

Opinia Komitetu Regionów – Pakiet dotyczący mobilności w miastach

(2014/C 271/04)

Sprawozdawca: Albert BORE (UK/PSE), członek Rady Miasta Birmingham**Dokumenty źródłowe:** Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” COM(2013) 913 final

Wezwanie do działania w obszarze logistyki miejskiej SWD(2013) 524 final

Ukierunkowane działania w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach SWD(2013) 525 final

Wezwanie do przyjmowania inteligentniejszych przepisów w sprawie dostępu do ruchu miejskiego SWD(2013) 526 final

Uruchamianie inteligentnych systemów transportowych na rzecz miast w UE SWD(2013) 527 final

I. UWAGI OGÓLNE

1. Zrównoważone systemy transportu miejskiego przyczyniają się do poprawy jakości życia obywateli europejskich i są ważne dla konkurencyjności ekonomicznej miast i regionów, a także całej Unii Europejskiej. W miastach mieszka 70 % Europejczyków; są one ważnymi ośrodkami działalności gospodarczej, które generują ponad 80 % PKB Unii.
2. Mobilność w miastach i transport miejski leżą w kompetencjach władz lokalnych i regionalnych, które są odpowiedzialne za kształtowanie i wdrażanie strategii na rzecz mobilności w miastach oraz za zapewnienie transportu publicznego na swoim terytorium. Decyzje podejmowane na szczeblu lokalnym często mają związek z ramami ustanawianymi w ramach polityki krajowej oraz nowego programu rozwoju miast w UE. Plan na rzecz mobilności w miastach jest postrzegany jako element programu na rzecz inteligentnych miast.
3. Komitet Regionów wydał zalecenia polityczne w swoich wcześniejszych opiniach na temat mobilności w miastach, w szczególności w opinii w sprawie zielonej księgi na temat transportu miejskiego ⁽¹⁾, w dwóch opiniach w sprawie planu działania w zakresie mobilności w miastach ⁽²⁾ oraz w opinii w sprawie Białej księgi „Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu” ⁽³⁾. W zaleceniach tych opowiedziano się za zrównoważonymi strategiami mobilności w miastach, uwzględniającymi wymiar gospodarczy, środowiskowy i społeczny.
4. Pakiet dotyczący mobilności w miastach zakłada pełne zrozumienie zasady pomocniczości, z ukierunkowaniem działań tam, gdzie UE może wnieść wartość dodaną, szczególnie we wspieranie współpracy oraz dzielenie się najlepszymi praktykami i doradztwem. Zawiera także zalecenia dla państw członkowskich dotyczące wprowadzenia środków w zakresie logistyki miejskiej, przepisów w sprawie dostępu do ruchu miejskiego, zastosowania rozwiązań w ramach ITS oraz bezpieczeństwa ruchu drogowego.
5. Komitet podkreśla znaczenie kompleksowej polityki Unii Europejskiej dotyczącej obszarów miejskich, opartej na koncepcjach i sugestjach wyrażonych w równoległych i uzupełniających opiniach Komitetu w sprawie zintegrowanego programu rozwoju miast, siódmego programu działań w zakresie środowiska pod kątem zrównoważonego rozwoju miast i mobilności miejskiej.

⁽¹⁾ CdR 236/2007 fin.⁽²⁾ CdR 417/2008 fin; CdR 256/2009 fin.⁽³⁾ CdR 101/2011 fin.

II. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Plany dotyczące mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju

6. Podkreśla, że do rozwoju miast należy stosować zrównoważone i całościowe podejście. Problemów z mobilnością w miastach nie można rozwiązać wyłącznie poprzez podejście sektorowe. Należy w szczególności uwzględnić powiązania między wymiarem miejskim polityki transportowej a szerszym pojęciem gospodarki przestrzennej, co nie tylko pozwoli na usprawnienie transportu miejskiego i infrastruktury, lecz przyczyni się również do zwalczania rozrostu miast i do ponownego rozważenia relacji między miastem a jego otoczeniem (relacja miasto – wieś). Dalsze propozycje dotyczące zrównoważonego rozwoju zawarto w opinii KR-u „Siódmy program działań w zakresie środowiska a zrównoważony rozwój miast”⁽⁴⁾.
7. Uważa, że konieczne są środki na szczeblu państw członkowskich (kampanie informacyjne, zachęty itp.) na rzecz zmiany postaw ludności, by zachęcić ją do korzystania ze środków transportu zużywających mniej energii.
8. Uważa, że wspomniane plany powinny być ściśle zintegrowane z polityką zagospodarowania przestrzennego. Złe planowanie przestrzenne, niewystarczająco zintegrowane z siecią transportową, powoduje zwiększenie popytu na transport i prowadzi do nadmiernego korzystania z samochodów prywatnych na wielu odcinkach.
9. Uznaje, że plany zrównoważonej mobilności w miastach są właściwym instrumentem strategicznym rozwoju zintegrowanego podejścia do mobilności miejskiej ukierunkowanej na wszystkie sposoby i środki transportu na całym obszarze funkcjonalnym miasta lub aglomeracji miejskiej: transport publiczny i prywatny; taksówki, transport pasażerski i towarowy, ruch zmotoryzowany i niezmotoryzowany, przeprowadzki i parkowanie. We wszystkich tych kwestiach powinno się uwzględniać aspekty związane z równouprawnieniem płci i mobilnością ludności. Opracowanie planów zrównoważonej mobilności w miastach dla wszystkich miast pozostaje główną kwestią dla KR-u, zaś kształt i wdrażanie planów mobilności w miastach leży w gestii samych miast.
10. Ubolewa, że choć plany te zostały już przygotowane przez wiele miast i okazały się doskonałym materiałem do dyskusji i wdrażania środków na rzecz poprawy mobilności na obszarach miejskich, dotąd nie została opracowana wspólna ogólnoeuropejska definicja koncepcji planów zrównoważonej mobilności miejskiej.
11. Z zadowoleniem przyjmuje to, że Komisja Europejska aktywnie zaangażowała Komitet Regionów w proces oceny skutków pakietu dotyczącego mobilności w miastach, a w szczególności fakt, że DG ds. Mobilności uwzględniła główne uwagi Komitetu Regionów dotyczące opracowania wniosku o niewiążącym charakterze.
12. Kwestionuje proces wybrany przez Komisję do zapewnienia skutecznej realizacji celów i środków wytyczonych w pakiecie dotyczącym mobilności w miastach. W Europie istnieją miasta i obszary miejskie o różnym stopniu zaawansowania pod względem opracowania i wykonania planów obejmujących czy to mobilność osób, czy też środki z zakresu logistyki miejskiej, bardziej inteligentne systemy regulacji dotyczące dostępu do ruchu miejskiego i kontroli, wdrażanie systemów inteligentnego transportu w miastach, jak i bezpieczeństwo na drogach.
13. Odnotowuje tę koncepcję jako wytyczne o niewiążącym charakterze, a także wyjaśnienie, że może i powinna ona być dostosowywana do szczególnych warunków państw członkowskich i obszarów miejskich.
14. Przyjmuje z zadowoleniem zaangażowanie Komisji na rzecz wspierania rozwoju i promocji tej koncepcji, a szczególnie propozycję ustanowienia Europejskiej Platformy na rzecz planów zrównoważonej mobilności miejskiej, a także zobowiązanie do wspierania krajowych, regionalnych i lokalnych władz w opracowaniu i wdrażaniu tych planów, także za pomocą instrumentów finansowania. Komisja Europejska powinna też zdecydowanie zobowiązać się do zaangażowania przedstawicieli władz lokalnych i regionalnych w prace Platformy Europejskiej.
15. Apeluje, by propozycja Komisji dotycząca utworzenia grupy ekspertów z państw członkowskich ds. mobilności i transportu w miastach obejmowała także przedstawicieli władz lokalnych lub miast, a tym samym mogła wносить wkład w zaproponowaną Platformę Europejską.
16. Wzywa do propagowania planów zrównoważonej mobilności miejskiej na szczeblu krajowym, zachęcając państwa członkowskie do przygotowania zmian legislacyjnych zapewniających odpowiednie warunki ramowe, umożliwiające władzom lokalnym i regionalnym tworzenie i skuteczne wdrażanie lokalnych strategii mobilności w miastach.

⁽⁴⁾ COR-2013-07987.

17. Miasta są węzłami transportowymi, w których z reguły rozpoczyna i kończy się transport i spotykają się różne rodzaje transportu. Dlatego też miasta powinny być postrzegane jako bardzo ważna i nieodłączna część wszystkich sieci transportowych, a mobilności w miastach trzeba poświęcać należytą uwagę.

Regulacje dotyczące dostępu pojazdów do ruchu miejskiego

18. Uważa, że regulacje dotyczące dostępu do ruchu miejskiego oraz opłaty drogowe mogą być skutecznymi instrumentami zarządzania konkurencyjnym popytem na przestrzeń drogową w miastach oraz sposobem na rozwiązanie kluczowych problemów, takich jak zatłoczenie, zanieczyszczenie i rozrost miast. Jest to zgodne z zasadą „zanieczyszczający/użytkownik płaci” i przyczynia się do przejścia na korzystanie z bardziej zrównoważonych środków transportu.

19. Odnotowuje, że zasada pomocniczości wymagałaby decyzji władz lokalnych o wdrożeniu regulacji dotyczących dostępu do ruchu miejskiego oraz systemów opłat drogowych. Takie systemy powinny być dostosowane do konkretnych warunków i potrzeb lokalnych, nie ma więc uniwersalnego rozwiązania. Można tego dokonać jedynie na szczeblu lokalnym przy zaangażowaniu władz lokalnych i regionalnych.

20. Odnotowuje, że w ostatnich latach wprowadzono wiele różnych programów w całej UE i że ta różnorodność może niekiedy utrudniać podróżowanie po Europie, szczególnie ze względu na powszechny brak informacji o tym, jak spełnić wymagania w ramach poszczególnych systemów lokalnych.

21. Przypomina, że regulacje dotyczące dostępu do ruchu miejskiego muszą charakteryzować się jaśniejszymi i bardziej uniwersalnymi zasadami związanymi ze zmniejszaniem ruchu, ograniczaniem emisji substancji zanieczyszczeń bądź zachętami do korzystania z bardziej zrównoważonych środków transportu.

22. W tym kontekście, zgodnie z opinią KR-u z 2009 r. w sprawie planu działania w zakresie mobilności w miastach ⁽⁵⁾ Komitet przyjmuje, że istnieje potrzeba minimalnego poziomu harmonizacji i spójności na szczeblu UE, szczególnie jeżeli chodzi o kategoryzację pojazdów, klasy emisji oraz znaki drogowe. Należy to zapewnić w drodze partnerskiej współpracy władz lokalnych, krajowych i UE.

23. Z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji w sprawie wspierania wymiany z państwami członkowskimi i ekspertami w zakresie regulacji dotyczących dostępu do ruchu miejskiego, a także przygotowania niewiążących wytycznych, by pomóc miastom w skutecznym wdrażaniu programów regulacji dostępu.

24. Sugeruje, że inteligentne systemy transportowe (ITS) wymagają wspólnych standardów technicznych w celu zapewnienia interoperacyjności, aby zapobiec powstawaniu nowych barier technicznych dla swobodnego przepływu w UE.

Bezpieczeństwo ruchu drogowego w miastach

25. Ubolewa nad tym, że liczba śmiertelnych ofiar wypadków drogowych w UE jest nadal zbyt wysoka – w 2013 r. było ich 26 tys. Niepokojący jest fakt, że dotyczy to największym stopniu tych użytkowników dróg, którzy są szczególnie narażeni na niebezpieczeństwo, takich jak rowerzyści, piesi i szczególnie ludzie starsi. Szczególne zaniepokojenie wzbudza fakt, że liczba śmiertelnych ofiar wypadków rowerowych nawet wzrosła w porównaniu z 2010 r.

26. Podkreśla znaczenie bezpieczeństwa ruchu drogowego w zapewnieniu zrównoważonych środków transportu, takich jak jazda na rowerze i chodzenie pieszo, a także pozytywny wpływ na program na rzecz zdrowia, dzięki wspieraniu popularyzacji aktywnych sposobów przemieszczania się. Kwestie te powinny zostać włączone do planów zrównoważonej mobilności miejskiej, korzystne byłyby dalsze wskazówki dotyczące ich realizacji.

27. Apeluje, by wspierać także odpowiednią edukację obywateli w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego ze względu na jej ścisły związek z wypadkami drogowymi.

28. Przypomina, że KR już wcześniej poparł cele dotyczące bezpieczeństwa ruchu drogowego określone w białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. – ograniczenie do (prawie) zera liczby ofiar śmiertelnych w transporcie drogowym do 2050 r. oraz zmniejszenie o połowę liczby rannych w wypadkach drogowych do 2020 r. w porównaniu z 2010 r.

⁽⁵⁾ CdR 256/2009 fin.

29. Przyznaje, że wysiłki zmierzające do poprawy bezpieczeństwa dzięki zaprojektowaniu pojazdów i wykorzystaniu ITS, np. systemy wspierania kierowców (szczególnie rozwiązania V2I i V2V), przyczynią się do ograniczenia liczby wypadków, lecz sugeruje intensyfikację działań władz lokalnych i regionalnych, aby zachęcać do bardziej bezpiecznej konstrukcji pojazdów, np. w drodze procedur zamówień publicznych.

30. Zaleca, by w ramach rozwiązań opartych na ITS badano także, w jaki sposób promowanie zmiany zachowań kierowców przyniesie korzyści ekologiczne oraz w zakresie bezpieczeństwa na drogach i efektywności energetycznej.

31. Z zadowoleniem przyjmuje propozycję Komisji Europejskiej, by włączyć kwestię bezpieczeństwa ruchu drogowego w miastach do pakietu na rzecz mobilności w miastach i odnotowuje zobowiązanie Komisji do zbierania i rozpowszechniania przykładów sprawdzonych rozwiązań w zakresie planowania bezpieczeństwa drogowego, a także przeanalizowania środków na rzecz ograniczenia liczby poważnych wypadków drogowych na obszarach miejskich. Działania te nie powinny ograniczać się do dwóch lat, jak to zasugerowano, lecz powinny być kontynuowane w razie potrzeby.

32. Z zadowoleniem przyjmuje zalecenie Komisji Europejskiej, by państwa członkowskie zapewniły odpowiednie gromadzenie danych dotyczących wskaźników bezpieczeństwa ruchu drogowego o możliwie najwyższym poziomie szczegółowości oraz zachęca władze lokalne do stosowania tych danych na potrzeby przeprowadzania lokalnych analiz i planowania bezpieczeństwa ruchu drogowego. Uznaje, że interwencje inżynierskie mają ograniczone oddziaływanie i że dzięki wykorzystaniu danych o bezpieczeństwie drogowym można zidentyfikować konkretne obszary, na których dochodzi do największej liczby kolizji. Pozwoli to na opracowanie bardziej ukierunkowanych kampanii i programów w zakresie bezpieczeństwa na drogach.

33. Podkreśla, że zgodnie z zasadami pomocniczości i wielopoziomowego sprawowania rządów, władze lokalne i regionalne są odpowiedzialne za opracowanie polityki bezpieczeństwa drogowego w ramach rozwiązywania problemów lokalnych, w oparciu o warunki lokalne. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej mogą być skutecznym instrumentem promowania zintegrowanego podejścia do bezpieczeństwa ruchu drogowego na szczeblu lokalnym.

Logistyka miejska

34. Podkreśla, że należy docenić rolę transportu towarowego i logistyki. Choć logistyka miejska ma stosunkowo niewielki udział w ruchu miejskim, zajmuje znaczną przestrzeń dróg miejskich, np. w celu ładowania i rozładowywania, a tym samym przyczynia się do zatorów i innych problemów. Miejskie samochody towarowe również przyczyniają się nadmiernie do zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem; uczestniczą też często w poważnych wypadkach z udziałem szczególnie narażonych użytkowników dróg, takich jak piesi i rowerzyści. W tym kontekście optymalizacja logistyki miejskiej powinna pozytywnie wpłynąć na cały system transportowy.

35. Wskazuje na znaczący potencjał wprowadzenia nowych technologii, np. alternatywnych rozwiązań paliwowych. Odnotowuje, że opracowanie i szybkie wprowadzenie do użytku ekologicznych pojazdów w miastach może przynieść natychmiastowe korzyści, jeśli chodzi o ograniczenie zależności od ropy oraz korzyści zdrowotne wynikające z lepszej jakości powietrza i redukcji hałasu. Ponownie popiera cel wyznaczony w Białej księdze w sprawie transportu z 2011 r. dotyczący osiągnięcia logistyki miejskiej prawie całkowicie wolnej od dwutlenku węgla w głównych ośrodkach miejskich do 2030 r.

36. Zauważa, że zwłaszcza w przypadku podmiotów działających na mniejszą skalę zasadność ekonomiczna wprowadzenia czystszych pojazdów w logistyce miejskiej może wymagać mechanizmów zachęt opartych na korzyściach związanych z czynnikami zewnętrznymi. W związku z tym należy określić ilościowe cele co do parku pojazdów publicznych i prywatnych.

37. Z zadowoleniem przyjmuje włączenie kwestii logistyki miejskiej do pakietu dotyczącego mobilności w miastach, zwłaszcza że logistyka miejska jest w dużym stopniu zaniedbana w planowaniu transportu miejskiego.

38. Z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Komisji Europejskiej do podjęcia działań w zakresie rozpowszechniania i wprowadzania najlepszych praktyk w dziedzinie logistyki miejskiej, a szczególnie do zapewnienia dokumentów zawierających wskazówki co do poprawy wyników logistyki miejskiej oraz ułatwiania zamówień publicznych na czystsze i bezpieczniejsze pojazdy, poprzez dokonanie przeglądu zakresu portalu „Ekologicznie czysty pojazd” (www.cleanvehicle.eu).

39. Uznaje, że nadal brakuje danych i informacji dotyczących przepływów towarowych, które pomogłyby obszarom miejskim w bardziej skutecznym planowaniu przemieszczania towarów po ich terenie. W powiązaniu z aplikacjami ITS takie dane i informacje umożliwiłyby władzom miejskim lepsze zrozumienie wymogów logistyki miejskiej, pomogłyby poprawić skuteczność przepływów oraz zidentyfikować właściwsze trasy dla pojazdów, prowadząc do zmniejszenia emisji.

40. Zgadza się ze stanowiskiem Komisji dotyczącym zapewnienia należytego uwzględnienia kwestii logistyki miejskiej w podejściach państw członkowskich do mobilności w miastach, szczególnie w ramach planów na rzecz mobilności w miastach zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

Inteligentne miejskie systemy transportowe

41. Ponownie uznaje potencjał ITS w zakresie optymalizacji mobilności miejskiej i osiągnięcia celów polityki, np. zwiększenia bezpieczeństwa i ograniczenia zatorów. Technologia informacyjna odgrywa kluczową rolę we wspieraniu nowych wzorców mobilności, w oparciu o połączone wykorzystanie wszystkich środków transportu (np. podróże multimodalne w czasie rzeczywistym i informacje o ruchu drogowym, zintegrowane multimodalne systemy opłat elektronicznych, programy wspólnego korzystania z samochodów i rowerów).

42. Ubolewa, że stosowanie aplikacji ITS nadal charakteryzuje się dużą fragmentacją ze względu na brak interoperacyjności i skutecznej współpracy. Popiera punkt widzenia Komisji Europejskiej, że ITS mogą osiągnąć swój pełny potencjał tylko wtedy, gdy będą stosowane na szeroką skalę w całej Europie. Taka spójność i interoperacyjność wspiera podróże transgraniczne i swobodny przepływ w UE. Dotyczy to także obszarów miejskich, które są często ważnymi węzłami w transeuropejskiej sieci transportowej.

43. Zachęca do wspierania inicjatyw władz lokalnych na rzecz wdrażania ITS. Wskazane jest przyspieszenie wprowadzania technicznych i technologicznych usprawnień poprawiających mobilność, sprawność, bezpieczeństwo i jakość transportu w przestrzeni miejskiej.

44. Przypomina, że Komisja Europejska już podjęła prace na rzecz interoperacyjnych i spójnych ITS, a w szczególności zapewnienia ram prawnych dzięki dyrektywie 2010/40/EU (dyrektywa w sprawie ITS) oraz ustanowienia grupy ekspertów ds. miejskich ITS, która już opracowała wytyczne co do rozpowszechnienia kluczowych aplikacji ITS na obszarach miejskich.

45. W tym kontekście przyjmuje zamiar kontynuacji tych prac przez Komisję Europejską i uzupełnienia obowiązujących przepisów w sprawie dostępu do danych o ruchu drogowym i podróżach, opracowania specyfikacji na temat usług informacyjnych w czasie rzeczywistym dotyczących ruchu oraz usług w zakresie informacji o podróżach z wykorzystaniem różnych rodzajów transportu, w ramach dyrektywy w sprawie ITS 2010/40/EU, i ułatwienia rozpowszechnienia systemów komunikacji pojazd-pojazd i pojazd-infrastruktura na obszarach miejskich. Jednakże w kontekście wszystkich tych kwestii, ochrona danych i prywatności jest warunkiem niezbędnym do zaakceptowania takich systemów. Należy w pełni zapewnić jej poszanowanie.

Zmiana klimatu, jakość powietrza i zanieczyszczenie hałasem

46. Ubolewa, że kwestie jakości powietrza i klimatu nie zostały odpowiednio uwzględnione w komunikacie. W związku ze skutkami zmiany klimatu zwiększy się liczba dni, w które systemy transportowe będą narażone na ekstremalne zjawiska pogodowe. Jeśli nie zostaną podjęte środki na rzecz dostosowania systemów transportowych do tych zjawisk, można oczekiwać więcej zakłóceń i wyższych kosztów społeczno-ekonomicznych.

47. Podkreśla, że z wielu innych powodów jakość powietrza jest zasadniczą kwestią dla wielu europejskich miast i miejscowości, zaś koszty społeczne złej jakości powietrza są bardziej dotkliwe niż wypadków drogowych i sprawiają, że jakość powietrza jest główną przyczyną przedwczesnych zgonów w UE. Ma ona także wpływ na jakość życia, w związku z astmą czy problemami oddechowymi. Zanieczyszczenie powietrza powoduje wzrost absencji w pracy i kosztów ochrony zdrowia, zaś najbardziej dotknięte jego skutkami są grupy wrażliwe, np. dzieci, astmatycy i osoby starsze. Niszczy też ekosystemy poprzez nadmierne zanieczyszczenie azotem (eutrofizacja) i kwaśne deszcze. Bezpośrednie koszty społeczne spowodowane zanieczyszczeniem powietrza, w tym uszkodzeniem upraw rolnych i budynków, wynoszą ok. 23 mld EUR rocznie, zaś same koszty zewnętrzne związane ze zdrowiem są szacowane na 330–940 mld EUR (3–9 % unijnego PKB).

48. Zwraca uwagę, że ze względu na przekraczanie ustanowionych przez UE, podyktowanych względami zdrowia, pułapów dla dwutlenku azotu, wiele rządów państw członkowskich stoi w obliczu ewentualnego postępowania o naruszenie wytoczonego przez Komisję Europejską, z możliwością nałożenia znacznych kar, które mogą zostać przekierowane do władz lokalnych i organów publicznych, które nie dopełniły odpowiednich działań w ramach swych kompetencji. Należy tu jednak zachować powściągliwość. Jest dziś oczywiste, że przekraczanie pułapów na poziomie lokalnym to często rezultat m.in. niekorzystnej krajowej i europejskiej polityki dotyczącej źródeł zanieczyszczenia. Potrzebne jest wielopoziomowe podejście, w którym każdy poziom (europejski, krajowy, regionalny i lokalny) ponosi swoją odpowiedzialność i wprowadza środki, które mogą i muszą zostać wprowadzone na danym poziomie.

49. Sugeruje, że poszczególne elementy planów zrównoważonej mobilności miejskiej mogą przyczynić się do poprawy jakości powietrza. Rozwiązania ITS prowadzą do skuteczniejszych przepływów transportowych. Lepsze zarządzanie logistyką miejską ogranicza hałas i zatory oraz poprawia efektywność podróży. Przepisy dotyczące dostępu pojazdów do ruchu miejskiego mogą być stosowane do zakazu nadmiernie zanieczyszczających pojazdów i zachęcać do korzystania z pojazdów cichszych, bardzo niskoemisyjnych. Natomiast poprzez środki bezpieczeństwa ruchu drogowego można zachęcać do lepszego kierowania pojazdami, co powinno przyczynić się do zmniejszenia ogólnego poziomu emisji, jednocześnie ograniczając liczbę wypadków w sieci transportowej i zatory, które często im towarzyszą. Dobrymi przykładami są tu m.in. programy Civitas i Ecostars.

50. Uważa, że środki w ramach planów zrównoważonej mobilności miejskiej powinny zwiększać liczbę osób chodzących pieszo, jeżdżących na rowerze i korzystających z publicznych środków transportu, a przez to nie tylko powodować zmniejszenie emisji i hałasu pochodzących z ruchu drogowego, ale także prowadzić do większej dostępności dla wszystkich i przyczynić się do poprawy równości w systemie transportu oraz zwiększenia aktywności fizycznej i poprawy zdrowia publicznego.

51. Przypomina, że istniejące przepisy UE dotyczące jakości powietrza, hałasu i opodatkowania pojazdów są obecnie poddawane przeglądowi, i domaga się, by były one spójne z duchem tego komunikatu.

52. Uważa, że istotne jest, by miasta narażone na zanieczyszczenie hałasem opracowały plan strefowania hałasu, za pomocą którego można dokonać klasyfikacji obszarów na podstawie maksymalnego dopuszczalnego poziomu zanieczyszczenia hałasem i wyznaczyć, zwłaszcza w pobliżu parków, szkół, szpitali i mieszkań chronionych dla osób starszych, obszary miejskie i podmiejskie o minimalnym wpływie hałasu.

53. Wzywa zatem do uwzględnienia kwestii jakości powietrza i zanieczyszczenia hałasem w działaniach podejmowanych w ramach planów zrównoważonej mobilności miejskiej, zarówno przez UE, jak i państwa członkowskie.

Zintensyfikowanie wsparcia UE

54. Z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Komisji Europejskiej do wzmocnienia wsparcia UE dla zrównoważonej mobilności miejskiej w dziedzinie współpracy, wymiany doświadczeń i sprawdzonych rozwiązań, badań i innowacji, wsparcia finansowego oraz współpracy międzynarodowej.

55. W szczególności cieszy się z zamiaru ulepszenia istniejącego Centrum monitorowania mobilności w miastach ELTIS dzięki zintegrowaniu obecnego portalu Mobility Plans i przekształceniu go we wszechstronną bazę wiedzy. Pozwoli to skonsolidować informacje dotyczące planowania transportu miejskiego z całej UE i wnieść wkład w planowaną europejską platformę ds. planów zrównoważonej mobilności miejskiej, zapewniając władzom lokalnym i regionalnym niezbędne narzędzia do skutecznego wdrażania tych planów.

56. Popiera propozycję opracowania tabeli wyników w zakresie mobilności w miastach, zaproponowanej najpierw w Białej księdze w sprawie transportu z 2011 r., zapewnienia zharmonizowanych wskaźników umożliwiających benchmarking i porównywanie postępów na obszarach miejskich w UE.

57. Sugeruje jednak, że wszelkie tabele wyników muszą być opracowywane ostrożnie, aby zapobiec przekształceniu ich w zwykły system rankingowy. Tabele wyników w zakresie mobilności w miastach powinny być dostosowane do poszczególnych miast, aby ustalić progi czasowe i uwzględnić szereg kluczowych wskaźników (np. podział zadań przewozowych, dostępność, pojazdy paliwooszczędne, jakość powietrza i zdrowie). Następnie wnioski o finansowanie UE powinny konkretnie wskazywać, w jaki sposób dany projekt czy przedsięwzięcie przyczyni się do podstawowych wyników lub na nie wpłynie, zaś tablice wyników powinny być poddawane corocznemu przeglądowi.

58. Wskazuje na duże obciążenie miast z powodu rosnącej liczby pojazdów silnikowych. Usługi polegające na wspólnym korzystaniu z samochodów pojawiające się w niektórych miastach europejskich mogą znacznie przyczynić się do poprawy tej sytuacji. Jednak do tej pory ich rozwój w państwach członkowskich jest bardzo nierównomierny, mimo dużego potencjału, jaki wykazał europejski projekt MOMO. Komisja powinna wyraźnie uwzględnić w swych strategiach model wspólnego korzystania z pojazdów (np. wspólne korzystanie z rowerów i samochodów oraz wspólne przejazdy samochodem).

59. Wzywa, by wsparcie finansowe dla zrównoważonej mobilności miejskiej z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych było powiązane z doradztwem ze strony Komisji Europejskiej dla władz lokalnych i regionalnych na temat tego, jak fundusze te mogą być wykorzystywane bardziej systematycznie do finansowania zintegrowanych pakietów środków w dziedzinie mobilności miejskiej, w tym poprzez nowe instrumenty, takie jak zintegrowane inwestycje terytorialne. Konieczne są także wskazówki dotyczące opracowywania planów mobilności tak, aby zapewniały opłacalność inwestycji i wykorzystywały synergie z innymi strumieniami finansowania UE, np. programem „Horyzont 2020”.

60. Z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, by zwracać większą uwagę na małe i średnie miasta, które odgrywają istotną rolę w całym europejskim systemie miast. Miasta te mają ponadto duży potencjał ze względu na swe walory społeczne, środowiskowe i instytucjonalne związane z ograniczonymi rozmiarami. Problemy w dziedzinie mobilności miejskiej dotyczą nie tylko dużych metropolii; w wypadku małych i średnich miast pogłębiają się one z powodu trudności z finansowaniem projektów mobilności miejskiej ze względu na duże koszty i mniejsze korzyści skali.

61. Sugeruje, że należy powiązać plany zrównoważonej mobilności miejskiej z działaniami miast UE w ramach Porozumienia Burmistrzów. Dobrowolne zobowiązanie miast w ramach Porozumienia Burmistrzów mogłoby być właściwym modelem do promowania zaangażowania w plany zrównoważonej mobilności miejskiej.

62. Zwraca uwagę na to, że w wielu miastach, przede wszystkim w nowych państwach członkowskich, w związku z przemianami gospodarczymi i społecznymi dochodzi do radykalnej zmiany funkcji poszczególnych obszarów, co prowadzi do zasadniczych zmian przepływu ruchu. Zmiany te często wymagają kompleksowej i bardzo kosztownej przebudowy wszelkiego rodzaju infrastruktury transportowej. Dlatego też niezbędne jest, by w tych miastach najpierw rozwiązać kwestię przebudowy tej podstawowej infrastruktury, aby zapewnić jej funkcjonowanie i skuteczność, oraz wspierać tę przebudowę z europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych. Wsparcie w ramach europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych nie powinno ograniczać się do połączeń z siecią TEN-T, ale dopuszczalne powinno być finansowanie z tych funduszy także komunikacji lokalnej i infrastruktury transportu zbiorowego i alternatywnego, która wyraźnie poprawi mobilność w miastach.

63. Uważa, że jeśli plany te zostaną opracowane zgodnie z wytycznymi UE, to można założyć, że będą one dostosowane do potrzeb obywateli obszarów lokalnych w zakresie mobilności, ze wsparciem lokalnych podmiotów i polityków. Plany zrównoważonej mobilności miejskiej mogą zapewnić włączenie finansowania w szersze planowanie i kwestie programowe cieszące się poparciem politycznym na szczeblu lokalnym.

64. Popiera zasadę, zgodnie z którą przydzielanie środków na rozwój regionalny i z tytułu spójności powinno być powiązane z przedłożeniem przez miasta i regiony spójnych i niezależnie zatwierdzanych certyfikatów z audytu efektywności i zrównoważonego charakteru mobilności miejskiej.

Bruksela, 25 czerwca 2014 r.

*Przewodniczący
Komitetu Regionów*

Ramon Luis VALCÁRCEL SISO
