Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria C

C/2025/4211

20.8.2025

Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru

Plánovanie udržateľnej mestskej mobility v EÚ

(stanovisko z vlastnej iniciatívy)

(C/2025/4211)

Spravodajkyňa: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Spolusprávodajca: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Poradcovia	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (za spravodajkyňu) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (za spolusprávodajcu)
Rozhodnutie plenárneho zhromaždenia	23. 1. 2025
Právny základ	článok 52 ods. 2 rokovacieho poriadku
Príslušná sekcia	sekcia pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť
Prijaté v sekcii	27. 5. 2025
Prijaté na plenárnom zasadnutí	19. 6. 2025
Plenárne zasadnutie č.	597
Výsledok hlasovania (za/proti/zdržalo sa)	111/1/3

1. Závery a odporúčania

1.1. Dobrý systém mestskej mobility má zásadný význam pre kvalitu života našej spoločnosti, dobré pracovné podmienky a hospodársku konkurencieschopnosť. Závisí od mnohých, ktorí sú zase závislí od neho. Príprava našich systémov mestskej mobility na nové výzvy našej doby si vyžaduje kolektívne opatrenia a mobilizáciu finančného, politického a sociálneho kapitálu.

1.2. Naše systémy mestskej mobility musíme nasmerovať k environmentálnej, sociálnej a hospodárskej udržateľnosti. Musíme napredovať vo všetkých troch oblastiach, inak nebudeme napredovať vôbec – aspoň nie v takom rozsahu a tak rýchlo, ako potrebujeme.

1.3. V oblasti mestskej mobility prebiehajú zmeny, ktoré so sebou prinášajú hrozby aj príležitosti. Účinné kroky si vyžadujú rozumnú stratégiu na ochranu verejného blaha, opatrenia šité na mieru, politickú vôľu realizovať ich a organizačné kapacity na jej pretavenie do praxe.

1.4. Na to, aby sa zlepšila mestská mobilita a znížil jej vplyv na životné prostredie, treba vypracovať plány udržateľnej mestskej mobility. EHSV vyzýva všetky členské štáty, aby vypracovali národné programy na pomoc miestnym a regionálnym samosprávam pri vypracúvaní a vykonávaní plánov udržateľnej mestskej mobility prostredníctvom usmernení, budovania kapacít a financovania, a Komisiu, aby podporovala pokračovanie a rozširovanie sietí CIVINET.

1.5. Viacročný finančný rámec (VFR) na obdobie po roku 2027 bude mať zásadný význam pre napredovanie udržateľnej mobility a plnenie cieľov EÚ v oblasti TEN-T, ochrany životného prostredia a bezpečnosti cestnej premávky. Komisia by mala podporovať využívanie plánov udržateľnej mestskej mobility ako investičného plánu, ktorý by takisto poskytol pozitívny stimul na zosúladenie povinností v oblasti TEN-T pre mestské uzly.

1.6. Plány udržateľnej mestskej mobility sú kľúčom k vyváženému regionálnemu rozvoju. Mobilizácia tvorivosti a sociálneho kapitálu regiónu je dôležitým krokom, pričom organizácie zamestnávateľov, pracovníkov a občianskej spoločnosti zohrávajú kľúčovú úlohu a musia byť nabádané, aby prispeli k tomuto dialógu. Do plánovania je dôležité zapojiť všetky príslušné zainteresované strany na miestnej, národnej a európskej úrovni, a to aj v cezhraničných otázkach;

1.7. Pri plánovaní „mestskej“ mobility sa musí vziať do úvahy, že spoločenský a hospodársky život našich mestských oblastí sa v značnej miere rozširuje aj do predmestských, prímestských a vidieckych oblastí a že je potrebné zohľadniť ich názory a potreby. Nedostatočná účinnosť systému mobility vytvára a udržiava rozdiely medzi mestami a vidiekom, čo má negatívne hospodárske, sociálne a politické dôsledky. Spravodlivý systému mobility znamená, že mobilita je cenovo dostupná a nevytvára privilégiá podporujúce tých, ktorí sú už v lepšej pozícii.

1.8. Základom udržateľnej mestskej mobility je verejná doprava v kombinácii s aktívnou a spoločnou mobilitou. Aby si občania mohli vybrať najefektívnejšie riešenia pre svoje cesty, musíme im poskytnúť cenovo dostupnú, prístupnú, bezpečnú a spoľahlivú *ponuku multimodálnej dopravy*. Je veľmi dôležité, aby Sociálno-klimatický fond a jeho sociálno-klimatické plány využívali tento prístup na riešenie dopravnej chudoby a zmiernenie sociálneho vplyvu stanovovania cien uhlíka, najmä na zraniteľné skupiny.

1.9. Veľmi dôležitú úlohu zohrávajú mladí ľudia, pretože ich správanie a zvyky majú dlhodobý vplyv. Pri navrhovaní riešení v oblasti mobility nemožno ignorovať dialóg s mladými ľuďmi a ich názory.

1.10. Podpora pracovníkov a zamestnávateľov pomocou verejnej dopravy, spoločnej mobility a cyklistiky je nevyhnutná na dosiahnutie udržateľnej, prístupnej, inkluzívnej a cenovo dostupnej mobility.

1.11. Pracovné podmienky by mali motivovať pracovníkov a budúcich pracovníkov, aby si hľadali prácu v odvetví dopravy.

2. **Kontext**

2.1. Mobilitu možno vymedziť ako schopnosť voľne sa pohybovať. Je základnou podmienkou demokratického života a oporou našich hospodárstiev. Ľudia musia mať prístup k pracovným miestam, školám, zdravotníckym a sociálnym službám, kultúrnemu a občianskemu životu (je to jedna zo zásad Európskeho piliera sociálnych práv) a zamestnávatelia potrebujú, aby sa pracovníci a klienti dostali do ich podniku a aby sa ich tovar distribuoval.

2.2. Systém mestskej mobility zohráva v hospodárstve EÚ kľúčovú úlohu, pretože umožňuje *využívanie pôdy* (prepojenie s dopravnou sieťou je predpokladom výstavby), *pohyb tovaru*, *výrobu vozidiel* a vytvára a udržiava *pracovné miesta*.

2.3. Systém mestskej mobility vytvára rôzne náklady vrátane *kapitálových nákladov*, ktoré znáša verejný sektor (výstavba a údržba infraštruktúry), *prevádzkových nákladov*, ktoré hradia používatelia (jednotlivci a podniky) a verejné orgány (na zabezpečenie práva na voľný pohyb), a *implicitných nákladov* spôsobených *externalitami*, ktoré musí spoločnosť zaplatiť prostredníctvom daní (napr. vplyv úmrtí a zranení na cestách, ako aj znečistenia ovzdušia a hluku na verejné zdravie).

2.4. Náš systém mestskej mobility sa mení v dôsledku pôsobenia rôznych síl. V posledných dvoch storočiach tieto sily v podstate presadzovali jeho expanziu, rozšírenie cestnej a železničnej siete, nárast počtu vozidiel, počtu najazdených kilometrov a spotrebovanej energie.

2.5. Súčasné sily sa usilujú o zásadné zmeny v samotnej mestskej mobilite. Niektoré vyplývajú z technologických a obchodných inovácií: elektrifikácia, digitalizácia, globalizácia na internete, vytváranie platforiem, rizikový kapitál a rýchle (niekedy neregulované) zavádzanie a rast, ktoré kombinácia týchto faktorov umožňuje. Ďalšie sily vychádzajú z verejného záujmu, konkrétne zo záväzku výrazne znížiť počet úmrtí a vážnych zranení na cestách, z rastúceho environmentálneho povedomia a z potreby pripraviť sa na extrémnejšie a častejšie klimatické javy a na dvojaké využívanie infraštruktúry.

2.6. Zmeny sú nevyhnutné a už prebiehajú. Stojíme pred voľbou medzi plánovanou transformáciou alebo neistým posunom k horšiemu. Mestská mobilita podporuje spoločenský a hospodársky život a riadená transformácia má zásadný význam pre mnohé zainteresované strany v rámci odvetvia dopravy aj mimo neho. Takáto transformácia si vyžaduje spoľahlivú stratégiu vypracovanú prostredníctvom dôsledných procesov plánovania, ktorá bude vychádzať zo sociálneho a občianskeho dialógu. To je hlavným poslaním *plánovania udržateľnej mestskej mobility*.

3. **Všeobecné pripomienky**

3.1. Plánovanie udržateľnej mestskej mobility predstavuje v EÚ oveľa viac než len koncepciu: existujú spoľahlivé skúsenosti a jasné usmernenia a stalo sa regulačnou požiadavkou. V nariadení EÚ o transeurópskej dopravnej sieti (TEN-T) bolo určených 431 mestských uzlov a od každého uzla sa vyžaduje, aby do konca roka 2027 vypracoval plán udržateľnej mestskej mobility.

3.2. Plán udržateľnej mestskej mobility mestského uzla v sieti TEN-T by sa mal vzťahovať na jeho *funkčnú mestskú oblasť* (FUA), ktorá zvyčajne zahŕňa mesto a jeho zónu dochádzky do práce v okolitých obciach. Pre vypracovanie a realizáciu plánov udržateľnej mestskej mobility sú nevyhnutné dialóg a spolupráca, a to medzi obcami v tej istej funkčnej mestskej oblasti, medzi týmito obcami a národnými vládami a medzi verejnými orgánmi a všetkými príslušnými zainteresovanými stranami.

3.3. Pri plánovaní „mestskej“ mobility musíme brať do úvahy, že spoločenský a hospodársky život vo funkčnej mestskej oblasti je rozšírený aj do predmestských, prímestských a vidieckych oblastí a závisí od pohybu osôb a tovaru, ktorý sa začína ďaleko za hranicami mesta, ako napríklad dochádzanie pracovníkov z domovov na predmestiach a dovoz potravín na trh z vidieckych fariem. V dlhodobej vízii EÚ pre vidiecke oblasti do roku 2040 sa zdôrazňuje doprava a digitálna konektivita.

4. **Osobitné pripomienky**

Najprv základy.

4.1. Chôdza je najzákladnejšou zložkou systému mobility a infraštruktúra pre peších je nevyhnutná pre každodenný život, aby bolo možné dostať sa do miestnych škôl, k službám, do obchodov a k verejnej doprave. Nedostatočná dostupnosť a bezpečnosť tejto infraštruktúry neúmerne poškodzuje najzraniteľnejšie skupiny a je hlavnou prekážkou brániacou udržateľnej mobilite.

4.2. Zabezpečenie prístupnej dopravnej infraštruktúry pre všetkých je nevyhnutné na to, aby sa verejný priestor a verejná doprava stali skutočne „verejnými“, aby si občania so zdravotným postihnutím mohli v plnej miere uplatňovať svoje ľudské a sociálne práva, aby sa zvýšila bezpečnosť a pohodlie všetkých používateľov a aby sa chránila finančná udržateľnosť našej spoločnosti, keďže prekážky vytvárajú závislosť a závislosť so sebou prináša náklady, ktoré by sa v dôsledku starnutia obyvateľstva mohli stať neúnosnými.

4.3. Bezpečnosť cestnej premávky je kľúčom k riešeniu hlavnej príčiny úmrtí a vážnych zranení a je nevyhnutná pre rozvoj udržateľnej mobility. Nebezpečenstvo na cestách je hlavnou prekážkou intenzívnejšej chôdze, jazdy na bicykli a využívania verejnej dopravy a spoločnej mikromobility. Zvýšením bezpečnosti našich ulíc sa uvoľní ich plný sociálny, hospodársky a environmentálny potenciál.

Účasť a dialóg

4.4. Zavádzanie politík udržateľnej mobility na miestnej úrovni môže vyvolať napätie medzi verejnými orgánmi a používateľmi rôznych druhov dopravy, najmä vodičmi automobilov. Účasť a dialóg na miestnej úrovni sú kľúčové, pričom sa treba usilovať o konštruktívne zapojenie všetkých potenciálne dotknutých osôb, nielen tých, ktorí s príslušnými politikami súhlasia.

4.5. Je nevyhnutný dialóg medzi všetkými politickými stranami: na schválenie plánu udržateľnej mestskej mobility môže byť potrebná väčšina a na jeho realizáciu čas, ktorý presahuje politické funkčné obdobie.

4.6. Takisto je nevyhnutný dialóg medzi generáciami, aby sa mohla vytvoriť dlhodobá vízia, ktorá bude zohľadňovať práva a potreby všetkých generácií, najmä mladých ľudí. Uplatňovaním mládežníckeho testu EÚ na politiky mobility sa podporí udržateľná mobilita.

Zmena správania

4.7. Cieľom plánu udržateľnej mestskej mobility je zmeniť neudržateľné modely mobility. To si nevyhnutne vyžaduje zmenu správania v oblasti mobility, ktorú možno dosiahnuť podporou alternatív a poskytnutím správnych stimulov na ich prijatie. Politika v tejto oblasti by mala byť od čo najskoršieho štádia založená na poznatkoch o správaní.

4.8. Kľúčovým momentom je, keď sa mladý človek osamostatní, pretože nové bydlisko a práca vyvolajú zmeny v jeho správaní v oblasti mobility. Zlepšenie verejného priestoru mesta je tiež dôležitou príležitosťou, ktorú využili napríklad v Ľubľane, kde zástupcovia mesta vo veľkom časovom predstihu oznámili, že sa jedna z hlavných ulíc uzavrie pre motorovú dopravu, a poskytli dobré alternatívy prístupu do centra.

Dopravná chudoba a multimodálny prístup

4.9. Musíme sa pozrieť aj mimo centier miest ([1]). Mnohí ľudia žijúci v predmestských a prímestských oblastiach si musia vybrať medzi tým, či strávia príliš veľa času vo verejnej doprave, alebo minú značnú časť svojho príjmu na automobil. Nedostatok vhodných alternatív neumožňuje výber a vedie k tomu, že ľudia sú nútení vlastniť automobil, čo je problém, ktorý sa týka mnohých pracovníkov. Nehnuteľnosti na predmestí sú síce lacnejšie, ale čas a peniaze vynaložené na dlhšiu cestu do práce sú nepomerne vyššie. V prípade práce na zmeny, ktorá sa často týka pracovníkov v kritických povolaniach, verejná doprava často nie je dostupná mimo štandardného pracovného času. Neefektívna mestská mobilita má vplyv na životné náklady a kvalitu života.

4.10. Ide o *regionálnu* výzvu. Každodenné cestovanie verejnou dopravou môže byť veľmi nákladné, ak si cestujúci počas jednej cesty musia kúpiť rôzne cestovné lístky. Dobrým riešením je cestovný lístok s primeranou časovou platnosťou (napr. 75 minút), ktorý je použiteľný vo všetkých druhoch verejnej dopravy. To si vyžaduje integráciu taríf, ktorá je zasa podmienená správnym plánovaním mobility a spoluprácou medzi miestnymi a regionálnymi samosprávami. Mestské dopravné orgány tu zohrávajú kľúčovú úlohu.

4.11. Verejná doprava je základom systému mestskej mobility v EÚ ([2]). Záväzky vyplývajúce zo služieb vo verejnom záujme sú nevyhnutné na zabezpečenie toho, aby sa verejnosti poskytovali životne dôležité služby, a to aj v prípadoch, keď nemusia byť ziskové. Musíme investovať do ponuky, bezpečnosti a pohodlia verejnej dopravy a chrániť jej premávku s cieľom zvýšiť frekvenciu a spoľahlivosť.

4.12. Musíme si tiež uvedomiť obmedzenia verejnej dopravy v oblastiach s nižšou hustotou obyvateľstva a v čase mimo dopravnej špičky, (tento problém sa týka napríklad pracovníkov, ktorí sa vracajú z neskorých zmien, alebo mladých ľudí cestujúcich v noci z kultúrnych podujatí). Musíme podporovať kombinovanie verejnej dopravy s cyklistickou dopravou a spoločnou mobilitou (napr. car-pooling, spoločné využívanie áut a doprava reagujúca na dopyt). Ľudia potrebujú mať *ponuku multimodálnej dopravy*. Čím je diverzifikovanejšia, tým efektívnejšie reaguje na rôzne potreby spoľahlivým a cenovo dostupným spôsobom.

4.13. Spoločné služby mikromobility (spoločné využívanie bicyklov, elektrických bicyklov, nákladných bicyklov, elektrických kolobežiek a elektrických skútrov) zohrávajú kľúčovú úlohu v oblasti multimodálnej dopravy. Mnohé z týchto služieb fungujú len v husto obývaných mestských oblastiach, kde sa ľahšie generujú príjmy. V oblastiach s nižšou hustotou osídlenia by mohli pomôcť mnohým ľuďom dostať sa do koridorov verejnej dopravy a poskytnúť riešenie pre krátke cesty (5 km).

4.14. Zavádzanie a rozširovanie služieb spoločnej mobility vo funkčných mestských oblastiach má strategický význam. Vyžaduje si to takú verejnú podporu, ktorá umožní, aby boli tieto služby cenovo dostupné pre používateľov a životaschopné pre prevádzkovateľov, a zároveň pomôže prilákať súkromné investície a nasmerovať ich na verejné potreby. Dôležitú úlohu môže zohrávať aj občiansky sektor, ako napríklad v Lotyšsku, kde sa na požiadanie vo vidieckych oblastiach využívajú sociálne taxislužby.

4.15. Obmedzenie prístupu do centier miest tak, aby boli povolené len vozidlá s nízkymi emisiami, môže znevýhodňovať tých, ktorí si ich nemôžu dovoliť. Právo na prístup do mestských centier sa musí presadzovať tak, aby to bolo v súlade s právom tých, ktorí v týchto centrách žijú a pracujú, na čistejšie ovzdušie, bezpečnejšie ulice a viac zelených plôch, čo pomôže zmierniť účinky záplav a horúčav. Aby sme sa vyhli konfliktu medzi legitímnymi právami, musíme sa zamerať na efektívnejší prístup pre ľudí a tovar.

Zamestnanosť a doprava

4.16. Zamestnanosť vytvára dopyt po mobilite a koncentrácia pracovných miest umožňuje spájať jednotlivé cesty, čo je kľúčovou požiadavkou v záujme zaistenia efektívnej a cenovo dostupnej dopravy. Veľkí zamestnávatelia kedysi zabezpečovali dopravu pre pracovníkov. V súčasnosti môže využívanie verejnej dopravy, ktorú dopĺňa spoločná mobilita, poskytnúť efektívnejšie riešenia, a to aj pre pracovníkov, ktorí začínajú alebo končia zmeny v noci a bývajú v okrajových štvrtiach.

([1]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru: Dlhodobá vízia pre vidiecke oblasti EÚ [COM(2021) 345 final] (Ú. v. EÚ C 290, 29.7.2022, s. 137).

([2]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Význam verejnej dopravy pre zelenú obnovu Európy (stanovisko z vlastnej iniciatívy) (Ú. v. EÚ C 75, 28.2.2023, s. 115).

4.17. Mala by sa zvážiť podpora pre zamestnávateľov, ktorí dotujú nákup cestovných lístkov na verejnú dopravu a presadzujú politiku bez áut, vrátane možných daňových stimulov a spolufinancovania opatrení, ktorými sa zamestnanci nabádajú, aby dochádzali do práce udržateľnejším spôsobom (napr. vyhradené parkovacie miesta pre zamestnancov, ktorí využívajú car-pooling, bezpečná úschovňa bicyklov a sprchy pre tých, ktorí dochádzajú na bicykli). Táto podpora mobility pracovníkov sa musí prerokovať a dohodnúť so zástupcami pracovníkov a odborovými zväzmi.

Udržateľná mobilita a konkurencieschopné podniky

4.18. Udržateľnejšia preprava tovaru môže priniesť *obchodné výhody* (doprava je súčasťou nákladov) a *kolektívne výhody* (zníženie emisií a dopravného preťaženia) a zvýšiť konkurencieschopnosť mestských oblastí. V tejto súvislosti je nevyhnutná spolupráca verejného a súkromného sektora a plány udržateľnej mestskej logistiky na to poskytujú pevný základ. Plány udržateľnej mestskej logistiky sú menej rozšírené ako plány udržateľnej mestskej mobility a oba typy plánov by sa mali rozvíjať spoločne.

4.19. Zlepšenie udržateľnosti mestskej nákladnej dopravy a dodávok na poslednom úseku si vyžaduje inovatívny prístup, ktorý nepoškodí podniky a môže dokonca priniesť zvýšenie efektívnosti a konkurenčnú výhodu. Osobitnú podporu treba poskytnúť mikropodnikom a MSP ([3]), obchodníkom, remeselníkom a iným malým hospodárskym subjektom. Zelené verejné obstarávanie to musí podporovať.

4.20. Energetická transformácia so sebou prináša zmeny z hľadiska hospodárstva, podnikov a pracovných miest. Malo by sa vyvinúť úsilie na to, aby sa zabezpečilo, že vytvorené pracovné miesta budú kvalitné a poskytnú stabilné pracovné podmienky s ohľadom na práva pracovníkov a dôstojnú mzdu. Tieto zmeny musia byť predmetom sociálneho dialógu.

Udržateľné pracovné miesta v doprave

4.21. Udržateľná mobilita si vyžaduje pracovníkov. Problémom je nedostatok pracovnej sily v doprave a je potrebné sa zamyslieť nad tým, ako motivovať pracovníkov (vrátane žien ([4])), aby si zvolili prácu v tomto odvetví. Musia sa zohľadniť kapacity a zručnosti vo verejnom sektore a mimo neho, pričom pre zachovanie a/alebo zlepšenie pracovných podmienok má zásadný význam sociálny dialóg.

4.22. V záujme prilákania a udržania pracovníkov vo verejnej doprave je potrebné zaistiť, aby bola táto práca bezpečná, pretože pracovníci ktorí ju vykonávajú, často čelia hrozbám a násiliu zo strany cestujúcich. Okrem toho je bezpečnosť pracovníkov verejnej dopravy podmienkou bezpečnosti všetkých cestujúcich, ako aj účinného boja proti sexuálnemu obťažovaniu na staniciach, zastávkach a vo vozidlách verejnej dopravy.

Nová energia, nové vozidlá, staré problémy

4.23. Výhody elektromobility a alternatívnych palív treba vnímať v širšom kontexte. Musíme hľadieť ďalej ako *len na výfukové emisie*. Elektromobily majú pozitívny vplyv na znečisťujúce látky v ovzduší, ale neriešia mnohé ďalšie problémy mobility, ako sú mikročastice z pneumatík a brzd, dopravné preťaženie, dopyt po parkovacích miestach, nebezpečenstvo na cestách a celkový vplyv ich výroby na životné prostredie.

4.24. Mestá plánujú a uskutočňujú rozsiahle investície do moderných vozových parkov s nízkymi a nulovými emisiami. Na dosiahnutie čo najlepšej návratnosti týchto investícií musia *verejné orgány* vykonávať verejné obstarávanie spôsobom, ktorý im umožní udržať časť investícií v regionálnom hospodárstve, a výrobcovia autobusov v EÚ musia zlepšiť svoju priemyselnú kapacitu, aby mohli dodávať viac vozidiel v kratších lehotách.

4.25. Je mimoriadne dôležité usilovať sa o optimalizáciu a efektívnosť pri využívaní rôznych technológií, aby sa dosiahli čo najlepšie výsledky za dané náklady, najmä pri čerpaní verejných finančných prostriedkov.

Územné plánovanie a plánovanie mobility

4.26. Územné plánovanie a plánovanie dopravy musia byť vzájomne prepojené a koordinované. Lepšia integrácia je kľúčom k dosiahnutiu lepšej dostupnosti a zvládnutiu potreby cestovania. Pokiaľ ide o územné plánovanie, dá sa to dosiahnuť lepšou priestorovou kombináciou hospodárskych činností podporenou zlepšením mobility.

([3]) Pozri odporúčania expertnej skupiny Európskej komisie pre mestskú mobilitu (EGUM) týkajúce sa mestskej logistiky.
([4]) Stanovisko Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru – Ženy a doprava – Platforma pre zmenu (prieskumné stanovisko na žiadosť Komisie) (Ú. v. EÚ C 246, 28.7.2017, s. 1).

4.27. Rozširovanie miest je vždy sprevádzané rozširovaním infraštruktúry verejných služieb (napr. elektriny, vody a kanalizácie), pretože nové budovy vytvárajú nový dopyt. Od začiatku by sa malo plánovať, hradiť a zabezpečovať aj poskytovanie riešení v oblasti udržateľnej mobility, inak sa v dôsledku novej výstavby zhoršia problémy s mobilitou tým, že sa zvýši objem automobilovej dopravy a nové domácnosti budú nútené vlastniť auto.

Klimaticky neutrálne mestá

4.28. EHSV podporuje misiu Európskej komisie Klimaticky neutrálne a inteligentné mestá do roku 2030, ktorej cieľom je poskytnúť spoločný rámec pre klimatickú neutralitu miest. V rámci misie sa mestá dôrazne nabádajú, aby pripravili plány udržateľnej mestskej mobility a uplatňovali medziodvetvový prístup založený na dopyte s cieľom vytvárať synergie medzi existujúcimi iniciatívami a aby činnosti vychádzali zo skutočných potrieb miest.

Plány udržateľnej mestskej mobility a financovanie

4.29. Vypracovanie plánov udržateľnej mestskej mobility pre 431 mestských uzlov do konca roka 2027 si bude vyžadovať rozsiahle plánovanie a predstavuje jedinečnú a rozhodujúcu príležitosť, ako zaviesť správne riešenie. Treba prijať okamžité opatrenia. Je nevyhnutné, aby existovali *národné podporné programy*, ktoré budú riadne vybavené na poskytovanie technickej a finančnej podpory, vytváranie štandardných prístupov a podporu zapojenia zainteresovaných strán. Kľúčová úlohu zohrávajú národné kontaktné centrá pre plány udržateľnej mestskej mobility.

4.30. Je veľmi dôležité posúdiť, či sa finančné prostriedky, ktoré sú k dispozícii na podporu vykonávania plánov udržateľnej mestskej mobility, plne využívajú a či sa dosahujú synergie. V súčasnosti existuje podpora v rámci Európskeho fondu pre strategické investície, európskych štrukturálnych a investičných fondov, Nástroja na prepájanie Európy/finančných prostriedkov na TEN-T, Európskeho portálu investičných projektov, mestských inovačných opatrení, URBACT, spoločného podniku pre palivové články a vodík, programu Horizont 2020 a iniciatívy Interreg Europe. K dispozícii sú rôzne finančné zdroje, pričom všetky z nich závisia od VFR.

4.31. VFR na obdobie po roku 2027 bude mať zásadný význam pre dosiahnutie pokroku v oblasti udržateľnej mobility a plnenie cieľov EÚ v oblasti mobility. Keďže EÚ zvažuje reformu svojich nástrojov financovania, Komisia by mala podporovať využívanie plánov udržateľnej mestskej mobility ako nástroja na vytvorenie databáz projektov a zefektívnenie financovania EÚ. To by zodpovedalo pozitívnemu stimulu, pokiaľ ide o povinnosti v sieti TEN-T uložené 431 mestským uzlom, podnietilo by to vypracovanie kvalitných plánov udržateľnej mestskej mobility a podporilo ich vykonávanie. Táto súdržnosť by tiež prilákala súkromné investície do regionálnych ekonomík a pomohla by vytvárať pracovné miesta.

Budovanie kapacít

4.32. Hoci proces vymedzený v usmerneniach pre plány udržateľnej mestskej mobility by mal byť referenciou pre všetky mestské uzly, neexistuje univerzálne riešenie. Mestské oblasti musia hľadať optimálne riešenia, ako zohľadniť svoje špecifiká a ako čo najlepšie využiť svoje možnosti a schopnosti. Preto má zásadný význam budovanie kapacít na miestnej úrovni.

4.33. Krajinám, ktoré nemajú žiadne vnútroštátne usmernenia pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility, sa odporúča, aby ich čo najskôr vypracovali, aby sa ich plány mohli následne vypracovať účinným a štandardizovaným spôsobom. V tomto smere možno využiť odporúčania Európskej komisie týkajúce sa národných podporných programov pre plánovanie udržateľnej mestskej mobility. Vnútroštátne usmernenia by sa mali vypracovať v spolupráci s mestami, regionálnymi samosprávami, akademickou obcou a zainteresovanými stranami v oblasti mestskej mobility, odborníkmi a občianskou spoločnosťou.

4.34. Mala by sa zaviesť nepretržitá koordinácia medzi príslušnými orgánmi v rámci každej funkčnej mestskej oblasti. Vykonávanie plánov udržateľnej mestskej mobility by sa malo riadne a nepretržite monitorovať a hodnotiť vytvorením mechanizmov na meranie pokroku pri dosahovaní ich cieľov.

4.35. Iniciatíva CIVITAS zohráva dôležitú úlohu prostredníctvom grantov, projektov, vzdelávania a zvyšovania informovanosti, pričom siete CIVINET uľahčujú informovanie a výmenu osvedčených postupov medzi miestnymi a vnútroštátnymi zainteresovanými stranami v ich vlastných jazykoch. Tento proces je úspešný a mal by sa ďalej podporovať a šíriť do ďalších krajín.

4.36. Pri plánovaní a posilňovaní kapacít miestnych a regionálnych samospráv je potrebné využívať poznatky odborníkov a inštitútov v oblasti urbanizmu. Mali by úzko spolupracovať s volenými predstaviteľmi s cieľom budovať a posilňovať politickú vôľu a porozumenie.

V Bruseli 19. júna 2025

Predseda
Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru
Oliver RÖPKE