné městské mobility a podpořilo jejich provádění. Tato soudržnost by rovněž přilákala soukromé investice do regionálních ekonomik a pomohla by vytvářet pracovní místa.

Budování kapacit

4.32 Ačkoli by proces vymezený v pokynech EU pro plány udržitelné městské mobility měl představovat referenční postup pro všechny městské uzly, žádné univerzální řešení neexistuje. Městské oblasti musí nalézt optimální řešení, jak se vypořádat s vlastními specifiky a jako co nejlépe využít svých příležitostí a schopností. Z tohoto důvodu má naprosto zásadní význam budování kapacit na místní úrovni.

4.33 Zemím, které nemají celostátní pokyny pro plánování udržitelné městské mobility, se doporučuje, aby je vypracovaly co nejdříve, aby mohly být jejich plány udržitelné městské mobility vypracovány účinným a standardizovaným způsobem. Lze při tom využít doporučení Komise o vnitrostátních programech na podporu plánování udržitelné městské mobility. Celostátní pokyny by měly být vypracovány ve spolupráci s městy, regionálními orgány, akademickou obcí, stranami zainteresovanými na oblasti městské mobility, s odborníky a občanskou společností.

4.34 Měla by být zavedena průběžná koordinace mezi příslušnými orgány v rámci jednotlivých funkčních městských oblastí. Provádění plánů udržitelné městské mobility by mělo být náležitě a průběžně monitorováno a vyhodnocováno, přičemž by za tímto účelem byly zavedeny mechanismy pro měření pokroku při dosahování cílů těchto plánů.

4.35 Důležitou úlohu sehrává CIVITAS, a sice prostřednictvím grantů, projektů, vzdělávání a zvyšování povědomí, a jeho sítě CIVINET, jež usnadňují informování a sdílení osvědčených postupů mezi místními a celostátními zúčastněnými stranami v jejich vlastních jazycích. Tento proces je úspěšný a měl by být dále podporován a šířen do dalších zemí.

4.36 Při plánování a posilování kapacit místních a regionálních orgánů musí být využity taktéž znalosti odborníků a městských institutů. Měli by spolupracovat s volenými úředníky na budování a posilování politické vůle a zlepšování porozumění.

V Bruselu dne 19. června 2025.

předseda
Evropského hospodářského a sociálního výboru
Oliver RÖPKE