

## I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

## OPINIE

## EUROPEJSKI KOMITET EKONOMICZNO-SPOŁECZNY

## 455. SESJA PLENARNA W DNIACH 15 I 16 LIPCA 2009 R.

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie integracji polityki transportowej i gospodarki przestrzennej na rzecz bardziej zrównoważonego transportu miejskiego**

(opinia rozpoznawcza)

(2009/C 317/01)

Sprawozdawca: **Frederic Adrian OSBORN**

Dnia 3 listopada 2008 r. Komisja, działając na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*integracji polityki transportowej i gospodarki przestrzennej na rzecz bardziej zrównoważonego transportu miejskiego.*

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 26 czerwca 2009 r. Sprawozdawcą był Frederic Adrian OSBORN.

Na 455. sesji plenarnej w dniach 15–16 lipca 2009 r. (posiedzenie z 16 lipca) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 114 do 1 przyjął następującą opinię:

**1. Streszczenie**

1.1. Ludzie potrzebują środków transportu, aby dojechać do pracy, do sklepów, do szkoły i do wszystkich innych miejsc związanych ze współczesnym życiem. Rozwój i utrzymanie wszelkiego rodzaju systemów transportowych jest ważnym zadaniem dla polityki publicznej. Transport ma jednak i swoje złe strony. Powoduje zanieczyszczenie powietrza, zatory na drogach i wypadki. Połączenia transportowe (lub ich brak) mogą wspierać społeczności, ale również mogą je dzielić i izolować. Ponadto transport w dużym stopniu odpowiada za emisje CO<sub>2</sub> i rosnące zagrożenie zmianami klimatu.

1.2. Istnieje zatem coraz większa potrzeba, aby władze publiczne w wszystkich szczeblach stworzyły bardziej zrównoważone modele transportu, które będą zaspokajać potrzeby ludzi w dziedzinie

przejazdów, a jednocześnie zmniejszą do minimum ich negatywne skutki. Najpoważniejsze problemy istnieją na terenach miejskich i to właśnie na tych terenach szczególnie potrzebne są zrównoważone strategie transportowe.

1.3. Wzorzec przewozów na terenach miejskich jest ściśle związany z wzorcem gospodarki przestrzennej. Bardziej zrównoważony transport wymaga zatem przyjęcia zintegrowanych strategii i polityk w dziedzinie gospodarki przestrzennej i transportu.

1.4. Podstawowa odpowiedzialność za opracowanie i wdrożenie zintegrowanych strategii spoczywa na władzach szczebla lokalnego i krajowego. Pewien postęp w tej dziedzinie już został osiągnięty w wielu małych i dużych miastach oraz państwach w Europie. Jednak jak dotąd postęp ten jest niejednorodny. Na szczeblu europejskim istnieje możliwość i potrzeba podjęcia inicjatywy promującej i przyspieszającej przyjęcie i wdrażanie bardziej zrównoważonych zintegrowanych strategii w dziedzinie gospodarki przestrzennej i transportu w małych i dużych miastach w całej Europie.

1.5. Kluczowymi elementami tej inicjatywy powinny być:

- uruchomienie nowej inicjatywy badawczej mającej na celu lepsze rozpoznanie głównych elementów najlepszej praktyki w tej dziedzinie;
- opracowanie wiarygodnego zestawu wskaźników postępu w kierunku zrównoważonego transportu;
- przegląd krajowych i lokalnych doświadczeń oraz systemów wsparcia legislacyjnego i finansowego pod kątem ich oddziaływania w zakresie transportu i emisji CO<sub>2</sub>;
- opracowanie nowych europejskich ram zrównoważonego transportu miejskiego i gospodarki przestrzennej;
- dokonanie bilansu innych europejskich polityk i programów, tak by w swym ogólnym oddziaływaniu polityka europejska w większym stopniu wspierała zrównoważony transport;
- rozwój inteligentnych systemów transportowych (ITS).

## 2. Uwagi ogólne

2.1. Nowoczesne społeczeństwa w dużym stopniu zależą od środków transportu. Korzystamy ze środków transportu, aby dostać się do pracy, na zakupy, na zajęcia w czasie wolnym i niemal wszędzie tam, gdzie chcemy dotrzeć. Przedsiębiorstwa także potrzebują środków transportu do wytwarzania i dostarczania swoich towarów i usług na całym świecie.

2.2. W ciągu ostatnich dwustu lat rozwój techniczny w dziedzinie transportu ogromnie zwiększył odległości, które można wygodnie przemierzać za przystępną cenę, i powiększył asortyment towarów i usług oraz stylów życia dostępnych ludziom. Zmienił także sposób, w jaki rozwijają się miasta. Nie muszą już one ścieśniać się wokół małych centrów, w których wszędzie dociera się głównie pieszo. Mogą rozprzestrzeniać się na dużych obszarach, o mniejszym zagęszczeniu połączonych sieciami dróg i systemami transportu.

2.3. Zmiany te przyniosły wiele korzyści, ale spowodowały również znaczne problemy. Stały wzrost zapotrzebowania na środki transportu prowadzi do zatorów na drogach i opóźnień. Lokalne społeczności tracą spójność, gdy lokalna infrastruktura jest zastępowana przez dalej położoną, a ludzie tracą kontakt z sąsiadami. Większość silnikowych form transportu powoduje hałas i zanieczyszczenia. Większość jest także przyczyną emisji CO<sub>2</sub>, a stały wzrost zapotrzebowania na transport jest jednym z najpoważniejszych powodów zmian klimatu.

2.4. Przez wiele lat rządy uważały rozwój możliwości podróży za dobro publiczne. Polityka publiczna i inwestycje w dziedzinie transportu były nastawione na rozszerzanie sieci transportowych i zapewnienie wszystkim lepszego do nich dostępu.

2.5. Wiele innych polityk i programów publicznych także miało wpływ na napędzanie popytu na większą liczbę dłuższych przejazdów i podróży. Wiele nowych osiedli jest budowanych w większym rozproszeniu, które jest niekorzystne dla publicznych środków transportu, i opiera się na założeniu, że mieszkańcy będą korzystać z prywatnych środków transportu, aby dostać się tam, gdzie potrzebują. Reorganizacja szkół, szpitali i innych usług publicznych prowadzi do tworzenia obiektów większych, ale położonych dalej. Przedsiębiorstwa budowane wznoszące centra handlowe także wybierają nowe, rozległe tereny położone poza miastami.

2.6. Sposób postrzegania stopniowo się zmienia. Ludzie zaczynają dostrzegać minusy transportu, jak również jego dobre strony. Polityka publiczna również się dostosowuje. Polityka i programy w zakresie środków transportu nadal muszą należyście zaspokajać podstawowe potrzeby w dziedzinie transportu. Jednocześnie jednak coraz częściej dostrzega się, że polityka w dziedzinie transportu, gospodarki przestrzennej i w innych dziedzinach powinna obejmować środki służące ograniczaniu lub powstrzymywaniu ogólnego zapotrzebowania na transport oraz zachęcaniu ludzi do korzystania z bardziej zrównoważonych rodzajów transportu, takich jak publiczne środki transportu, ruch pieszy i rowerowy, zamiast prywatnych samochodów.

2.7. Rosnące zagrożenie zmianami klimatu i brak bezpieczeństwa dostaw ropy naftowej sprawiają, że rozwiązanie tych problemów staje się coraz pilniejsze i konieczne jest podjęcie bardziej zdecydowanych działań w celu zmniejszenia zapotrzebowania na transport oraz ograniczenia go do bardziej zrównoważonych rodzajów transportu. Może to wiązać się ze znaczącymi zmianami we wzorcach gospodarki przestrzennej i mobilności w miastach.

2.8. Można zidentyfikować cztery nowe kluczowe cele polityki w dziedzinie zrównoważonego transportu i zrównoważonej gospodarki przestrzennej:

- zachęcanie ludzi, aby wybierali miejsce zamieszkania bliżej miejsca pracy, kształcenia i rekreacji, oraz zapewnianie lokalizacji miejsc pracy i placówek edukacyjnych bliżej osiedli w celu ograniczenia zatorów na drogach, zanieczyszczenia powietrza i emisji gazów cieplarnianych oraz przywrócenia żywotności społecznościom lokalnym;
- zachęcanie ludzi, którzy mają taką możliwość, by korzystali z publicznych środków transportu albo poruszali się pieszo bądź jeździli rowerem, oraz zniechęcanie do korzystania z samochodów;
- zachęcanie przedsiębiorstw do większego wykorzystania lokalnych źródeł zaopatrzenia i siły roboczej, aby ograniczyć ich zapotrzebowanie na przewozy;
- ponowne rozbudzenie większego zainteresowania bliżej położonymi miejscami wakacyjnego wypoczynku w celu zmniejszenia lub ograniczenia wciąż rosnącego popytu na przewozy lotnicze oraz szkód, które powodują one w środowisku naturalnym.

2.9. Za wciąż rosnącym popytem na transport stoi ogromny impuls społeczny i gospodarczy i jego powstrzymanie albo odwrócenie nie jest zadaniem łatwym. Doświadczenie pokazuje, że z zadaniem tym można będzie sobie poradzić tylko wówczas, gdy prowadzić się będzie odpowiednio zintegrowaną politykę, łącząc strategię dotyczące transportu, gospodarki przestrzennej oraz innych dziedzin tak, aby się wzajemnie wzmacniały, i rozwijając je w sposób otwarty, przejrzysty i demokratyczny, aby zapewnić im wystarczające poparcie polityczne i społeczne na wszystkich szczeblach władzy. Opracowując nowe strategię i politykę, należy zwrócić szczególną uwagę na potrzeby osób starszych, osób niepełnosprawnych i gospodarstw domowych o niskich dochodach.

### 3. Elementy skoordynowanej polityki w zakresie transportu i gospodarki przestrzennej oraz polityki transportu zrównoważonego

3.1. Polityka w zakresie gospodarki przestrzennej oraz powiązane z nią strategię, mogące sprzyjać bardziej zrównoważonemu transportowi miejskiemu, obejmują:

- promowanie bardziej zwartej zabudowy;
  - promowanie bardziej zwartych form rozwoju obszarów miejskich, w których odległość od wszystkich ważnych usług jest niewielka;
  - promowanie rozbudowy lub rozwoju mniejszych i średnich miast zamiast dalszego rozwoju już nadmiernie rozległych wielkich miast;
  - ograniczenie dalszego wdzierania się miast na otaczające je tereny zielone oraz tworzenie terenów zielonych w miastach i wokół miast itp.;
  - zachęcanie do tworzenia mniejszej, bardziej lokalnej infrastruktury (sklepów, szkół, kościołów, szpitali, urzędów itp.) obejmującej mniejsze rejony oraz odchodzenie od tworzenia większych, dalej położonych obiektów, obejmujących większe rejony;
  - zachęcanie do wprowadzania zabudowy mieszanej, o różnorodnych funkcjach, zamiast oddzielania różnych funkcji w strefach, do których można dotrzeć tylko samochodem lub publicznymi środkami komunikacji;
  - zachęcanie ludzi, aby osiedlali się bliżej swoich miejsc pracy lub innych miejsc, w których regularnie bywają;
  - zachęcanie do telepracy dzięki pełnemu wykorzystaniu internetu;
  - kierowanie lokalizacji głównej infrastruktury (publicznej czy prywatnej) do miejsc, do których można łatwo dotrzeć publicznymi środkami transportu, i ograniczenie tworzenia miejsc parkingowych dla samochodów w takich miejscach lub wyznaczanie znaczących opłat za nie;
  - zachęcanie firm do lokalizowania swojej działalności w miejscach łatwo dostępnych dla lokalnych pracowników, dostawców i konsumentów oraz w miejscach, do których docierają publiczne środki transportu;
  - zachęcanie firm do korzystania z lokalnych dostaw i siły roboczej oraz do obsługi lokalnych rynków, do unikania sprzedaży na odległość i do łagodzenia skutków globalizacji;
  - wprowadzenie technicznie uzasadnionej internalizacji kosztów zewnętrznych.
- 3.2. Polityka w dziedzinie transportu, która może sprzyjać bardziej zrównoważonemu transportowi miejskiemu, obejmuje:
- promowanie dobrych, czystych, dostępnych i efektywnych energetycznie publicznych środków transportu;
  - przekierowanie inwestycji z infrastruktury drogowej na publiczne środki transportu;
  - promowanie tras lub pasów przeznaczonych wyłącznie dla publicznych środków transportu;
  - ograniczenie miejsca i czasu parkowania prywatnych środków transportu w centrach miast;
  - promowanie systemów ruchu pieszego, stref ruchu pieszego, chodników i ścieżek dla pieszych oraz ścieżek rowerowych;
  - promowanie systemów zarządzania mobilnością;
  - promowanie zwiększania świadomości poprzez informacje o przewozach;
  - promowanie opłat za korzystanie z dróg;
  - włączanie do opodatkowania pojazdów i paliw wszystkich kosztów zewnętrznych, jakie nakładają one na społeczeństwo, z uwzględnieniem emisji CO<sub>2</sub> i innych zanieczyszczeń;
  - zachęcanie organów administracji, by lokowały swe siedziby w zwartych kompleksach budynków, nakłaniały urzędników do korzystania z publicznych środków transportu oraz wprowadzały elastyczne godziny pracy.
- 3.3. Z doświadczeń wynika jednak, że tego rodzaju strategii nie można wprowadzać chaotycznie. Są one skuteczne i akceptowalne pod względem politycznym tylko wówczas, gdy są wprowadzane jako element całościowej strategii, łączącej cele w dziedzinie gospodarki przestrzennej i transportu oraz uwzględniającej kilka części sektora publicznego oraz wiele podmiotów sektora prywatnego.
- 3.4. Na przykład ograniczenia w korzystaniu z prywatnych środków transportu w miastach, takie jak ograniczenie powierzchni parkingowej, opłaty pobierane od użytkowników dróg lub opłaty parkingowe, są akceptowalne i skuteczne tylko wtedy, gdy publiczne środki transportu stanowiące alternatywne rozwiązanie są wystarczająco atrakcyjne – tzn. są czyste, bezpieczne, często kursują, są niezawodne i w przystępnej cenie. Oprócz tego należy mieć szczególnie na uwadze potrzeby osób starszych, osób niepełnosprawnych oraz gospodarstw domowych o niskich dochodach.
- 3.5. Podobnie zachęcanie do korzystania z rowerów wymaga wprowadzenia szeregu środków, w tym stworzenia specjalnych ścieżek rowerowych, zapewnienia odpowiednich i bezpiecznych miejsc do parkowania zarówno na terenie obiektów publicznych, jak i prywatnych, a także zachęcania do korzystania w miarę możliwości z rowerów zamiast samochodów, udzielanego przez pracodawców wsparcia w zakresie kosztów dojazdów do pracy oraz rozwoju kultury przyjaznej korzystaniu z rowerów.

3.6. Zachęcanie do zakładania lokalnych sklepów i innej infrastruktury także wymaga odpowiednich wymogów w zakresie podziału na strefy, zarówno w celu popierania małej infrastruktury lokalnej, jak i odchodzenia od budowania wielkich obiektów położonych za miastem, do których można dotrzeć tylko samochodem; a także wymaga przyjaznej lokalnej polityki podatkowej, programów w dziedzinie rewitalizacji miast, które zwiększają atrakcyjność małych lokalnych obiektów i lokalnych ośrodków sąsiedzkich, służących za katalizatory.

3.7. Niełatwo będzie powstrzymać i odwrócić tendencje, które dominowały w rozwoju miast i transportu miejskiego w ciągu minionych stu lat. Większość działań przedsięwziętych do tej pory jest podejmowana na szczeblu lokalnym i są one nieuporządkowane i nieśmiałe. Postęp utrudniają konflikty między różnymi organami i szczeblami władzy. Należy przewyciężyć liczne interesy osobiste, publiczne czy prywatne.

3.8. Rosnące zagrożenie zmianami klimatu i fakt, że udział transportu w emisji gazów cieplarnianych w całej Europie wciąż rośnie, sprawiają, że problemy te stają się coraz bardziej palące. Nie możemy sobie pozwolić na dalsze trwanie w inercji. Potrzebne jest dużo szybsze przejście do bardziej zrównoważonego transportu miejskiego i bardziej zrównoważonych modeli gospodarki przestrzennej.

#### 4. Działania na szczeblu lokalnym i krajowym

4.1. Kluczową rolę na szczeblu lokalnym powinny odgrywać lokalne organy do spraw zagospodarowania przestrzennego współpracujące z lokalnymi organami do spraw transportu i autostrad oraz innymi organami publicznymi. Organy ds. zagospodarowania przestrzennego powinny stworzyć plany zagospodarowania przestrzennego, które wyznaczą wzorce zabudowy i połączenia transportowe w sposób, który sprawi, że wzorce transportu z czasem staną się bardziej zrównoważone (w tym rozwój systemów ITS). Organy ds. transportu powinny uzupełniać te środki w zakresie planowania działaniami mającymi zagwarantować, że publiczne środki transportu będą kursować wystarczająco często, będą niezawodne i w przystępnej cenie, aby stanowić możliwą do przyjęcia alternatywę dla prywatnych środków transportu. Wspólnie muszą utworzyć zintegrowane strategie na rzecz zrównoważonego transportu i zrównoważonej gospodarki przestrzennej. Należy włączyć w te działania pozostałe organy publiczne i głównych inwestorów oraz postawić im wymóg, by w swoich przyszłych strategiach w pełni uwzględnili oddziaływanie transportu.

4.2. Oczywiście wykształcenie się bardziej zrównoważonego wzorca transportu miejskiego i gospodarki przestrzennej będzie wymagało czasu. Celem zintegrowanych strategii musi być zagwarantowanie, że ilekroć modyfikowane będą sieci transportowe bądź podejmowana będzie zabudowa lub rewitalizacja terenu, każdy kolejny krok będzie posunięciem we właściwym kierunku. Niektóre europejskie miasta już osiągnęły postęp w tej kwestii i wprowadziły znaczące nowatorskie strategie promujące bardziej zrównoważony transport. Generalnie jednak większość miast nadal boryka się z problemem braku uprawnień i środków finansowych, braku woli politycznej oraz niewystarczającego zrozumienia i poparcia ze strony obywateli. Wywierana jest też na nie presja, aby rywalizowały o przyciągnięcie nowych inwestycji budowlanych niezgodnych z kryteriami zrównoważonego rozwoju. Potrzebny jest nowy model współpracy na rzecz bardziej policentrycznej formy zwartych i zrównoważonych miast przyszłości. Ruch na rzecz przekształcania miast potrzebuje wsparcia i zachęty.

4.3. Władze krajowe (i regionalne) mają do odegrania kluczową rolę w propagowaniu i umożliwianiu właściwych działań na szczeblu lokalnym. Władze krajowe czasami będą musiały zmienić strukturę lokalnych organów i instytucji lub granice ich uprawnień, aby ułatwić stworzenie naprawdę zintegrowanych strategii. Mogą też wymagać lub zachęcać, by różne odpowiednie organy lokalne i ministerstwa współpracowały jako partnerzy na rzecz rozwoju zintegrowanych strategii. Być może także będą musiały zapewnić zachęty, zebrać wiedzę i doświadczenia oraz zadbać o koordynację polityki na wszystkich szczeblach.

4.4. Władze krajowe są zazwyczaj odpowiedzialne za podstawowe ramy ustawowe dotyczące tworzenia planów zagospodarowania przestrzennego oraz uregulowania dotyczące nowej zabudowy, a także zapewniają środki, za pomocą których władze lokalne mogą regulować taką zabudowę w sposób wspierający zintegrowaną strategię.

4.5. Władze krajowe są zazwyczaj odpowiedzialne za stworzenie podstawowych finansowych ram działania publicznych przedsiębiorstw transportowych, a często może okazać się konieczne, by zapewniły źródła finansowania niektórych spośród większych potrzebnych inwestycji. Kontrolują także ramy podatkowe i zasady opodatkowania, opłat i dotacji, które mają kluczowy wpływ na indywidualne i zbiorowe decyzje dotyczące zagospodarowania przestrzennego, rozwoju zabudowy i transportu.

4.6. Władze krajowe mają do odegrania kluczową rolę przede wszystkim w uwrażliwieniu społeczeństwa na przyszłe zagrożenia związane ze zmianami klimatu i wyczerpywaniem się zasobów oraz na potrzebę dużo pilniejszych i energiczniejszych działań w celu zmiany wzorców transportu i podróżowania. Uważamy, że wszystkie rządy w Europie powinny opracować kompleksowe strategie lub ramy służące integracji gospodarki przestrzennej i transportu w miastach.

#### 5. Działania na szczeblu europejskim

5.1. Dotychczas europejska polityka i działania w dziedzinie transportu koncentrowały się na tworzeniu i rozwoju głównych sieci transportowych łączących różne części Europy. Fundusze regionalne i spójności odgrywają ważną rolę w rozwoju tych sieci, w szczególności w rozwoju najważniejszych sieci dróg. W tej sytuacji Europa zachęca do dalszego rozwoju i rozrastania się wielu dużych miast europejskich i utrudnia dążenie w kierunku bardziej zrównoważonych wzorców transportu miejskiego i gospodarki przestrzennej.

5.2. Niedawno Komisja podjęła wyzwanie polegające na promowaniu bardziej zrównoważonych wzorców transportu miejskiego. Wiele kluczowych problemów zostało zidentyfikowanych w zielonej księdze w sprawie transportu miejskiego oraz w towarzyszącym jej sprawozdaniu technicznym w sprawie planów zrównoważonego transportu miejskiego. UE dostarczyła środków na inwestycje z funduszy strukturalnych i funduszu spójności oraz za pośrednictwem Europejskiego Banku Inwestycyjnego. UE zachęcała do wymiany sprawdzonych rozwiązań oraz zaoferowała niewielkie dotacje na projekty w dziedzinie badań, rozwoju i demonstracji, na przykład w ramach programu CIVITAS. Były to przydatne działania i z pożytkiem mogłyby być kontynuowane i rozszerzane. Nie są jednak w żadnym stopniu przełomowe.

5.3. Nowe wyzwania związane ze zmianami klimatu i pilna konieczność podjęcia działań we wszystkich dziedzinach celem ograniczenia emisji CO<sub>2</sub> wskazują obecnie na rosnącą potrzebę nowych, wspólnych europejskich wysiłków. Tylko szeroko zakrojona europejska inicjatywa może odpowiednio przyspieszyć proces transformacji w kierunku lepiej skoordynowanych wzorców zrównoważonego transportu i gospodarki przestrzennej w przyszłości.

5.4. UE ma oczywiście ograniczone kompetencje w tej dziedzinie, a zastosowanie zasady pomocniczości powoduje, że większość podstawowych kompetencji związanych z planowaniem w zakresie lokalnego transportu i gospodarki przestrzennej pozostanie w gestii szczebla lokalnego i krajowego. Komitet uważa jednak, że można znacznie wzmocnić europejskie działania celem inicjowania i wspierania środków na szczeblu lokalnym i krajowym, przy czym należy szczególnie mieć na względzie wiodącą rolę Europy w zwalczaniu zmian klimatu i promowaniu ograniczania emisji CO<sub>2</sub>.

**5.5. Komitet popiera niedawne zalecenia Parlamentu Europejskiego i Komitetu Regionów dotyczące rozwoju roli Europy w tym obszarze. Komitet zaleca, aby w nowym planie działania Komisja zastosowała pięcioletni podejście:**

5.6. *A. Podjęcie istotnych nowych badań nad wzajemnym oddziaływaniem gospodarki przestrzennej i transportu miejskiego*

Istnieje długa i ważna tradycja projektów badawczych poświęconych wzajemnemu oddziaływaniu transportu miejskiego i gospodarki przestrzennej w 4. i 5. unijnym programie ramowym w zakresie badań i rozwoju technologicznego (por. np. Marshall i Banister [red.]: *Land Use and Transport: European Research: Towards Integrated policies* [Gospodarka przestrzenna i transport: Badanie europejskie: W kierunku zintegrowanych polityk], London/Amsterdam: Elseviers, 2007 r.). Z tej tradycji badawczej zrezygnowano w okresie 6. i 7. programu ramowego w zakresie badań i rozwoju technologicznego. Zmiany klimatu i potencjalne przyszłe niedobory energii stanowią nowe wyzwanie dla planowania urbanistycznego i wymagają ukierunkowanych politycznie badań, które dostarczą decydentom wiarygodnych informacji na temat możliwego oddziaływania potencjalnych zintegrowanych strategii na rosnące koszty energii i na realizację celów UE w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Konieczny jest zatem przegląd i aktualizacja wyników wcześniejszych badań w świetle tych, być może, zasadniczo innych warunków. Pilnego zbadania wymagają następujące kwestie polityczne:

- *Przystosowanie do zmian klimatu:* Jakiego rodzaju powiązania polityki w dziedzinie transportu i gospodarki przestrzennej są konieczne i wykonalne w celu ograniczenia przewidywalnych zagrożeń związanych ze zmianami klimatu, takich jak powodzie, osunięcia ziemi, fale sztormowe, fale upałów itp.?
- *Łagodzenie zmian klimatu:* Jakiego rodzaju powiązania polityki w dziedzinie transportu i gospodarki przestrzennej mogą najskuteczniej przyczynić się do osiągnięcia celów UE i państw członkowskich w zakresie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z sektora transportu do 2020 r. i do 2050 r. i powodować przy tym jak najmniejszy koszt dla gospodarki, równości społecznej i jakości życia?
- *Dostęp do podstawowych usług i życia społecznego:* Jakiego rodzaju powiązania polityki w dziedzinie transportu i gospodarki przestrzennej są najlepsze dla osiągnięcia minimalnych standardów w zakresie dostępu, za pomocą publicznych środków transportu, do podstawowych usług (zdrowie, handel detaliczny, edukacja) i życia społecznego (ze szczególnym

uwzględnieniem potrzeb osób starszych, osób niepełnosprawnych oraz gospodarstw domowych o niskich dochodach) w świetle starzenia się i zmniejszania się liczebności populacji i wysokich cen energii?

5.7. *B. Opracowanie uzgodnionego zestawu wskaźników ukazujących, jakich postępów dokonano na obszarach miejskich na drodze do zrównoważonego transportu*

Takie wskaźniki mogą na przykład obejmować odsetek wszystkich podróży odbytych z wykorzystaniem zrównoważonych środków transportu (chodzenie pieszo, jazda rowerem i publiczne środki transportu) w porównaniu z prywatnymi środkami transportu. Mogą także uwzględniać dane na temat wielkości rejonów, które obejmuje cała infrastruktura (szkoły, szpitale, urzędy, centra handlowe), i sposobu ich ograniczenia wraz z wpływem czasu dzięki propagowaniu mniejszej, lokalnej infrastruktury, przy jednoczesnym zachowaniu decentralizacji jednostek usług publicznych, pozwalającej na skrócenie czasu dojazdu.

5.8. *C. Zainicjowanie ogólnoeuropejskiego przeglądu obecnych praktyk w zakresie transportu miejskiego i gospodarki przestrzennej*

Głównym celem powinna być identyfikacja systemów instytucjonalnych, legislacyjnych i finansowych, które są najbardziej pomocne w przechodzeniu do zrównoważonego transportu i gospodarki przestrzennej. Przegląd mógłby w szczególności obejmować nowsze i bardziej kontrowersyjne kwestie, takie jak:

- systemy opłat drogowych i opłat za parkowanie albo ograniczanie parkowania w centrach miast;
- systemy finansowania rozwoju dobrej jakości systemów transportu publicznego i wspierające ich funkcjonowanie;
- systemy wprowadzające wymóg, by przedsiębiorstwa budowlane zajmujące się budową dużych obiektów publicznych zapewniały odpowiednie połączenia z systemami transportu publicznego i ograniczały liczbę miejsc parkingowych dla pojazdów prywatnych;
- systemy wprowadzające wymóg, by publiczne i prywatne przedsiębiorstwa budowlane podczas przygotowywania własnych planów na przyszłość uwzględniały kwestię transportu, i być może wprowadzające – dla przedsiębiorstw budowlanych oraz podmiotów eksploatujących duże obiekty infrastruktury – opłaty lub podatki związane z tym, że w wyniku ich decyzji mieszkańcy danej społeczności są zmuszeni do przejazdów na dłuższych trasach, co zwiększa emisję CO<sub>2</sub>.

5.9. *D. Przygotowanie europejskich ram zrównoważonego transportu miejskiego i gospodarki przestrzennej*

Takie ramy mogłyby obejmować:

- wytyczne dotyczące krajowych strategii państw członkowskich w zakresie promowania zrównoważonego transportu miejskiego i gospodarki przestrzennej. W każdej krajowej strategii powinno znaleźć się wymaganie, aby lokalne organy ds. planowania, transportu i autostrad (i inne właściwe organy publiczne) współpracowały celem przygotowania lokalnych planów gospodarki przestrzennej i zrównoważonego transportu dla każdego miasta i dużego ośrodka miejskiego;

- wytyczne dotyczące dobrych praktyk i ustalania wskaźników podczas opracowywania lokalnych strategii, z uwzględnieniem uzgodnień w zakresie systematycznych i szeroko zakrojonych konsultacji ze społeczeństwem i wszystkimi zainteresowanymi stronami, tak aby budować społeczną świadomość potrzebnych zmian i osiągnąć jak najlepsze porozumienie w sprawie dalszych działań;
- wskaźniki pomiaru postępów na drodze do zrównoważonego rozwoju oraz oceny wkładu różnych miast i regionów w ograniczanie emisji CO<sub>2</sub> dzięki bardziej zrównoważonym planom;
- przepisy dotyczące zapewnienia pomocy finansowej na szczeblu europejskim lub krajowym dla inwestycji potrzebnych w celu wdrażania strategii w miarę upływu czasu. W ramach programu CIVITAS wsparto kilka znakomitych inicjatyw i Komitet uważa, że należy go rozszerzyć.

Bruksela, 16 lipca 2009 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Mario SEPI

---

5.10. E. Przegląd pozostałych europejskich przepisów prawnych oraz programów finansowania, które oddziałują na transport i gospodarkę przestrzenną

Większość europejskich wydatków w dziedzinie transportu jest skierowana na rozbudowę infrastruktury drogowej, kolejowej i lotniczej w interesie wzrostu gospodarczego, przy ograniczonej ocenie ich wpływu na emisje CO<sub>2</sub> i zrównoważony rozwój. Obecnie słuszne byłoby: ponowna ocena bilansu tych programów, wprowadzenie systematycznej oceny skutków takich inwestycji w zakresie emisji CO<sub>2</sub> oraz reorientacja programów, tak aby zapewniały one większe wsparcie dla publicznych środków transportu, sieci kolejowych oraz zrównoważonego transportu miejskiego, a mniejsze – dla promowania dalszego wzrostu liczby przejazdów na duże odległości powodujących poważne emisje CO<sub>2</sub>.