

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė dėl Komisijos komunikato Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Judumo mieste veiksmų planas“

COM(2009) 490 galutinis

(2011/C 21/10)

Pranešėjas **Raymond HENCKS**

Europos Komisija, vadovaudamasi Europos bendrijos steigimo sutarties 262 straipsniu, 2009 m. rugsėjo 30 d. nusprendė pasikonsultuoti su Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetu dėl

Komisijos komunikato Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Judumo mieste veiksmų planas“

COM(2009) 490 galutinis.

2009 m. lapkričio 9 d. Komiteto biuras pavedė Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyriui organizuoti Komiteto darbą šiuo klausimu.

Kadangi darbas skubus (DTT 59 straipsnio 1 dalis), Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas savo 463-iojoje plenarinėje sesijoje, įvykusioje 2010 m. gegužės 26–27 d. (gegužės 27 d. posėdis), pagrindiniu pranešėju paskyrė R. Hencks ir priėmė šią nuomonę 175 nariams balsavus už, 1 – prieš ir 1 susilaikius.

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1 Miestuose gyvena daugiau kaip 60 proc. Europos gyventojų. Beveik visi miestai susiduria su tokiomis pačiomis kelių eismo problemomis: spūstys, žala aplinkai, oro tarša, triukšmas, kelių eismo nelaimės, sveikatos sutrikimai, kliūtys krovinių vežimo grandinėje ir kt.

1.2 EESRK visiškai pritaria Europos Komisijos sprendimui judumo mieste veiksmų plane pasiūlyti vietas, regionų ir nacionalinėms valdžios institucijoms sprendimų, kaip miestuose kurti kiek galima geresnės kokybės ir tvaresnes gyvenimo sąlygas.

1.3 EESRK įsitikinęs, kad kai kuriose judumo mieste srityse Bendrijos lygiu suderinti veiksmai gali sukurti didesnę pridėtinę vertę, todėl ragina aiškiau apibrėžti Europos Sąjungos kompetencijos ir atsakomybės sritis atsižvelgiant į subsidiarumo ir proporcingumo principus.

1.4 Vis dėlto reikėtų pažymėti, kad veiksmų plane Komisijos pateiktuose pasiūlymuose labai mažai atsižvelgta į EESRK rekomendacijas, pateiktas ankstesnėse nuomonėse judumo mieste tema.

1.5 Dauguma Komisijos rekomenduojamų priemonių yra nors ir girtini, bet tik geranoriški patarimai, kurie jokių būdu nėra privalomi ar galintys sukelti perversmą.

1.6 Be to, komunikate kartojasi temos ir pasiūlymai, kurie jau buvo suformuluoti 1998 m. komunikate dėl piliečių tinklų

plėtojimo, taigi galima daryti išvadą, kad padėtis tikrai nepagerėjo. Todėl EESRK apgailestauja, kad nepateiktas minėtame komunikate numatytų iniciatyvų įvertinimas.

1.7 EESRK pageidautų, kad svarstomam veiksmų planui bent jau būtų parengti konkrečiais rodikliais pagrįsti įvertinami kiekybiniai tikslai, kurių turėtų siekti miestai ir priemiesčiai įgyvendindami pačių pasirinktus darnaus judumo planus.

1.8 EESRK mano, kad šioje nuomonėje aptariamą veiksmų planą būtina papildyti kitu planu, kuriame būtų skiriamas didesnis dėmesys nusikalstamumui viešajame transporte, motorizuotiems judumo būdams ir dviratėms motorinėms transporto priemonėms.

1.9 EESRK pritaria pirmininkaujančios Ispanijos ketinimui sukurti visos Europos programą, kuria Europos miestuose ir miesteliuose būtų gerinamos prieigos sąlygos, ypač riboto judumo asmenims, ir yra suinteresuotas aktyviai dalyvauti tokioje iniciatyvoje, turint omenyje jos aktualumą pilietinei visuomenei.

1.10 Komitetas galiausiai rekomenduoja veiksmingiau skirti Europos Sąjungos struktūrinių ir sanglaudos fondų lėšas, visų pirma sukurti konkrečią finansinę priemonę judumui mieste skatinti. EESRK siūlo fondų lėšas skirti atsižvelgiant į tai, ar įgyvendinami judumo mieste planai ir ar yra laikomasi riboto judumo asmenims skirtos prieigos užtikrinimo reikalavimo.

2. Bendra informacija apie veiksmų planą

2.1 2009 m. rugsėjo 30 d. Europos Komisija priėmė *Judumo mieste veiksmų planą*. Judumas, nors tai nėra aiškiai nurodyta pavadinime, turėtų būti darnus.

2.2 Komisija šį veiksmų planą skelbia atsiliepdama į kelių suinteresuotųjų subjektų prašymus, visų pirma Europos Parlamento, tačiau taip pat ir EESRK, kuris ragino imtis tokio pobūdžio iniciatyvos savo tiriamojame nuomonėje *Transportas miestų ir didmiesčių aglomeracijose* ⁽¹⁾ ir kitose nuomonėse ⁽²⁾. EESRK mano, kad tokio pobūdžio plane turėtų būti nustatyti kiekybiniai gyvenimo kokybės gerinimo, aplinkosaugos ir energijos vartojimo efektyvumo miestuose tikslai.

2.3 2007 m. rugsėjo 25 d. Komisija, paskelbdama žaliąją knygą *Nauja mobilumo mieste kultūra*, pradėjo viešąsias konsultacijas. Šių konsultacijų rezultatai patvirtino, kad Europos Sąjunga turi atlikti pagrindinį vaidmenį skatinant darnų judumą miestuose.

2.4 Taigi apie veiksmų plano skelbimą (numatytą Europos Komisijos 2008 m. teisėkūros darbo programoje) buvo pranešta, o vėliau jis buvo kelis kartus atidėtas dėl prieštaravimų, kuriuos pareiškė kai kurie dalyviai, teigę, kad bet kuri Komisijos iniciatyva šioje srityje pažeistų subsidiarumo principą bei vietos ir regionų valdžios institucijų administracinės laisvės principą.

2.5 Kadangi dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija negalėjo, kaip buvo planuota, savo veiksmų plano paskelbti iki 2008 m. pabaigos, Europos Parlamentas, baimindamasis, jog bus apskritai atsisakyta šios iniciatyvos, ėmėsi šio klausimo ir, norėdamas paremti Komisiją, priėmė *rezoliuciją dėl Judumo miestuose veiksmų plano* ⁽³⁾. Komisija buvo paprašyta pagal savo žaliąją knygą parengti gaires vietos ir regionų valdžios institucijoms.

3. Judumas mieste ir ES vaidmuo

3.1 Nors yra pareikšta pakankamai daug politinių ketinimų užtikrinti darnų miestų transportą, būtina juos suderinti su konkrečiais sprendimais ir numatyti institucijas, galinčias geriausiai juos įgyvendinti.

3.2 Miesto transporto sistemos yra sudėtinės Europos transporto sistemos dalys, grindžiamos bendrąja transporto politika. 2010 m. vasario 16 d. vykusiam neoficialiam posėdyje ES transporto ministrai pripažino, kad siekiant skatinti veiksmingesnį transporto infrastruktūros ir paslaugų integravimą į regionines, miesto ir kaimo vietovių strategijas, būtina judumo mieste

planus susieti su teisės aktais, kurie būtų koordinuojami tarp vietos, regionų, nacionalinių ir Europos Sąjungos valdžios institucijų.

3.3 Nemažai Bendrijos veiksmus nustatančių direktyvų, reglamentų, komunikatų ir programų jau padarė nemažą poveikį miesto transportui klimato kaitos, sveikatos ir aplinkos apsaugos, tvarios energijos, saugos keliuose ir net investicijų į viešąjį transportą ir jo valdymą požiūriu.

3.4 Siekdama griežtai laikytis subsidiarumo principo, Komisija savo komentaruose apsiriboja miestų valdžios skatinimu įgyvendinti kovos su klimato kaita priemones ir kurti veiksmingas, darnias transporto sistemas, paremtas visiškai savanoriškais išipareigojimais.

3.5 EESRK norėtų atkreipti dėmesį į tai, kad nors miestai ir priemiesčiai labai skiriasi, juose susiduriama su bendromis tvaraus vystymosi problemomis, kurios nesibaigia ties miestų ribomis ir kurias galima išspręsti tik Europos lygmeniu suderintais veiksmais, kaip yra padaryta apibrėžiant Bendrijos nuostatas dėl aplinkos oro kokybės ir aplinkos triukšmo valdymo ⁽⁴⁾.

3.6 Komisija komunikate *Darnusis ateities transportas. Siekis sukurti integruotą, technologiškai pažangią ir vartotojams patogią transporto sistemą* ⁽⁵⁾ teigiama, kad transporto politikos srityje „siekti ES TVS tikslų buvo sunkiau: 2007 m. pažangos ataskaitoje nurodyta, kad kelios Europos transporto sistemos sritys vis dar neatitinka darnaus vystymosi tikslų.“

3.7 Neseniai parengtoje tiriamojame nuomonėje dėl transporto politikos po 2010 m. ⁽⁶⁾ atspirties taškų EESRK nurodė, kad, nepaisant transporto suteikiamos galimybės naudotis daugeliu laisvių (laisve dirbti ir gyventi įvairiose pasaulio vietose, naudotis įvairiomis prekėmis ir paslaugomis, prekiauti ir užmegzti asmeninius ryšius), vienas svarbiausių politikų uždavinių – sukurti aiškų minėtųjų „laisvių“ pagrindą arba nustatyti ribas tais atvejais, kai daromas poveikis ar netgi kyla pavojus kitoms laisvėms, pavyzdžiui, tada, kai tai susiję su žmonių sveikata, mūsų aplinka ir (arba) klimatu bei ateities kartų poreikiais.

3.8 Nors kai kuriuose miestuose įgyvendinama transporto politika, kuria teikiama pirmenybė tvarioms transporto priemonėms, patvirtina, kad atsakingi sprendimus priimančys asmenys gali, jei to nori, užkirsti kelią žalingoms tendencijoms, bendras poreikis pasauliniu mastu apriboti išmetamą CO₂ kiekį rodo, jog būtinas kolektyvinis išipareigojimas europiniu mastu.

⁽¹⁾ OL C 168, 2007 7 20, p. 77.

⁽²⁾ OL C 224, 2008 8 30, p. 39; OL C 317, 2009 12 23, p. 1.

⁽³⁾ (2008/2217 (INI)), pranešėjas Gilles Savary.

⁽⁴⁾ Direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje; Direktyva 2002/49/EB dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo.

⁽⁵⁾ COM(2009) 279 galutinis.

⁽⁶⁾ OL C 255, 2010 9 27, p. 110.

3.9 Miesto transportas, ypač motorinės transporto priemonės, išmeta 40 proc. viso CO₂ išmetamo kiekio ir 70 proc. kitų kelių transporto priemonių išmetamų teršalų. Savo klimato kaitos tikslus ES galės pasiekti tik pakeitusi miesto transporto politiką. Neįmanoma nuosekliai išspręsti problemų pavienėmis *ad hoc* priemonėmis, taikomomis tik vietos ar regioniniu lygmeniu, kad ir kokios girtinos ar svarbios jos būtų.

3.10 Todėl vietos ir regionų priemonėms paremti būtina pasitelkti visus ES išteklius ir užtikrinti, kad būtų pasiekti Europos Sąjungos kovos su klimato kaita bendrosios strategijos tikslai: energijos vartojimo efektyvumo gerinimas, atsinaujinančių energijos šaltinių vystymas ir socialinės sanglaudos stiprinimas.

4. Veiksmų planas

4.1 Komisijos siūlomas veiksmų planas apima miestų ir priemiesčių keleivinį bei krovinių transportą ir yra grindžiamas viešųjų konsultacijų, pradėtų 2007 m. rugsėjo 25 d., rezultatais.

4.2 Šio plano tikslas – padėti vietos, regionų ir nacionalinėms valdžios institucijoms skatinti darnaus judumo mieste kultūrą, visų pirma mažinant miestuose eismo intensyvumą, transporto spūstis ir, atitinkamai, nelaimingų atsitikimų kelyje skaičių, oro taršos ir energijos vartojimo lygį, tačiau neprimesti šioms institucijoms iš anksto parengtų sprendimų.

4.3 Komisija savo veiksmų planu jokiū būdu nesiekia pasiūlyti savo sprendimų vietoj vietos, regionų ir nacionalinių valdžios institucijų pasirinkamų judumo mieste problemų sprendimų. Šis planas parengtas kaip paskata, juo siūloma kaupti, pagrįsti dokumentais ir dalytis patirtimi skleidžiant gerą patirtį, padėti pasinaudoti ES finansavimo ar bendrojo finansavimo galimybėmis, remti mokslinių tyrimų projektus ir rengti rekomendacinius dokumentus, visų pirma kroviniui transportui ir pažangiosioms transporto sistemoms.

4.4 Bendrajame veiksmų plane nustatyta dvidešimt į šešias pagrindines temas sugrupuotų praktinių priemonių (apžvelgiamų toliau), kurios turi būti įgyvendintos pagal grafiką, parengtą iki 2012 m.

4.4.1 Integruotos politikos skatinimas

Tikslas – sukurti integruotą metodą atsižvelgiant į transporto rūšių tarpusavio ryšį, erdvės miestuose apribojimus ir miesto sistemų vaidmenį ir taip skatinti visų transporto rūšių sąveiką, visų pirma įgyvendinant judumo mieste planus.

4.4.2 Dėmesys piliečiams

Reikėtų atkreipti dėmesį į:

— svertus (pvz., kainas, kokybę, prieigą riboto judumo asmenims, kelionės informaciją, keleivių teises, žaliąsias zonas ir

t. t.), kurie skatintų žmones reguliariai naudotis viešuoju transportu arba nemotorinėmis transporto priemonėmis,

— švietimo, informavimo ir sąmoningumo ugdymo kampanijas, kuriomis būtų formuojami darnaus judumo įpročiai,

— energijos taupymą vairuojant vairuotojams mėgėjams ir profesionalams.

4.4.3 Miesto transporto ekologiskumo didinimas

Veiksmų planu siekiama remti mokslinius tyrimus ir mažiau teršalų išmetančių ar visai jų neišmetančių transporto priemonių kūrimą ir ekologišką transporto rūšis. Komisija atnaujins savo internetinį ekologišką transporto priemonių vadovą ir sudarys geresnes sąlygas keistis informacija apie miestuose taikomas kainodaros sistemas. Komisija taip pat planuoja ištirti kelių mokesčių ir išorinių sąnaudų internalizavimo veiksmingumą.

4.4.4 Finansavimo gerinimas

Komisija nori siekti geresnio turimų europinio finansavimo išteklių panaudojimo ir ištirti būsimus poreikius. Ji paskelbs rekomendacinį dokumentą dėl darnaus judumo miestuose ir socialinės sanglaudos politikos ir išnagrinės įvairias miesto transportui taikomas kainodaros sistemas. Komisijos tikslas – suteikti daugiau informacijos apie esamas ES finansavimo galimybes ir geriau panaudoti turimą finansavimą užtikrinant, kad tokios priemonės kaip struktūriniai fondai ir mokslinių tyrimų fondai geriau sąveikautų tarpusavyje idant būtų ištirtos naujos viešojo ir privataus sektorių partnerystės galimybės ir išnagrinėti darnaus judumo mieste finansavimo poreikiai.

4.4.5 Patirties ir žinių mainai

Suinteresuotiesiems subjektams turi būti suteikta galimybė pasinaudoti kitų sukaupta patirtimi. Todėl Komisija sukurs duomenų bazę, kurioje teiks informaciją apie įvairius išbandytus ir jau taikomus sprendimus. Šioje duomenų bazėje – konkrečiai bus sukurta judumo mieste observatorija, t. y. virtuali platforma – bus pateikta visų Europos teisės aktų ir naudingų finansavimo priemonių apžvalga.

4.4.6 Judumo mieste gerinimas

Siekdama palengvinti perėjimą prie ekologiškesnių transporto rūšių naudojimo ir veiksmingo krovinių vežimo, Komisija siūlo paspartinti darnaus judumo mieste planų kūrimą miestuose ir regionuose. Šiam tikslui ji parengs rekomendacinius dokumentus dėl pagrindinių šių planų aspektų, t. y. prekių išvežimą miestuose ir pažangias transporto sistemas.

4.5 2012 m. Komisija atliks šio globalaus plano įgyvendinimo apžvalgą ir įvertins tolesnių veiksmų poreikį.

5. Bendrosios pastabos

5.1 Viešasis transportas visuotinės svarbos paslauga, todėl turi atitikti universalumo, prieinamumo, tęstinumo ir įperkamumo kriterijus. Atsižvelgdamas į tai, EESRK pritaria visoms šioje nuomonėje svarstomame komunikate nurodytoms priemonėms, kurių kiekviena yra žingsnis reikiama linkme.

5.2 Tačiau, nors Komitetas džiaugiasi, kad tarp Komisijos komunikate pateikiamų nuorodų yra paminėta EESRK nuomonė dėl žaliosios knygos dėl mobilumo mieste, jis turi aiškiai pareikšti, kad Komisijos pasiūlyme labai mažai atsižvelgta į šioje ir kitose tuo pačiu klausimu parengtose EESRK nuomonėse pateiktas rekomendacijas⁽⁷⁾.

5.3 EESRK neabejoja solidarumo principu ir ribotomis ES galiomis šioje srityje, tačiau apgailestauja, kad nebuvo deramai atsižvelgta į jo tiriamojoje nuomonėje *Transporto ir žemės naudojimo politikos derinimas siekiant tausesnio miesto transporto*⁽⁸⁾ pateiktas rekomendacijas sustiprinti ES vaidmenį.

5.4 Komisija, stengdamasi nepažeisti subsidarumo principo, imasi veikiau skatintojos ar padėjėjos, o ne reguliuotojos ar paslaugų teikėjos vaidmens. Dauguma Komisijos pateiktų priemonių yra tik geranoriški ir tikrai girtini patarimai, kurie jokiū būdu nėra privalomi ar sukeltiantys perversmą.

5.5 Be to, skaitant nagrinėjamą komunikatą galima daryti išvadą, kad šis dokumentas iš tiesų yra komunikato „*Piliečių tinklų plėtojimas*“ (COM (1998) 431 galutinis) kopija, jei ne pažodinė, tai bent jau turinio atžvilgiu.

5.6 Praėjus vienuolikai metų nuo 1998 m. paskelbto komunikato, žinomo savo šūkiu „stumk ir trauk“ (angl. *push and pull*) „stumti“ žmones palikti nuosavus automobilius ir „traukti“ juos į viešąjį transportą, keliame tuos pačius klausimus: informacijos mainų skatinimas ir pasiektų rezultatų lyginimas, tinkamos politinės aplinkos kūrimas ir veiksmingas Europos Sąjungos finansinių priemonėmis naudojimas.

5.7 EESRK yra nusivylęs, kad nebuvo atliktas 1998 m. komunikate planuotų iniciatyvų – Europos vietos transporto informacijos tarnybos (ELTIS), su Europos miestų ir regionų tinklu sudaryto susitarimo (POLIS), nacionalinių dviračių maršrutų tinklų sujungimo, veiklos kokybės savarankiško vertinimo sistemos kūrimo, vietos keleivinio transporto sistemų veiklos bandomojo kriterijų nustatymo projekto, judumo valdymo vadovo ir kliūčių tyrimo, elektroninių bilietų sistemos, profesionalių vairuotojų mokymo, 2000 m. planuoto komunikato dėl judumo valdymo ir daugelio paskelbtų mokslinių tyrimų projektų – vertinimas.

5.8 EESRK pageidautų, kad prie svarstomo veiksmų plano bent jau būtų parengti konkrečiais rodikliais pagrįsti įvertinami kiekybiniai tikslai (žr. EESRK nuomonę 1196/2009), kurių turėtų siekti miestai ir priemiesčiai įgyvendindami pačių pasirinktus darnaus judumo planus.

5.9 Tenka pripažinti dar didesnę nesėkmę, kadangi savo komunikate *Darnasis ateities transportas. Europos transporto politika po 2010 m.* Komisija išreiškė apgailestavimą, jog iškelti darniojo transporto tikslai toli gražu nėra pasiekti ir kad būtina iš esmės keisti kryptį.

5.10 Socialiniai aspektai, vartotojiškos visuomenės poveikis aplinkai, judumas nemotorinėmis transporto priemonėmis ir dviratėmis motorinėmis transporto priemonėmis, priemonės, skatinančios vengti kelionių motorinėmis transporto priemonėmis, yra veikiau ignoruojami klausimai. Tai pasakytina ir apie tarpvalstybinį bendradarbiavimą, žemės naudojimo planavimo problemas, miestų planavimą ir miestų plėtrą, t. y. sritis, kurios didina transporto infrastruktūros poreikius.

5.11 EESRK mano, kad šioje nuomonėje aptariamą veiksmų planą būtina papildyti kitu planu, kuriame, be kita ko, būtų skiriamas didesnis dėmesys nemotorizuotiems judumo būdams ir dviratėms motorinėms transporto priemonėms.

5.12 Pagrindinis veiksmų plano uždavinys – geriau išnaudoti ir valdyti asmenų judumą motorinėmis transporto priemonėmis, o ne užkirsti jam kelią. Automobilio naudojimo ribojimas tiek taikant pozityvius metodus, pavyzdžiui, skatinant bendrą automobilių naudojimą, tiek ir atgrasomąsias priemones (pvz., atgrasanti parkavimo sistemos, kelių mokesčiai ir baudos) apsiribojo tuo, kad buvo paskelbtas tyrimas dėl taisyklių, reglamentuojančių prieigą prie įvairių rūšių žaliųjų zonų.

5.13 Veiksmų plane numatyti tyrimai – visuomenės pritarimo miesto kelių mokesčiams, energijos taupymo vairuojant įvedimo, išorinių sąnaudų internalizavimo ir technologijų bei priemonių, kompensuojančių šias sąnaudas, prieinamumo tyrimai – neabejotinai suteiks pridėtinės vertės, tačiau reikia stengtis, kad pirmenybę būtų suteikta būtinoms praktinėms priemonėms, o ne diskusijoms dėl subsidarumo principo.

5.14 Galiausiai veiksmų plane nesvarstoma, kaip į darnaus judumo skatinimą būtų galima aktyviau įtraukti pilietinę visuomenę, turint omenyje, kad pilietinė visuomenė gali suburti suinteresuotuosius subjektus bei politikus ir ugdyti visų visuomenės narių sąmoningumą skatinant juos apgalvoti ir pakeisti keliamą įpročius.

6. Konkrečios pastabos

Papildydamas pirmiau pateiktas bendrąsias pastabas, EESRK norėtų pakomentuoti keletą konkrečių plano veiksmų (iš viso pasiūlyta 20 veiksmų).

⁽⁷⁾ OL C 255, 2010 9 27, p. 110; OL C 224, 2008 8 30, p. 39; OL C 168, 2007 7 20, p. 77.

⁽⁸⁾ OL C 317, 2009 12 23, p. 1.

1 veiksmas. Greitesnis darnaus judumo mieste planų įgyvendinimas

6 veiksmas. Geresnis kelionės informacijos teikimas

6.1 EESRK pritaria Komisijos pasiūlymui vietos valdžios institucijoms teikti logistinę paramą įgyvendinant darnaus judumo mieste planus, apimančius krovinių ir keleivinių transportą.

6.2 Veiksmų plane nustatyta, kad vėliau Komisija gali imtis tolesnių žingsnių, pavyzdžiui, teikti paskatas ir rekomendacijas.

6.3 EESRK norėtų pakartoti savo pasiūlymą, kad iš Bendrijos fondų vietos valdžios institucijoms skiriama finansinė pagalba priklausytų nuo parengtų judumo planų ir kad būtų aišku, jog miestai tuos planus gali savo nuožiūra pritaikyti prie konkrečių vietos sąlygų.

6.4 Tačiau šiuose planuose turi būti nurodytas privalomas tikslas pereiti prie aplinką tausojančių transporto priemonių, atitinkančių ES būtiniausias reikalavimus, siekiant:

- užtikrinti, kad visi vietos gyventojai, svečiai ir specialistai, galėtų naudotis tvariomis transporto priemonėmis, ir panaikinti su judumu susijusius socialinius skirtumus,
- sumažinti išmetamą CO₂ kiekį, aplinkos taršą, triukšmą ir energijos suvartojimą,
- pagerinti keleivinių ir krovinių transporto priemonių veiksmingumą atsižvelgiant į išorines sąnaudas.

6.5 Komisijos siūlomas specialus „judumo mieste“ apdovanojimas, kurį EESRK ragina pradėti skirti kuo skubiau, turėtų būti skiriamas tik tuomet, jei laikomasi pirmiau minėtų reikalavimų.

4 veiksmas. Keleivių teisių programa

6.6 EESRK apgailestauja, kad Komisija nesutiko su jo pasiūlymu viešojo transporto keleivių teises sujungti į vieną „teisių chartiją“.

6.7 Visgi Komitetas džiaugiasi Komisijos ketinimu papildyti reguliavimo metodą bendrais kokybės rodikliais, siekiant apsaugoti keleivių ir riboto judumo asmenų teises, taip pat bendrai suderinta skundų teikimo tvarka ir ataskaitų teikimo procedūromis.

6.8 EESRK apgailestauja, kad šiame komunikate neatsižvelgiama į vieną iš pagrindinių naudojimosi viešuoju transportu kliūčių, tai yra į saugumo trūkumą, ypač mažiau naudojamuose maršrutuose ir keliaujant vakare arba nakties metu, turint

omenyje, kad gerai parengti transporto darbuotojai, pakankamas jų skaičius ir stebėjimas vaizdo kameromis yra veiksmingos nusikalstamumo viešajame transporte prevencinės priemonės.

6.9 Dėl daugybės suinteresuotųjų subjektų atsiranda nemažų priimtų priemonių formos ir turinio skirtumų, todėl labai svarbu, kad jos būtų reguliariai vertinamos siekiant nustatyti, ar priemonės arba politika atitinka naudotojo poreikius, ir, prireikus, jas pritaikyti, pakeisti arba panaikinti. Deja, Komisijos veiksmų plane apie tai nekalbama.

5 veiksmas. Riboto judumo asmenų prieigos gerinimas

6.10 EESRK mano, kad Europoje riboto judumo piliečių (vyresnio amžiaus asmenys, neįgalieji, taip pat nėščios moterys ar motinos su vaikų vežimėliais ir kt.) yra daugiau nei 100 milijonų.

6.11 Kai kurie miestai įgyvendino puikias priemonės riboto judumo asmenims, tačiau tai tik pavienės iniciatyvos. Labai dažnai tokie asmenys patiria neįveikiamas kliūtis keliaudami viešuoju transportu (dėl prieigos problemų, transporto priemonės konstrukcijos ir t. t.) arba savo jėgomis (dėl sudėtingų gatvių sankryžų, siaurų šaligatvių, kavinių ir restoranų terasų ant šaligatvių ir t. t.). Dar viena problema – kitų žmonių pilietinės atsakomybės stygius (kai kurie automobilius stato ten, kur nori, užima asmenims su negalia rezervuotas automobilių stovėjimo vietas ir t. t.). EESRK pritaria pirmininkaujancios Ispanijos ketinimui sukurti visos Europos planą arba programą, kuria Europos miestuose ir miesteliuose būtų gerinama prieiga, ir yra suinteresuotas aktyviai dalyvauti tokioje iniciatyvoje, kadangi tai labai aktualu pilietinei visuomenei.

6.12 Dėl riboto rinkos dydžio nėra pakankamai išvystyta techninė parama, kad atitiktų tikruosius žmonių poreikius, o tai stabdo investicijas ir inovacijas.

6.13 Todėl EESRK visiškai pritaria, kad riboto judumo asmenų prieigos klausimas turėtų būti įtrauktas į 2010–2020 m. ES strategiją dėl neįgalumo ir kad būtų nustatyti atitinkami kokybės rodikliai ir ataskaitų teikimo procedūros.

6.14 Be šių priemonių, turi būti užtikrintas atitinkamas finansavimas nacionaliniu, regionų ir vietos lygmenimis, tačiau visų pirma Europos lygmeniu iš ES fondų.

8 veiksmas. Darnaus judumo įpročių skatinimo kampanija

6.15 Komisija ketina apsvarstyti galimybę teikti specialų apdovanojimą, kuriuo būtų skatinamas darnaus judumo mieste planų kūrimas.

6.16 EESRK gali tik pasidžiaugti tokio pobūdžio apdovanojimo įsteigimu ir atkreipia dėmesį į savo nuomonę (CES 324/99) dėl žaliosios knygos dėl piliečių tinklo, kurioje jau buvo iškėlęs mintį, kad apdovanojimų ir (arba) premijų už kokybę teikimas būtų gera konkurencijos kokybės srityje paskata.

12 veiksmas. Išorinių sąnaudų internalizavimą miestuose tyrimas

13 veiksmas. Keitimasis informacija apie miestuose taikomas kainodaros sistemas

6.17 Nebrangus viešasis transportas neabejotinai atsiperka socialiniu požiūriu, tačiau akivaizdu, kad finansiniu požiūriu tai nuostolinga. Iš naudotojų gaunamos pajamos negali padengti visų eksploatavimo sąnaudų ir juo labiau investicijų, o tai reiškia, kad būtinos valstybės subsidijos.

6.18 Šiuo požiūriu EESRK sutinka, kad išorinių sąnaudų internalizavimo miestuose tyrimas, kurį paskelbė Komisija, leis skaidriai apskaičiuoti sąnaudas šiame sektoriuje. Komitetas primena, kad išorės sąnaudų klausimas jau buvo svarstytas jos 1998 m. komunikate, taip pat ir galimybė pakartotinai investuoti kelių mokesčių vietos lygmeniu įplaukas, ypač į viešąjį transportą ir į pėsčiųjų bei dviratininkų poreikius atitinkančią infrastruktūrą. Šiais dviem klausimais dar nesiimta jokių veiksmų.

15 veiksmas. Finansavimo ateityje poreikių tyrimas

6.19 Tik 9 proc. struktūrinių fondų asignavimų transportui yra skiriama miesto transportui, tuo tarpu beveik visiems miestams ir regionams stinga (įvairiu lygiu) lėšų investicijoms į judumą mieste.

6.20 Nors Komisija savo gairėse planuoja ištirti finansavimo poreikius po 2010 m. ir toliau teikti finansinę paramą CIVITAS⁽⁹⁾ programai, EESRK labiau pritartų oficialiesiems įsipareigojimui skirti papildomą finansavimą, kartu įvertinti galimybę skirti bent jau dalį lėšų judumui mieste finansuoti iš surinktų miesto transporto ir stovėjimo aikštelių mokesčių. Tenka apgailestauti, kad komunikate nesiūloma sukurti konkrečią finansinę priemonę judumui mieste skatinti.

6.21 Savo 1998 m. komunikate „*Piliečių tinklų plėtojimas*“ Komisija teikė prioritetą darnių vietos ir regionų transporto sistemų rėmimui ir būdų, kurie leistų stebėti, ar tas sistemas diegiantys subjektai atsižvelgia į prieigos reikalavimus, ištyrimui. EESRK labai norėtų susipažinti su šio tyrimo rezultatais.

6.22 EESRK mano, kad būsimame reglamente dėl Bendrijos lėšų paskirstymo (jį numatyta persvarstyti 2013 m.) reikėtų ne nustatyti prioritetus, o veikiau lėšų skyrimą viešajam miesto transportui susieti su judumo mieste planų įgyvendinimu ir su reikalavimu griežtai laikytis riboto judumo asmenų prieigos reikalavimo.

17 veiksmas. Judumo mieste observatorijos įsteigimas

6.23 EESRK palankiai vertina iniciatyvą įsteigti judumo mieste observatoriją, t. y. virtualią platformą, siekiant, kad vyktų gerosios praktikos mainai, apimantys visas judumo mieste sritis, įskaitant asmenų su judėjimo negalia prieigą.

2010 m. gegužės 27 d., Briuselis

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Mario SEPI

⁽⁹⁾ CIVITAS (Miestas, gyvybingumas, darnumas, angl. City VITALity Sustainability) – Bendrijos mokslinių tyrimų ir inovacijų miesto transporto srityje programa.