

5.11 Z tego względu stwierdzenie Komisji, że pełne urzeczywistnienie rynku wewnętrznego usług pocztowych umożliwi — dzięki większej konkurencji — uwolnienie potencjału tworzenia miejsc pracy mogącego zrekompensować utratę miejsc pracy u tradycyjnych operatorów, pozostaje do udowodnienia.

5.12 Co się tyczy potencjału wzrostu tego sektora, projekt dyrektywy przedstawia tylko jedną propozycję: by odpowiednio pokierować upadkiem tradycyjnych usług pocztowych — uznawanym widocznie za nieodwracalny — nie umieszczając ich w kontekście potrzeb komunikacyjnych wynikających ze strategii lizbońskiej i społeczeństwa opartego na wiedzy oraz nie analizując skutków pod kątem racjonalnego wykorzystania energii.

5.13 Propozycje Komisji powierzają zasadniczo państwom członkowskim pełnienie funkcji regulacyjnych, co oznacza, że rynek wewnętrzny usług pocztowych Wspólnoty będzie się ostatecznie sprowadzał do współistnienia 27 organizacji i rynków krajowych, bez wspólnotowej spójności. Komitet ponownie wyraża swe zaangażowanie na rzecz urzeczywist-

nienia uwspólnotowionego sektora pocztowego, w którym obowiązywać będą jednolite przepisy w zakresie konkurencyjności i świadczenia usługi powszechnej.

5.14 Zważywszy na wszystkie wątpliwości i czynniki ryzyka związane z pełnym otwarciem rynku pocztowego, Komitet nie może się zgodzić na ustalenie już teraz terminu na 1 stycznia 2009 r., tym bardziej że operatorzy pocztowi działający w państwach członkowskich, które przystąpiły do Unii dopiero w 2004 r., nie mieliby wystarczająco dużo czasu na dostosowanie się do nowej sytuacji.

5.15 Komitet zwraca się o przedłużenie obowiązywania obecnej dyrektywy i zaplanowanie ewentualnej pełnej liberalizacji sektora pocztowego od 1 stycznia 2012 r., z zastrzeżeniem, że do tego czasu zostaną znalezione — w ścisłej współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi stronami — wiarygodne propozycje wnoszące wartość dodaną w stosunku do zastrzeżonego obszaru.

Bruksela, 26 kwietnia 2007 r.

Przewodniczący

Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego

Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych

(2007/C 168/17)

Dnia 19 stycznia 2006 r. Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny postanowił, zgodnie z art. 29 ust. 2 regulaminu wewnętrznego, sporządzić opinię w sprawie wspomnianej powyżej.

Na krótko przed zakończeniem prac nad wspomnianą opinią z inicjatywy własnej, 7 listopada 2006 r. prezydencja niemiecka zwróciła się do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o sporządzenie opinii rozpoznawczej w sprawie transportu na obszarach miejskich i metropolitalnych.

Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło opracowanie pięciu z łącznie dwunastu zadanych pytań sekcji TEN, która uznała za zasadne włączenie ich do bieżących prac w sprawie sytuacji publicznego transportu pasażerskiego i regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego w Europie oraz w szczególności w nowych państwach członkowskich i odpowiednie rozwinięcie tematu.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 22 marca 2007 r. Sprawozdawcą był Lutz RIBBE.

Na 435. sesji plenarnej w dniach 25-26 kwietnia 2007 r. (posiedzenie z 25 kwietnia 2007 r.) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny stosunkiem głosów 106 do 2 — 30 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski i zalecenia

1.1 EKES z wielkim niepokojem obserwuje znaczne zmniejszenie się udziału publicznego transportu pasażerskiego w szybko rosnącym ogólnym wolumenie transportu w miastach, która to zmiana dotyczy nie tylko UE (15), lecz przebiega także w ogromnym tempie w szczególności w nowych państwach członkowskich.

1.2 Wzrastające obciążenie miast wskutek natężenia ruchu, zwłaszcza zaś ruchu samochodowego, jest przyczyną wielu

nierozwiązanych problemów, stąd też potrzeba zgodnych działań ze strony Komisji, państw członkowskich i samorządów w celu odwrócenia tej tendencji.

1.3 40 % wszystkich emisji gazów cieplarnianych związanych z transportem jest generowanych w Europie. Wpływ polityki transportu miejskiego sięga zatem daleko poza strukturę przestrzenną samych miast.

1.4 EKES uważa, że poprawa jakości życia i ochrony środowiska w miastach oraz realizacja celów w zakresie zapobiegania zmianom klimatu i efektywności energetycznej są potrzebne w dwojnásób. Jego zdaniem priorytetowym założeniem wszelkiej polityki urbanistycznej i transportowej powinno być przede wszystkim niedopuszczanie do „powstawania” ruchu lub pozwalanie na to jedynie w małym stopniu, zaś w dalszej kolejności zaspokajanie potrzeby przemieszczania się za pomocą możliwie przyjaznych dla środowiska środków transportu, czyli publicznego transportu pasażerskiego i roweru, lub pieszo.

1.5 Należy dążyć do tego, by w miastach nadal chciało się żyć; nie można ich podporządkować samochodom. Trzeba skończyć z jednoczesnym wspieraniem wszystkich form transportu, ponieważ brak na to zarówno funduszy, jak i powierzchni. Z tego względu EKES apeluje do władz lokalnych, rządów krajowych oraz Komisji, by uwzględniły one tę zasadę we wszystkich uregulowaniach i programach wsparcia.

1.6 W planowaniu urbanistycznym i przestrzennym, leżącym w gestii władz lokalnych, należy w przyszłości zapobiegać dalszej bezładnej zabudowie i funkcjonalnemu podziałowi terenów miejskich, tak aby unikać, na ile to możliwe, powstawania ruchu. W tym celu należy także korzystać z nadrzędnych instrumentów planowania krajowego i regionalnego, tak aby koordynując rozwój zabudowy między miastami i obszarami wokół nich od samego początku unikać powstawania ruchu drogowego.

1.7 Komitet wzywa ponadto do ustalenia jasnej hierarchii celów i nadaniu publicznemu transportowi pasażerskiemu — jak również ruchowi rowerowemu i pieszemu — priorytetu względem infrastruktury samochodowej. Tylko wówczas można będzie poprawić jakość życia i środowiska w metropoliach.

1.8 Dostrzega on zatem ważne pole do działania dla Komisji, Parlamentu, rządów krajowych i władz lokalnych w rozbudowie oferty transportu publicznego z uwagi na ochronę środowiska naturalnego i profilaktykę zdrowotną, a także w celu zapewnienia podstawowej oferty w zakresie mobilności i zabezpieczenia bytu wszystkich grup społecznych, a w szczególności osób niepełnosprawnych.

1.9 „Aby [...] uniknąć dalszych niekorzystnych skutków dla jakości życia i środowiska naturalnego, należy przyznać publicznemu systemom transportu pasażerskiego wyższy priorytet w ramach zintegrowanej polityki w tym zakresie. Dotyczy to wszystkich, a w szczególności około 40 % europejskich gospodarstw domowych bez własnego samochodu”. Dostrzeżenie i uświadomienie sobie tego faktu przez Komisję UE, zapisane przed prawie dziesięciu laty w komunikacie „Rozwój sieci obywatelskiej”⁽¹⁾, nie miało niestety jak dotąd prawie żadnego wpływu na konkretne posunięcia polityczne. Ogólnie rzecz biorąc, EKES zmuszony jest stwierdzić, że między licznymi pozytywnymi deklaracjami na rzecz lokalnego publicznego transportu pasażerskiego a faktycznymi działaniami politycznymi istnieje ogromna przepaść.

⁽¹⁾ „Rozwój sieci obywatelskiej — dlaczego atrakcyjny lokalny i regionalny transport pasażerski jest ważny oraz jak Komisja przyczynia się do jego rozwoju” COM(1998) 431 wersja ostateczna z 10 lipca 1998 r.

1.10 EKES zwraca się do Komisji z prośbą o przedstawienie w ramach zapowiadanej zielonej księgi na temat transportu w miastach odpowiedniego pakietu działań politycznych, w którym zostaną nakreślone przejrzyste wytyczne i programy służące osiągnięciu celów. Powinien on także zawierać wyjaśnienie, dlaczego wiele pozytywnych zapowiedzi z „Rozwoju sieci obywatelskiej” nie zostało zrealizowanych.

1.11 Państwa członkowskie powinny czuć się zobowiązane do pokrywania kosztów świadczeń społecznych, których wymagają od przedsiębiorstw transportowych (np. bilety ze zniżką dla uczniów, emerytów, osób niepełnosprawnych itp.) oraz wspierania gmin w projektach inwestycyjnych. Gminy powinny, jak wspomniano w strategii tematycznej dotyczącej środowiska miejskiego, sporządzić plany transportu miejskiego zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju obejmujące wiążący cel przejścia na formy transportu bezpieczne dla środowiska naturalnego (lokalny publiczny transport pasażerski, ruch pieszy i rowerowy), odpowiadające pozostającym jeszcze do określenia minimalnym wymogom europejskim. W planach tych należy także wyznaczyć ilościowy cel zwiększenia udziału lokalnego publicznego transportu pasażerskiego oraz ruchu pieszych i ruchu rowerowego. Jeżeli gminy nie sporządzą takich planów, należy im zakazać dostępu do finansowego wsparcia z funduszy wspólnotowych.

1.12 Priorytetowa rozbudowa atrakcyjnego systemu transportu publicznego z systemami informacyjnymi i usługami opartymi na nowych technologiach (np. kupowanie biletów przy pomocy telefonu komórkowego, autobusy i taksówki na wezwanie), jak również doradztwo i marketing w zakresie mobilności są konieczne także w celu osiągnięcia docelowych wartości i przestrzegania przepisów UE dotyczących jakości powietrza w miastach oraz w celu zmniejszenia obciążenia pyłami i hałasem. Sprawą niecierpiącą zwłoki jest poprawa współdziałania środków transportu przyjaznych dla środowiska (np. transportu autobusowego, kolejowego i rowerowego); należy także lepiej dostosować rozkłady jazdy.

1.13 EKES zaleca Komisji, Radzie, a w szczególności Komitetowi Regionów, aby opracowano badania określające, jakie czynniki przyczyniły się do sukcesu w poszczególnych miastach, w których rozwój w zakresie przyjaznego dla środowiska transportu miejskiego był pozytywny, lub z jakiego powodu w wielu innych miastach zmiany nadal postępują w złym kierunku. EKES wyraża przekonanie, że nie jest to tylko sprawa pieniędzy, lecz w szczególności świadomości politycznej i podejmowania decyzji odpowiednich władz w zakresie polityki transportowej i urbanistycznej. Tego rodzaju praca jest przynajmniej równie ważna jak zbieranie i upowszechnianie przykładów sukcesu, co jest przedmiotem np. unijnego projektu Civitas.

2. Główne elementy i kontekst opinii

2.1 W minionych latach znacznie wzrosło natężenie ruchu w miastach oraz poza nimi i nastąpiła radykalna zmiana w tzw. podziale modalnym: coraz częściej jeździ się samochodami, a coraz mniej — w kategoriach względnych lub bezwzględnych — korzysta się z publicznych środków transportu. Dotyczy to

absolutnie przeważającej większości dużych miast i aglomeracji w całej Europie. W niniejszej opinii pojęcie „transportu publicznego” czy też „publicznych środków transportu” odnosi się do transportu autobusowego, kolejowego i tramwajowego zaplanowanego lub zleconego przez władze publiczne i zapewnianego przez przedsiębiorstwa prywatne, komunalne lub państwowe.

2.2 Od lat pięćdziesiątych aż po lata dziewięćdziesiąte ubiegłego wieku polityka transportowa większości państw zachodnioeuropejskich i wielu miast nastawiona była prawie wyłącznie na rozwój infrastruktury drogowej oraz ruch samochodowy, podczas gdy transport publiczny w dużej mierze podlegał znacznym ograniczeniom. Liczne dodatkowe czynniki jak np. różne ceny gruntów w miastach i na terenach pozamiejskich, niewłaściwe planowanie przestrzenne i regionalne, przepisy podatkowe, decyzje lokalizacyjne przedsiębiorstw sytuujące zakłady i infrastrukturę handlową na przedmieściach spowodowały nasilenie się ruchu drogowego oraz wydłużenie drogi do pracy, szkoły, punktów handlowo-usługowych i miejsc spędzania wolnego czasu.

2.3 Taki rozwój sytuacji ma rozmaite, niemożliwe już do zaakceptowania skutki, zarówno gospodarcze, społeczne, zdrowotne, jak i ekologiczne: likwidacja miejsc pracy, trudności w przemieszczaniu się osób, które nie mogą lub nie chcą mieć własnego samochodu, w dalszym ciągu znaczny brak dostępu osób niepełnosprawnych do transportu publicznego w wielu miastach europejskich, zanieczyszczenie środowiska łącznie ze zmianą klimatu groźną zarówno pod względem gospodarczym, jak i ekologicznym.

2.4 Sytuacja taka jest szczególnie odczuwalna i zauważalna w wielu dużych miastach i aglomeracjach, gdzie warunki życia uległy pogorszeniu z powodu coraz intensywniejszego rozwoju ruchu samochodowego: mieszkańcy skarżą się na obciążenie hałasem i zanieczyszczenie powietrza, a na potrzeby samochodów i związanej z nimi infrastruktury przeznaczają się znaczne powierzchnie, co niekorzystnie wpływa na jakość życia w mieście. EKES przypomina, że około 80 % Europejczyków mieszka na obszarach miejskich, a zatem problem ten dotyczy ogromnej części społeczeństwa. Jednak także kierowcy mają powody do narzekań, kiedy każdego dnia stoją w długich korkach i poszukują miejsc parkingowych, by wspomnieć tylko o dwóch typowych sytuacjach.

2.5 W miastach europejskich powstaje 40 % wszystkich emisji gazów cieplarnianych związanych z ruchem drogowym⁽²⁾ i to głównie za sprawą samochodów. W godzinach szczytu, a więc wtedy, gdy na obszarach miejskich występuje większość problemów z komunikacją, efektywność energetyczna lokalnego publicznego transportu pasażerskiego jest dziesięciokrotnie wyższa (co wiąże się z niższym poziomem emisji) niż samochodów osobowych⁽³⁾. Zatem przeniesienie środka ciężkości z ruchu samochodowego na lokalny publiczny transport pasażerski oraz ruch rowerowy i pieszy służyć może znacznemu zmniejszeniu obciążeń. Jedynie poprzez zwiększenie wysiłków na rzecz unikania ruchu i przenoszenia środka ciężkości ze zmotoryzowanego transportu indywidualnego na środki komunikacji publicznej państwa członkowskie i UE będą

mogły dotrzymać swych zobowiązań dotyczących zmniejszenia poziomu emisji zgodnie z protokołem z Kioto oraz w ramach innych porozumień.

2.6 W ostatnich latach powstały niezliczone oficjalne dokumenty i analizy naukowe, większość w tym samym tonie: w miastach muszą istnieć takie warunki, by móc w nich żyć; nie mogą być podporządkowane samochodom, nawet jeśli jesteśmy świadomi znaczenia samochodów w dzisiejszym społeczeństwie. W miastach filarami nowoczesnego planowania komunikacji miejskiej powinny być raczej środki transportu publicznego i przyjazny dla środowiska transport indywidualny (rowerowy i pieszy).

2.7 „Warunkiem dobrze funkcjonującego europejskiego systemu transportu jest atrakcyjny i przyjazny dla środowiska lokalny i regionalny transport pasażerski. Przyczynia się on do rozwoju gospodarczego i zatrudnienia oraz zmniejsza natężenie ruchu. Dzięki mniejszemu zużyciu energii, mniejszemu obciążeniu hałasem i zmniejszonej emisji substancji szkodliwych przyczynia się on ponadto do regeneracji środowiska naturalnego. Zmniejsza wykluczenie społeczne, umożliwiając ludziom, także bez samochodu, dotarcie do miejsca pracy, szkoły, sklepu, do ośrodków medycznych i rekreacyjnych, przy czym należy uwzględnić fakt, że kobiety, młodzież, ludzie starsi, bezrobotni i niepełnosprawni są szczególnie zależni od publicznych środków transportu. Atrakcyjny i przyjazny dla środowiska transport pasażerski na obszarach miejskich [...] ma kluczowe znaczenie”. To spostrzeżenie poczynione przez Komisję prawie dziesięć lat temu w komunikacie „Rozwój sieci obywatelskiej”⁽⁴⁾ wyraża w zasadzie wszystko, co można powiedzieć na ten temat w aspekcie politycznym. EKES wyrażał wtedy swoje poparcie dla komunikatu, a dziś nadal potwierdza ówczesne wypowiedzi i wyraźnie uznaje duże znaczenie lokalnego publicznego transportu pasażerskiego i środków transportu, które nie powodują emisji.

2.8 Prawie nic się bowiem nie zmieniło. Wręcz przeciwnie, podejście, które przez wiele dziesięcioleci koncentrowało się na budowie dróg i transporcie samochodowym, spowodowało tymczasem powstanie wielu struktur przestrzennych i ekonomicznych zarówno w miastach, jak i poza nimi, które w najwyższym stopniu są przystosowane do ruchu drogowego lub od niego uzależnione, przez co trudno byłoby je zmienić. Choćby tylko z powodu tych utrwalonych struktur, których tworzenie się można obecnie zaobserwować także w nowych państwach członkowskich, ale również z powodu braku faktycznej woli politycznej dokonania zmian strukturalnych w polityce transportowej⁽⁵⁾, powstrzymanie czy wręcz odwrócenie negatywnych tendencji w rozwoju transportu pozostaje dużym i jak dotąd zasadniczo nierozwiązanym problemem. Skuteczne odwrócenie trendów, dzięki jasnej polityce środków zachęcających i zniechęcających w zakresie transportu, w nielicznych miastach (np. we Fryburgu i w Münsterze w Niemczech lub w Delft w Holandii) pokazuje jednak, że rozwiązania polityczne mogą wpływać na panujące tendencje i prowadzić do odwrócenia ich kierunku.

2.9 W komunikacie „Rozwój sieci obywatelskiej”⁽⁶⁾ Komisja zwracała uwagę na fakt, że pragnie ustanowić priorytety w zakresie rozwoju lokalnego publicznego transportu pasażerskiego i pasażerskiego transportu kolejowego, a także na to, że

⁽²⁾ Plan działania DG TREN, 2006/TREN/029

⁽³⁾ Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego „Rola publicznego transportu pasażerskiego w redukcji emisji gazów cieplarnianych i poprawie efektywności energetycznej”, marzec 2006 r.

⁽⁴⁾ COM(1998) 431 z 10 lipca 1998 r.

⁽⁵⁾ M.in. ze wskazaniem na znaczenie przemysłu samochodowego dla całej gospodarki.

⁽⁶⁾ Patrz COM(1998) 431 wersja ostateczna

ogólnie wskazane jest zastosowanie strategii środków zachęcających i zniechęcających, mającej na celu świadome wypieranie samochodów z aglomeracji i zdecydowane wspieranie lokalnego publicznego transportu pasażerskiego. W obliczu obecnego, nadal obserwowanego rozwoju nasuwa się wniosek, że Komisja nie odniosła zbytniego sukcesu we wdrażaniu własnych założeń. Zasadniczo wydaje się, że polityka ta nie wyszła poza zapowiedzi, projekty badawcze i przedsięwzięcia wzorcowe, nad czym EKES głęboko ubolewa.

3. Uwagi ogólne

3.1 Obecna sytuacja transportu publicznego w nowych państwach członkowskich UE

3.1.1 W porównaniu z Europą Zachodnią wiele państw Europy Środkowo-Wschodniej jest obecnie w lepszej sytuacji, jeśli chodzi o transport przyjazny dla środowiska i społeczeństwa. Z powodów historycznych i politycznych rozwój sektora transportu kształtował się w tych krajach inaczej niż w Europie Zachodniej: to transport publiczny — a nie samochód — długo służył do przewozu o wiele większej liczby pasażerów i dotyczyło to zarówno transportu dalekobieżnego, regionalnego, jak i miejskiego.

3.1.2 Choć po upadku żelaznej kurtyny obserwuje się skrajnie silne tendencje w kierunku naśladowania zachodnioeuropejskiego modelu rozwoju, szereg wskaźników dotyczących stanu środowiska, związanych z zagospodarowaniem przestrzeni i transportem, świadczy, że sytuacja w krajach Europy Środkowo-Wschodniej nadal jest lepsza niż w Europie Zachodniej.

3.1.3 Mimo to tendencje w transporcie w państwach Europy Środkowo-Wschodniej budzą obecnie szczególny niepokój: stale wzrasta liczba osób posiadających samochody osobowe, groźne proporcje przybiera bezładna zabudowa miast i rozrastanie się przedmieść, co ma negatywny wpływ na transport publiczny i utrzymanie istniejących centrów miast. EKES dostrzega tutaj ogromną potrzebę działań ze strony samorządów, władz krajowych, Komisji oraz Parlamentu Europejskiego, by stawić czoła tego rodzaju niepożądanym tendencjom również w krajach Europy Środkowo-Wschodniej.

3.1.4 Polityka transportowa rządów krajów Europy Środkowo-Wschodniej ukierunkowana jest głównie na budowę dróg szybkiego ruchu i autostrad. W przypadku transportu miejskiego należy stwierdzić, że większość rządów centralnych w wielu przypadkach całkowicie wycofała się ze zorganizowanych niegdyś na szczeblu centralnym i zarządzanych przez państwo systemów lokalnego publicznego transportu pasażerskiego i w ogóle nie czuje się za nie odpowiedzialna. Pomoc inwestycyjna, jak np. w Niemczech w ramach ustawy o finansowaniu transportu gminnego, finansowana z budżetu centralnego, mająca na celu wsparcie samorządów w rozbudowie i zwiększaniu atrakcyjności komunikacji publicznej, w wielu państwach Europy Środkowo-Wschodniej w ogóle nie występuje. Zdaniem EKES-u stworzenie tego rodzaju systemów wsparcia wydaje się wskazane. Ponadto, w porównaniu z UE-15, w większości krajów Europy Środkowo-Wschodniej występuje wyraźna potrzeba nadrobienia zaległości, jeśli chodzi o nastawienie na potrzeby klienta, komfort, informację i marketing w transporcie publicznym, co wymaga znalezienia odpowiednich rozwiązań.

3.1.5 Przy podziale ograniczonych środków unijnych, np. z EFRR, gminy, na których spoczywa odpowiedzialność w zakresie inwestycji dotyczących transportu publicznego, napotykać kolejne problemy. Z jednej strony to często rządy centralne określają „swoje” priorytety i zgłaszają je w Brukseli w ramach programów operacyjnych, jednak nie muszą one być zgodne z priorytetami gmin. Ponadto grupę analityczną zapewniano w sposób wiarygodny, że procedury składania wniosków w przypadku projektów dotyczących lokalnego publicznego transportu pasażerskiego i regionalnego pasażerskiego transportu kolejowego są znacznie trudniejsze i bardziej skomplikowane niż w przypadku inwestycji drogowych. Co więcej, nie dość że projekty w zakresie lokalnego publicznego transportu pasażerskiego są stosunkowo nieliczne, czasami dochodzi do sytuacji, w której projekty na ogromną skalę — jak budowa sieci metra — konkurują z rozbudową znacznie tańszych sieci tramwajowych i systemów autobusowych.

3.1.6 Zdaniem EKES-u w obliczu coraz bardziej ograniczonych publicznych środków finansowych, również w przypadku transportu publicznego należy uwzględnić relację kosztów i użyteczności oraz wykorzystywać zaangażowane środki w celu zapewnienia jak najszerzej oferty atrakcyjnych możliwości komunikacyjnych z gęstą siecią przystanków i linii oraz dobrymi połączeniami sieci miejskich i regionalnych. Sieci tramwajowe są w wielu wypadkach równie efektywne jak kolejka podziemna, przy tym związane z nimi koszty inwestycji sięgają zaledwie około 10 % kosztów budowy metra oraz są tańsze w utrzymaniu. Nie wolno powtarzać błędów popełnionych przez wiele miast zachodnioeuropejskich, które — jak na przykład Nantes we Francji — zlikwidowały doskonale sieci tramwajowe i trolejbusowe, a teraz kosztem milionów euro na nowo tworzą sieć linii tramwajowych jako rozwiązanie problemów w zakresie ruchu drogowego, z jakimi się borykają.

3.1.7 Opisane kierunki rozwoju w krajach Europy Środkowo-Wschodniej coraz bardziej zatem upodobniają się do tych, które od lat uważane są w UE-15 za niezgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju i nieodpowiedzialne.

3.2 Kierunki rozwoju w transporcie miejskim w ostatnich dziesięcioleciach

3.2.1 W ostatnich dziesięcioleciach nastąpiła znaczna zmiana, która doprowadziła w miastach do zaostrzenia konkurencji wobec lokalnego publicznego transportu pasażerskiego:

- Samochód już od dawna nie jest artykułem luksusowym, lecz powszechnie dostępnym i coraz bardziej komfortowym towarem użytkowym, przy czym EKES pragnie zwrócić uwagę na fakt, że 40 % gospodarstw domowych w UE nie posiada lub nie chce posiadać samochodu.
- Wokół samochodów i związanych z nimi dziedzin gospodarki powstało bardzo wpływowe lobby.
- Podróżowanie samochodem jest niezmiernie wygodne: jest praktycznie zawsze dostępny, dociera się bezpośrednio do celu, bez przesiadek, w coraz lepiej klimatyzowanych pojazdach podróżujący prawie w ogóle nie jest narażony na zjawiska pogodowe. W ten sposób samochód oferuje wiele korzyści i wygod w porównaniu z lokalnym publicznym transportem pasażerskim.

- Do obserwowanego wzrostu ruchu drogowego przyczynił się bez wątpienia podział funkcjonalny obszarów miast: mieszka się w jednej dzielnicy (lub wręcz pod miastem), w innym miejscu się pracuje, jeszcze gdzieś indziej robi się zakupy, a w kolejnym miejscu się wypoczywa. Budowa centrów handlowych na skraju miast najlepiej chyba symbolizuje ten rozwój.
- W miastach przez długi czas czyniono znaczne inwestycje w celu zaspokojenia rosnących wymagań związanych z samochodami: poszerzano ulice, budowano piętrowe parkingi, wdrażano systemy techniczne, aby w ogóle jeszcze można było opanować stale rosnące natężenie ruchu.
- Z drugiej strony z ulic wielu dużych miast (np. Hamburga, Berlina Zachodniego czy Nantes) zniknęły np. tramwaje, a wiele metropolii zaniedbało swoje systemy lokalnego publicznego transportu pasażerskiego i zwracało mniej uwagi na potrzeby rowerzystów lub pieszych.
- Nakłady inwestycyjne na lokalny publiczny transport pasażerski oraz infrastrukturę dla rowerzystów i pieszych w większości miast były zbyt niskie, aby stworzyć atrakcyjną ofertę alternatywną wobec samochodu.
- Często komunikacja miejska i transport regionalny są w niewystarczającym stopniu połączone i skoordynowane, w wielu metropoliach brakuje także połączeń pomiędzy liniami, przez co droga z jednej dzielnicy czy przedmieść do innej części miasta wiedzie przez centrum, co w porównaniu z jazdą samochodem jest nieatrakcyjne ze względu na czas, jaki zabiera.

3.2.2 Oczywiście, także EKES zdaje sobie sprawę, że nie ma rozwiązania uniwersalnego, odpowiadającego wszystkim miastom europejskim. Rozwój przebiegał różnie w poszczególnych miastach i regionach. Były i nadal są także takie miasta, które już w ostatnich latach, a czasem dziesięcioleciach, bardzo intensywnie dbały o to, aby wspierać systemy lokalnego publicznego transportu pasażerskiego oraz ruch rowerowy i pieszy. Uwagę zwraca również fakt, że w Brukseli infrastruktura przeznaczona dla rowerzystów jest innego rodzaju niż np. w Amsterdamie czy w Münsterze, i inaczej przedstawia się też udział rowerów w całkowitym ruchu pojazdów. We Fryburgu, Miluzie czy ostatnio w Paryżu, a także w innych miastach, uruchomiono nowe linie tramwajowe, składając w ten sposób wielu kierowców do zmiany środka lokomocji.

3.2.3 Występują także nieliczne pozytywne przykłady miast w nowych państwach członkowskich, gdzie poradzono sobie z przemianą, kładąc nacisk na lokalny publiczny transport pasażerski. Bez wątpienia należy do nich Kraków⁽⁷⁾. Potwierdziła to wyraźnie wizyta grupy analitycznej odpowiedzialnej za sporządzenie niniejszej opinii. Niezależnym planistom w dziedzinie komunikacji i grupom zaangażowanym na rzecz ochrony

(7) Rozwiązania wdrożone w Krakowie korzystały ze wsparcia z programu Caravelle w ramach komisyjnej inicjatywy Civitas.

środowiska udało się tam przekonać władze miejskie do modernizacji i poprawy lokalnego publicznego transportu pasażerskiego na miarę niezwykle ograniczonych możliwości finansowych. Utrzymanie, modernizacja czy wręcz częściowa rozbudowa niesamowicie gęstej sieci tramwajowej, zakup nowych tramwajów, modernizacja taboru autobusowego oraz przystanków, początek wdrażania systemów sygnalizacji dających pierwszeństwo komunikacji miejskiej, wydzielenie pasów dla autobusów i tramwajów, a także konsekwentne przekształcenia i częściowo reorientacja lokalnego publicznego transportu pasażerskiego pod względem zarządzania i funkcjonowania zaczęły już przynosić owoce. Stopień pokrycia kosztów wynosi niemal 90 %, tj. sięga znacznie powyżej średniej. Wynik ten można by nawet jeszcze poprawić, gdyby miejskie przedsiębiorstwo komunikacyjne nie traciło znacznej części przychodów na skutek decyzji rządu centralnego o wprowadzeniu zniżek na przejazdy dla pewnych grup pasażerów (uczniowie, studenci, emeryci, niepełnosprawni itp.) bez jednoczesnej rekompensaty wynikających stąd strat.

3.2.4 EKES nie występuje oczywiście przeciwko odpowiednim zniżkom dla tego rodzaju grup użytkowników, uważa natomiast, że wynikające z nich koszty nie mogą obciążać przedsiębiorstw komunikacyjnych.

3.2.5 Analiza pozytywnego przykładu Krakowa pokazuje jednak, z jakimi problemami muszą się zmagać miasta i przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej: częsty brak świadomości w kręgach politycznych (niestety dotyczy to wszystkich szczebli hierarchii), inne społeczne postrzeganie środka transportu (samochód = nowoczesny, publiczne środki transportu = niemodne, coś dla osób o ograniczonych zasobach finansowych, których nie stać na samochód), niezważanie na techniczne skutki rozwoju miast związane z transportem, niedostateczne skoordynowanie ruchu miejskiego z podmiejskim.

3.2.6 W niektórych miastach wyraźnie jest więc widoczna przynajmniej częściowa zmiana sposobu myślenia, inwestuje się w „bardziej przyjazne dla środowiska” środki transportu, co EKES przyjmuje z zadowoleniem. Komitet czuje się w obowiązku uświadomić fakt, że ze względu na niedostatek środków publicznych i z uwagi na wysoce negatywne skutki ruchu samochodowego w centrach miast, trzeba skończyć z jednoczesnym wspieraniem wszystkich rodzajów transportu. W kontekście idei „rozwoju sieci obywatelskiej”, która liczy sobie już prawie dziesięć lat, należy zmniejszyć znaczenie samochodu w miastach, do czego konieczne jest nie tylko znaczne podniesienie atrakcyjności publicznego transportu pasażerskiego oraz infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, lecz także świadome „utrudnienia” dla samochodów jako takich. Na jednoczesną rozbudowę zarówno infrastruktury dla samochodów, jak i publicznego transportu pasażerskiego brakuje bowiem i pieniędzy, i powierzchni.

3.2.7 Zatem tylko poprzez jasną hierarchię celów i nadanie publicznemu transportowi pasażerskiemu — jak również ruchowi rowerowemu i pieszemu — priorytetu względem infrastruktury samochodowej można poprawić jakość życia i środowiska w metropoliach. Sprawy związane z publicznym

lokalnym transportem pasażerskim należy więc uwzględnić w procesie planistycznym i politycznym oraz przy finansowaniu przed podjęciem decyzji co do planów zagospodarowania przestrzeni oraz innych rozwiązań transportowych.

3.2.8 Rozwiązania, które musiałyby stosować władze miejskie, są tak różnorodne, że wymienienie ich wszystkich nie może być celem i zadaniem opinii EKES-u. Podniesieniu atrakcyjności publicznego transportu pasażerskiego służy nie tylko oferta wartościowa jakościowo i ilościowo pod względem częstotliwości, szybkości, czystości i bezpieczeństwa, informacji itp. Dyspozycyjność i dostępność (szczególnie istotne dla osób niepełnosprawnych, matek z dziećmi itp.) muszą być niezbędnymi warunkami wpływającymi na planowanie. Szczególnie należy zadbać o aspekt dostępności z myślą o zapewnieniu dogodnych przesiadek pomiędzy różnymi środkami transportu, aby wszystkim obywatelom zagwarantować spójną ofertę przemieszczania się z jednego miejsca w inne. Także odpowiednia cena odgrywa ważną rolę w wyborze środka transportu. Decydentom politycznym należy w jeszcze lepszy sposób niż dotychczas przedstawić konkretne, praktyczne wskazówki dotyczące tego, jak można osiągnąć odpowiedni wzrost jakości. Inne działania mające na celu odpowiednią zmianę wykorzystywanych rodzajów transportu to mniej (przez to droższych) miejsc parkingowych w centrach, za to więcej tańszych miejsc parkingowych na stacjach krańcowych szynowych systemów transportu lokalnego, oddzielne pasy ruchu dla tramwajów i autobusów, które w pewnym stopniu muszą oczywiście zostać wydzielone kosztem samochodów. (Jeśli chodzi o zmniejszenie powierzchni parkingowych, to przy planowaniu w tym zakresie nadal zapewniać trzeba wystarczającą liczbę specjalnych miejsc parkingowych dla osób o mocno ograniczonych możliwościach poruszania się, które mogą się przemieszczać tylko za pomocą specjalnie wyposażonego pojazdu). Londyn i Sztokholm (po referendum!) rozpoczęły pobieranie od kierowców opłat za wjazd do centrum (lub korzystanie z określonej ulicy) i odnoszą przy tym dobre wyniki. W Madrycie i innych europejskich metropoliach system ten jest obecnie testowany.

3.2.9 Np. w Londynie wpływy z opłat za wjazd do centrum inwestuje się głównie w miejski system autobusowy. Już samo to doprowadziło do zauważalnej poprawy komunikacji publicznej i wyraźnego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych (o 10 %), zużycia energii (o 20 %) oraz emisji tlenu azotu i pyłów (o 16 %) (8).

3.2.10 Niestety mimo wymienionych dobrych przykładów i pomimo dostępności przykładów najlepszych praktyk wspieranych i dokumentowanych m.in. w projekcie Civitas, tendencje nie zmierzają jeszcze w kierunku naprawę „nowej” miejskiej polityki transportowej. A właśnie w krajach Europy Środkowej i Wschodniej powtarzane są teraz te same „błędy”, których poważne konsekwencje można obserwować na co dzień w miastach zachodnioeuropejskich.

3.2.11 Zdaniem EKES-u priorytetem wszelkiej polityki urbanistycznej i transportowej powinno być założenie, aby przede wszystkim nie dopuszczać do „powstawania” ruchu lub

pozwalać na to jedynie w małym stopniu, a następnie zaspokajać potrzebę przemieszczania się za pomocą możliwie przyjaznych dla środowiska środków transportu, czyli publicznego transportu pasażerskiego, roweru lub pieszo.

3.2.12 W tym celu konieczne jest kompleksowe połączenie działań planistycznych i organizacyjnych oraz podejmowanie odpowiednich decyzji inwestycyjnych. Przykłady wielu miast europejskich pokazują, że może funkcjonować planowanie transportu w miastach zgodne z zasadami zrównoważonego rozwoju i że poprawia to warunki życia w mieście, nie osłabiając przy tym siły gospodarczej. Jednak okazuje się również, że w wielu miejscach takie działania nie zostały jeszcze podjęte, co związane jest z brakiem odpowiedniego know-how lub innymi priorytetami politycznymi.

3.2.13 EKES zaleca Komisji, Radzie, a w szczególności Komitetowi Regionów, aby opracowano badania określające, jakie czynniki przyczyniły się do sukcesu w poszczególnych miastach, w których rozwój w zakresie przyjaznego dla środowiska transportu miejskiego był pozytywny, lub z jakiego powodu w wielu innych miastach zmiany nadal postępują w złym kierunku. EKES wyraża przekonanie, że nie jest to tylko sprawa pieniędzy, lecz w szczególności świadomości politycznej i podejmowania decyzji odpowiednich władz w zakresie polityki transportowej i urbanistycznej. Tego rodzaju praca jest przynajmniej równie ważna jak zbieranie i udostępnianie przykładów sukcesu.

3.3 Pytania niemieckiej prezydencji

3.3.1 Koordynacja planowania struktury transportu i obszarów mieszkalnych (Jak pogodzić rozwój obszarów mieszkalnych i sieć lokalnego publicznego transportu pasażerskiego?)

3.3.1.1 Nie ulega wątpliwości, że w większości wypadków przy planowaniu potrzebna jest lepsza koordynacja. Jest rzeczą oczywistą, że struktura transportu i obszarów mieszkalnych wzajemnie się warunkują. Wiadomo to od dawna. Planowanie urbanistyczne i przestrzenne, należące w głównej mierze do kompetencji gmin, jest w ten sposób jednym z głównych wyznaczników wielkości przyszłego natężenia ruchu i jego rodzaju. W przyszłości lepiej skoordynowane planowanie na szczeblu regionalnym i krajowym powinno przyczynić się do rozwoju obszarów mieszkalnych nastawionego w większej mierze na unikanie ruchu drogowego, bezładnej zabudowy oraz lokowania punktów handlowo-usługowych i zakładów przemysłowych na peryferiach miast, ze szkodą dla centrów.

3.3.1.2 Zapewnienie połączeń komunikacyjnych między istniejącymi i nowymi obszarami mieszkalnymi i przemysłowymi, np. dzięki wydajnym systemom lokalnego publicznego transportu pasażerskiego, poprawia zdecydowanie atrakcyjność ich lokalizacji. Można to stosunkowo łatwo wykazać na podstawie zmian cen gruntów. Jest to jednak także warunek tego, aby nie stwarzać niepotrzebnie nowych obciążeń dla środowiska.

(8) Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego (FN2)

3.3.1.3 Zdaniem EKES-u nie ulega wątpliwości, że metropolie, jednak nie tylko one, lecz także wszystkie miasta, muszą w przyszłości zwracać znacznie większą uwagę na tzw. rozwój wewnętrzny, a więc powinny przede wszystkim wykorzystywać powierzchnie wewnątrz miast, zanim sięgnie się po tereny peryferyjne lub pozamiejskie. Takie stanowisko jest zgodne z celami unijnej strategii ochrony gleby.

3.3.1.4 Dalsze warunki to struktury obszarów mieszkalnych o niskim natężeniu ruchu, zagęszczone, spełniające wiele funkcji z odpowiednimi punktami handlowo-usługowymi i przemysłem, akceptacja i kultywowanie ruchu ze znacznie zmniejszonymi prędkościami, dostosowanego do innych uczestników w celu odzyskania przestrzeni miejskiej. Wymaga to wszechstronnych rozwiązań w zakresie sterowania prędkością ruchu oraz rozbudowy „stref zamieszkania”, gdzie ruch pieszy i rowerowy miałyby pierwszeństwo przed samochodami, jak również rozbudowy stref pieszych. Odpowiednio wyposażone pod względem społecznym i kulturalnym dzielnice ze zdecentralizowanymi punktami handlowo-usługowymi i infrastrukturą rozrywkową są szczególnie efektywne, jeśli chodzi o ograniczanie ruchu.

3.3.2 Zapewnienie wydajnego i atrakcyjnego publicznego transportu pasażerskiego w celu odciążenia aglomeracji od transportu indywidualnego (regulacja rynku, finansowanie, zadowolenie klientów)

3.3.2.1 Odciążenie aglomeracji z ruchu indywidualnego będzie możliwe tylko wtedy, gdy udostępni się wydajny i atrakcyjny lokalny publiczny transport pasażerski. „Atrakcyjny” i „wydajny” oznacza, że oferta musi być tak dostosowana ilościowo i jakościowo, aby użytkowanie było jak najprostsze i jak najprzyjemniejsze.

3.3.2.2 Zadaniem EKES-u nie może być wymienianie w niniejszej opinii wszystkich koniecznych działań w zakresie regulacji rynku, finansowania i zadowolenia klientów. Jest bowiem oczywiste, że atrakcyjność środków transportu definiuje się nie tylko ilością i jakością oferty, lecz także ceną. Internalizacja kosztów zewnętrznych w transporcie, często odpowiednio politycznie deklarowana, zdecydowanie przyczyniłaby się do poprawy pozycji konkurencyjnej publicznego transportu pasażerskiego.

3.3.2.3 W obliczu konkurencji ze strony samochodów pasażerowie będą znowu częściej korzystać z transportu publicznego jedynie wówczas, gdy przedstawi się im wartościową ofertę w postaci wysokiej jakości przy umiarkowanej cenie. Będzie to możliwe tylko w przypadku ciągłej poprawy efektywności lokalnego publicznego transportu pasażerskiego. Optymalizacja w tym zakresie przyczynić się może także do wzrostu stopnia pokrycia kosztów. Pełne pokrycie kosztów inwestycji i funkcjonowania lokalnego publicznego transportu pasażerskiego wpływami z biletów nie może jednak być celem politycznym. Tego rodzaju jednostronne podejście do rachunku kosztów wyłącznie w kategoriach danego przedsiębiorstwa pomija mianowicie kwestię internalizacji zewnętrznych kosztów transportu w miastach. Dlatego zdaniem EKES-u jest niezmiernie ważne, aby ze strony politycznej umożliwiono realną kalkulację kosztów w

transporcie, do czego w nieunikniony sposób należy internalizacja kosztów zewnętrznych. Internalizacja kosztów zewnętrznych w transporcie, często odpowiednio politycznie deklarowana, zdecydowanie przyczyniłaby się do poprawy pozycji konkurencyjnej publicznego transportu pasażerskiego.

3.3.2.4 Państwowe lub krajowe decyzje w zakresie infrastruktury (np. drogi dalekobieżne wykorzystywane do celów transportu lokalnego i regionalnego konkurencyjnie wobec publicznego transportu pasażerskiego) i ustalanie ram podatkowych (ryczałt za dojazdy, opodatkowanie paliw, podatek ekologiczny na potrzeby finansowania transportu publicznego itp.), aż po unijną politykę wsparcia (np. w ramach sieci transeuropejskich) są ważnymi czynnikami wpływającymi na wybór środka transportu, a więc szansą na stworzenie publicznego transportu pasażerskiego możliwego do sfinansowania i zorientowanego na klienta, o wysokiej gęstości sieci i jakości rozkładów.

3.3.2.5 W celu zapewnienia wydajnego i atrakcyjnego lokalnego publicznego transportu pasażerskiego oraz odciążenia aglomeracji od zmotoryzowanego transportu indywidualnego i towarowego (nie od pożądanego indywidualnego transportu rowerowego i ruchu pieszego) potrzebne jest zintegrowane planowanie przestrzenne i komunikacyjne, uwzględniające poszczególne rodzaje i cele transportu oraz oceniające je w powiązaniu z terenami peryferyjnymi. Na podstawie określonej hierarchii celów i odpowiednio opracowanych strategii należy następnie przejść do wdrażania rozmaitych rozwiązań w ramach procesu politycznego i działań informacyjnych. Ważna jest tutaj integracja kompetencji w zakresie planowania i finansowania. Dalsze warunki to struktury obszarów mieszkalnych o niskim natężeniu ruchu, zagęszczone, spełniające wiele funkcji, z odpowiednimi punktami handlowo-usługowymi i przemysłem, akceptacja i kultywowanie ruchu z niewielkimi prędkościami w celu odzyskania przestrzeni miejskiej.

3.3.2.6 W celu atrakcyjnego i funkcjonalnego połączenia transportu indywidualnego, wykorzystywanego na terenach wiejskich lub w komunikacji dalekobieżnej, z miejską siecią transportu publicznego, w pobliżu odpowiednich peryferyjnych węzłów komunikacyjnych należy zapewnić (por. także pkt 3.2.8) wystarczająco wyposażone, tanie i wygodne parkingi („Park and Ride”).

3.3.2.7 EKES wspiera także, jako instrument sterujący, mający na celu ograniczenie ruchu i propagowanie właściwych środków transportu, ideę stopniowego wyrównywania w górę opodatkowania paliw w UE, aby zapewnić jednolite warunki konkurencji oraz źródła finansowania publicznego transportu pasażerskiego.

3.3.3 Wspieranie ruchu rowerowego i pieszego

3.3.3.1 Biorąc pod uwagę liczbę odcinków (nie ich długość), co trzeci pokonywany jest wyłącznie pieszo lub rowerem, co pokazuje duże znaczenie ruchu rowerowego i pieszego w miastach europejskich. Z drugiej strony nadal ponad połowa wszystkich odcinków krótszych niż 5 km pokonywana jest samochodem, mimo że na takim dystansie rower często byłby szybszym środkiem transportu. Dzięki poprawie dostępności przystanków lokalnego publicznego transportu pasażerskiego,

możliwości zostawienia lub przewiezienia ze sobą roweru, w ruchu miejskim można pokonywać dłuższe odcinki dzięki połączeniu przyjaznych dla środowiska środków transportu i zmienić podział modalny. (Kwestię sposobów wspierania na szczeblu europejskim ruchu rowerowego właśnie w kontekście transgranicznym omawia w szczególności opinia rozpoznawcza w sprawie promocji transgranicznego transportu rowerowego TEN/277, R/CESE 148/2007).

3.3.3.2 „Citybike” jako środek transportu publicznego umożliwia poruszanie się po całym mieście rowerem. Taki rower miejski można wypożyczyć w jednym z publicznych punktów rowerowych w całym mieście, a następnie zwrócić w dowolnym innym punkcie. Konieczna jest tylko rejestracja, np. za pomocą karty kredytowej. Opłata za korzystanie powinna być bardzo niska.

3.3.3.3 Jazda na rowerze i chodzenie są nie tylko niezwykle przyjazne dla środowiska, lecz także zdrowe. W naszym społeczeństwie, w którym brak ruchu już teraz powoduje wysokie koszty zdrowotne, także z powodów polityki zdrowotnej wspieranie udziału ruchu rowerowego i pieszego powinno być pożądanym.

3.3.3.4 Łatwo zrozumieć, że do tego musi istnieć odpowiednia infrastruktura wysokiej jakości. W przypadku rowerów konieczne są nie tylko ścieżki rowerowe w miastach, lecz także możliwości bezpiecznego zostawienia roweru i inne oferty usługowe (np. możliwość przewożenia w środkach komunikacji pasażerskiej i kolejnej). Holandia jest najlepszym europejskim przykładem tego, jak powinno się rozwijać infrastrukturę rowerową. Dlatego należy się zastanawiać nie tyle, co miasta mogą zrobić, lecz raczej dlaczego do tej pory nie wykorzystują i nie realizują stosunkowo tanich możliwości poprawy atrakcyjności ruchu rowerowego i pieszego.

3.3.3.5 Właśnie w aglomeracjach, w których jakość życia i pobytu wymaga poprawy oraz gdzie występują opóźnienia we wdrażaniu unijnych dyrektyw dotyczących jakości powietrza i hałasu, wsparcie ruchu rowerowego i pieszego ma szczególne znaczenie. Jeśli porównać podział modalny w europejskich metropoliach i aglomeracjach, wyraźnie widać, że czynnikami decydującymi o wysokim udziale tych rodzajów transportu w codziennie pokonywanych odcinkach są atrakcyjność oferowanej infrastruktury oraz towarzyszące działania wspierające i zwiększające prestiż: ilość obszarów o ograniczonym ruchu samochodowym lub wyłączonych z takiego ruchu, gęsta sieć, pierwszeństwo na skrzyżowaniach i światłach, szerokość chodnika, oznakowanie, możliwości zatrzymania się i odpoczynku, parkingi dla rowerów, kampanie społeczne (uczniowski dzień bez samochodu, konkurs „Rowerem do pracy”, dzień bez samochodu, możliwość przewiezienia roweru komunikacją miejską). Zasadne jest także stwierdzenie stanowiska urzędnika ds. ruchu rowerowego i pieszego.

3.3.4 Zastosowanie nowoczesnych technik informacji, komunikacji i przekazu

3.3.4.1 Telematyka transportu może przyczynić się do przeniesienia środka ciężkości transportu na publiczny transport pasażerski i lepszego wykorzystania istniejących możliwości. W ten sposób można poprawić bezpieczeństwo transportu i zmniejszyć szkodliwość dla środowiska. Jednak jak dotąd rozwój i stosowanie telematyki nie skupia się na tych kwestiach. EKES z ubolewaniem stwierdza, że miliony euro przeznaczone na badania i rozwój oraz wsparcie w tych dziedzinach doprowadziły raczej do „upłynnienia” ruchu pojazdów, a nie do obciążenia środowiska. Także poprawa przepustowości przy równomiernym ruchu drogowym nie przyczyniła się do rezygnacji z budowy lub rozbudowy sieci dróg. Rezygnacja z jazdy samochodem na rzecz komunikacji miejskiej w wypadku korków nie przyczynia się do bardziej równomiernego obciążenia systemów transportu publicznego i z punktu widzenia lokalnego publicznego transportu pasażerskiego należy raczej uznać, że przynosi skutki przeciwnie do zamierzonych.

3.3.4.2 EKES opowiada się za priorytetowym zastosowaniem telematyki transportu w dziedzinie lokalnego publicznego transportu pasażerskiego do celów kompleksowej informacji o transporcie i dla podróżnych. Dostrzega także możliwości jej zastosowania w zakresie zarządzania taborami i logistyki miejskiej (zapobieganie pustym przejazdom, powiązanie przejazdów). W ramach zintegrowanego planowania transportu należy także wykorzystać zwiększenie wydajności dzięki systemom telematycznym w celu zapobiegania budowie nowej infrastruktury i rozbudowie istniejącej. Podsumowując, zastosowanie telematyki w transporcie ma sens tylko wtedy, gdy rzeczywiście osiągnie się w ten sposób redukcję przejazdów samochodami osobowymi i innymi pojazdami silnikowymi.

3.3.5 Zmniejszenie negatywnego oddziaływania transportu na środowisko miejskie

3.3.5.1 Tylko za pomocą proponowanych działań mających na celu jednoznaczne uznanie priorytetu przyjaznych dla środowiska środków transportu, takich jak jazda rowerem, chodzenie pieszo i korzystanie z lokalnego publicznego transportu pasażerskiego, można zmniejszyć obciążenia dla środowiska miejskiego jak np. pyły, hałas i wykorzystanie powierzchni przez płynący lub stojący ruch samochodowy i wdrożyć odpowiednie dyrektywy UE dotyczące profilaktyki zdrowotnej i wzrostu atrakcyjności miast. Środki techniczne, takie jak filtry cząstek stałych itp., mimo iż ważne i zasadne, same nie zredukują typowych dla miast obciążeń dla środowiska. Miasta nie unikną przemian strukturalnych i w zakresie polityki transportowej.

4. Postulaty

Sensowny rozwój lokalnego publicznego transportu pasażerskiego możliwy jest tylko wówczas, gdy Komisja UE, państwa członkowskie i organy lokalne zgodnie rozwijają będącymi aktywną politykę na rzecz publicznych środków transportu, do czego należy także zakwestionowanie dominacji samochodów.

Postulaty skierowane do szczebla UE

4.1 EKES wzywa Komisję do ponownego uregulowania podziału środków finansowych na działania w zakresie rozwoju regionalnego. EKES zwraca się z propozycją, aby także w EFRR, analogicznie do Funduszu Spójności, określona, znaczna część inwestycji przewidzianych na projekty transportowe musiała być przeznaczona na cele projektów w zakresie transportu publicznego.

4.2 Dopóki koszty powodowane przez zmotoryzowany transport indywidualny nie są wyrównywane przez opłaty drogowe i inne obciążenia finansowe, pełne pokrywanie kosztów linii kolejowych nie jest uzasadnione.

4.3 Internalizacja kosztów zewnętrznych w transporcie oraz sterowanie wyborem środka transportu poprzez kształtowanie cen (podatki od pojazdów i paliwa, opłaty za parkowanie, opłaty drogowe) to konieczne warunki ramowe służące zatrzymaniu tendencji spadkowej w transporcie publicznym i osiągnięciu zmiany tejże tendencji w kierunku rozszerzenia oferty, rozbudowy sieci, zwiększania popytu i stopnia pokrycia kosztów w transporcie publicznym. EKES wielokrotnie opowiadał się za internalizacją kosztów zewnętrznych, a Komisja wielokrotnie czyniła odpowiednie zapowiedzi. Jednak nic się nie zmieniło. EKES wzywa Komisję do ostatecznego wypowiedzenia się, m.in. przy okazji planowanej zielonej księgi na temat komunikacji miejskiej, i do niezwłocznego rozpoczęcia wdrażania.

4.4 Komitet zwraca się do Komisji, aby podobnie jak w przypadku programu Marco Polo opracowała konkretny program wsparcia ze strony UE dla zmiany wykorzystania środków transportu ze zmotoryzowanego transportu indywidualnego na transport publiczny, z którego finansowane mogłyby być także projekty pilotażowe w zakresie przyszłościowego lokalnego i regionalnego transportu pasażerskiego zwłaszcza w krajach Europy Środkowo-Wschodniej. Takie projekty pilotażowe powinny, w przypadku odcinków o dotychczas niewykorzystanym dużym potencjale przyciągnięcia pasażerów, obejmować modernizację infrastruktury (wraz z zasadnymi działaniami budowlanymi), modernizację taboru, wprowadzenie atrakcyjnych rozkładów jazdy oraz optymalne połączenia z pozostałymi systemami lokalnego i regionalnego transportu publicznego. Także w miastach należy wspierać wzorcowe inicjatywy.

4.5 Zasadny byłby również konkretny unijny program wsparcia dotyczący mobilności i rozwoju miast lub planowania regionalnego. W tym przypadku można by wspierać wzorcowe projekty, które nie prowadzą do beładnej zabudowy, lecz wspierają istniejące ośrodki zabudowy i zhierarchizowany system punktów centralnych, definiują osie zabudowy, które następnie można zaopatrzyć w atrakcyjny system połączeń kolejowych lub komunikacji miejskiej.

4.6 Ponadto w celu poprawy jakości podstawowych danych statystycznych EKES zalecałby wprowadzenie obowiązku sprawozdawczości w zakresie wybranych parametrów transportu

publicznego w poszczególnych krajach i systematyczne rozpowszechnianie przykładów najlepszych praktyk w transporcie publicznym. Dobrą podstawę oferuje tutaj europejski portal informacji o transporcie lokalnym Eltis (www.eltis.org), będący inicjatywą Komisji. Podane tam przykłady poszczególnych działań należy systematycznie uzupełniać, przede wszystkim w odniesieniu do przykładów z nowych państw członkowskich i krajów kandydujących.

4.7 Komisja UE i Rada powinny rozważyć zobowiązanie samorządów do sporządzenia planów transportu miejskiego zgodnego z zasadami zrównoważonego rozwoju obejmujących wiążący cel przeniesienia środka ciężkości na formy transportu bezpieczne dla środowiska (lokalny publiczny transport pasażerski, ruch pieszy i rowerowy). Powinny one odpowiadać pozostającym jeszcze do określenia minimalnym wymogom europejskim. Gdyby gminy nie sporządziły takich planów, należy im zakazać dostępu do finansowego wsparcia z funduszy wspólnotowych.

Postulaty skierowane do państw członkowskich

4.8 EKES zwraca się do nowych państw członkowskich, by poczuwały się do odpowiedzialności za regionalny pasażerski transport kolejowy i lokalny publiczny transport pasażerski i wspierały ich funkcjonowanie na przykład w ramach przepisów o finansowaniu transportu gminnego. Nie mogą one pozostawiać gmin bez jakiegokolwiek wsparcia finansowego i organizacyjnego.

4.9 Przedsiębiorstwa nie mogą ponosić obciążeń finansowych będących skutkami całkiem zasadnych decyzji w zakresie polityki społecznej (jak zniżki dla osób gorzej sytuowanych społecznie). W tym przypadku EKES dostrzega jedynie nieodpowiedzialne podejście rządów do lokalnego publicznego transportu pasażerskiego.

4.10 Państwa członkowskie powinny czuć się zobowiązane do pokrywania kosztów świadczeń społecznych, których wymagają od przedsiębiorstw transportowych (np. bilety ze zniżką dla uczniów, emerytów, osób niepełnosprawnych itp.).

4.11 Państwa członkowskie powinny postawić na internalizację kosztów zewnętrznych indywidualnego ruchu samochodowego, tak aby przy pomocy uzyskanych środków na szeroką skalę rozbudowywać ofertę w zakresie transportu publicznego i zachęcać do zmiany preferowanych środków transportu.

4.12 W razie potrzeby wspólnie z Komisją Europejską państwa członkowskie powinny postarać się możliwie jak najszerzej rozpowszechnić przykłady najlepszych praktyk w zakresie pozytywnego rozwoju lokalnego publicznego transportu pasażerskiego. Sektor ten cierpi wprawdzie na brak pieniędzy, ale nie tylko: bez świadomości i pomysłów, bez analizy porównawczej nic nie osiągnie się nawet z pieniędzmi.

Postulaty skierowane do miast

4.13 W celu zapewnienia wydajnego i atrakcyjnego lokalnego publicznego transportu pasażerskiego oraz odciążenia aglomeracji od zmotoryzowanego transportu indywidualnego i towarowego potrzebne jest zintegrowane planowanie przestrzenne i komunikacyjne, które z jednej strony byłoby nastawione na unikanie ruchu, a z drugiej kładłoby nacisk na ekologiczne środki transportu. W tym celu należy w pierwszej kolejności uwzględnić poszczególne rodzaje i cele transportu oraz ocenić je w kontekście sieci regionalnej obejmującej tereny peryferyjne.

4.14 Na podstawie określonej hierarchii celów i odpowiednio opracowanych strategii miasta powinny następnie przejść do wdrażania rozmaitych rozwiązań w ramach procesu politycznego i działań informacyjnych.

4.15 Samorządy powinny postawić sobie jasne cele, jak i o ile zwiększą udział lokalnego publicznego transportu pasażer-

skiego i środków transportu przyjaznych środowisku (ruchu rowerowego i pieszego), zmniejszając w ten sposób w wielkościach absolutnych udział zmotoryzowanego transportu indywidualnego. Ważna jest tutaj integracja kompetencji w zakresie planowania i finansowania.

4.16. Przyszłościowe planowanie transportu publicznego jako elementu komunalnych usług użyteczności publicznej musi obejmować także strategię wykupu gruntów, na przykład na potrzeby linii i przystanków komunikacji publicznej.

4.17. Udział obywateli oraz stowarzyszeń użytkowników w procesie planowania ma ogromne znaczenie dla pomyślnego rozwoju systemów transportu publicznego. W związku z tym EKES zaleca samorządom terytorialnym, by rozbudowując swoje systemy lokalnego transportu publicznego, dbały o szeroki udział społeczeństwa.

Bruksela, 25 kwietnia 2007 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
Dimitris DIMITRIADIS

Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie promocji transgranicznego transportu rowerowego

(2007/C 168/18)

W piśmie z dnia 7 listopada 2006 r. federalny minister transportu Niemiec zwrócił się, w ramach niemieckiej prezydencji w Radzie UE, na podstawie art. 262 Traktatu ustanawiającego Wspólnotę Europejską, do Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego o sporządzenie opinii w sprawie *promocji transgranicznego transportu rowerowego*.

Dnia 21 listopada 2006 r. Prezydium Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego powierzyło przygotowanie opinii w tej sprawie Sekcji Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego.

Mając na względzie pilny charakter prac, na 435. sesji plenarnej w dniach 25-26 kwietnia 2007 r. (posiedzenie z dnia 25 kwietnia) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny wyznaczył Jana SIMONSA na sprawozdawcę generalnego oraz stosunkiem głosów 128 do 2 — 8 osób wstrzymało się od głosu — przyjął następującą opinię:

1. Wnioski

1.1 Brakuje (wciąż) europejskiej polityki w dziedzinie transportu rowerowego. Komisja Europejska poprzez programy subwencji popiera badania, rozwój i realizację przedsięwzięć w ramach polityki zrównoważonej mobilności i gospodarki energią.

1.2 EKES zaleca, by transport rowerowy w ogólności włączyć w zakres polityki transportowej i infrastrukturalnej, w szczególności zaś by w znacznej mierze uwzględnić go już w spodziewanej niedługo zielonej księdze w sprawie transportu miejskiego.

1.3 W Europie wszystkie pociągi, w tym szybkie pociągi międzynarodowe, powinny posiadać miejsce przeznaczone na przewóz m.in. rowerów.

1.4 Należy wprowadzić *minimalne* standardy jakości dla infrastruktury rowerowej wybudowanej z pomocą dotacji unijnych.

1.5 EKES zaleca, by na rozwój i utrzymanie infrastruktury rowerowej udostępnić także budżety subwencyjne UE. Infrastruktura o dobrej jakości już istnieje w pewnych miastach i państwach europejskich.