

Opinia Komitetu Regionów „Zielona księga na temat transportu miejskiego”

(2008/C 172/04)

KOMITET REGIONÓW

- Wzywa do skoordynowanych działań na rzecz skutecznego stawienia czoła problemom nadmiernego natężenia ruchu i problemom dotyczącym ochrony środowiska, z którymi zmagają się wszystkie europejskie miasta, w oparciu o zintegrowane podejście do tych zagadnień. UE miałyby do odegrania w tej dziedzinie ważną rolę, pozostawiając jednak do wyboru władzom lokalnym i regionalnym konkretne rozwiązania.
- Wzywa UE do zachęcania władz lokalnych i regionalnych do opracowywania długoterminowych planów na rzecz mobilności w oparciu o partnerstwo pomiędzy miastami i ich aglomeracjami, w celu znalezienia rozwiązań dostosowanych do warunków lokalnych (parkingi na obrzeżach miast, rozwój mniej uciążliwych dla środowiska środków transportu, poprawa komunikacji zbiorowej, itp.). Tego rodzaju plany na rzecz mobilności mogłyby przewidywać utworzenie tzw. „stref czystych” (tzn. obszarów o niskim poziomie zanieczyszczeń i zatorów drogowych), traktując jednocześnie priorytetowo związane z nimi inwestycje.
- Mając świadomość znaczenia niezbędnych środków finansowych proponuje, w kontekście planów na rzecz mobilności, tworzenie szerokich partnerstw, zwłaszcza z udziałem sektora prywatnego i wzywa UE do opracowywania, we współpracy z EBI, innowacyjnych instrumentów finansowych umożliwiających sfinansowanie niezbędnej infrastruktury oraz bardziej ekologicznych technologii.
- Wzywa do wprowadzenia na szczeblu UE mechanizmu sprawozdawczości, pozwalającego ocenić stan poczynionych postępów. Proces ten powinien się rozpocząć od opracowania studium porównawczego sfinansowanego przez UE, które byłoby analizą sytuacji w miastach europejskich oraz podejść, jakie przyjęto w celu sprostania tym wyzwaniom.

Sprawozdawca: Sir Albert BORE (UK/PSE), Członek rady miasta Birmingham

Dokument źródłowy

Zielona księga: „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście”

COM(2007) 551 wersja ostateczna

Zalecenia polityczne

KOMITET REGIONÓW

Najważniejsze przesłania

1. Z zadowoleniem przyjmuje zaangażowanie UE w kontynuację działań prowadzących do podniesienia konkurencyjności gospodarki europejskiej, jak również w zagadnienie zrównoważonego rozwoju i zmian klimatycznych. Te kluczowe zagadnienia, sformalizowane w agendzie lizbońskiej, w porozumieniu z Göteborga i w planie działania w sprawie zmian klimatycznych, są niezwykle istotne dla przyszłości Unii. W priorytetach politycznych KR-u uznaje się wielkie znaczenie konkurencyjności dla wzrostu gospodarczego, zwłaszcza w ośrodkach miejskich oraz, jak stwierdzono w celach z Lizbony, jej wkład w spójność terytorialną.

2. Podkreśla, że podział kompetencji między władze lokalne, regionalne i krajowe jest w poszczególnych państwach członkowskich różnie ukształtowany. Jest ważne, by zapisane przez Komisję w przyszłym planie działania środki nie zakładały z góry żadnych konkretnych obowiązkowych rozwiązań organizacyjnych.

3. Podkreśla, że miasta muszą mierzyć się codziennie z problemem wzrostu i ochrony środowiska. Jednak narastające problemy związane ze środowiskiem staną na drodze wzrostu. Miasta i obszary miejskie dają możliwość zwiększania konkurencyjności i zwalczania zmian klimatycznych. W tym celu miasta i obszary miejskie muszą podjąć środki na rzecz poprawy dostępu oraz rozwiązywania problemów związanych z ochroną środowiska. Możliwość znaczącego oddzielenia wzrostu od jego negatywnych skutków w postaci zmian klimatycznych może być urzeczywistniana w pierwszym rzędzie w regionach miejskich, gdyż przede wszystkim na gęsto zaludnionych obszarach miejskich szybko stają się rentowne alternatywne środki transportu.

4. Wzywa do skoordynowanych działań na rzecz skutecznego stawienia czoła problemom nadmiernego natężenia ruchu związanego z transportem i problemom dotyczącym ochrony środowiska, z którymi zmagają się miasta, aby do roku 2050 całkowicie wyeliminować emisję CO₂ w ruchu drogowym. Działania podjęte w pojedynczych miastach odniosły pożądane skutki, lecz obecnie niezbędna jest bardziej wszechstronna strategia spełniająca zasady pomocniczości i proporcjonalności.

5. Uznaje podstawową rolę władz lokalnych i regionalnych w projektowaniu i wdrażaniu polityki transportu miejskiego i zgadza się z Komisją, że nowe podejście do mobilności w mieście oznacza tworzenie „współmodalności” między wszystkimi formami transportu publicznego i indywidualnego w celu przejścia ku środkom transportu przyjaznym dla środowiska.

6. Wzywa UE do prowadzenia zintegrowanej polityki w zakresie środowiska naturalnego, gospodarki przestrzennej i

mobilności, w której najważniejszą rolę powinny odgrywać następujące działania na szczeblu UE:

- 1) W celu poprawy jakości powietrza i zmniejszenia hałasu, UE musi prowadzić bardziej rygorystyczną politykę zwalczania u źródeł problemów związanych z ruchem drogowym. Dzięki ulepszonym technologiom i czystszy paliwom będą mogły powstać czystsze, cichsze i bardziej oszczędne pojazdy.
- 2) UE powinna stymulować rozwój technologii motoryzacyjnej w celu poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego.
- 3) UE powinna wspierać regionalną i lokalną politykę cenową poprzez wsparcie dla rozwoju niezbędnych do tego technologii.
- 4) UE powinna wspierać podłączanie obszarów miejskich do sieci i linii kolejowych i tramwajowych wysokiej prędkości.
- 5) UE powinna dążyć do zharmonizowania oznakowań drogowych wyznaczających strefy ochrony środowiska, pozostawiając miastom dużą swobodę decyzyjną w zakresie ustanawiania takich stref.
- 6) UE powinna wspierać budowę szlaków komunikacyjnych dla transportu niezmotoryzowanego, stwarzając w ten sposób warunki do bezpiecznego poruszania się pieszo lub rowerem oraz do korzystania z innych, ekologicznych środków transportu.
7. Wzywa UE do zachęcania regionów, a w szczególności miast, do rozwiązywania problemów poprzez opracowanie wszechstronnych, długoterminowych planów na rzecz mobilności, które pomogą uporać się z nadmiernym ruchem i złagodzić zmiany klimatyczne dzięki opracowaniu takich alternatywnych środków transportu, które dadzą osobom podróżującym możliwość wyboru i będą w większości respektowały zasady zrównoważonego rozwoju. W planach tych należy zachęcać — poprzez przyznawanie statusu „strefy czystej” — do tworzenia „stref czystych”, tzn. nowo wyznaczonych obszarów o niskim poziomie zanieczyszczeń i zatorów drogowych (w odróżnieniu od „stref zielonych”, które są jedynie obszarami o niskim poziomie zanieczyszczeń) i traktować priorytetowo inwestycje ich dotyczące.
8. Zdaje sobie sprawę, że zgromadzenie wystarczającej sumy środków na inwestycje niezbędne do utworzenia takich „stref czystych” może okazać się trudne dla niektórych państw członkowskich. Zadaniem EU jest opracowanie, w ścisłej współpracy z Europejskim Bankiem Inwestycyjnym, innowacyjnych instrumentów finansowych będących w stanie zapewnić finansowanie niezbędnej infrastruktury zrównoważonej mobilności oraz inwestowanie w pojazdy o niskiej emisji CO₂. Można by tego dokonać poprzez przedłużenie programu CIVITAS lub też, po jego zakończeniu w 2009 r., w ramach finansowanego przez UE programu będącego następcą programu CIVITAS.

9. Wzywa do opracowania systemu na szczeblu UE, który umożliwiłby raportowanie w sprawie postępów w dziedzinie transportu miejskiego, a także w sprawie sprawdzonych rozwiązań, które mogłyby służyć innym za przykład. Proces ten należy rozpocząć poprzez finansowane przez UE badania porównawcze miast w UE oraz ich podejść do zmniejszania nadmiernego natężenia ruchu, nowych rozwiązań w dziedzinie ochrony środowiska i zapewniania środków transportu w większym stopniu spełniających zasady zrównoważonego rozwoju. W rocznym sprawozdaniu z postępów w realizacji celów lizbońskich, udostępnianym co roku na wiosennym szczycie Rady, mogłyby znaleźć się harmonogram składania raportów.

10. Zaleca, aby Komisja wydała wytyczne w formie wspólnych standardów odnoszących się do metodologii obliczania całkowitych kosztów i korzyści różnych środków transportu (w tym kosztów zewnętrznych, takich jak nadmierne natężenie ruchu, szkody dla środowiska, integracja społeczna i oddziaływanie na zatrudnienie i warunki socjalne w centrach miast). Na tej podstawie byłaby wspierana współmodalność. Doprowadziłoby to również do ustanowienia przyjaznych konsumentowi norm ekologicznych dla pojazdów, które odzwierciedlałyby pełne koszty ekologiczne w czasie całego cyklu życia danego pojazdu.

11. Wzywa Komisję do wspierania i nagradzania sieci przekazywania najlepszych wzorców (do których KR powinien być włączany) w celu zwiększenia ich przyjmowania w takich dziedzinach, jak pakiety wieloelementowe, które stanowią alternatywę dla posiadania samochodu i aktywnego korzystania z niego, a także poprzez popularyzację inicjatyw, takich jak miasta pokazowe, innowacyjne mechanizmy cenowe i ustanowienie „stref czystych”.

12. Zachęca Komisję do wykorzystania sukcesów odnoszonych dzięki systemom nagród, w których uznaje się potrzebę finansowania działań na rzecz popularyzacji zdobytych doświadczeń. Regiony miejskie mogą wykorzystać otrzymaną nagrodę do celów marketingowych, dla innych regionów miejskich staje się ona inspiracją i celem do osiągnięcia.

13. Apeluje, aby UE za pośrednictwem miast modelowych rozwiązań i miast pokazowych pokazała w Europie i na świecie, w jaki sposób poszukuje innowacyjnych i ambitnych rozwiązań naszych obecnych problemów i je wdraża oraz jak wykorzystuje obecne szanse. Wzywa także do opracowania przez regiony miejskie dobrowolnych planów mobilności obejmujących perspektywę co najmniej 20 lat. Plany takie mogłyby dotyczyć zapotrzebowania na finansowanie, nowych technologii, które należałoby zbadać i wdrożyć, potrzeb w zakresie infrastruktury, zamówień stymulujących innowacje itd. Planowe podejście do wszystkich miast UE uzupełnione o projekt miast modelowych rozwiązań i miast pokazowych, poprzez znacznie rozszerzony program Civitas lub ewentualnie poprzez nowy program, pozwoli UE na pokazanie w Europie i na świecie, w jaki sposób Unia poszukuje innowacyjnych rozwiązań naszych obecnych problemów i je wdraża oraz jak wykorzystuje obecne szanse.

14. Wzywa władze wszystkich szczebli do zachęcania do ułatwiania wspólnych zamówień (publiczno-publicznych lub publiczno-prywatnych) mających na celu promowanie stref czystych (o ile tego rodzaju wspólne zamówienia nie są sprzeczne z szerszym interesem publicznym). Taka taktyka może dopomóc w utworzeniu rynku dla przedsiębiorców skłon-

nych do inwestowania w nowe technologie i w stymulowaniu innowacji. UE mogłaby wspierać te działania poprzez promowanie sieci najlepszych wzorców w zakresie zamówień na cele ekologiczne oraz sieci, w których stymuluje się innowacje w technologiach transportowych, powstałe w regionach i miejscowościach aktywnie zaangażowanych w produkcję, badania i wspieranie rozwoju technologii transportowych. Te dwa działania będą stymulowały popyt i podaż nowych technologii z korzyścią dla miast.

15. Podkreśla, że należy lepiej zrozumieć rolę sektora prywatnego w przyszłym zapewnianiu alternatywnych sposobów transportu, w których poprawa dostępności nie szłaby w parze ze zwiększeniem liczby kilometrów przejechanych przez pojazdy. Z tego względu we wspomnianych wyżej badaniach porównawczych na terenie UE należy zająć się rolą prywatnego finansowania i prywatnych firm w znajdowaniu innowacyjnych rozwiązań oraz zagadnieniem motywowania ich skutecznych działań.

16. Zauważa, że zielona księga została wydana w bardzo odpowiednim momencie, gdyż do rozwiązania problemów konieczne będą dodatkowe środki. UE już teraz przeznaczając poprzez sieci TEN-T znaczące kwoty na wydatki związane z mobilnością i transportem, zaś, co warto podkreślić, w ramach funduszy strukturalnych wspiera obszary miejskie poprzez regiony konwergencji. Miasta są ważnym i nieodłącznym elementem sieci transportowych, ponieważ są węzłami transportowymi, w których spotykają się różne rodzaje transportu, i to w nich z reguły rozpoczyna się i kończy transport. Z tego względu transportowi miejskiemu trzeba poświęcać taką samą uwagę jak sieciom transportowym. Należy zatem myśleć przewidując w dłuższej perspektywie i stosować się do długofalowych planów. Miasta i regiony nie powinny czekać, aż problemy w pełni się ukażą, lecz starać się działać proaktywnie. W związku z tym, przy podziale środków na wszystkich szczeblach należy nie tylko zwracać uwagę na istniejące już i wymagające rozwiązania problemy, lecz należy także skierować dodatkowe środki do miast i regionów, które zajmują się rozwiązywaniem przyszych problemów we wczesnym stadium.

17. Podkreśla znaczenie motywowania na rzecz działań związanych z mobilnością w miastach w ramach nowych programów operacyjnych dla regionów konwergencji. Miasta i regiony, których to dotyczy, będą musiały udowodnić, że ich działania, finansowane przez Unię Europejską, mają za zadanie rozwiązanie głównych problemów.

W kierunku płynnego ruchu w miastach

Odnosnie do pytania 1 — czy należy wprowadzić swego rodzaju system nagradzania wysiłków pionierskich miast w walce z zatorami drogowymi, mające na celu poprawę warunków życia

18. UE mogłaby połączyć oznaczanie zgodnie z „ogólnounijnym systemem niebieskich flag” — przyznawanych na podstawie specjalnych wskaźników z wprowadzaniem systemu „stref czystych” (obszarów o niskim poziomie zanieczyszczeń i zatorów drogowych). W „miastach pokazowych” o różnej wielkości i spuściznie historycznej finansowanie projektów mogłoby się również wiązać z zamiarami rozszerzenia programu CIVITAS na działania na większą skalę (patrz pytanie 21).

19. Roczny raport z wdrożonych wzorcowych rozwiązań mógłby stanowić element towarzyszący rocznemu sprawozdaniu z postępów w realizacji celów miejskich, udostępnianemu co roku na wiosennym szczycie Rady.

Odnośnie do pytania 2 — jakie środki można podjąć w celu propagowania chodzenia pieszo i jazdy na rowerze jako rzeczystwej alternatywy dla samochodu

20. Jedyną możliwością promowania chodzenia pieszo i jazdy rowerem jako faktycznej alternatywy dla poruszania się samochodem jest konsekwentna budowa lub rozbudowa leżących w gestii władz lokalnych sieci dróg pieszych i rowerowych wysokiej jakości, bez barier i pokrywających cały obszar, co ma na celu przyczynienie się do częstszego niż obecnie korzystania z roweru jako środka transportu w UE. Może to odbywać się przede wszystkim w ramach realizacji koncepcji „zwartego miasta”. Przyjęcie koncepcji funkcjonalnej przy tworzeniu planów nowej zabudowy może przyczynić się do skrócenia długości tras pokonywanych przez pieszych i rowerzystów. Stworzenie miejskich „stref czystych”, wiążące się z wprowadzeniem zaostrzonych rozwiązań w walce z nadmiernym ruchem drogowym i zanieczyszczeniem powietrza, zdecydowanie poprawiłoby warunki chodzenia pieszo i jazdy rowerem. Można podać liczne przykłady istniejących już sprawdzonych rozwiązań związanych z kampaniami promocyjnymi w szkołach i społecznościach. UE może odegrać ważną rolę przy wspieraniu sieci zawodowych, nagłaśnianiu dobrych przykładów i udanych rozwiązań. Europa powinna wyciągnąć korzyści z powodzenia programu Tapestry⁽¹⁾.

Odnośnie do pytania 3 — co można zrobić, aby promować w miastach przechodzenie na korzystanie z bardziej ekologicznych środków transportu

21. Osiągnięcie zmiany wykorzystywanych środków transportu wymaga zintegrowanego podejścia mającego na celu poprawę komfortu, jaki oferują środki transportu zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju i zwiększenie ich atrakcyjności, przy jednoczesnym zmniejszeniu atrakcyjności pozostałych środków. Takie zintegrowane podejście należy stosować także przy opracowywaniu konkretnych kroków w ramach planów działań na rzecz czystości powietrza, walki z hałasem, rozwoju transportu. Przy zbliżającej się nowelizacji odpowiednich dyrektyw UE w tym zakresie należy uwzględnić pomocniczość i zintegrowane podejście do planowania. Stworzy to pewność prawną dla władz lokalnych, które stosują takie zintegrowane planowanie. Brak zróżnicowania w stosowaniu prawa wspólnotowego, zwłaszcza w zakresie pomocy państwa i zamówień publicznych, często powoduje niepożądane i nieprzewidziane skutki. Decyzja o sposobie, w jaki świadczone są usługi transportowe — w drodze zamówień publicznych czy bezpośrednio przez władze lokalne — także w przyszłości musi być podejmowana na szczeblu regionalnym i lokalnym.

Odnośnie do pytania 4 — w jaki sposób można dodatkowo zwiększyć wykorzystanie ekologicznych technologii zapewniających racjonalne zużycie energii w transporcie miejskim

22. Komitet popiera przedstawione w zielonej księdze propozycje, by nadal ustanawiać coraz ambitniejsze cele poprzez stop-

niowo coraz bardziej restrykcyjne normy emisji, zachęcać do powszechnego tworzenia w miastach stref zielonych odpowiadających wspólnym normom. Możliwe byłoby także ustanowienie europejskich celów powiązanych z ulgami w składkach, uzależnionymi od tego, jaka część zamówień sektora publicznego spełnia ustalone kryteria ekologiczne. Istnieje także możliwość zachęcania dużych podmiotów sektora prywatnego za pośrednictwem różnych sieci biznesowych UE, by zobowiązały się do dokonywania zakupów zgodnych ze standardem ekologicznym.

Odnośnie do pytania 6 — czy powinno się ustalić kryteria lub wytyczne dotyczące definicji zielonych stref i obowiązujących w nich ograniczeń; jak można w najlepszy sposób zapewnić kompatybilność zielonych stref ze swobodnym ruchem w mieście; czy istnieje kwestia transgranicznego egzekwowania przepisów dotyczących zielonych stref

23. Wytyczne — lecz nie instrukcje — UE w sprawie zdefiniowania stref zielonych byłyby użyteczne, jeśli chodzi o poprawę jasności i spójności, szczególnie z myślą o utworzeniu powszechnie uznawanych kategorii pojazdów według poziomów emisji. Może wystąpić potrzeba utworzenia europejskiej witryny internetowej, na której gromadzone byłyby w standardowym formacie dane o miastach UE i która wskazywałaby konkretne informacje dotyczące poszczególnych obszarów miejskich. Jednolite oznakowanie pojazdów na potrzeby wjazdu do „stref czystych” odpowiednio do ich emisji zanieczyszczeń stanowiłoby ułatwienie zarówno dla kierowców, jak i dla organów wykonawczych w miastach, jeśli takie samo oznakowanie obowiązywałoby dla wszystkich pojazdów w całej Europie.

24. Konieczne są ogólnoeuropejskie wytyczne w sprawie przepisów kodeksu drogowego odnoszących się do środowiska i słabszych użytkowników dróg. Należy zachęcać państwa członkowskie do uwzględnienia wspomnianych wytycznych w swoich kodeksach drogowych, w celu zapewnienia większej jasności i jednolitości tych przepisów w całej Unii.

25. Wiele miast i regionów ustanawia obecnie własne strefy ochrony środowiska, stosując do tego własne oznakowania drogowe. Aby zapobiec dezorientacji międzynarodowych przewoźników i turystów, UE powinna opracować ujednolicone oznakowania drogowe. Władze regionalne i lokalne powinny zachować jak największą swobodę w zakresie ustanawiania takich stref.

26. Możliwe jest już transgraniczne egzekwowanie lokalnego prawa (decyzja ramowa Rady 2005/214/WsiSW z dnia 24 lutego 2005 r. w sprawie stosowania zasady wzajemnego uznawania do kar o charakterze pieniężnym).

27. Komitet jest zaniepokojony, że Komisja Europejska, nie czekając na wyniki konsultacji, przedstawiła w grudniu całkowicie zmodyfikowany wniosek dotyczący promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów w transporcie drogowym (COM(2007) 817).

(¹) Tapestry — Travel Awareness Publicity And Education Supporting A Sustainable Transport Strategy In Europe (świadomość transportowa w kampaniach publicznych i edukacji jako czynnik wspierający strategię zrównoważonego transportu w Europie). Projekt TAPESTRY przewidywał trzyletni cykl badań i prezentacji finansowany przez Komisję Europejską (DG ds. Energii i Transportu) ze środków piątego programu ramowego badań i rozwoju technologicznego.

Odnosnie do pytania 5 — w jaki sposób można propagować wspólne ekologiczne zamówienia

28. Dalsze korzyści można uzyskać z programu Steer⁽²⁾ poprzez wprowadzenie powiązań z nowymi europejskimi standardami ekologicznymi opartymi na zasadach kosztów społecznych w całym okresie użytkowania pojazdów, które zostały przedstawione w zielonej księdze. Na szczelbu UE można by promować partnerstwo, pracując z dostawcami, rozpowszechniając idee kalkulacji kosztów w całym okresie użytkowania pojazdów poprzez sieci dostawców oraz promując wspólne standardy i ich uznawanie, a także przekładanie wyników istotnych badań naukowych na innowacyjne i rynkowo opłacalne produkty.

Odnosnie do pytania 7 — jak można propagować ekologiczny styl jazdy

29. Wskazane jest promowanie korzyści społecznych i finansowych z ekologicznego stylu jazdy i mówienie o nich podczas kursów nauki jazdy. Chodzi tu o zmianę stylu jazdy i zachowania na drodze. Umiejętności te powinny być uwzględniane w krajowych egzaminach na prawo jazdy, poprzez wskazanie norm dobrego zachowania i ostrożności na drodze. UE mogłaby włączyć się w popularyzowanie dobrych wzorców w kampaniach i w mieszance marketingowej, tak jak w uwieńczonej powodzeniem unijnej inicjatywie Tapestry. Innym środkiem, który może zadziałać na rzecz ekologicznego stylu jazdy, jest zachęcanie do stosowania w samochodach aparatury mierzącej zużycie paliwa.

W kierunku bardziej inteligentnego transportu miejskiego

Odnosnie do pytania 8 — czy należy rozwijać i propagować lepsze usługi informacyjne dla podróżnych

30. Lepsze systemy informacyjne dla podróżujących — zarówno przed podróżą, jak i w jej trakcie — mogą w znaczący sposób przyczynić się do osiągnięcia zrównoważonego transportu. W europejskich miastach znaleźć już można wiele przykładów sprawdzonych rozwiązań. Na szczelbu UE można zachęcać do rozwijania i zapewniania wzajemnej zgodności istniejących systemów poprzez ustanowienie wspólnych systemów i symboli, a także promować systemy modelowe. Zasadnicze znaczenie ma w tym względzie system nawigacji satelitarnej Galileo.

31. Powinno się rozwijać i ulepszać usługi informacyjne dla pasażerów korzystających z publicznego transportu miejskiego. Informacje o rzeczywistym czasie przejazdu oraz o zakłóceniach w ruchu, dostępne w internecie lub przez telefon komórkowy i dostosowane do potrzeb pasażerów, powinny znacznie przyczynić się do podniesienia atrakcyjności i konkurencyjności publicznego osobowego transportu miejskiego w porównaniu z mniej zrównoważonymi rodzajami transportu. Ważną rolę w rozwoju nowych usług informacyjnych będzie odgrywał system nawigacji satelitarnej Galileo, dlatego UE powinna czynić starania, aby system ten był rozwijany tak szybko, jak to możliwe.

⁽²⁾ STEER to wertykalne działanie w ramach europejskiego programu „Inteligentna Energia — Europa”, skupiające się na alternatywnych pojazdach i paliwach, środkach politycznych sprzyjających efektywnemu wykorzystywaniu energii w transporcie oraz zwiększaniu wiedzy lokalnych agencji ds. energii w dziedzinie transportu.

32. Trzeba przede wszystkim wspierać te projekty rozwoju usług informacyjnych, które wzmacniają sieciowy efekt transportu publicznego, tzn. systemy informacyjne podające pełne informacje o połączeniach oraz sytuacji w całej sieci zintegrowanego systemu transportu aglomeracji miejskiej i okolic (województwa, kraju związkowego, państwa).

Odnosnie do pytania 9 — czy konieczne są dalsze działania mające na celu zapewnienie standaryzacji interfejsów i interoperacyjności aplikacji ITS w miastach; jakie aplikacje powinny być priorytetowo potraktowane

33. Dotychczasowe działania na rzecz interoperacyjności pomogły przy ustanawianiu standardów technicznych, przy czym UE stale ma do odegrania w tej dziedzinie istotną rolę. Można również zwiększyć wysiłki w zakresie zachęcania do wspólnych inicjatyw grup miast oraz państw członkowskich, przykładowo poprzez systemy monitoringu i informacji on-line zapobiegające poważnym zatorom w ruchu drogowym.

34. Oprócz systemów informacji dla użytkowników, należy w jak największym stopniu rozwinąć na szczelbu europejskim jednolite systemy, na przykład systemy monitoringu BACT⁽³⁾ do celów statystycznych związanych z transportem i planowaniem.

W kierunku dostępnego transportu miejskiego

Odnosnie do pytania 11 — w jaki sposób można podnieść jakość transportu zbiorowego w miastach europejskich

35. UE powinna wspierać opracowywanie wyposażenia i infrastruktury pod kątem spełniania wspólnych standardów oraz wspierać badania i rozwój w celu stałej poprawy jakości usług. Można by zwiększyć zdolność dostosowywania się do zmian popytu poprzez powiązanie finansowania ze środków publicznych ze wzrostem poziomu zadowolenia klienta.

36. W tym zakresie pomocne będą również środki odzwierciedlające koszty bezpośrednie i pośrednie, gdyż zrównoważą one czynniki wpływające na decyzję o wyborze środka transportu.

Odnosnie do pytania 12 — czy należy zachęcać do wyznaczenia wydzielonych pasów ruchu dla transportu zbiorowego

37. Uważamy, że należy zachęcać do wyznaczania wydzielonych pasów ruchu dla transportu zbiorowego w połączeniu z systemami ITS. EU może wspierać projekty realizacji osobnych korytarzy dla linii autobusowych i trolejbusowych bądź tramwajowych w wydzielonych pasach ruchu, w oddzielnych strukturach lub we wspólnym korytarzu z ciągami pieszymi i rowerowymi oraz opracować wspólne oznakowanie. Wydzielenie pasów ruchu zarezerwowanych dla publicznego transportu miejskiego może zapobiec zatorom w jego ruchu. Jeżeli jednak w związku z wydzieleniem takich pasów zmniejszy się liczba pasów ruchu dla samochodów, może dojść do zmniejszenia liczby samochodów osobowych na drogach, a jednocześnie do zagęszczenia ruchu tych samochodów. Uzyskanie akceptacji dla takich środków i ich realizacja mogą niekiedy być trudne. UE i szczelbu krajowy mogą tu okazać pomoc władzom lokalnym, prowadząc działania informacyjne i podnoszące świadomość.

⁽³⁾ BACT — Best Available Control Technology (najlepsza dostępna technika kontroli)

Można także tworzyć internetowe usługi udostępniające informacje o wolnych miejscach w samochodach i opracowywać modele sprzyjające wspólnemu korzystaniu z jednego samochodu (np. samochód, którym podróżuje wspólnie więcej niż trzy osoby, mógłby w określonych porach dnia poruszać się po pasach wydzielonych dla transportu publicznego).

Odnośnie do pytania 13 — czy istnieje potrzeba wprowadzenia europejskiej karty praw i obowiązków pasażera korzystającego z transportu zbiorowego

38. Komitet opowiada się za rozszerzeniem Karty Praw Podstawowych UE o zapis dotyczący praw i obowiązków pasażera komunikacji zbiorowej w celu poprawy dostępności tej komunikacji, zwłaszcza dla osób z dysfunkcją narządu ruchu.

Odnośnie do pytania 14 — jakie działania można podjąć w celu lepszej integracji transportu osób i towarów z badaniami i planami dotyczącymi mobilności w mieście

39. Można zachęcać do integracji poprzez kryteria finansowania projektów badawczych i demonstracyjnych, w szczególności związanych z wprowadzeniem efektywnych energetycznie i przyjaznych dla środowiska pojazdów dostosowanych do poruszania się po mieście. Można rozważyć utworzenie specjalnych miejskich kryteriów redukcji emisji, związanych z oznaczeniami, o których mowa w punkcie 18 (pytanie 1).

Odnośnie do pytania 15 — w jaki sposób można lepiej koordynować planowanie przestrzenne oraz transport miejski i międzymiastowy i jaki rodzaj struktury organizacyjnej byłby najbardziej odpowiedni

40. Popieramy wykorzystanie dobrowolnie opracowanych planów mobilności łączących większe konurbacje. Istotne znaczenie ma opracowanie sensownych koncepcji przekierowania ruchu pojazdów ciężarowych poza centra miast. Nie ma jednego optymalnego rozwiązania, a konurbacje powinny opracowywać rozwiązania lokalne mające na celu osiągnięcie wyników zalecanych i popieranych przez UE. Plany te mogłyby stanowić podstawę umów w sprawie mobilności zawieranych pomiędzy głównymi zainteresowanymi podmiotami.

41. Komitet uważa, że w celu odblokowania dróg dojazdowych do dużych miast, należy wybudować na obrzeżach miast, we współpracy z samorządami gmin peryferyjnych oraz w odpowiednich przypadkach miejskimi władzami transportowymi, duże terminale przesiadkowe, wyposażone w odpowiednią ilość miejsc parkingowych (tzw. parkingi „park and ride”), tak aby osoby dojeżdżające samochodami spoza miasta mogły tam zaparkować i skorzystać ze środków komunikacji zbiorowej, bez szczególnej straty czasu. Za słuszne uważamy wspieranie budowy zintegrowanych systemów transportowych dostosowanych do naturalnych granic aglomeracji miejskich i potrzeb transportowych obywateli, ustanawiając w celu zarządzania nimi mechanizmy współpracy między władzami administracyjnymi na wzór stowarzyszeń.

42. Konieczne jest, by planowanie przestrzenne na wszystkich jego poziomach — ponadmiejskim oraz miejskim — i planowanie mobilności następowały równocześnie i były ze sobą powiązane, tak by zoptymalizować działania w obu tych obszarach pod względem ekologicznym, energetycznym i funkcjonalnym, gdyż są one ściśle ze sobą powiązane.

W kierunku bezpiecznego i niezawodnego transportu miejskiego

Odnośnie do pytania 16 — jakie dalsze działania należy podjąć, aby pomóc miastom w rozwiązaniu ich problemów związanych z bezpieczeństwem na drogach i poczuciem bezpieczeństwa w transporcie miejskim

43. Piesi i rowerzyści są szczególnie narażeni na niebezpieczeństwo na obszarach miejskich. Jeśli chcemy wspierać te sposoby przemieszczania się, należy stale wprowadzać ulepszenia w zakresie bezpieczeństwa na drogach. Dalsze działania mogłyby obejmować wspieranie projektów demonstracyjnych, w których ukazane byłyby innowacyjne sposoby zapewniania pieszym i rowerzystom pierwszeństwa wobec transportu zmotoryzowanego i zachęcanie do szybkiego przyjmowania rozwiązań technologicznych podnoszących bezpieczeństwo. Należy zachęcać gminy, żeby podejmowały dobrowolną współpracę z sektorem prywatnym w celu rozwiązania wymienionych problemów; w tym zakresie istnieje już wiele sprawdzonych rozwiązań.

Odnośnie do pytania 17 — jak przewoźnicy i obywatele mogą uzyskać lepszą informację na temat możliwości, jakie oferują w zakresie bezpieczeństwa nowoczesne systemy zarządzania infrastrukturą oraz zaawansowane technologie w pojazdach

44. Uważamy, że dobrze nagłośnione projekty demonstracyjne to najlepszy mechanizm do przekazania tych informacji. Uważamy, że przy ogłaszaniu nowych wydarzeń w tej dziedzinie ważną rolę powinny pełnić europejskie centrum monitorowania bezpieczeństwa drogowego oraz istniejące w regionach europejskich sprawdzone rozwiązania.

Odnośnie do pytania 18 — czy powinno się opracować automatycznie działające urządzenia radarowe, dostosowane do środowiska miejskiego oraz propagować ich stosowanie

45. UE powinna wspierać rozwijanie nowych technologii. Istotną rolą UE może być promowanie dalszych prób na terenie Europy, tak aby lepiej poznać koszty i korzyści tych technologii.

Tworzenie nowej kultury mobilności w mieście

Odnośnie do pytania 20 — czy wszyscy zainteresowani powinni współdziałać w celu stworzenia nowej kultury mobilności w Europie i czy w oparciu o model europejskiego centrum monitorowania bezpieczeństwa drogowego, europejskie centrum nadzorowania mobilności w mieście mogłyby stanowić przydatną inicjatywę

46. Uważamy, że byłby to użyteczny model, biorąc pod uwagę sukces Europy pod względem ograniczenia liczby wypadków drogowych. Ustanowienie europejskiego centrum monitorowania mobilności w mieście można by poprzeć tylko wówczas, gdyby wносиło ono rzeczywistą wartość dodaną. Uważamy również, że model połączonych celów związanych z finansowaniem znacząco przyczynił się do tych postępów. Europejskie centrum monitorowania mobilności w mieście mogłoby pomagać w propagowaniu najlepszych rozwiązań, przy nadawaniu statusu strefy czystej oraz w ramach rocznego mechanizmu sprawozdawczości UE związanego z wiosennymi posiedzeniami Rady Europejskiej.

Zasoby finansowe

Odnosnie do pytania 21 — jak istniejące instrumenty finansowe, takie jak fundusze strukturalne i spójności, można lepiej wykorzystać dla finansowania zintegrowanego i zrównoważonego transportu miejskiego

47. Już obecnie przeznaczają się znaczne środki na działania związane z mobilnością za pośrednictwem różnych programów, zwłaszcza programu TEN-T, w ramach funduszy strukturalnych („Regiony Konwergencji” oraz „Civitas”). Jest oczywiste, że w regionach konwergencji, gdzie środki UE są wykorzystywane w kontekście miejskim, można oczekiwać, że będą one dopasowane do celów zielonej księgi. Działania finansowane z programów konwergencji powinny zmierzać do ustanowienia wyważonego podejścia do różnych środków transportu, z uwzględnieniem efektywności klimatycznej każdego z nich. Środki przeznaczone na konwergencję oraz środki z innych programów nie wystarczą do pobudzenia radykalnych zmian koniecznych w całej Europie. Ponadto środki te zazwyczaj nie są skoncentrowane na obszarach, gdzie występują prawdziwe potrzeby, tzn. dużych obszarach miejskich znajdujących się pod presją wywieraną przez wzrost gospodarczy, gdzie kwestie ekologiczne utrudniają konkurencyjność. Zielona księga dowodzi potrzeby działania. UE ma tu do odegrania swoją rolę — poprzez znacznie rozszerzone podejście „Civitas” lub poprzez zupełnie nowy program, przy czym w każdym wypadku należy skupić się na pobudzaniu do osiągnięcia tej radykalnej zmiany. Ze środków tych należy wspierać rozwój i finansowanie „stref czystych”, a także przejście do bardziej wyważonego podejścia do różnych środków transportu, zgodnie ze stwierdzeniami zawartymi w niniejszej opinii. Pomogłoby to także pozyskać środki z sektora prywatnego oraz z programów krajowych.

Odnosnie do pytania 23 — jak celowe badania naukowe mogłyby w szerszym zakresie pomóc w rozładowaniu ruchu w miastach i ułatwić jego rozwój

48. Główne zagadnienia to systemy zarządzania ruchem i działania nadzorcze w połączeniu z rozwojem gęstości zabudowy przy strategicznych publicznych trasach transportowych. Należy przede wszystkim opracować taką koncepcję rozwoju miejskiego, która łączyłaby się w całość z systemem infrastruktury

tury komunikacyjnej oraz innych typów infrastruktury i z nim harmonizowała, dzięki czemu można by uniknąć konieczności ich późniejszego dostosowywania. Głównym rezultatem będzie uzyskanie krytycznego progu popytu na wprowadzenie transportu zbiorowego i zarządzanie nim.

Odnosnie do pytania 24 — czy powinno się zachęcać miasta do pobierania opłat za korzystanie z dróg na ich terenie; czy istnieje potrzeba stworzenia ogólnych ram i/lub wytycznych w zakresie pobierania opłat za korzystanie z dróg w miastach; czy przychody z takich opłat powinno się przeznaczyć na finansowanie rozwiązań usprawniających transport miejski; czy powinno się poddać internalizacji zewnętrzne koszty

49. Władze miast mogłyby mieć do dyspozycji narzędzie, jakim są opłaty miejskie. Pożądane byłoby, gdyby UE zachęcała do opracowywania najlepszych wzorców praktycznych i do uczenia się na podstawie systemów już działających. Przydatne byłyby ogólne ramy lub wytyczne. Standaryzacja byłaby pożądana, lecz trudna do osiągnięcia. Aby władze lokalne i regionalne mogły rozwiązać problemy związane z zatorami drogowymi i zanieczyszczeniem środowiska, muszą dysponować skutecznymi instrumentami. Wysoce efektywnym narzędziem mogą być opłaty z tytułu zatorów drogowych (opłaty zatorowe). Dlatego też ważne jest, by władze lokalne i regionalne mogły same decydować o wprowadzeniu takich opłat oraz o przeznaczeniu wpływów z nich. W wielu państwach członkowskich nie mają one jednak takiej możliwości, ponieważ kwestie tego rodzaju rozstrzygane są na szczeblu krajowym. Byłoby wskazane, gdyby UE wspierała opracowywanie wzorców sprawdzonych rozwiązań i wykorzystywanie doświadczeń wynikających z istniejących rozwiązań. Zdaniem KR-u, wyjaśniając istotę problemu i uczulając nań społeczeństwo, Komisja Europejska może w znacznej mierze ułatwić samorządom lokalnym i regionalnym wprowadzenie opłat zatorowych.

Odnosnie do pytania 25 — jaką wartość dodaną mogłoby przynieść w dłuższym okresie celowe dofinansowanie ekologicznego i energooszczędnego transportu miejskiego

50. Ukierunkowane wsparcie mogłoby pomóc w osiągnięciu lepszych wyników w zakresie celów dotyczących zmniejszenia emisji dwutlenku węgla, w szybszym przyjmowaniu technologii oraz w rozpowszechnianiu i przyjmowaniu najlepszych wzorców. To z kolei pomogłoby w zmniejszeniu ekonomicznego kosztu nadmiernego natężenia ruchu w UE i zapewniłoby Unii rolę lidera na światowym rynku technologii i metodologii zrównoważonego rozwoju oraz w godzeniu wzrostu gospodarczego z rozwojem zrównoważonym transportu miejskiego.

51. UE mogłaby zwiększyć wartość dodaną poprzez wykorzystanie umów w sprawie mobilności dla ułatwienia zawierania silnych sojuszy zainteresowanych stron, które byłyby w stanie ponieść ryzyko związane z zaciąganiem wysokich pożyczek w bankach prywatnych, niezbędnych do rozbudowy na dużą skalę zrównoważonej infrastruktury transportowej. W tym celu niezbędna będzie ścisła współpraca z EBI.

Bruksela, 9 kwietnia 2008 r.

Przewodniczący
Komitetu Regionów
Luc VAN DEN BRANDE