

**Opinia Komitetu Regionów „Plan działania w zakresie mobilności w miastach”**

(2010/C 232/05)

## KOMITET REGIONÓW

- Wzywa Komisję, by uwzględniła programy mobilności w miastach w ramach finansowania z budżetu UE korzystając przy tym z funduszy strukturalnych i polityki spójności, jak i pomocy Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju.
- Dostrzega potrzebę większej spójności strategii i inicjatyw europejskich, a szczególnie znaczenie zintegrowanego podejścia do polityki miejskiej.
- Ponownie przypomina o swoim poparciu dla przygotowania planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, przynajmniej dla większych miast. Opowiada się za wprowadzeniem zachęt na szczeblu UE, aby finansowanie miejskich projektów transportowych ze środków unijnych uwarunkowane było istnieniem takich planów oraz zawarciem publiczno-prywatnych porozumień w dziedzinie mobilności.
- Komisja powinna zachęcić państwa członkowskie do wprowadzenia obowiązkowego wymogu sporządzania takich planów w przypadku wszystkich większych obszarów miejskich i stworzyć odpowiednie zachęty dla władz lokalnych, aby ułatwić im ich opracowanie.
- Apeluje do Komisji o ustanowienie dorocznej europejskiej nagrody mającej honorować wybitne i dające się zaadaptować inicjatywy i projekty w zakresie transportu, co stanowiłoby element ogólnounijnego systemu „zielonych flag”, nagrody przyznawanej np. obszarom miejskim, które osiągnęły niskie poziomy zanieczyszczenia i zatorów.
- Wzywa Komisję do jak najszybszego przeprowadzenia proponowanych badań na temat miejskich aspektów internalizacji zewnętrznych kosztów transportu, aby pomóc w przywróceniu równowagi kosztów poszczególnych rodzajów transportu.

<b>Sprawozdawca:</b>	Sir Albert BORE, członek Rady Miasta Birmingham (UK/PSE)
<b>Dokument źródłowy:</b>	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów: „Plan działania na rzecz mobilności w miastach”
	COM(2009) 490 wersja ostateczna

## I. UWAGI OGÓLNE

### Kontekst

1. W 2008 r. Komitet Regionów <sup>(1)</sup> ustosunkował się do zielonej księgi Komisji „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” <sup>(2)</sup>. Następnie w kwietniu 2009 r. przyjęto opinię w sprawie planu działania na rzecz mobilności w miastach <sup>(3)</sup>, która stanowiła odpowiedź na sprawozdanie z inicjatywy własnej Parlamentu Europejskiego <sup>(4)</sup> i w której Komitet z zadowoleniem przyjął liczne inicjatywy wspólnotowe na rzecz mobilności w miastach.

2. Komitet opowiedział się za modelem przewidującym wdrażanie planów mobilności w miastach za pośrednictwem długoterminowych, zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju porozumień publiczno-publicznych, publiczno-prywatnych lub umów w sprawie mobilności. Zwrócił się również do Komisji z prośbą o ustanowienie w ramach polityki spójności instrumentu finansowego, który byłby bezpośrednio dostępny dla regionów i obszarów miejskich oraz stanowił zachętę dla obszarów miejskich do wdrażania planów mobilności. Opracowanie i realizacja planów mobilności w miastach powinny podlegać kompetencji samych miast.

3. Komisja została również poproszona o wniesienie wkładu w ten proces poprzez finansowanie zachęt, programów nagród i wymiany sprawdzonych rozwiązań. Wyróżnienie podobne do ogólnounijnego systemu „niebieskich flag” dla obszarów przybrzeżnych powinno być przyznawane obszarom o niskim poziomie zanieczyszczeń i zatorów na drogach na podstawie specjalnych wskaźników.

4. Dostrzega potrzebę harmonizacji europejskiej zwłaszcza w zakresie wymogów technicznych dotyczących pojazdów (np. montowanie w wyprodukowanych wcześniej pojazdach filtrów cząstek stałych), infrastruktury i usług transportowych, jak również w zakresie oznakowania (tablice i plakietki) dopuszczającego wjazd pojazdów silnikowych do stref ekologicznych zaleźnie od spełnianych przez nie europejskich norm jakości spalin i hałasu.

<sup>(1)</sup> Opinia w sprawie zielonej księgi na temat transportu miejskiego, sprawozdawca: Albert Bore (CdR 236/2007 fin).

<sup>(2)</sup> COM(2007) 551.

<sup>(3)</sup> Opinia w sprawie planu działania w zakresie mobilności w miastach, sprawozdawca: Albert Bore (CdR 417/2008 fin).

<sup>(4)</sup> Sprawozdanie na temat planu działania w zakresie mobilności w miastach, sprawozdawca: Gilles Savary, 2008/2217(INI).

5. Komitet stwierdził ponadto <sup>(5)</sup>, że należy bliżej przyjrzeć się społecznemu wymiarowi mobilności w miastach, ponieważ stanowi on narzędzie propagowania spójności społecznej i terytorialnej na obszarach miejskich i podmiejskich.

6. Komisja przyjęła obecnie plan działania na rzecz mobilności w miastach <sup>(6)</sup>, w którym zaproponowano dwadzieścia środków w celu zachęcenia władz lokalnych, regionalnych i krajowych do realizacji celów związanych z mobilnością w miastach zgodnie z zasadami zrównoważonego rozwoju, jak też wspierania ich w tych działaniach. Po raz pierwszy przedstawiono wszechstronny pakiet wsparcia w dziedzinie mobilności w miastach.

7. Działania zaproponowane przez Komisję mają rozpocząć się na przestrzeni czterech lat po przyjęciu planu działania, lecz w 2012 r. Komisja przeprowadzi przegląd wdrażania planu, a następnie oceni potrzebę podjęcia dalszych kroków.

### Uwagi dotyczące przedstawionego przez Komisję Europejską planu działania na rzecz mobilności w miastach

8. Komitet gratuluje Komisji opublikowania planu działania w zakresie mobilności w miastach, w którym zawarto główne zagadnienia niezbędne do zapewnienia lepszej mobilności w naszych miastach.

#### Argumenty ekonomiczne i środowiskowe na korzyść planu działania

9. Komisja Europejska stwierdza, że 72 % <sup>(7)</sup> populacji europejskiej żyje na obszarach miejskich. Odsetek ten wzrośnie do 84 % w 2050 r. Obszary miejskie stają przed wyzwaniem, jakim jest zorganizowanie transportu z poszanowaniem zasad zrównoważonego rozwoju zarówno z perspektywy konkurencyjności (zaangażowanie ruchu, koszty transportu), jak i wpływu na środowisko (zanieczyszczenie powietrza, hałas).

<sup>(5)</sup> Opinia w sprawie zielonej księgi w sprawie spójności terytorialnej, sprawozdawca: Jean-Yves Le Drian (CdR 274/2008 fin).

<sup>(6)</sup> COM(2009) 490.

<sup>(7)</sup> United Nations, World Urbanization Prospects, The 2007 Revision.

10. Komitet Regionów przyznaje, że mobilność i transport w miastach mają kluczowe znaczenie dla przyszłości Europy, jako że kwestie te wpływają na trzy wymiary zrównoważonego rozwoju:

- **Wymiar gospodarczy:** zatory na drogach stanowią przeszkodę dla konkurencyjności w gospodarce (opóźnienia w handlu, wyższe koszty transportu towarów itd.). Obszary miejskie napędzają gospodarkę europejską, wytwarzając ponad 70 % dobrobytu gospodarczego w UE. Jednakże 7 % tego dobrobytu musi pokryć zewnętrzne koszty wypadków, zatorów, zdrowia i szkód dla środowiska.
- **Wymiar środowiskowy:** zanieczyszczenia powodowane przez ruch samochodowy i ciężarowy oraz zatory w ruchu na obszarach metropolitalnych, w miastach i na trasach między miastami stanowią jedną z głównych barier do osiągnięcia celu 20-20-20. Transport zmotoryzowany w miastach odpowiada za 40 % emisji gazów cieplarnianych powodowanej ogólnie przez transport drogowy oraz za prawie 70 % innych zanieczyszczeń. Oczywiście jest, że przejście na inne rodzaje transportu w miastach (przede wszystkim na transport publiczny) przyczyni się do zrównoważonego rozwoju w Europie.
- **Wymiar społeczny:** lepszy system transportu publicznego i zmniejszenie zatorów w ruchu będą miały pozytywny wpływ na jakość życia obywateli oraz na zdrowie społeczeństwa. Ułatwią również ubogim dzielnicom i wspólnotom znajdującym się w najtrudniejszej sytuacji dostęp do centrów miast, a tym samym do zatrudnienia, usług (opieki zdrowotnej, edukacji) i kultury.

#### *Role i obowiązki*

11. Komitet z zadowoleniem odnotowuje, że Komisja w pełni uwzględniła zasadę pomocniczości, przyznając w planie działania, iż główna odpowiedzialność za politykę mobilności w miastach spoczywa na władzach lokalnych, regionalnych i krajowych, choć decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym często odnoszą się do ram ustanowionych w strategiach krajowych i unijnych.

12. Zdaniem Komisji Europejskiej bardzo cenne jest podejście oparte na partnerstwie, w ramach którego w pełni przestrzega się zasady pomocniczości oraz różnych kompetencji i obowiązków przypisanych wszystkim szczeblom zarządzania.

13. Dwadzieścia środków zaproponowanych w planie działania odnosi się głównie do instrumentów mających wesprzeć miasta i regiony w rozwijaniu polityki mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju i odzwierciedla zalecenia poczynione przez KR w przeszłości. Do instrumentów tych należą:

- wymiana informacji i najlepszych praktyk;

- opublikowanie informacji i materiałów zawierających wskazówki, w jaki sposób przygotować plany na rzecz mobilności w miastach;
- dialog z operatorami transportu publicznego celem określenia dobrowolnych zobowiązań zmierzających do ochrony praw pasażerów;
- internetowy przewodnik na temat ekologicznie czystych pojazdów oraz dyskusje z państwami członkowskimi odnośnie do wprowadzenia na egzaminie na prawo jazdy energooszczędnych technik prowadzenia pojazdu;
- centrum monitorowania mobilności;
- szereg badań nad mobilnością w miastach, włączając w to funkcjonowanie różnego rodzaju zielonych stref w UE.

14. Plan działania na rzecz mobilności w miastach oferuje możliwość ustanowienia ram unijnych w celu pomocy władzom lokalnym, regionalnym i krajowym w podejmowaniu działań na obszarach miejskich, na których konieczne jest rozwijanie sieci transportowych zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz wprowadzanie nowych rozwiązań technologicznych z poszanowaniem kompetencji i obowiązków, we wprowadzaniu środków, które dają obywatelom UE ekologiczne rodzaje transportu w obszarach miejskich, oraz w zmienianiu zachowań związanych z mobilnością w miastach, by osiągnąć cele w dziedzinie ochrony środowiska i konkurencyjności gospodarki oraz cele spójności społecznej UE.

15. W planie działania przedstawionym przez Komisję Europejską określono sześć tematów, które wyłoniły się w trakcie konsultacji dotyczących zielonej księgi. Każdy z nich jest wart skomentowania.

#### *Wspieranie zintegrowanej polityki*

16. Prawdopodobnie najważniejszym z trzech proponowanych działań jest wsparcie udzielane władzom lokalnym w opracowywaniu planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, obejmujących przewozy osób i towarów na obszarach miejskich i podmiejskich. Komitet Regionów już wcześniej zdecydowanie zalecał to działanie<sup>(8)</sup>.

17. Jednakże interesującym dodatkowym elementem, który warto poprzeć, jest propozycja włączenia zagadnienia mobilności w miastach do planów na rzecz zrównoważonej energii przygotowywanych przez miasta uczestniczące w Porozumieniu między burmistrzami<sup>(9)</sup>, tak aby promować zintegrowane podejście łączące z jednej strony energię i zmiany klimatu a z drugiej transport zgodny z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz kwestie dotyczące mobilności.

<sup>(8)</sup> Patrz przypis 3.

<sup>(9)</sup> [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu).

18. Komisja zamierza również dostarczać informacje na temat powiązań między mobilnością w miastach zgodną z zasadami zrównoważonego rozwoju a celami polityki regionalnej, włączając w to związek między transportem w miastach a transeuropejską siecią transportową.

#### *Uwzględnienie dobra obywateli*

19. W komunikacie stwierdzono, że prawa pasażera oraz dostępność informacji dotyczącej m.in. niezawodności i bezpieczeństwa są konieczne w celu przekonania ludzi do korzystania z autobusów, tramwajów, metra i innych publicznych środków transportu. Komisja zamierza określić najlepsze praktyki w całej UE oraz wprowadzić zestaw dobrowolnych zobowiązań, które wzmocniłyby ochronę praw pasażerów w transporcie publicznym. Inicjatywa ta została już poparta przez Komitet Regionów<sup>(10)</sup>.

20. Komisja Europejska będzie również współpracować z operatorami transportu publicznego i innymi organami w celu ułatwienia dostarczania informacji o transporcie, zmierzając docelowo do zaoferowania użytkownikom ogólnounijnego internetowego portalu poświęconego transportowi publicznemu, ze szczególnym naciskiem na główne węzły w sieciach TEN-T. Komitet proponował już to w jednej ze swoich opinii<sup>(10)</sup>.

21. Komisja proponuje rozpoczęcie badania poświęconego zasadom działania zielonych stref w całej Unii, którego celem jest wymiana najlepszych praktyk. Propozycja ta jest zgodna z sugestią KR-u<sup>(10)</sup>, by utworzyć doroczną europejską nagrodę mającą honorować wybitne i dające się zaadaptować inicjatywy w zakresie transportu i stanowiącą odpowiednik ogólnounijnego systemu „niebieskich flag” przyznawanego obszarom o niskim poziomie zanieczyszczeń i zatorów na drogach (system „zielonych flag”). Komisja sugeruje, aby z okazji Europejskiego Tygodnia Mobilności zoptymalizować istniejący system nagród i ufundować specjalną nagrodę zachęcającą do przyjmowania planów na rzecz mobilności w miastach.

22. Mając na uwadze, że energooszczędne techniki prowadzenia pojazdów są częścią szkolenia profesjonalnych kierowców i przygotowywania ich do egzaminu z prawa jazdy, Komisja omówi z państwami członkowskimi możliwości rozszerzenia tego konceptu na egzaminy dla indywidualnych kierowców.

#### *Bardziej ekologiczny transport miejski*

23. Komisja Europejska jest zdania, że działania na szczeblu UE mogą przyczynić się do wzmocnienia rynków nowych technologii ekologicznie czystych pojazdów oraz paliw alternatywnych. Proponuje zatem dalsze wspieranie projektów badawczych

i demonstracyjnych finansowanych w ramach siódmego programu ramowego, tak aby ułatwić wprowadzanie na rynek pojazdów niskoemisyjnych i o zerowej emisji oraz paliw alternatywnych, ze szczególnym uwzględnieniem europejskiej inicjatywy samochodów ekologicznych<sup>(11)</sup>, która koncentruje się na pojazdach elektrycznych i związanej z nimi infrastrukturze na obszarach miejskich.

24. Opracowany zostanie internetowy przewodnik na temat ekologicznie czystych pojazdów, co ułatwi składanie wspólnych zamówień na pojazdy usług publicznych.

25. Po ustanowieniu unijnych ram internalizacji kosztów zewnętrznych Komisja zainicjuje badanie na temat miejskich aspektów internalizacji, w którym rozważona zostanie skuteczność i sprawność rozwiązań cenowych zmuszających użytkowników do ponoszenia kosztów zewnętrznych (środowiskowych, związanych z zatorami na drogach i in.).

#### *Wzmocnienie finansowania*

26. Jednym z konkretnych zaleceń Komitetu Regionów<sup>(10)</sup> było uzależnienie europejskiego wsparcia finansowego oraz współfinansowania projektów w zakresie transportu miejskiego od przedstawienia zintegrowanych planów mobilności w miastach, co stanowiłoby kolejną zachętę ze strony UE do sporządzania takich planów. Komitet Regionów poparł ustanowienie europejskich instrumentów finansowych umożliwiających współfinansowanie planów mobilności w miastach, uwarunkowane istnieniem publiczno-publicznych lub publiczno-prywatnych porozumień w dziedzinie mobilności w miastach, które czerpią fundusze z sektora prywatnego oraz programów lokalnych, regionalnych i krajowych.

27. W planie działania sporządzonym przez Komisję sugeruje się, że korzystanie z funduszy unijnych, w tym instrumentów Europejskiego Banku Inwestycyjnego, może stanowić silną zachętę i stworzyć efekt dźwigni w stosunku do finansowania prywatnego, a tym samym wspomóc władze lokalne w rozwijaniu innowacyjnych programów partnerstwa publiczno-prywatnego. Komisja pragnie ułatwić władzom i zainteresowanym podmiotom wykorzystanie dostępnych możliwości finansowania oraz opracowanie innowacyjnych programów partnerstwa publiczno-prywatnego.

28. Ponadto Komisja uznała, że powinna nadal wspierać inicjatywę CIVITAS po zakończeniu trzeciej generacji projektów zainicjowanych w 2008 r., co zalecał już wcześniej Komitet<sup>(10)</sup>.

<sup>(10)</sup> Patrz przypis 3.

<sup>(11)</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/info/green\\_cars\\_initiative\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html).

*Dzielenie się doświadczeniem i wiedzą*

29. Komisja Europejska zamierza zainicjować badanie poświęcone sposobom udoskonalenia gromadzenia danych z zakresu transportu miejskiego i mobilności oraz ustanowić platformę wirtualną służącą wymianie informacji, danych i statystyk, monitorowaniu zmian oraz ułatwianiu wymiany najlepszych praktyk w oparciu o istniejące już inicjatywy <sup>(12)</sup>. Komitet Regionów już wcześniej pozytywnie odniósł się do tego działania.

*Optymalizacja mobilności w miastach*

30. Celem Komisji Europejskiej jest ułatwienie przejścia na bardziej przyjazne dla środowiska rodzaje transportu oraz wydajniejsze systemy logistyki transportu towarowego. Aby ułatwić osiągnięcie tego celu, Komisja planuje zorganizowanie w 2010 r. konferencji na temat transportu towarowego w miastach. Komitet z zadowoleniem przyjmuje tę inicjatywę.

31. Komisja planuje również zaoferować pomoc w zakresie zastosowania inteligentnych systemów transportu, z wykorzystaniem interoperacyjnych protokołów komunikacji i transmisji danych, by poprawić mobilność w miastach w odniesieniu np. do biletów i płatności elektronicznych, zarządzania ruchem, informacji o transporcie itp.

**II. ZALECENIA POLITYCZNE****KOMITET REGIONÓW**

32. Z zadowoleniem przyjmuje opracowany przez Komisję plan działania na rzecz mobilności w miastach i popiera zaproponowane w nim środki, ponieważ nie podważają one zasady pomocniczości ani podstawowych obowiązków władz lokalnych, regionalnych i krajowych. Jest zdania, że wyzwania wiążące się z mobilnością są równie ważne jak infrastruktura transportu w regionie i na duże odległości, a w każdym razie są to komplementarne dziedziny działania z punktu widzenia terytorialnego i funkcjonalnego.

*Finansowanie przejścia na transport publiczny*

33. Uważa, że wsparte siódmym programem ramowym działania oparte na technologii (nowe technologie silników, lepsze paliwa i inne usprawnienia) same w sobie nie wystarczą do zapewnienia wysokiej jakości bezpiecznych i dostępnych cenowo systemów transportu publicznego, a tym samym nie doprowadzą do poważnej zmiany rodzaju transportu i zmniejszenia zatorów w ruchu na obszarach miejskich. Należy zachęcać do zmian rodzajów transportu z korzyścią dla wszelkich form transportu publicznego, rowerów oraz przemieszczania się pieszo.

34. Wzywa więc Komisję, by uwzględniała programy mobilności w miastach i na obszarach podmiejskich UE wyróżniające się jasnymi kryteriami zrównoważonego rozwoju, korzystając zarówno z funduszy strukturalnych i polityki spójności, jak i pomocy Europejskiego Banku Inwestycyjnego oraz Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju.

<sup>(12)</sup> Patrz np. [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

35. Ponadto, w kontekście zbliżającego się przeglądu perspektyw finansowych UE, Komitet nawołuje do uwzględnienia potrzeb w zakresie transportu w miastach, szczególnie ze względu na istotny wkład sfinansowanych planów na rzecz mobilności w miastach w gospodarczy, środowiskowy i społeczny wymiar rozwoju zrównoważonego na obszarach metropolitalnych.

36. Popiera propozycje Parlamentu Europejskiego, by w perspektywach finansowych na lata 2014–2020 rozważyć możliwość stworzenia europejskiego narzędzia finansowego, które pozwalałoby na współfinansowanie:

- planów mobilności w miastach oraz
- inwestycji w mobilność w miastach i metropoliach, które spełniają cele UE w dziedzinie ochrony środowiska oraz jej cele społeczno-gospodarcze.

37. Zdaniem KR-u środki te są uzasadnione, ponieważ dzięki zapewnieniu w europejskich miastach i na obszarach podmiejskich bezpiecznych, przystępnych cenowo i rozległych systemów transportu publicznego o wysokiej jakości możliwe stanie się:

- wzmocnienie wzrostu gospodarczego i konkurencyjności poprzez zmniejszenie zatorów w ruchu i kosztów transportu, usprawnienie zarządzania transportem osób i towarów, stworzenie miejsc pracy na potrzeby systemów transportu publicznego oraz efekt dźwigni tychże inwestycji <sup>(13)</sup>;
- poprawa jakości środowiska poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych i innych substancji zanieczyszczających, ograniczenie ruchu na drogach, oszczędności energii <sup>(14)</sup>, polepszenie jakości powietrza i zmniejszenie negatywnego wpływu na układ oddechowy i układ krążenia;
- wzmocnienie spójności społecznej i terytorialnej <sup>(15)</sup> dzięki większej mobilności mieszkańców, a zwłaszcza społeczności znajdujących się w najtrudniejszej sytuacji i zamieszkujących ubogie dzielnice na obrzeżach miast przy jednoczesnej poprawie warunków w dzielnicach mieszkaniowych oraz atrakcyjności turystycznej śródmieść.

<sup>(13)</sup> Efekt mnożnikowy inwestycji w transport publiczny dla gospodarki lokalnej i regionalnej wynosi od 2 do 2,5, piąty program ramowy (2005), badanie Transecon.

<sup>(14)</sup> W miastach o dużym udziale transportu publicznego oszczędności energii w skali roku sięgają 400–500 kg paliwa na mieszkańca (dane Międzynarodowej Unii Transportu Publicznego).

<sup>(15)</sup> Patrz przypis 5.

*Przyjęcie zintegrowanego podejścia do polityki miejskiej*

38. Dostrzega potrzebę większej spójności strategii i inicjatyw europejskich, a szczególnie znaczenie zintegrowanego podejścia do polityki miejskiej i planowania przestrzennego, tak aby polityka w zakresie np. planowania przestrzennego i mieszkalnictwa nie stała w sprzeczności z wysiłkami podejmowanymi na obszarach metropolitalnych w celu zmniejszenia zatorów i zanieczyszczeń poprzez opracowanie zintegrowanych planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

39. Ponownie przypomina o swoim poparciu dla przygotowania planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju, przynajmniej dla większych miast oraz obszarów miejskich i podmiejskich. Plany te powinny zająć się problemem dostępu dla wszystkich mieszkańców oraz potrzebami w zakresie transportu towarów na tych obszarach, jak również zatorami i skutkami dla środowiska i zdrowia.

40. Opowiada się za wprowadzeniem zachęt na szczeblu UE, aby finansowanie i współfinansowanie miejskich i metropolitalnych projektów transportowych ze środków unijnych na wyznaczonych obszarach miejskich i podmiejskich uwarunkowane było istnieniem planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju oraz zawarciem porozumień w tej dziedzinie za pośrednictwem partnerstw publiczno-prywatnych czerpiących fundusze z sektora prywatnego oraz programów lokalnych, regionalnych i krajowych.

41. Przyznaje, że wiele miast opracowało już plany dotyczące mobilności, lecz sądzi, że zastosowanie tego podejścia we wszystkich dużych obszarach miejskich, przy aktywnym zaangażowaniu zainteresowanych podmiotów, pozostawiłoby miastom swobodę przyjmowania planów z uwzględnieniem swojej specyfiki, a Komisji pozwoliło na wniesienie wartości dodanej na szczeblu UE.

42. Odnotowuje, że Komisja Europejska, podobnie jak uprzednio, wezwała władze lokalne i regionalne do opracowania i wdrożenia planów dotyczących mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju<sup>(16)</sup>. Komisja powinna zachęcić państwa członkowskie do wprowadzenia takiego obowiązkowego wymogu w przypadku wszystkich większych obszarów miejskich lub podmiejskich i stworzyć odpowiednie zachęty dla miast i regionów, aby ułatwić im opracowanie takich planów.

43. Nalega na przeznaczenie większych funduszy na inicjatywę CIVITAS, lecz jedynie w celu umożliwienia zakończenia projektów demonstracyjnych i wymiany najlepszych praktyk oraz zajęcia się opracowywaniem i wdrażaniem planów mobilności w miastach.

44. Apeluje do Komisji o dalsze zachęcanie do przyjmowania planów mobilności w miastach poprzez utworzenie dorocznej europejskiej nagrody mającej honorować wybitne i dające się adaptować inicjatywy i projekty w zakresie transportu, co stanowiłoby element ogólnounijnego systemu „zielonych flag”, nagrody przyznawanej np. obszarom miejskim, które wdrożyły plany i osiągnęły niskie poziomy zanieczyszczenia i zatorów lub miały szczególne osiągnięcia w zakresie dostosowania podziału zadań przewozowych (*modal split*).

<sup>(16)</sup> Strategia tematyczna w sprawie środowiska miejskiego, COM(2005) 718.

45. Zaleca, by Komisja przedstawiła zestaw kryteriów przyznawania nagrody „zielonej flagi w miastach”, choć przyznaje, że osiągnięcie niskich poziomów zanieczyszczeń (jakość powietrza, hałas) oraz zmniejszenie zatorów (prędkość i niezawodność podróży) będą stanowiły różnego rodzaju poziom trudności dla poszczególnych miast, zważywszy na znaczne różnice w specyfice miast i transportu miejskiego.

46. Zaleca, aby przy wyborze miast wyróżnionych „zieloną flagą” brać także pod uwagę propagowanie na obszarach miejskich ekologicznego lub przyjaznego dla środowiska sposobu myślenia, np. korzystania z alternatywnych form transportu (poprzez rozbudowę ścieżek pieszych i rowerowych lub zachęcanie do korzystania z jeszcze innych środków transportu itp.).

*Zachęcanie do zmiany rodzajów transportu*

47. Przyznaje, że obywatele UE, którzy mają coraz większą świadomość zmian klimatu, mogą być przychylniej nastawieni do wdrożenia środków zmuszających użytkowników do pokrycia zewnętrznych kosztów systemów transportowych (kosztów związanych z ochroną środowiska, zatorami itp.), tam gdzie władze publiczne nie prowadzą inwestycji w transport publiczny (zasada „zanieczyszczający płaci”).

48. Wzywa Komisję do jak najszybszego przeprowadzenia proponowanych badań na temat miejskich aspektów internalizacji zewnętrznych kosztów transportu celem przyjęcia środków umożliwiających przywrócenie równowagi kosztów poszczególnych rodzajów transportu<sup>(17)</sup> <sup>(18)</sup> oraz wprowadzenie na obszarach miejskich systemów transportu w większym stopniu spełniających wymogi rozwoju zrównoważonego.

49. Jest zdania, że wytyczne Komisji dotyczące różnych opcji uwzględnienia zewnętrznych kosztów mobilności w kosztach podróży wygenerują poparcie społeczeństwa dla ekologicznych rodzajów transportu i przyspieszą zmianę w tej dziedzinie, a także przyczynią się do uświadomienia obywatelom, że prywatne środki transportu wydają się tańsze tylko wtedy, gdy nie uwzględnia się kosztów zewnętrznych.

50. Z zadowoleniem przyjmuje wsparcie oferowane przez Komisję dla badań nad ekologicznymi, energooszczędnymi pojazdami oraz paliwami alternatywnymi. Wskazuje jednak, że postęp technologiczny pomoże wprowadzić w realizowaniu celów związanych z ochroną środowiska, lecz konieczne są również środki służące dokonaniu przejścia na inne rodzaje transportu, jeśli pragniemy stawić czoła zarówno problemom środowiskowym, jak też zatorom na obszarach miejskich.

<sup>(17)</sup> Koszty ponoszone przez pasażerów w transporcie kolejowym i autokarowym wzrastają szybciej niż koszty użytkownika prywatnych samochodów, Europejska Agencja Środowiska, sprawozdanie 3/2004.

<sup>(18)</sup> „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”, sprawozdawca: Väino Hallikmägi (CdR 146/2009 fin).

*Wzmocnienie praw pasażerów*

51. Z zadowoleniem przyjmuje propozycje Komisji dotyczące praw pasażerów i dostępu do informacji na temat bezpieczeństwa i niezawodności, lecz z uwagi na to, że dotyczą one tylko dobrowolnych zobowiązań opartych na najlepszych rozwiązaniach z UE, wzywa Komisję do wzmocnienia ewentualnego wpływu tych propozycji poprzez wsparcie kampanii informacyjnych

i uświadamiających we wszystkich państwach członkowskich, przy współdziałaniu władz krajowych, regionalnych i lokalnych.

52. Apeluje, by w kampaniach uświadamiających uwzględniono wpływ środków na rzecz mobilności w miastach oraz wyborów dokonywanych w tej dziedzinie przez obywateli europejskich na konkurencyjność gospodarczą i ekologiczną Europy oraz jej regionów.

Bruksela, 15 kwietnia 2010 r.

*Pierwszy Wiceprzewodniczący  
Komitetu Regionów*  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO