

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Nowe ramy mobilności miejskiej

(2022/C 498/04)

Sprawozdawczyni:	Linda GAASCH (LU/Zieloni), członkini rady miasta Luksemburg
Dokumenty źródłowe:	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów – Nowe unijne ramy mobilności miejskiej
	COM(2021) 811 final
	SWD(2021) 470 final

ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW (KR),

1. Mając na uwadze potrzebę pilnych działań na rzecz promowania dekarbonizacji i przesunięcia międzygałęziowego na obszarach miejskich, które nadal są odpowiedzialne za 23 % wszystkich emisji dwutlenku węgla pochodzących z transportu, z zadowoleniem przyjmuje publikację nowych ram mobilności miejskiej.
2. Podkreśla potrzebę skutecznego podejścia w ramach wielopoziomowego sprawowania rządów, opartego na aktywnej pomocniczości, aby zrealizować cele unijnej kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności. Apeluje na poziomie UE o wzmocnienie w tym celu bezpośredniego dialogu z władzami lokalnymi i regionalnymi oraz o zwiększenie możliwości finansowania w ramach budżetu UE jako elementu podejścia „aktywnej pomocniczości”.
3. Przypomina, że wzrost gospodarczy ośrodków miejskich bezpośrednio wiąże się z płynnością mobilności oraz że ta płynność zależy od solidnej podstawy transportu publicznego. Podkreśla, że zatory komunikacyjne nie tylko wpływają na środowisko, lecz kosztują również 270 mld EUR rocznie⁽¹⁾ na poziomie UE. Przypomina o chronicznym niedofinansowaniu infrastruktury transportu publicznego w ostatnich dziesięcioleciach i podkreśla potrzebę zwiększenia unijnego finansowania, aby przyspieszyć transformację w dziedzinie mobilności i wesprzeć władze lokalne i regionalne w inwestycjach niezbędnych do realizacji unijnych celów zrównoważonego rozwoju.
4. Potwierdza swoje poparcie dla większego nacisku na plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) oraz dla celu, jakim jest bardziej zharmonizowane podejście w całej UE. Podkreśla korzyści środowiskowe i społeczne płynące z aktywnej mobilności, takiej jak chodzenie pieszo i jazda na rowerze, zwłaszcza w dziedzinie zdrowia publicznego, oraz wzywa do przyjęcia ambitnego podejścia w przyszłych zaktualizowanych wytycznych dotyczących SUMP. Wzywa do zintegrowanego podejścia do alokacji przestrzeni i planowania przestrzennego w oparciu o najlepsze praktyki w tej dziedzinie oraz do kompleksowego podejścia do kwestii bezpieczeństwa na obszarach miejskich. Podkreśla w szczególności znaczenie aktywnego zaangażowania obywateli, a zwłaszcza kobiet i osób z niepełnosprawnościami, na rzecz zwiększenia odpowiedzialności za zmiany w alokacji przestrzeni i usprawnienie transportu publicznego na obszarach miejskich.
5. Podkreśla, że decyzje polityczne w dziedzinie mobilności wywierają różny wpływ na różne płcie, ponieważ kobiety tradycyjnie częściej niż mężczyźni korzystają z transportu publicznego, podczas gdy mężczyźni w większym stopniu polegają na samochodzie. Apeluje, by przed przedstawieniem propozycji władze lokalne i regionalne oceniły wpływ przyszłych propozycji politycznych na różne płcie.
6. Wskazuje na potrzebę stworzenia ram wspierających działania władz lokalnych i regionalnych w zakresie internalizacji kosztów zewnętrznych i wdrażania zasady „zanieczyszczający płaci”, a także większej elastyczności w odniesieniu do procesów budżetowych. W tym kontekście należy uwzględnić sytuację panującą w krajach Europy Wschodniej, zwłaszcza w regionach słabiej rozwiniętych. Jest w nich zazwyczaj więcej pojazdów powodujących większe zanieczyszczenie (samochodów osobowych, autobusów). Istotne byłoby uregulowanie na poziomie UE sprzedaży bardziej

⁽¹⁾ Sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego 06/2020: <https://www.eca.europa.eu/pl/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

zanieczyszczających pojazdów (Euro 1–Euro 4), ponieważ są one przewożone z rynku zachodnioeuropejskiego na wschodnioeuropejski. Dlatego też ważne byłoby również, aby uboższe regiony i kraje opracowały systemy wsparcia, które pomogą im zmniejszyć dystans w stosunku do warunków panujących w Europie Zachodniej. Wzywa do opracowania spójnego z celami Unii w zakresie dekarbonizacji transportu podejścia do rosnących cen benzyny wynikających z kontekstu geopolitycznego. Wskazuje w związku z tym na możliwość wykorzystania dotacji publicznych na wsparcie usług ekologicznego transportu publicznego i zachęcanie do przesunięcia międzygałęziowego na obszarach miejskich, a także na przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu na obszarach podmiejskich i peryferyjnych obszarach wiejskich.

Główna rola aktywnej mobilności

7. Podkreśla, że chodzenie pieszo nie generuje dla pieszych żadnych kosztów, jest zdrowe i zrównoważone. Zwraca uwagę, że jazda na rowerze jest neutralną pod względem emisji dwutlenku węgla i niedrogą alternatywą komunikacyjną, którą można łatwo połączyć z innymi środkami transportu. Dlatego zachęca Komisję, aby promowała działania podnoszące świadomość i upowszechniające w zakresie zalet aktywnej mobilności w stosunku do korzystania z samochodów prywatnych, kładąc szczególny nacisk na rolę tego rodzaju mobilności w zapobieganiu chorobom związanym z siedzącym trybem życia, takim jak choroby układu krążenia, nadwaga czy cukrzyca.

8. Ubolewa w związku z tym, że pomimo tych korzyści środki transportu powodujące największe zanieczyszczenie w miastach, tj. indywidualne pojazdy napędzane benzyną i olejem napędowym, zajmują największą część przestrzeni publicznej przeznaczonej na mobilność. Wzywa zatem pilnie Komisję Europejską, by za pomocą nowego finansowania zachęcała władze lokalne do przywrócenia tej przestrzeni bardziej aktywnym formom mobilności, takim jak chodzenie pieszo lub jazda na rowerze, oraz przeznaczenia jej też na solidny, dobrze zorganizowany i zintegrowany transport publiczny.

9. Wskazuje, że chodzenie pieszo i jazda na rowerze są korzystne dla mikroekonomii danej dzielnicy lub społeczności, ponieważ piesi i rowerzyści często odwiedzają przedsiębiorstwa i usługi znajdujące się w mniejszej odległości od ich miejsca zamieszkania. Zwraca również uwagę, że takie formy przemieszczania się są korzystne dla zdrowia ludzi, zwłaszcza w przypadku niektórych chorób, takich jak choroby układu krążenia, i że w związku z tym przynoszą społecznościom znaczne oszczędności.

10. Podkreśla rolę, jaką może odegrać mikromobilność jako elastyczne i przystępne cenowo rozwiązanie dla podróży na „pierwszej i ostatniej mili” oraz na pozostałych odcinkach. Podkreśla znaczenie dobrych warunków dostępności dla aktywnych rodzajów transportu, w tym bezpiecznych parkingów dla rowerów w węzłach transportu publicznego (takich jak stacje) oraz rozwiązań współdzielonych na „ostatniej mili”. Apeluje, by zachęcano do wdrażania mikromobilności również na obszarach podmiejskich i wiejskich.

11. Podkreśla, że zachęcanie do zakupu rowerów, w tym rowerów elektrycznych, przez osoby prywatne ma istotne znaczenie dla dekarbonizacji i zmniejszenia zagęszczenia ruchu. Przypomina o potrzebie zachęcania do stopniowego wycofywania środków sektora prywatnego, takich jak ulgi na samochody służbowe, i zastępowania ich bardziej zrównoważonymi alternatywami w zakresie mobilności.

12. Zwraca się do Komisji o przyspieszenie prac nad europejską strategią rowerową, po raz pierwszy omawianą podczas nieformalnego posiedzenia Rady Ministrów Transportu w 2015 r., aby zapewnić europejskie ramy i wytyczne dla polityki rowerowej.

13. Zaleca promowanie aktywnej mobilności poprzez bardziej harmonijny podział przestrzeni oraz poprawę bezpieczeństwa i infrastruktury ulic. Ponadto zaleca zwiększenie liczby parkingów rowerowych (zarówno w miejscu docelowym, jak i w miejscu wyjazdu), publicznych stacji z pompkami, narzędziami i stacjami ładowania oraz punktów naprawy rowerów. Zwraca uwagę, że koszt budowy i utrzymania wysokiej jakości ścieżek rowerowych jest znacznie niższy niż koszt budowy nowych dróg lub poszerzania istniejących.

14. Podkreśla, że systemy takie jak opłaty z tytułu zatorów komunikacyjnych i strefy o bardzo niskiej lub zerowej emisji spalin pomagają ograniczyć zmotoryzowany transport indywidualny w miastach, zmniejszyć zanieczyszczenie powietrza tlenkami azotu i pyłami zawieszonymi, poprawić stan lokalnego zdrowia publicznego i mogą także zapewnić niezbędne fundusze na rozwój i usprawnienie infrastruktury i usług związanych z transportem publicznym i aktywną mobilnością. Ograniczając zmotoryzowany transport indywidualny, zachęcają również obywateli do większego poczucia odpowiedzialności za ich bezpośrednie otoczenie oraz tworzą przestrzeń dla interakcji społecznych i zmniejszają izolację, a jednocześnie promują aktywność fizyczną i sport.

15. Wyraża ubolewanie, że wniosek Komisji w sprawie TEN-T nie przewiduje obecnie miejsc wypożyczenia i przechowywania rowerów oraz bezpośrednich dróg dojazdowych do multimodalnych ośrodków węzłów miejskich TEN-T.

16. Proponuje ogólnounijną „strategię bezpiecznej aktywnej mobilności”, aby zachęcić do skoordynowanej europejskiej odpowiedzi na wyzwanie, jakim jest zapewnienie jak największego bezpieczeństwa pieszym i rowerzystom.

17. Apeluje o wprowadzenie kolejnej klasy emisji EURO dla samochodów osobowych, dostawczych, ciężarowych i autobusów (Euro 7/VII) w celu ograniczenia emisji toksycznych zanieczyszczeń (tj. tlenku azotu, amoniaku, tlenku węgla i cząstek stałych PM10 i PM2,5) oraz uniknięcia co roku dziesiątek tysięcy przedwczesnych zgonów. Głęboko ubolewa nad decyzją Komisji Europejskiej o ponownym opóźnieniu wniosków dotyczących Euro 7/VII w jej programie prac na 2022 r., co budzi wątpliwości co do jej strategii „zero zanieczyszczeń” i zaangażowania w Europejski Zielony Ład, a także zagraża zdolności przemysłu do planowania zmian inżynierskich.

Mobilność dostępna dla wszystkich

18. Domaga się, aby poprzez uwzględnienie inkluzywności systemu transportu publicznego już w fazie projektu był on dostępny dla wszystkich obywateli, zwłaszcza dla osób z niepełnosprawnościami. Podkreśla korzyści płynące z włączenia użytkowników już na wczesnym etapie planowania infrastruktury i usług transportowych. Potwierdza znaczenie dostępności podkreślone w ramach europejskiej strategii na rzecz praw osób z niepełnosprawnościami na lata 2021–2030 oraz w europejskim akcie prawnym w sprawie dostępności; zwraca uwagę na znaczenie takich projektów, jak nagroda „Access City Award”.

19. Wzywa do przyjęcia bardziej kompleksowego podejścia, aby zapewnić dostępność na wszystkich etapach podróży.

20. Podkreśla, że konieczność rozwiązania problemu ubóstwa związanego z mobilnością ma kluczowe znaczenie dla spójności społecznej, gospodarczej i terytorialnej. Apeluje zatem o multimodalne i zintegrowane podejście do zwalczania wykluczenia komunikacyjnego i zapewnienia równego dostępu do ośrodków miejskich. Dlatego też z zadowoleniem przyjmuje zobowiązanie Komisji zawarte w nowych ramach mobilności miejskiej do wyeliminowania „nierówności w dostępie do sieci transportu publicznego, uwzględniając poprawę dostępu do stacji kolejowych”. Apeluje również o dodatkowe wsparcie dla mniejszych miast, obszarów podmiejskich oraz zależnych obszarów wiejskich i górskich, zwłaszcza w słabiej rozwiniętych regionach, aby zapewnić jakość sieci połączeń z tymi obszarami i równy dostęp ich mieszkańców do przejścia na zrównoważoną mobilność.

Wzmocnienie transportu publicznego jako fundamentu mobilności miejskiej

21. Z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, by „współpracowa[ć] z organami administracji na szczeblu krajowym i lokalnym oraz ze wszystkimi zainteresowanymi stronami, aby zagwarantować, że [transport publiczny] pozostanie fundamentem mobilności miejskiej”. Podkreśla potrzebę koordynowania w tym celu wszystkich dostępnych narzędzi i zasobów, w tym ważnej roli obowiązku świadczenia usług publicznych w zapewnianiu jakości sieci połączeń z ośrodkami miejskimi.

22. Podkreśla pilną potrzebę ogólnego zwiększenia zdolności przewozowej transportu publicznego, zarówno pod względem zasięgu geograficznego, jak i zwiększonej częstotliwości, aby sprostać spodziewanemu wzrostowi liczby pasażerów. Przypomina o chronicznym niedoinwestowaniu w ostatnich dziesięcioleciach oraz o luce inwestycyjnej, z którą borykają się przewoźnicy publiczni, co podkreślił Europejski Trybunał Obrachunkowy.

23. Podkreśla, że transport publiczny należy uzupełnić alternatywnymi ofertami i koncepcjami multimodalnymi. W związku z tym wzywa do opracowania elastycznych i opartych na zapotrzebowaniu rozwiązań dotyczących „pierwszej i ostatniej mili”. Z równą siłą podkreśla znaczenie propagowania aktywnej mobilności, zwłaszcza jazdy na rowerze.

24. Zwraca uwagę na potrzebę zapewnienia i rozbudowy infrastruktury zrównoważonego transportu publicznego, w tym odpowiednich systemów ładowania autobusów elektrycznych, które umożliwią przejazdy między miastami w niekorzystnych warunkach klimatycznych i terenowych oraz przy zwiększonej prędkości.

25. Wzywa do wzmocnienia węzłów multimodalnych, aby zapewnić płynne przesiadki między różnymi środkami transportu, w tym do poprawy dostępności dla uczestników aktywnej mobilności i do stworzenia bezpiecznych miejsc parkingowych dla rowerów, w celu zagwarantowania szybszego i skuteczniejszego transferu osób i towarów.

26. Podkreśla znaczenie połączeń z obszarami podmiejskimi, w tym połączeń transgranicznych, ponieważ dojazdy do pracy nie kończą się na granicach miast i należy je ułatwiać także na obszarach wiejskich i poza granicami kraju w regionach przygranicznych. Rolę taką pełnią np. obiekty typu „parkuj i jedź” połączone z siecią transportową.

27. Zwraca uwagę na potrzebę wprowadzenia środków zachęcających do rozwijania usług transportu publicznego na żądanie, zwłaszcza na peryferyjnych i najbardziej oddalonych obszarach wiejskich, i wzywa Komisję do zapewnienia wsparcia przy testowaniu takich rozwiązań oraz do zaproponowania systemu finansowania i dotowania tego rodzaju usług.

28. Przypomina, że ze względu na ukształtowanie terenu i niewielką powierzchnię regiony najbardziej oddalone cierpią z powodu znacznego zagęszczenia ruchu w głównych miastach, zwłaszcza w pasach przybrzeżnych. Niemniej jednak obecnie trwają w tych regionach prace nad projektami, które mają uczynić transport bardziej zrównoważonym i ekologicznym; projekty te mogą służyć jako przykłady dobrych praktyk dla innych regionów UE i państw z nimi sąsiadujących.

29. Podkreśla znaczenie biletów multimodalnych, które sprawiłyby, że zrównoważone środki transportu byłyby jak najbardziej dostępne i efektywne dla użytkowników, a jednocześnie w pełni chroniłyby prawa pasażerów związane z opóźnieniami i innymi niedociągnięciami w usługach.

30. Wzywa Komisję do zbadania możliwości wspierania wspólnych zamówień publicznych dla przewoźników publicznych lub władz lokalnych i regionalnych chcących połączyć siły, aby osiągnąć bardziej zrównoważone i znormalizowane procesy zakupu. Apeluje o odnowienie mechanizmu finansowania UE, aby wspomóc zamówienia na czyste ekologicznie autobusy, a także podkreśla potrzebę zapewnienia zgodności unijnych przepisów budżetowych z realiami nabywania taboru.

31. Zwraca uwagę na potrzebę wspierania przekwalifikowania i podnoszenia kwalifikacji przewoźników publicznych i władz lokalnych i regionalnych z uwagi na postępującą cyfryzację usług i systemów transportu publicznego.

32. Podkreśla znaczenie rozwoju i modernizacji infrastruktury kolejowej, zwłaszcza na obszarach, na których widoczne są oznaki znacznego pogorszenia się sytuacji, oraz opracowania w tym zakresie systemów wsparcia.

„Wizja zero”

33. Podkreśla kluczowe znaczenie bardziej ambitnego podejścia do zapewnienia ochrony szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, aby zachęcić do dalszego przechodzenia na aktywne środki transportu.

34. Zwraca uwagę, że odnowione podejście do alokacji przestrzeni drogowej na obszarach miejskich będzie miało najbardziej decydujący wpływ na bezpieczeństwo szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego, a jednocześnie zachęci do zmiany zachowań i zmniejszy zanieczyszczenie powietrza i hałas, a także zagęszczenie ruchu. Z zadowoleniem odnotowuje, że Komisja Europejska zamierza przedstawić wytyczne w tym zakresie w kontekście wdrażania dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE⁽²⁾ w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

35. Podkreśla istotny wpływ wprowadzenia ogólnego ograniczenia prędkości na poprawę bezpieczeństwa ruchu drogowego na obszarach miejskich, co po raz pierwszy sformułowała Komisja Wspólnot Europejskich w komunikacie dotyczącym ograniczeń prędkości we Wspólnocie⁽³⁾. Ponawia apel Parlamentu Europejskiego do Komisji Europejskiej o wydanie zalecenia dla państw członkowskich⁽⁴⁾ w sprawie ograniczenia prędkości do 30 km/h na obszarach miejskich na odpowiednich odcinkach i podkreśla pozytywny wpływ tej zmiany polityki w różnych miastach. Zaobserwowano tam zmniejszenie liczby ofiar wypadków drogowych i ogólnie pozytywny wpływ na zdrowie w miastach. Postulat ten został również poparty podczas trzeciej światowej konferencji ministerialnej w sprawie bezpieczeństwa ruchu drogowego w lutym 2020 r., a następnie przez Zgromadzenie Ogólne ONZ.

36. Podkreśla pozytywny wpływ dni bez samochodu na miasta, ponieważ oferują one obywatelom możliwość zapoznania się z alternatywnymi środkami transportu i pomagają im odzyskać współodpowiedzialność za przestrzeń publiczną. Wnosi, by Komisja Europejska przedstawiła propozycję zachęcającą miasta w UE do wyznaczenia przynajmniej jednego w roku ujednoliconego dnia bez samochodu.

37. Podkreśla potrzebę projektowania ulic z myślą o niskich prędkościach i lepszej widoczności najbardziej zagrożonych użytkowników przestrzeni publicznej; zwraca uwagę na skuteczność infrastruktury uspokajającej ruch, a także środków zachęcających.

38. Wzywa Komisję do uwzględnienia tych zaleceń w planowanych wytycznych dotyczących jakości infrastruktury dla szczególnie zagrożonych uczestników ruchu drogowego.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/96/WE z dnia 19 listopada 2008 r. w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (Dz.U. L 319 z 29.11.2008, s. 59).

⁽³⁾ COM(86) 735 final.

⁽⁴⁾ Rezolucja Parlamentu Europejskiego w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero” (2021/2014(INI)) (Dz.U. C 132 z 24.3.2022, s. 45).

Mobilność miejska dostosowana do przyszłych wyzwań

39. Podkreśla, że choć nowe rozwiązania technologiczne odgrywają istotną rolę w zwiększaniu komfortu życia w miastach, to istniejące technologie, takie jak rowery elektryczne (cargo) czy elektryczne autobusy, trolejbusy, tramwaje i pociągi, powinny być podstawą działań na rzecz bezemisyjnego transportu towarowego i pasażerskiego.

40. Zwraca uwagę na znaczenie przyspieszenia postępów w realizacji zintegrowanego systemu biletowego we wszystkich środkach transportu publicznego. Wzywa Komisję, aby przewidziała opracowanie – na podstawie wspólnych przepisów – standardowej unijnej aplikacji, która ułatwiłaby poruszanie się po miastach w całej UE i promowała korzystanie z transportu publicznego, co miałyby pozytywny wpływ zarówno na turystykę kolejową, jak i na dojazdy do pracy.

41. Wzywa do ścisłej i wczesnej współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi w zakresie potencjalnego korzystania przez przewoźników i pasażerów z europejskich portfeli tożsamości cyfrowej, tak jak przewidziano w nowych ramach mobilności miejskiej.

42. Przypomina, że mobilność współdzielona jest rozwiązaniem pozwalającym ograniczyć ruch w miastach i problemy związane z zagażowaniem ruchu, dlatego należy zachęcać do jej rozwoju.

43. Zwraca uwagę, że gromadzenie danych jest istotnym elementem planowania infrastruktury transportowej, w związku z czym wszystkie zgromadzone dane należy udostępnić wszystkim odpowiednim podmiotom. Choć ważne jest, aby umożliwić korzystanie z łatwych rozwiązań, w tym wszechstronnych aplikacji mobilnych, należy także zadbać o ochronę danych. Należy wdrożyć wspólną i skoordynowaną metodykę gromadzenia danych na różnych terytoriach, która ułatwi wymianę dobrych praktyk i porównywanie wiarygodnych wskaźników mobilności.

44. Podkreśla potrzebę odpowiedniego uwzględnienia aspektu płci przy opracowywaniu polityki zrównoważonej mobilności, w tym szczególnych potrzeb kobiet i ich dodatkowej podatności na ubóstwo związane z mobilnością, a także potrzeb innych grup społecznych.

SUMP jako kluczowe narzędzie dekarbonizacji mobilności miejskiej

45. Potwierdza poparcie KR-u dla większego nacisku na plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) w kontekście ram mobilności miejskiej, jako obowiązkowego wymogu dotyczącego ponad 400 węzłów miejskich określonych w ramach proponowanej zmiany rozporządzenia TEN-T. Miasta lub gminy, które opracowały już plany spełniające wymogi SUMP, powinny mieć możliwość korzystania z tych planów.

46. Popiera także zalecenie, aby miasta przyjęły SUMP. Podkreśla jednak, że konieczne jest opracowanie SUMP, które będzie można rozszerzyć na obszary obejmujące większą liczbę gmin, funkcjonujące jako obszary metropolitalne lub aglomeracje miejskie.

47. Z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, aby zwrócić się do państw członkowskich o wdrożenie długoterminowych programów wsparcia SUMP, by pomóc w budowaniu potencjału i wdrażaniu SUMP zgodnie z wytycznymi UE dotyczącymi SUMP, oraz wzywa do obowiązkowej ścisłej współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi w tym obszarze. Wzywa Komisję do dążenia do ścisłej współpracy między przyszłymi osobami zarządzającymi krajowymi programami SUMP a przedstawicielami władz lokalnych i regionalnych w terenie oraz do monitorowania tej współpracy w praktyce.

48. Podkreśla, że aby sprostać transformacji w dziedzinie mobilności na obszarach miejskich, SUMP powinny skutecznie obejmować całe obszary funkcjonalne. Wzywa Komisję do rozważenia sposobów zachęcania do poprawy jakości sieci połączeń i dostępu do usług w zakresie mobilności na obszarach podmiejskich i otaczających je obszarach wiejskich.

49. Z zadowoleniem przyjmuje zapowiadany uproszczony zestaw wskaźników i narzędzi oceny porównawczej, który ma zostać opublikowany do końca 2022 r., a także planowane działania wspierające program w ramach instrumentu „Łącząc Europę” mające wesprzeć węzły miejskie TEN-T w tym obszarze. Należy jednak zadbać o to, by opracowywanie i monitorowanie wskaźników nie doprowadziło do nadmiernego obciążenia pracą dla miast i gmin.

50. Podkreśla potrzebę skoordynowanego z władzami lokalnymi i regionalnymi, zharmonizowanego gromadzenia danych w kluczowych obszarach (np. kilometry ścieżek rowerowych, dzienni użytkownicy, wypadki, rodzaj sieci), aby dostarczać istotne informacje na potrzeby przyszłych procesów decyzyjnych i wyborów inwestycyjnych w zakresie aktywnej mobilności, w tym w kontekście SUMP. Należy przy tym jak najbardziej zminimalizować obciążenia administracyjne związane z gromadzeniem, udostępnianiem i utrzymywaniem danych.

51. Wskazuje na cele dotyczące włączenia społecznego i dostępności zawarte w nowych ramach mobilności miejskiej oraz z zadowoleniem przyjmuje wprowadzenie wskaźnika przystępności cenowej transportu publicznego w nawiązaniu do zaktualizowanych wytycznych dotyczących SUMP. Może to pomóc w łagodzeniu potencjalnych zagrożeń wynikających z ubóstwa związanego z mobilnością.

52. Choć popiera opracowywanie planów SUMP, nalega – także z myślą o przestrzeganiu zasady pomocniczości – by Komisja wzmocniła bezpośrednie konsultacje z europejskimi miastami i ich stowarzyszeniami w związku z bieżącymi i przyszłymi pracami nad wskaźnikami dotyczącymi SUMP. KR zwraca uwagę, że około 50 miast było zaangażowanych w niedawny projekt pilotażowy dotyczący opracowania wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMI), a wiele miast europejskich opracowało już wysokiej jakości plany zrównoważonej mobilności miejskiej ze wskaźnikami operacyjnymi. W przyszłości KR mógłby ułatwić poszerzenie zasięgu i bardziej bezpośredni przepływ informacji między UE a władzami lokalnymi i regionalnymi, aby zagwarantować, że wskaźniki proponowane przez Komisję Europejską nie spowodują dodatkowej biurokracji ani zbędnych obciążeń dla władz lokalnych i regionalnych.

53. Z zadowoleniem przyjmuje, że w nowych ramach mobilności miejskiej skoncentrowano się na miejskim transporcie towarowym i zaproponowano włączenie logistyki miejskiej do SUMP, zwłaszcza wobec znacznego wzrostu handlu elektronicznego i zmian wzorców dystrybucji towarów wskutek pandemii COVID-19. Podkreśla istotny potencjał rozwiązań, technologii i pojazdów bezemisyjnych dla logistyki miejskiej. Zachęca do korzystania z nowoczesnych rowerów cargo i przyczep rowerowych, ponieważ około połowę wszystkich zmotoryzowanych przejazdów w transporcie towarów w miastach europejskich można by przenieść na rowery. Przypomina, że cel ten został już określony w deklaracji w sprawie roweru jako przyjaznego klimatu środka transportu przyjętej przez unijnych ministrów transportu w 2015 r.

54. Wzywa do wprowadzenia środków wspierających wykorzystanie kolei miejskiej do transportu towarów.

55. Z zadowoleniem przyjmuje zamiar zachęcania do dialogu i współpracy między wszystkimi stronami, w tym władzami lokalnymi, oraz wspierania wymiany danych dotyczących logistyki miejskiej jako podstawy monitorowania postępów i planowania długoterminowego. Apeluje o aktywne zaangażowanie władz lokalnych i regionalnych w spełnianie wymogów sprawozdawczych przewidzianych w związku z uproszczonymi wskaźnikami zrównoważonej mobilności miejskiej.

Finansowanie

56. Podkreśla, że znaczące przesunięcie międzygałęziowe na rzecz transportu publicznego i aktywnego, przewidziane w nowych ramach mobilności miejskiej i kompleksowej strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności będzie możliwe jedynie przy wzmocnionym i skoordynowanym wsparciu ze strony organów publicznych na poziomie unijnym, krajowym i lokalnym oraz regionalnym, a zwłaszcza przy bardziej ukierunkowanym finansowaniu.

57. Wzywa Komisję do przedstawienia bardziej szczegółowego przeglądu źródeł finansowania dostępnych dla mobilności miejskiej oraz sposobów, w jakie władze lokalne i regionalne mogą korzystać z tych środków. Jednocześnie podkreśla kluczowe znaczenie długoterminowych strategii i budżetów dla zapewnienia stabilnych ram planowania mobilności miejskiej i inwestowania w tym obszarze.

58. Wyraża zaniepokojenie, że pula środków finansowych przeznaczona w ramach instrumentów UE na mobilność miejską w praktyce jest albo dość ograniczona, albo trudno dostępna, albo nieodpowiednia dla władz lokalnych i regionalnych lub uwarunkowana czynnikami arbitralnymi, takimi jak korzystna współpraca między krajowymi i regionalnymi poziomami sprawowania rządów. Wzywa do zwiększenia w kolejnych wieloletnich ramach finansowych, zgodnie z przepisami krajowymi mającymi ten sam cel, kwot programów i narzędzi dostępnych jako bezpośrednie finansowanie dla władz lokalnych i regionalnych.

59. Wyraża zaniepokojenie, że niektóre aspekty zasad przewidzianych w europejskim systemie rachunków narodowych i regionalnych (ESA) w praktyce mogą być trudne do pogodzenia ze znacznymi inwestycjami infrastrukturalnymi władz lokalnych i regionalnych – zwłaszcza wymóg rejestrowania takich wydatków w jednym roku budżetowym, ponieważ powoduje to nadmiernie wysoki deficyt w odpowiednich rachunkach regionalnych. Zaleca optymalizację potencjału dostępnego unijnego finansowania przez umożliwienie władzom lokalnym i regionalnym rejestrowania takich wydatków w swoich rachunkach stopniowo, przez cały cykl życia infrastruktury;

60. Zwraca uwagę na oczekiwania wielu władz lokalnych i regionalnych, aby na poziomie UE przewidziano bardziej zdecydowane środki zachęcające do internalizacji kosztów zewnętrznych w sektorze transportu oraz bardziej systematyczne stosowanie zasad „zanieczyszczający płaci” i „użytkownik płaci”; zauważa, że działaniom władz lokalnych i regionalnych w tym obszarze powinny towarzyszyć ramy wsparcia.

61. Podkreśla, że wpływy z podatku od emisji dwutlenku węgla należy przeznaczyć na sieć kolejową lub rowerową oraz inne zrównoważone projekty infrastrukturalne – są one niezbędne do przekształcenia systemu transportu. Zasadniczo skuteczny i rozsądny podatek od emisji dwutlenku węgla jest głównym elementem polityki mobilności przyjaznej dla klimatu.

Sprawowanie rządów i wymiana najlepszych praktyk

62. Podkreśla potrzebę skutecznego podejścia do wielopoziomowego sprawowania rządów, opartego na aktywnej pomocniczości. Z zadowoleniem przyjmuje zamiar Komisji, aby władze lokalne i regionalne ściślej współpracowały ze zreformowaną grupą ekspertów ds. mobilności miejskiej, wraz z przedstawicielami państw członkowskich, a także wzywa Komisję do uwzględnienia w tym kontekście KR-u. Zwraca uwagę na znaczenie wzmocnienia reprezentacji głównych podmiotów aktywnej mobilności (pieszych i rowerzystów), a także użytkowników transportu publicznego, w planowaniu mobilności miejskiej.

63. Zachęca do wymiany najlepszych praktyk, zwłaszcza dotyczących odpowiedniej infrastruktury, która zapewniłaby bezpieczne i wygodne przestrzenie dla aktywnej mobilności, takiej jak chodzenie pieszo i jazda na rowerze. W związku z tym podkreśla znaczenie wydzielonych pasów ruchu dla pieszych i rowerzystów.

64. W odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego wzywa do wymiany dotychczasowych doświadczeń i najlepszych praktyk, aby zapewnić podejście sprzyjające wywołaniu zmiany zachowań.

65. Z zadowoleniem przyjmuje duże zainteresowanie miast UE unijną misją w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, odzwierciedlające zarówno silne zaangażowanie wielu miast UE w realizację transformacji w dziedzinie mobilności, jak i potrzebę dodatkowego wsparcia finansowego, technicznego i strategicznego na poziomie UE. Wzywa Komisję do utrzymania tej dynamiki przez zapewnienie jak najaktywniejszego udziału wszystkich miast UE, które chcą się zaangażować.

66. Podkreśla zwłaszcza, że misja w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast i „100 neutralnych dla klimatu miast” nie powinna pogłębiać nierówności i dysproporcji między najbardziej zaawansowanymi i opóźnionymi miastami. Wzywa do zwrócenia szczególnej uwagi na cel misji, jakim jest wspieranie wszystkich miast UE w transformacji ekologicznej.

67. Wzywa instytucje UE, by dały przykład i przyjęły programy podobne do „100 neutralnych dla klimatu miast”.

68. Wzywa do ogólnounijnej wymiany najlepszych praktyk dotyczących przystępności cenowej transportu publicznego. Ponadto zwraca się do Komisji Europejskiej o przeprowadzenie analizy wykonalności wdrożenia systemu bezpłatnego transportu publicznego w całej UE, który zachęcałby do przesunięcia międzygałęziowego. Analiza ta powinna dotyczyć zarówno aspektów społecznych, jak i finansowych, w tym obecnej roli sprzedaży biletów w kompensowaniu rosnących kosztów bieżących ponoszonych przez władze lokalne i regionalne oraz operatorów transportu publicznego.

Bruksela, dnia 11 października 2022 r.

Vasco ALVES CORDEIRO

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów