

I

(Rezolucje, zalecenia i opinie)

OPINIE

KOMITET REGIONÓW

79. SESJA PLENARNA 21–22 KWIETNIA 2009 R.

Opinia Komitetu Regionów „plan działania w zakresie mobilności w miastach”

(2009/C 200/01)

KOMITET REGIONÓW

- Ubolewa, że Komisja dotąd nie opublikowała zapowiadanego planu działania w zakresie mobilności w miastach, jako że potencjalnie ogranicza to możliwości rozwoju polityki mobilności w miastach.
- Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że na szczeblu wspólnotowym podejmuje się wiele działań dotyczących polityki miejskiej oraz przeznacza środki UE na wsparcie szeregu inicjatyw z tej dziedziny; dlatego też jest zdania, że nie należy poprzestawać na zielonej księdze, lecz trzeba dalej rozszerzać polityczny zasięg strategii na rzecz mobilności w miastach.
- Podkreśla, że ważne jest, by zagwarantowane zostały odpowiednie mechanizmy finansowania, a także mechanizmy zapewniające skuteczną współpracę partnerską. Dlatego Komitet opowiada się za modelem przewidującym wdrażanie planów mobilności miejskiej w ramach długoterminowych porozumień publiczno-publicznych lub publiczno-prywatnych, bądź też umów w sprawie mobilności, o zrównoważonym charakterze.
- Zwraca się do Komisji z prośbą o ustanowienie instrumentu finansowego, który stanowiłby zachętę do wdrażania planów mobilności w miastach i aglomeracjach miejskich. Obszary miejskie i regiony powinny mieć do tego instrumentu bezpośredni dostęp, bez konieczności zwracania się o zgodę na szczeblu krajowym. Plany mobilności miejskiej powinny podlegać kompetencji samych miast.
- Wnosi, by Komisja Europejska zwiększyła także wartość działań w zakresie mobilności miejskiej finansując zachęty, programy nagród i wymianę sprawdzonych rozwiązań. W opinii w sprawie zielonej księgi na temat transportu miejskiego Komitet Regionów proponował wprowadzenie oznaczenia — odpowiednika ogólnounijnego systemu „niebieskich flag” — przyznanego na podstawie specjalnych wskaźników obszarom o niskim poziomie zanieczyszczeń.

Sprawozdawca generalny: sir Albert Bore, członek Rady Miasta Birmingham (UK/PSE)

Dokument źródłowy

Wniosek Parlamentu Europejskiego z 10 marca 2009 r.

I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

Najważniejsze przesłania

1. Ubolewa, że Komisja dotąd nie opublikowała zapowiadanego planu działania w zakresie mobilności w miastach, jako że potencjalnie ogranicza to możliwości rozwoju polityki mobilności w miastach.

2. Z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Parlamentu Europejskiego, który zamierza opracować sprawozdanie z inicjatywy własnej, a także jego decyzję o konsultacji z Komitetem Regionów.

3. Z zadowoleniem przyjmuje fakt, że na szczeblu wspólnotowym podejmuje się wiele działań dotyczących polityki miejskiej oraz przeznacza środki UE na wsparcie szeregu inicjatyw z tej dziedziny, dlatego też jest zdania, że nie należy poprzestawać na zielonej księdze, lecz trzeba dalej rozszerzać polityczny zasięg strategii na rzecz mobilności w miastach. Biorąc pod uwagę potencjalne korzyści płynące z lepszej i zrównoważonej mobilności w miastach i aglomeracjach miejskich dla jakości życia obywateli mieszkających w miastach europejskich, dla ograniczenia emisji dwutlenku węgla i zmniejszenia zależności od paliw kopalnych oraz dla konkurencyjności gospodarki, wskazane jest, by UE wznowiła starania w tej dziedzinie polityki. Program powinien być spójny, zaś — w związku z zasadą pomocniczości — UE powinna promować działania na szczeblu lokalnym i regionalnym, propagując najlepsze praktyki, wymianę doświadczeń oraz wspierając badania i rozwój technologiczny.

4. Dostrzega, że UE udziela już istotnego wsparcia w zakresie badań związanych z mobilnością w miastach, regulacji dotyczących transportu publicznego oraz kwestii ochrony środowiska. Wypowiadając się na temat opublikowanej przez Komisję zielonej księgi w sprawie mobilności w mieście, Komitet podkreślił potencjalną długoterminową wartość dodaną wynikającą z promowania planów na rzecz mobilności miejskiej, takich jak te, które powstały np. w miastach francuskich i niemieckich, i zachęcania do ich wprowadzania w miastach w całej UE jako jednego ze sposobów na rozwiązanie problemu zatorów komunikacyjnych i zanieczyszczeń środowiska. Opowiada się jednakże za mocniejszym zaangażowaniem miast w projektach badawczych UE w zakresie mobilności w miastach, zarządzania ruchem publicznym i ochrony środowiska. Mogłoby się to odbywać poprzez opracowywanie odpowiednich programów badawczych.

5. Podkreśla, że ważne jest, by zagwarantowane zostały odpowiednie mechanizmy finansowania, a także mechanizmy zapewniające skuteczną współpracę partnerską. Dlatego Komitet opowiada się za modelem przewidującym wdrażanie planów

mobilności miejskiej w ramach długoterminowych porozumień publiczno-publicznych lub publiczno-prywatnych, bądź też umów w sprawie mobilności, o zrównoważonym charakterze. Umowy takie powinny móc pozyskiwać fundusze z sektora prywatnego oraz z programów lokalnych, regionalnych i krajowych.

6. Uważa, że rola UE może polegać na opracowywaniu, w ścisłej współpracy z EBI, innowacyjnych instrumentów finansowania, które będą w stanie zapewnić środki na infrastrukturę konieczną dla zrównoważonej mobilności oraz na inwestycje w niskoemisyjne pojazdy. Jakkolwiek dotychczasowe inicjatywy w tym zakresie należy przyjąć z zadowoleniem, potrzebne są jednak istotne zmiany w skali, tzn. rozpowszechnienie pojedynczych pionierskich projektów na całą Unię Europejską. Umowy w sprawie mobilności ułatwiłyby tworzenie silnych sojuszków zainteresowanych podmiotów, które byłyby w stanie ponieść ryzyko związane z zaciąganiem wysokich pożyczek w bankach prywatnych, niezbędnych do rozbudowy na dużą skalę zrównoważonej infrastruktury transportowej.

7. Popiera propozycje zawarte w projekcie sprawozdania Parlamentu Europejskiego, aby zbadać możliwości stworzenia, w ramach perspektywy finansowej na lata 2014–2020, europejskiego instrumentu finansowego umożliwiającego współfinansowanie:

- planów przemieszczania się w mieście i w obrębie aglomeracji miejskiej (planów mobilności w miastach) oraz
- inwestycji w środki transportu w miastach i aglomeracjach miejskich, które odpowiadałyby celom środowiskowym i społeczno-gospodarczym Unii.

8. Zwraca się do Komisji z prośbą o ustanowienie instrumentu finansowego, który stanowiłby zachętę do wdrażania planów mobilności w miastach i aglomeracjach miejskich. Obszary miejskie i regiony powinny mieć do tego instrumentu bezpośredni dostęp, bez konieczności zwracania się o zgodę na szczeblu krajowym. Plany mobilności miejskiej powinny podlegać kompetencji samych miast. Na szczeblu lokalnym i regionalnym projekty często uzależnione są od zapewnienia właściwej kombinacji inwestycji ze źródeł publicznych i prywatnych. Rolą UE mogłoby być ułatwianie spełnienia tego warunku.

9. Wnosi, by Komisja Europejska zwiększyła także wartość działań w zakresie mobilności miejskiej finansując zachęty, programy nagród i wymianę sprawdzonych rozwiązań. W opinii w sprawie zielonej księgi na temat transportu miejskiego Komitet Regionów proponował wprowadzenie oznaczenia — odpowiednika ogólnounijnego systemu „niebieskich flag” — przyznawanego na podstawie specjalnych wskaźników obszarom o niskim poziomie zanieczyszczeń.

Uwagi ogólne

10. Wydajne, efektywne i zrównoważone systemy transportu miejskiego znacznie przyczyniają się do zwiększania konkurencyjności ekonomicznej miast, regionów, a także całej Unii Europejskiej. Choć stosowanie zasady pomocniczości wskazuje, że rozwój takich systemów leży w kompetencjach danych władz lokalnych i regionalnych, to jednak UE może także odegrać swoją rolę poprzez propagowanie najlepszych wzorców, ułatwianie wzajemnego uczenia się, przyspieszanie transferu technologii oraz zapewnianie kompatybilności wykorzystywanych rozwiązań technologicznych w stopniu ułatwiającym swobodne przemieszczanie się pojazdów między państwami członkowskimi.

11. Jako że światowa recesja pogłębia się, a przedsiębiorstwa europejskie walczą o utrzymanie pozycji na coraz bardziej konkurencyjnych rynkach międzynarodowych, Unia Europejska musi stanowić wiodący przykład. W ramach swoich zadań powinna dbać, aby jakość infrastruktury miejskiej służącej przemieszczaniu osób i towarów zapewniła europejskim przedsiębiorstwom przewagę nad ich konkurentami na arenie światowej, a nie ograniczała ich zdolności do stawienia czoła konkurencji. Jest zatem bezwzględnie konieczne, aby inicjatywa na rzecz mobilności w mieście, która zaowocowała opublikowaniem zielonej księgi we wrześniu 2007 r., nadal rozwijała się z dotychczasową dynamiką. UE powinna także podjąć konkretne działania w celu realizacji jej programu.

Zalecenia dotyczące projektu sprawozdania Parlamentu Europejskiego

Przyspieszenie europejskich badań i innowacji w dziedzinie mobilności w miastach

12. Popiera niezwłoczne dokonanie przeglądu, oceny i ujednoczenia istniejących statystyk i baz danych dotyczących miast, tak aby oszacować konieczność ich poprawy.

13. Popiera niezwłoczne uruchomienie europejskiego portalu i forum internetowego dotyczących mobilności w miastach, aby ułatwić wymianę i rozpowszechnianie informacji, dobrych praktyk i innowacji, szczególnie w dziedzinie promocji transportu organizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju.

14. Popiera propozycję utworzenia dorocznej europejskiej nagrody mającej honorować wybitne i dające się zaadaptować inicjatywy i projekty w zakresie transportu, sugeruje jednak, by stanowiło to element ustanowienia odpowiednika ogólnounijnego systemu „niebieskich flag”, przyznawanego na podstawie specjalnych wskaźników obszarom miejskim o niskim poziomie zanieczyszczeń środowiska i zatorów komunikacyjnych.

15. Popiera opracowanie nowej inicjatywy CIVITAS, zaleca jednak, by tam, gdzie to możliwe, dokonano przeglądu i ulepszeń mechanizmów służących wspieraniu szerokiego rozpowszechniania wiedzy i innowacji generowanych w ramach projektów CIVITAS.

16. Zasadniczo popiera zwiększenie wsparcia finansowego dla programu badań i rozwoju w dziedzinie inteligentnych systemów transportowych, jednak sądzi, że z realizacją ambicji dotyczących integracji i interoperacyjności systemów wiąże się poważne wyzwania.

Wspieranie optymalizacji różnych rodzajów transportu: stwarzanie zachęt do zrównoważonej mobilności na obszarach miejskich jako wartość dodana UE

17. Gorąco popiera zachęcanie do wdrażania planów zrównoważonego zintegrowanego transportu miejskiego (planów mobilności w miastach), zarazem jednak, świadom potencjalnych wątpliwości związanych z zasadą pomocniczości, zauważa, że o ile UE ma do odegrania rolę, zachęcając do sporządzania takich planów w duchu promowania dobrych praktyk, to decyzja o opracowaniu planów leży w kompetencjach zainteresowanych miast i regionów, tak aby uwzględnione zostały dalej położone obszary, z których ludzie dojeżdżają do pracy.

18. Zdecydowanie popiera propozycję, by uzależnić europejskie finansowanie i współfinansowanie projektów w zakresie transportu miejskiego od spełnienia warunku, jakim byłoby zapewnienie zintegrowanych planów mobilności, dzięki czemu jeszcze bardziej uwydatniona zostałaby rola UE w zachęcaniu do sporządzania takich planów.

19. Gorąco popiera opracowanie wytycznych dotyczących bodźców finansowych ze strony UE w ramach istniejących instrumentów polityki regionalnej z przeznaczeniem na skoordynowane inwestycje krajowe i regionalne, prace i projekty dotyczące transportu miejskiego i dojazdów z dalszych okolic do pracy, o ile inwestycje te będą spełniać cele ekologiczne i społeczno-gospodarcze UE, włącznie z osiągnięciem interoperacyjności pomiędzy różnymi środkami transportu. Jednocześnie popiera ustanowienie europejskiego instrumentu finansowego w ramach perspektywy finansowej na lata 2014–2020, który umożliwiłby współfinansowanie planów mobilności w miastach, finansowanie nie projektów, lecz wyników działań, zgodnych ze środowiskowymi i społeczno-gospodarczymi celami UE, oraz wnosi, by zbadano możliwość wcześniejszego udostępniania środków na inicjatywy pilotażowe o małej skali. Ponadto zaleca się poszukiwanie ambitniejszych instrumentów, by zapewnić finansowanie na większą skalę celem wsparcia wdrażania planów mobilności w miastach, które to plany muszą być powiązane z istnieniem publiczno-publicznych lub publiczno-prywatnych porozumień w sprawie mobilności w mieście, czerpiących fundusze z sektora prywatnego, programów lokalnych, regionalnych i krajowych.

20. Z zadowoleniem przyjmuje propozycję, by przeprowadzić badanie dotyczące doświadczeń w zakresie integracji taryfowej (w tym inteligentnych kart), i zachęca do podjęcia dalszych badań nad sposobami zapewnienia informacji intermodalnej w aglomeracjach miejskich UE. Wzywa także do zbadania interoperacyjności wspomnianych kart, aby w przyszłości mogły one zawierać uprawnienia do przejazdu w różnych aglomeracjach miejskich w Unii Europejskiej.

21. Popiera apel do Komisji o sporządzenie sprawozdania w sprawie opłat za korzystanie z dróg na terenie miast i możliwości ujęcia ich w ramy za pomocą wytycznych oraz w sprawie opłat za wjazd do dużych miast i centrów aglomeracji. Choć z przedsięwzięciem tym wiążą się znaczne trudności, niesie ono z sobą również bardzo istotne korzyści, szczególnie pod względem wkładu w spójne plany mobilności w miastach i jako krok w kierunku centralnych systemów opłat za transport intermodalny.

Transport miejski: sektor przemysłu i europejskie technologie, które należy uwzględnić w strategii lizbońskiej i w europejskim planie naprawy gospodarczej

22. Gorąco popiera wprowadzenie europejskiej inicjatywy dotyczącej standaryzacji i certyfikacji wyposażenia z punktu widzenia bezpieczeństwa, wygody (hałas, drgania itp.), interoperacyjności sieci, dostępności dla osób z ograniczoną możliwością poruszania się, transportu zorganizowanego z poszanowaniem zasady zrównoważonego rozwoju oraz pod względem technologii „czystego” napędu, na podstawie bilansu węglowego.

23. Stanowczo popiera propozycję polegającą na tym, by znaczną część środków uwolnionych w ramach europejskiego planu naprawy gospodarki przeznaczyć na finansowanie bieżących inwestycji i prac związanych z transportem miejskim, nadających się do natychmiastowego sfinansowania, przy założeniu, że inwestycje takie przyczyniają się do realizacji celów środowiskowych i społeczno-ekonomicznych Unii.

Większa spójność z innymi dziedzinami polityki UE

24. Wnosi, by Komisja Europejska zadbała o większą spójność na szczeblu lokalnym między proponowanymi środkami a innymi obszarami polityki UE, takimi jak polityka w zakresie środowiska, zrównoważonego rozwoju miast, transportu pasażerów i towarów na obszarach pozamiejskich, zmian klimatu i polityka regionalna.

25. Ponownie wzywa do opracowania systemu na szczeblu UE, który umożliwiłby składanie sprawozdań z wdrażania planów mobilności w miastach, tak aby zapewnić przykłady dla innych miast. 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 tym niezmotoryzowanych środków transportu.

Bruksela, 21 kwietnia 2009 r.

*Przewodniczący
Komitetu Regionów*
Luc VAN DEN BRANDE