

Doprava je pro naši ekonomiku a společnost zásadní. Mobilita je důležitá pro vnitřní trh, ale také pro životní úroveň občanů, kterým umožňuje využívat svobodu cestování. Doprava přispívá také k hospodářskému růstu a vytváření pracovních příležitostí. S ohledem na nové problémy, kterým čelíme, musí být udržitelná.

Doprava má globální ráz a v zájmu její efektivity je třeba spolupracovat na mezinárodní úrovni. Budoucí prosperita našeho kontinentu bude záviset na tom, jestli všechny jeho regiony budou schopny zůstat plně a konkurenčně zapojeny do světové ekonomiky. Aby tomu tak bylo, je zapotřebí účinné dopravy. Evropská doprava

je na rozcestí. Staré úkoly zůstávají, avšak vyvstaly i úkoly nové. K vytvoření vnitřního trhu dopravy, v němž se zatím stále vyskytují značné překážky a nedostatky, je třeba mnoho vykonat. Musíme se opět zabývat otázkami, jak můžeme lépe reagovat na přání občanů cestovat i na potřebu naší ekonomiky přepravovat

zboží a jak zároveň předvídat omezenost zdrojů a problémy týkající se životního prostředí. Dopravní systémy východní a západní části Evropy je třeba sjednotit tak, aby plně odrážely dopravní potřeby téměř celého kontinentu. V příštích desetiletích se zásoby ropy sníží a její zdroje budou stále více nejisté. Jak

Mezinárodní energetická agentura nedávno poznamenala, čím méně se nám bude dařit snižovat emise uhlíku, tím větší bude nárůst ceny ropy. Pokud se nebudeme závislostí na ropě zabývat, mohla by být schopnost občanů cestovat, jakož i naše ekonomická bezpečnost značně ohrožena, což by mohlo mít nedozírné následky na inflaci,

obchodní bilanci a také na celkovou konkurenceschopnost ekonomiky Evropské unie. Evropská unie se souhlasem mezinárodního společenství současně vyzvala k výraznému snížení celosvětových emisí skleníkových plynů s cílem omezit změny klimatu. Ovšem i přes značný technický pokrok a navzdory potenciálu zlepšení

energetické účinnosti a hospodárnosti i politickému úsilí se dopravní systém od první velké ropné krize před čtyřiceti lety příliš nezměnil. Doprava je energeticky více efektivní, avšak v Evropské unii je stále závislá na ropě a ropných produktech. Doprava je čistší, avšak vzhledem ke zvýšenému objemu zůstává

i nadále hlavním zdrojem hluku a znečištění místního ovzduší. Nové technologie pro vozidla a řízení dopravy budou pro snížení emisí z dopravy v Evropské unii i celosvětově naprosto klíčové. Dosažení udržitelné mobility je celosvětovým cílem. Opožděné nebo nesmělé zavádění nových technologií by mohlo odsoudit odvětví

dopravy v Evropské unii k nezvratnému úpadku. Odvětví dopravy Evropské unie čelí rostoucí konkurenci na rychle se rozvíjejících světových trzích dopravy. Mnohé evropské společnosti mají vedoucí světové postavení v infrastruktuře, logistice, systémech řízení dopravy a výrobě dopravních zařízení, avšak s ohledem na

skutečnost, že ostatní světové regiony zavádějí velmi rozsáhlé a ambiciózní programy modernizace dopravy a investují rovněž do infrastruktury, je nezbytné, aby se evropská doprava i nadále vyvíjela a samozřejmě také investovala za účelem udržení svého konkurenceschopného postavení. Infrastruktura utváří mobilitu.

Bez podpory příslušných sítí a větší inteligence při jejich využívání nebude možné dosáhnout velkých změn v dopravě. Celkově mají totiž investice do dopravní infrastruktury kladný dopad na hospodářský růst, vytvářejí blahobyt a pracovní příležitosti, posilují obchod, zeměpisnou přístupnost a mobilitu občanů. Je

třeba je plánovat tak, aby jejich pozitivní dopad na hospodářský růst byl co nejvyšší a negativní dopad na životní prostředí co nejnižší. Přetížení dopravy v silniční a letecké dopravě je obrovským problémem, značně ohrožuje přístupnost. Vedle toho je dopravní infrastruktura ve východní a západní části Evropské

unie nerovnoměrně rozvinutá a je třeba ji dovést na stejnou úroveň. Na veřejné zdroje financování infrastruktury je vyvíjen zvýšený tlak a je zapotřebí zaujmout nový přístup k financování a stanovování cen. Od vydání bílé knihy o dopravě bylo dosaženo značného pokroku. V oblasti letecké, silniční a částečně také

železniční dopravy došlo k dalšímu otevírání trhů. Velmi úspěšně byla zahájena iniciativa jednotného evropského nebe. Bezpečnost a ochrana u všech druhů dopravy vzrostla. Byla přijata celá řada nových pravidel o pracovních podmínkách a právech cestujících. Transevropské dopravní sítě, které se financují prostřednictvím

strukturálních fondů a Fondu soudržnosti, přispěly k územní celistvosti a výstavbě vysokorychlostních železničních tratí. Byly značně posíleny mezinárodní vazby a vzájemná spolupráce se zintenzivnila. Rovněž byly učiněny četné kroky ke zlepšení dopadu dopravy na životní prostředí. I tak však dopravní systém není

udržitelný. Při představě situace za čtyřicet let je však zřejmé, že doprava se dále nemůže vyvíjet stejným způsobem jako dosud. V návaznosti na získané poznatky poskytuje tento plán obecný náhled na vývoj v odvětví dopravy, na jeho budoucí úkoly, ale také na politické iniciativy, které je třeba zvážit. Rozhodnost

v politice se velmi vyplácí. Dopravní průmysl sám o sobě je důležitou součástí ekonomiky. V Evropské unii přímo zaměstnává okolo 10 milionů osob a na hrubém domácím produktu se podílí 5 procenty. Evropská unie i vlády jednotlivých států musí vnést jasno do budoucích politických rámců, přičemž se do nejvyšší

možné míry spolehnou na tržní mechanismy, aby výroba a průmysl mohly plánovat investice. Soudržnost na úrovni Evropské unie je zásadní. Například situace, kdy by se jeden členský stát rozhodl výlučně pro elektrické automobily a jiný pouze pro automobily na biopaliva, by zrušila koncepci svobodného cestování po Evropě.

Důležitým úkolem je tedy odstranit závislost dopravního systému na ropě, aniž by bylo třeba obětovat jeho efektivnost a ohrozit mobilitu. V souladu se stěžejní iniciativou "Evropa méně náročná na zdroje" a v souladu s novým plánem pro energetickou účinnost je základním cílem evropské dopravní politiky napomoci vytvořit

systém, který podporuje evropský hospodářský pokrok, zvyšuje konkurenceschopnost, nabízí vysoce kvalitní služby mobility a zároveň efektivněji využívá zdroje. V praxi je třeba, aby doprava využívala méně energie a aby využívala čistou energii, aby lépe využívala moderní infrastrukturu a snižovala svůj

negativní dopad na životní prostředí i důležité přírodní zdroje jako vodu, půdu a ekosystémy. Omezení mobility není řešením. Je třeba vytvořit nové způsoby využití dopravy, které by co nejefektivněji, případně kombinací několika druhů dopravy, současně přepravovaly vyšší objem nákladu i vyšší počet

cestujících do jejich destinací. Na závěrečný úsek cesty se upřednostňuje individuální doprava za použití čistých vozidel. Informační technologie umožňují jednodušší a spolehlivější přepravu. Uživatelé dopravy hradí plné cestovní náklady výměnou za menší přetíženost, více informací, lepší služby a větší

bezpečnost. Další vývoj musí vycházet ze zlepšení energetické účinnosti vozidel u všech druhů dopravy, z optimalizace výkonu víceúčelových logistických řetězců, včetně většího využívání energeticky efektivnějších druhů dopravy v případech, kdy technologické inovace mohou být nedostačující. Důležité je

efektivnější využívání dopravy a infrastruktury prostřednictvím zdokonalených systémů řízení dopravy a informačních systémů, moderní logistiky a tržních opatření, jako například celkového rozvoje integrovaného evropského železničního trhu, odstranění překážek v námořní dopravě na krátké vzdálenosti, nezkreslené

stanovování cen atd. Provádění těchto opatření nelze odkládat. Plánování, výstavba a vybavení infrastruktury trvá několik let a životnost vlaků, letadel a lodí se počítá na desetiletí. Rozhodnutí, která učiníme nyní, budou ovlivňovat dopravu v roce 2050. Musíme konat na evropské úrovni, abychom zajistili, že

transformace dopravy je definována společně s našimi partnery, a ne v nějaké jiné části světa. Rozsah změn fungování dopravy se v různých druzích dopravy liší, jelikož každý druh dopravy má různé technologické možnosti. Komise se proto ve své vizi zaměří na tři hlavní druhy dopravy: dopravu na střední vzdálenosti, na

dlouhé vzdálenosti a městskou dopravu. Uskutečnění této vize bude záviset na mnoha zúčastněných subjektech, zejména na Evropské unii, členských státech, regionech a městech. Podílet se na ní však budou i průmysl, sociální partneři a občané. U dopravy na střední vzdálenosti jsou nové technologie méně vyspělé a volba

druhů dopravy je omezenější než ve městě. Právě zde však mohou mít kroky Evropské unie okamžitý dopad. Energeticky efektivnější vozidla a čistší paliva by sama o sobě pravděpodobně nedosáhla potřebného snížení emisí a nemohla by tak vyřešit problematiku přetíženosti. Je třeba, aby je doprovázelo ustálení velkých

objemů přepravy na dlouhé vzdálenosti, tudíž větší využívání autobusů a autokarů, železniční a letecké dopravy pro cestující a v případě přepravy nákladu i víceúčelová řešení využívající lodní a železniční dopravy na dlouhé vzdálenosti. Lepší výběr druhů dopravy bude důsledkem vyšší integrace účelových sítí.

Letiště, přístavy, železniční a autobusová nádraží a stanice metra by měly být stále více propojovány a přeměňovány na víceúčelové dopravní uzly pro cestující. Informační online systémy a elektronické rezervační a platební systémy zahrnující všechny dopravní prostředky by měly víceúčelové cestování

usnadnit. Pro širší používání hromadné dopravy by měla být zároveň stanovena příslušná práva cestujících. Přeprava nákladu na dlouhé a střední vzdálenosti bude i nadále do značné míry prováděna nákladními automobily. Vedle propagování alternativních dopravních řešení je proto velmi důležité zlepšit efektivnost

nákladní dopravy, a to vývojem a zaváděním nových motorů a čistších paliv, využíváním inteligentních dopravních systémů nebo dalšími opatřeními k posílení tržních mechanismů. Na dlouhé vzdálenosti jsou možnosti dekarbonizace silniční dopravy omezenější a víceúčelovost přepravy nákladu musí být pro

zasilatele ekonomicky přitažlivá. Je zapotřebí co nejefektivnější kombinace více druhů dopravy. Evropská unie potřebuje speciálně vyvinuté nákladní koridory, optimalizované z hlediska využívání energie a z hlediska emisí, které by minimalizovaly dopad na životní prostředí, avšak byly by současně atraktivní díky své

spolehlivosti, omezené přetíženosti a nízkým provozním a správním nákladům. Železnice, a zejména železniční nákladní doprava, je někdy považována za nepřiliš přitažlivý způsob dopravy. Avšak příklady z některých členských států dokazují, že železnice může nabídnout kvalitní služby. Naléhavým úkolem je provést

některé strukturální změny, které by železnici umožnily efektivně konkurovat a přebrat výrazně vyšší podíl přepravy cestujících i nákladu na střední a dlouhé vzdálenosti. K rozšíření nebo modernizaci kapacity železniční sítě bude zapotřebí značných investic. Postupně by měl být zaváděn nový železniční vozový

park s tichými brzdami a automatickým spojovacím zařízením. V pobřežních oblastech je zapotřebí vyššího počtu efektivních vstupních míst na evropské trhy, díky nimž by bylo možné vyhnout se zbytečnému převozu přes část Evropy. Mořské přístavy hrají důležitou úlohu jako logistická centra a vyžadují efektivní

spojení s vnitrozemím. Jejich rozvoj je důležitý pro manipulaci se zvýšeným objemem nákladu jak na krátké mořské vzdálenosti, tak v celosvětovém měřítku. Nevyužívané vnitrozemské vodní cesty musí hrát důležitější roli, zejména při přepravě zboží do vnitrozemí a při spojování všech evropských moří. Odvětví námořní a letecké

dopravy má celosvětový charakter. V letecké dopravě je třeba usilovat o zlepšení efektivnosti letadel a uspořádání provozu. Tím se vedle snížení emisí zajistí i konkurenční výhoda. Je však třeba věnovat i pozornost tomu, aby provozovatelé v Evropské unii nebyli příliš zatíženi, což by mohlo v budoucnu ohrozit úlohu

Evropské unie jako celosvětového leteckého dopravního uzlu. Je nutno optimalizovat kapacitu letišť a v případě potřeby ji zvýšit s cílem uspokojit rostoucí poptávku po cestování do a ze třetích zemí a evropských regionů, které jsou špatně propojené. Tímto způsobem by se letecká doprava Evropské unie do roku 2050 více

než zdvojnásobila. V ostatních případech by většinu dopravy na střední vzdálenosti měla přijímat vysokorychlostní železnice. Odvětví letecké dopravy Evropské unie by se mělo stát průkopníkem v používání nízkouhlíkových paliv. Rovněž v námořní dopravě je zapotřebí vytvořit celosvětově rovnocenné podmínky. Evropská unie

by ve spolupráci s Mezinárodní námořní organizací a jinými mezinárodními organizacemi měla usilovat o všeobecné používání a prosazování přísných norem v oblasti bezpečnosti, ochrany životního prostředí i pracovních podmínek a rovněž o odstranění pirátství. Dopad lodní dopravy na životní prostředí lze a je

třeba zlepšit, a to jak prostřednictvím technologií, tak využíváním lepších paliv a postupů. Ve městech je přechod na čistší dopravu usnadňován nižšími požadavky na druhy vozidel a vyšší hustotou obyvatel. Možnosti výběru jsou ve veřejné dopravě širší a zahrnují rovněž chůzi a jízdu na kole.

Přetíženost, špatná kvalita ovzduší a vystavení hluku dopadají na města nejvíce. Postupné vyřazování tradičně poháněných vozidel z městského prostředí nejvíce přispívá k významnému snížení závislosti na ropě, emisí skleníkových plynů a znečištění ovzduší a hluku. Tento postup bude třeba doplnit o vývoj vhodných

palivových a dobíjecích infrastruktur pro nová vozidla. Vyšší podíl využívání hromadných dopravních prostředků umožní zvýšit hustotu a četnost dopravních služeb, čímž vytvoří pozitivní dynamiku u různých druhů veřejné dopravy. Také řízení poptávky a územní plánování může snížit objem dopravy. Podpora chůze

a jízdy na kole by se měla stát nedílnou součástí městské mobility a plánování infrastruktury. Je třeba prosazovat používání menších, lehčích a specializovanějších silničních osobních vozidel. Rozsáhlé vozové parky městských autobusů, vozů taxislužeb a dodávek jsou obzvláště vhodné pro zavedení

alternativních pohonných systémů a paliv. Tyto parky by mohly značně přispět ke snížení uhlíkové zátěže z městské dopravy a zároveň připravit podmínky pro testování nových technologií a příležitostí pro jejich rychlé zavedení na trh. Odstraňování daňové nerovnováhy a poplatky za používání komunikací mohou také

přispět k podpoře používání veřejné dopravy a postupnému zavedení alternativního pohonu. Rozhraní mezi přepravou nákladu na dlouhé vzdálenosti a na krátkém posledním úseku by mělo být samozřejmě zorganizováno efektivně. Cílem je omezit individuální dodávky, které představují nejnehospodárnější část přepravy, na nejkratší

možnou trasu. Používání inteligentních dopravních systémů přispívá k řízení dopravy v reálném čase, snižování doby dodávky a snižování přetížení na posledním úseku distribuce. Ta by mohla být prováděna městskými nákladními vozidly s nízkými emisemi. Využívání elektrických, vodíkových a hybridních technologií

by snížilo nejen emise do ovzduší, ale i hluk. Díky těmto technologiím by bylo možné přepravovat značné množství nákladu v městských oblastech v noci. To by zmírnilo problém přetížení během ranních a odpoledních dopravních špiček. Provádění výše zmíněné vize vyžaduje účinný rámec pro uživatele i provozovatele

dopravy, včasné zavádění nových technologií a vývoj příslušné infrastruktury. Stále přetrvávají překážky hladkého fungování vnitřního trhu a efektivní hospodářské soutěže na tomto trhu. Cílem pro příští desetiletí je vytvořit řádný jednotný evropský dopravní prostor odstraněním všech zbývajících překážek mezi

způsoby dopravy a vnitrostátními systémy, usnadněním integrace a podporou vzniku nadnárodních a víceúčelových provozovatelů. Důsledné prosazování pravidel hospodářské soutěže u všech druhů dopravy doplní činnosti Evropské komise v této oblasti. Vyšší stupeň konvergence a prosazování sociálních, bezpečnostních,

ochranných a environmentálních pravidel, minimální služební standardy a uživatelská práva musí být nedílnou součástí této strategie, aby se zamezilo napětí a nesouladu. Inovace je pro tuto strategii zásadní. Evropská unie se musí integrovaným způsobem zabývat celkovým cyklem výzkumu, inovací a zavádění,

a to zaměřením na nejslibnější technologie a společným zapojením všech zúčastněných subjektů. Inovace může rovněž hrát úlohu v propagaci udržitelnějšího přístupu. Stálé úsilí směřující k vytvoření konkurenceschopnějšího a udržitelnějšího dopravního systému musí zohlednit požadované charakteristiky sítě

a předvídat odpovídající investice. Politika Evropské unie v oblasti dopravní infrastruktury potřebuje společnou vizi a dostatečné zdroje. Náklady na dopravu by se měly odrazit na jejich nezakreslené ceně. Jednotný evropský dopravní prostor by měl usnadnit pohyb občanů a přepravu nákladu, snížit náklady

a posílit udržitelnost evropské dopravy. Jednotné evropské nebe je třeba realizovat podle plánu. Evropská komise se bude zabývat kapacitou a kvalitou letišť. Oblastí, kde jsou nedostatky nejvíce patrné, je vnitřní trh služeb železniční dopravy, jehož dokončení je prioritou pro vytvoření jednotného evropského železničního

prostoru. Sem patří i odstranění technických, správních a právních překážek, které stále brání vstupu na vnitrostátní železniční trhy. Díky další integraci trhu silniční nákladní dopravy bude silniční doprava účinnější a konkurenceschopnější. Takzvaný modrý pás v námořní dopravě zjednoduší v mořích kolem





Evropy formality pro lodě plující mezi přístavy Evropské unie. Rovněž je třeba vytvořit vhodný rámec pro řešení evropských úkolů v oblasti vnitrozemské lodní dopravy. Tržní přístup k přístavům je třeba dále zdokonalit. Otevírání trhů se musí lépe přizpůsobit kvalitě pracovních příležitostí a pracovním podmínkám, jelikož

lidské zdroje jsou zásadním prvkem jakéhokoli vysoce kvalitního dopravního systému. Rovněž je velmi dobře známo, že nedostatek kvalifikovaných pracovních sil bude v budoucnosti představovat v dopravě opravdu závažný problém. Bude důležité sjednotit konkurenceschopnost a sociální agendu v návaznosti na sociální

dialog, aby se předešlo sociálním konfliktům, o nichž je známo, že v celé řadě odvětví, zejména v letectví, způsobily významné hospodářské ztráty. Ochrana dopravy je na pořadu jednání Evropské unie na jednom z prvních míst. Komplexní přístup Evropské unie k vytváření politiky, právních předpisů a sledování ochrany

letecké a námořní dopravy by měl být dále sjednocen a posílen prostřednictvím spolupráce s hlavními mezinárodními partnery. Pro účely bezpečnosti cestujících je třeba zlepšit detekční metody s cílem zajistit vysokou úroveň ochrany s minimálními potížemi. V oblasti ochrany nákladu, který nepochází z Evropské unie, by

se měl zvážit přístup založený na riziku. Rovněž je zapotřebí najít vhodný evropský přístup k ochraně pozemní dopravy v těch oblastech, kde akce Evropské unie má přidanou hodnotu. Ustavení rámce pro bezpečnou dopravu je zásadní pro všechny občany. Bude vypracována evropská strategie pro bezpečnost civilního letectví,

včetně přizpůsobení novým technologiím a samozřejmě také včetně mezinárodní spolupráce s hlavními partnery. V námořní dopravě je třeba se proaktivně zabývat bezpečností lodí pro přepravu cestujících. Kontrolní a informační systém pro provoz plavidel bude základem všech příslušných námořních informačních nástrojů

a bude podporovat bezpečnost a ochranu námořní dopravy, jakož i ochranu životního prostředí před znečištěním způsobeným loděmi. Významně tak přispěje k vytvoření společného prostředí ke sdílení informací pro dozor v námořní oblasti Evropské unie a podpoří vytvoření společného námořního prostoru. U železniční dopravy je

v jednotném evropském železničním prostoru zásadní harmonizace vydávání osvědčení o bezpečnosti a dohled nad tímto prostorem. V těchto třech odvětvích dopravy hrají nepostradatelnou úlohu evropské agentury pro bezpečnost letecké, námořní a železniční dopravy, které byly zřízeny v posledních deseti letech. Počet

smrtelných silničních nehod se v Evropské unii za poslední desetiletí snížil téměř na polovinu. Iniciativy v oblasti technologie, prosazování právních předpisů, vzdělávání a zejména zaměřování pozornosti na nechráněné účastníky silničního provozu budou pro další, ještě výraznější snížení těchto ztrát na

životech klíčové. Značná důležitost kvality, přístupnosti a spolehlivosti dopravních služeb v příštích letech ještě více vzroste, mimo jiné v důsledku stárnutí obyvatelstva a potřeby podporovat veřejnou dopravu. Přitažlivá četnost, komfort, snadný přístup, spolehlivost služeb a intermodální integrace jsou

hlavními rysy kvality služeb. Dostupnost informací o době strávené na cestě a traťových alternativách je pro zajištění hladké přímé mobility velice důležitá, a to nejen pro cestující, ale také pro každý náklad. Evropská unie již zavedla ucelený soubor práv cestujících, který bude dále konsolidován. Po

krizi vyvolané sopečným prachem a po zkušenostech s extrémními povětrnostními podmínkami v roce 2010 je zřejmé, že bude třeba vypracovat plány trvalého zabezpečení mobility s cílem zachovat v krizových situacích mobilitu cestujících i zboží. Tyto události rovněž prokázaly potřebu zvýšit odolnost dopravního systému

vypracováním scénářů a plánováním postupu v případě katastrof. Upouštění od závislosti na ropě nebude možné, pokud se budeme spoléhat pouze na jediné technologické řešení. Tato problematika si vyžaduje novou koncepci mobility, podporovanou souborem nových technologií, jakož i udržitelnějším přístupem. Díky technologické

inovaci je možno dosáhnout rychlejšího a levnějšího přechodu k účinnějšímu a udržitelnějšímu evropskému dopravnímu systému zejména třemi způsoby. Je to efektivnost vozidel založených na nových motorech, materiálech a konstrukci, používání čistších energií díky novým palivům a pohonným systémům, v neposlední

řadě pak lepší využití sítí a bezpečnější provoz díky informačním a komunikačním systémům. Synergie s ostatními cíli udržitelnosti, jako například se snížením stále vysoké závislosti na ropě, konkurenceschopností evropského automobilového průmyslu i přínosem pro zdraví, zejména lepší kvalitou ovzduší ve městech,

je naléhavým důvodem, aby Evropská unie zvýšila své úsilí a urychlila rozvoj a rané zavádění čistých vozidel. Výzkumná a inovační politika v oblasti dopravy by měla stále více uceleně podporovat rozvoj a zavádění klíčových technologií potřebných pro vytvoření moderního, účinného a uživatelsky přívětivého

dopravního systému Evropské unie. Pro větší efektivnost je třeba doplnit technologický výzkum o systémový přístup, který by přihlížel k infrastruktuře a regulačním požadavkům, o koordinaci četných zúčastněných stran a také o velké demonstrační projekty s cílem podpořit zavádění produktů na trh. V úzké spolupráci

se strategickým plánem pro energetické technologie vypracuje Evropská komise pro odvětví dopravy inovační a zaváděcí strategii, ve které určí vhodné správní a finanční nástroje s cílem zajistit rychlé využití výsledků výzkumu. To se bude týkat rovněž zavádění inteligentních systémů mobility vytvořených

díky výzkumu financovanému Evropskou unií, jako je například systém uspořádání letového provozu v budoucnosti, evropský systém řízení železničního provozu a železniční informační systémy, systémy dohledu nad námořní dopravou, říční informační služby a inteligentní dopravní systémy. Rovněž si to vyžádá investiční

plán pro nové navigační služby, služby dopravního dohledu a komunikační služby. Stejně důležitý je i výzkum a inovace v oblasti technologií pohonu vozidel a alternativních paliv. Inovace a zavádění musí být podpořeny regulačním rámcem. Ochrana soukromí a osobních údajů se bude muset rozvíjet současně

s širším používáním nástrojů informačních technologií. Požadavky na standardizaci na mezinárodní úrovni umožní evropským podnikům plně využít výhod celého evropského dopravního trhu a vytvořit celosvětové tržní příležitosti. Nové koncepce mobility nelze jen tak jednoduše vnutit. Za účelem propagace udržitelnějšího

přístupu je třeba aktivně podporovat lepší plánování mobility. Informace o všech druzích dopravy, jak pro přepravu cestujících, tak i nákladu, o možnostech jejich kombinovaného využití a o jejich dopadu na životní prostředí budou muset být široce dostupné. Inteligentní prodej intermodálních jízdének podle

společných norem Evropské unie, které dodržují pravidla pro hospodářskou soutěž, je opravdu velmi zásadní. Týká se to nejen přepravy cestujících, ale i nákladu, kde je zapotřebí lepšího elektronického plánování trasy s využitím různých druhů dopravy, uzpůsobeného právního prostředí a informací o dodání v reálném

čase i pro malé zásilky. Informační a komunikační technologie jsou rovněž schopny uspokojit některé potřeby v oblasti přístupu bez dodatečné mobility. Pokud jde o dopravu ve městech, je zapotřebí kombinovaná strategie zahrnující územní plánování, režimy stanovení cen, účinné služby veřejné dopravy

a infrastruktury pro nemotorizované druhy dopravy a nabíjení čistých vozidel nebo doplňování jejich paliv, aby se snížilo přetížení a emise. Města přesahující určitou velikost by měla být pobízena, aby vypracovala své mobilní plány, které by slučovaly všechny tyto prvky. Městské plány mobility by měly

být plně v souladu s integrovanými plány městského rozvoje. Bude zapotřebí vytvořit rámec na úrovni Evropské unie, aby režimy silničních poplatků za používání meziměstských a městských silnic byly interoperabilní. Evropa potřebuje hlavní síť koridorů, které by přepravovaly velké a konsolidované objemy

nákladu i cestujících, přičemž přeprava by byla vysoce účinná a nízkoemisní díky širokému využívání účinnějších druhů dopravy používaných v multimodální kombinaci a využívání pokročilých technologií a infrastruktury dodávek čistých paliv. I přes rozšíření Evropské unie existují v dopravní infrastruktuře mezi

východní a západní částí velké rozdíly, se kterými bude třeba se vypořádat. Evropský kontinent se musí sjednotit i v oblasti infrastruktury. V rámci této hlavní sítě by měly být široce zavedeny nástroje informačních technologií, které by usnadnily správní postupy, umožnily sledování a vyhledávání nákladu

a optimalizovaly jízdní plány a toky dopravy. Hlavní síť musí zajistit účinné víceúčelové spojení mezi hlavními městy Evropské unie a dalšími velkými městy, přístavy, letišti a klíčovými pozemními hraničními přechody, jakož i jinými hlavními ekonomickými centry. Měla by se zaměřit na dokončení chybějících

spojení, a to především v přeshraničních úsecích a na různých problematických místech a obchvatech, dále na modernizaci stávající infrastruktury a na vývoj multimodálních terminálů v mořských a říčních přístavech a na městská logistická konsolidační centra. Při přepravě na dlouhé vzdálenosti je třeba

zavést lepší spojení mezi železnicí a letišti. Mořské dálnice budou představovat námořní aspekt hlavní sítě. Výběr projektů způsobilých k financování Evropskou unií musí tuto vizi odrážet a musí zdůraznit evropskou přidanou hodnotu. Spolufinancované projekty by rovněž měly odrážet potřebu infrastruktury, která

minimalizuje dopad na životní prostředí, je odolná vůči možnému dopadu změny klimatu a zdokonaluje bezpečnost a ochranu uživatelů. Dobře fungující dopravní síť si vyžaduje značné finanční prostředky. Je zapotřebí diverzifikovaných finančních zdrojů z veřejných, ale i ze soukromých zdrojů. Je třeba lépe

koordinovat Fond soudržnosti a strukturální fondy s cíli dopravní politiky a členské státy musí zajistit dostupnost dostatečných vnitrostátních finančních prostředků při plánování svých rozpočtů, jakož i dostatečné kapacity pro plánování a provádění projektů. Další zdroje financování, které je třeba zvážit,

zahrnují poplatky za používání infrastruktury, které by mohly vytvořit dodatečné zdroje příjmů. Tím by byly investice do infrastruktury pro soukromý kapitál přitažlivější. Využití potenciálu soukromých financí si rovněž vyžaduje zdokonalený regulační rámec a inovativní finanční nástroje. Hodnocení a

povolování projektů musí být prováděno účinným a transparentním způsobem, který zkracuje dobu a snižuje náklady i nejistotu. Nové finanční nástroje, například projektové dluhopisy Evropské unie, mohou podporovat financování z veřejně-soukromých partnerství ve velkém měřítku.