

I

(Resolucije, priporočila in mnenja)

MNENJA

ODBOR REGIJ

79. PLENARNO ZASEDANJE 21. IN 22. APRIL 2009

Mnenje Odbora regij akcijski načrt o mobilnosti v mestih

(2009/C 200/01)

ODBOR REGIJ

- obžaluje, da Komisija ni objavila pričakovanega akcijskega programa o mobilnosti v mestih, saj to lahko omeji možnosti politike mobilnosti v mestih;
- pozdravlja številne pobude o mestni politiki, podane na ravni EU, in financiranje EU, ki je že podprlo vrsto mestnih pobud, zato meni, da je treba iti dlje, kot je predvideno v zeleni knjigi, in nadalje razširiti področje uporabe politike mobilnosti v mestih;
- poudarja pomen tega, da so na voljo ustrezni mehanizmi financiranja, skupaj z mehanizmi za zagotavljanje učinkovitega sodelovanja. OR zato zagovarja model, v skladu s katerim se načrti za mestno mobilnost izvajajo s trajnostnimi dolgoročnimi javno-javnimi oz. javno-zasebnimi sporazumi ali sporazumi o mobilnosti;
- poziva Komisijo k pripravi instrumenta financiranja, ki bi spodbujal mestna in velemestna območja k pripravi načrtov mobilnosti. Ta instrument financiranja bi moral biti neposredno na voljo regijam in mestnim območjem, ki ne bi potrebovala odobritve države članice. Načrti mestne mobilnosti bi morali biti v pristojnosti mest samih;
- poziva Evropsko komisijo tudi k temu, da k procesu prispeva dodano vrednost s spodbudami financiranja, sistemi nagrajevanja in izmenjavo najboljših praks. OR je v mnenju o zeleni knjigi predlagal, da bi na podlagi določenih kazalnikov mestnim območjem z nizko stopnjo onesnaženosti in prometnih zastojev v EU podeljevali oznako, podobno „modri zastavi“, ekološki oznaki, ki se uporablja v vsej EU.

Glavni poročevalec: sir Albert Bore, član mestnega sveta Birminghama (UK/PES)

Referenčni dokument

Zaprosilo Evropskega parlamenta z dne 10. marca 2009

I. POLITIČNA PRIPOROČILA

GLAVNA SPOROČILA

Odbor regij

1. obžaluje, da Komisija ni objavila pričakovanega akcijskega programa o mobilnosti v mestih, saj to lahko omeji možnosti politike mobilnosti v mestih;

2. pozdravlja pobudo Evropskega parlamenta, ki je objavil poročilo na lastno pobudo, in njegov sklep, da se posvetuje z Odborom regij;

3. pozdravlja številne pobude o mestni politiki, podane na ravni EU, in financiranje EU, ki je že podprlo vrsto mestnih pobud, zato meni, da je treba iti dlje, kot je predvideno v zeleni knjigi, in nadalje razširiti področje uporabe politike mobilnosti v mestih. Boljša in trajnostna mobilnost v mestih in velemestih lahko pomaga izboljšati kakovost življenja državljanov EU na mestnih območjih, zmanjšati emisije CO₂ in odvisnost od fosilnih goriv ter okrepiti gospodarsko konkurenčnost, zato bi morala EU obnoviti prizadevanja na tem političnem področju. Program mora biti koherenten, EU pa mora v skladu z načelom subsidiarnosti podpirati ukrepe na lokalni in regionalni ravni s spodbujanjem najboljših praks, izmenjavo izkušenj ter raziskav in tehnološkega napredka;

4. priznava, da EU že pomembno podpira raziskave na področju mobilnosti v mestih, pri urejanju javnega prometa in okoljskih vprašanj. OR je v odzivu na zeleno knjigo Komisije o mobilnosti v mestih poudaril možno dolgoročno dodano vrednost spodbujanja načrtov mestne mobilnosti, na primer po vzoru francoskih ali nemških mest, da bi jih mesta v EU širše sprejela kot sredstvo za reševanje prometnih zastojev in onesnaževanja okolja; se zavzema za večjo vključitev mest v raziskave, ki jih EU financira na področjih mobilnosti v mestih, urejanja javnega prometa in okoljskih vprašanj. To je mogoče doseči z ustreznim prilagajanjem raziskovalnih programov;

5. poudarja pomen tega, da so na voljo ustrezni mehanizmi financiranja, skupaj z mehanizmi za zagotavljanje učinkovitega sodelovanja. OR zato zagovarja model, v skladu s katerim se načrti

za mestno mobilnost izvajajo s trajnostnimi dolgoročnimi javno-javnimi oz. javno-zasebnimi sporazumi ali sporazumi o mobilnosti. Za te sporazume o mobilnosti bi moralo biti omogočeno financiranje s sredstvi zasebnega sektorja, lokalnih, regionalnih in nacionalnih programov;

6. meni, da ima EU pri tem nalogo, da v sodelovanju z Evropsko investicijsko banko oblikuje inovativne finančne instrumente, s katerimi bo mogoče financirati potrebno infrastrukturo za trajnostno mobilnost in naložbe v vozila z nizkimi emisijami ogljikovega dioksida. Dosedanje pobude na teh področjih so sicer dobrodošle, vendar pa je treba narediti velik korak od posameznih zglednih projektov do širše uvedbe v EU. Sporazumi o mobilnosti bi spodbujali močne zveze zainteresiranih strani, ki bi lahko prevzele tveganja, povezana z obsežnimi posojili, ki so potrebna za izgradnjo trajnostne prometne infrastrukture v velikem merilu;

7. podpira predloge iz osnutka poročila Evropskega parlamenta, da se v finančni perspektivi za obdobje 2014–2020 prouči možnost evropskega finančnega instrumenta, ki bi omogočil sofinanciranje

— načrtov za prevoz v mestih in velemestih (načrtov mestne mobilnosti) in

— naložbe v mobilnost v mestih in velemestih, ki so v skladu z okoljskimi in socio-ekonomskimi cilji EU;

8. poziva Komisijo k pripravi instrumenta financiranja, ki bi spodbujal mestna in velemestna območja k pripravi načrtov mobilnosti. Ta instrument financiranja bi moral biti neposredno na voljo regijam in mestnim območjem, ki ne bi potrebovala odobritve države članice. Načrti mestne mobilnosti bi morali biti v pristojnosti mest samih. Pogosto so projekti na lokalni in regionalni ravni odvisni od zagotavljanja pravilne kombinacije javnih in zasebnih naložb; naloga EU pri tem je, da to spodbuja;

9. poziva Evropsko komisijo tudi k temu, da k procesu prispeva dodano vrednost s spodbudami financiranja, sistemi nagrajevanja in izmenjavo najboljših praks. OR je v mnenju o zeleni knjigi predlagal, da bi na podlagi določenih kazalnikov mestnim območjem z nizko stopnjo onesnaženosti in prometnih zastojev v EU podeljevali oznako, podobno ekološki oznaki „modra zastava“.

Splošne ugotovitve

10. Učinkoviti, delujoči in trajnostni sistemi mestnega prevoza pomembno prispevajo h gospodarski konkurenčnosti mest, regij in celotne Evropske unije. V skladu z načelom subsidiarnosti so za razvoj tovrstnih sistemov sicer pristojne lokalne in regionalne oblasti, vendar je naloga Evropske unije, da spodbuja najboljšo prakso, omogoča skupno učenje, pospešuje prenos tehnologije in zagotavlja združljivost uporabljenih tehnologij, da se zagotovi nemoten promet med državami članicami.

11. Medtem ko se svetovna recesija pogloblja in evropska podjetja s težavo ohranjajo tržne deleže na vse bolj konkurenčnih svetovnih trgih, bi morala EU postati zgled in prevzeti svoj del odgovornosti za zagotavljanje, da kakovostna mestna infrastruktura za pretok ljudi in blaga daje evropskim podjetjem prednost pred mednarodnimi konkurenti in ne zmanjšuje njihove konkurenčne sposobnosti. Zato je nujno, da se ohranja dinamika pobude o mobilnosti v mestih, ki je privedla do objave zelene knjige septembra 2007, in da EU opredeli konkretne ukrepe za podporo tega programa.

Priporočila v zvezi z osnutkom poročila Evropskega parlamenta:

Pospešitev evropskih raziskav in inovacij na področju mobilnosti v mestih

12. podpira takojšen pregled, oceno in uskladitev obstoječih mestnih statistik in podatkovnih baz, da se ugotovi, ali jih je treba izboljšati;

13. podpira takojšno vzpostavitev evropskega internetnega portala in foruma o mestni mobilnosti, da se omogočita lažja izmenjava in širjenje informacij, dobrih praks in inovacij, zlasti na področju spodbujanja trajnostnega prevoza;

14. podpira predlog za uvedbo letne evropske nagrade za pomembne in v prakso prenosljive prometne pobude in projekte, vendar predlaga, naj bo to del uvedbe oznake, podobne ekološki oznaki „modra zastava“, ki bi se na podlagi določenih kazalnikov podeljevala mestnim območjem z nizko stopnjo onesnaženosti in prometnih zastojev v EU;

15. podpira razvoj nove pobude CIVITAS, vendar predlaga, da se mehanizmi za spodbujanje širjenja učenja in inovacij, ki so rezultat projektov CIVITAS, pregledajo in izboljšajo, kjer je to mogoče;

16. načeloma podpira povečanje financiranja programa za raziskave in razvoj na področju inteligentnih prometnih sistemov (ITS), vendar priznava, da je uresničitev zelene povezanosti in interoperabilnosti sistema velik izziv.

Spodbujanje optimizacije različnih načinov prevoza: spodbujanje k trajnostni mobilnosti na mestnih območjih z dodano vrednostjo EU

17. močno podpira spodbujanje integriranih trajnostnih načrtov za prevoz v mestih (načrti mestne mobilnosti), vendar ob upoštevanju morebitnih pomislekov v zvezi s subsidiarnostjo poudarja, da ima EU sicer vlogo pri spodbujanju priprave tovrstni načrtov, tako da podpira dobre prakse, vendar pa so mesta in regije tisti, ki odločajo o pripravi tovrstnih načrtov, torej tudi o tem, ali se vanje vključijo širše območje, od koder se ljudje vozijo na delovno mesto;

18. močno podpira predlog, da bi bili integrirani načrti mobilnosti pogoj za evropsko financiranje in sofinanciranje projektov mestnega prometa, saj bo to dodatna spodbuda za pripravo tovrstnih načrtov;

19. močno podpira uvedbo smernic o finančnih spodbudah EU v okviru obstoječih instrumentov regionalne politike za usklajene nacionalne in regionalne naložbe, delovne programe in projekte, povezane z mestnim prometom in prevozi na delovno mesto iz širšega območja, pod pogojem, da te naložbe izpolnjujejo okoljske in socialno-ekonomske cilje EU, vključno z doseganjem interoperabilnosti med vsemi načini prevoza. Podpira tudi uvedbo evropskega instrumenta financiranja v okviru finančne perspektive za obdobje 2014–2020 za sofinanciranje načrtov mestne mobilnosti, s katerim se ne bodo financirali projekti, temveč rezultati, ki so v skladu z okoljskimi in socialno-ekonomskimi cilji EU, ter poziva, naj se prouči možnost zgodnjega financiranja majhnih pilotnih pobud. Poiskati je treba bolj ambiciozne instrumente za obsežnejše financiranje v podporo pripravi načrtov mestne mobilnosti, ki morajo biti povezani z javno-javnimi ali javno-zasebnimi sporazumi o mestni mobilnosti, ki jih financirajo zasebni sektor ter lokalni, regionalni in nacionalni programi;

20. pozdravlja izvedbo študije o izkušnjah z vključitvijo prevoznin (vključno s pametnimi karticami) in bi podprl nadaljnjo študijo o zagotavljanju intermodalnih informacij v mestnih naseljih EU; poziva tudi k proučitvi interoperabilnosti pametnih kartic s ciljem, da bi se jih v prihodnosti uporabljalo za vozovnice, ki bi veljale na vseh velemestnih območjih v Evropski uniji;

21. podpira poziv Komisiji, naj pripravi poročilo o plačevanju cestnin za vožnjo v mestih in možnostih, da se zanje določijo smernice, ter o cestninah za dostop do velemest in centrov mest. To je sicer zelo kompleksen projekt, vendar prinaša pomembne koristi, zlasti z vidika skladnih načrtov mestne mobilnosti, in predstavlja korak k intermodalnim sistemom plačevanja na enem mestu.

Mestni prevoz: potreba po upoštevanju industrijskega sektorja in evropskih tehnologij pri lizbonski strategiji ter načrtu za oživitev evropskega gospodarstva

22. močno podpira uvedbo evropske pobude za standardizacijo in certifikacijo opreme z vidika varnosti, udobja (hrup, vibracije), interoperabilnosti omrežij, dostopnosti za osebe z omejeno mobilnostjo, trajnostnega načina prevoza in čistih prevoznih sredstev na podlagi bilance onesnaževanja s CO₂;

23. močno podpira predlog, da se znaten del sredstev, odobrenih z načrtom za oživitev evropskega gospodarstva, nameni naložbam in projektom na področju mestnega prometa, ki že potekajo ter jih je mogoče takoj financirati, če so te naložbe v skladu z okoljskimi in socialno-ekonomskimi cilji EU.

Boljša povezanost z drugimi politikami EU

24. poziva Evropsko komisijo, naj na lokalni ravni spodbuja večjo povezanost teh ukrepov z drugimi politikami EU, kot so okoljska politika, politika trajnostnega razvoja mest, prevoza oseb in blaga na nemestnih območjih, podnebnih sprememb in regionalna politika;

25. znova poziva k uvedbi mehanizma na ravni EU za poročanje o napredku pri izvajanju načrtov mestne mobilnosti, ki bi lahko bili drugim mestom vzor. Ta proces bi se moral začeti z analitično študijo, ki bi jo s sredstvi podprla EU, njen namen pa bi bil pregledati stanje v mestih po vsej EU in njihove pristope k zmanjšanju prometnih zastojev, izboljšanju kakovosti okolja in zagotavljanju bolj trajnostnih načinov prevoza, vključno z nemotoriziranimi načini.

V Bruslju, 21. aprila 2009

Predsednik
Odbora regij
LUC VAN DEN BRANDE