

Mnenje Odbora regij – Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu

(2010/C 141/07)

ODBOR REGIJ

- opozarja, da pot do trajnostnega prometa ne vodi prek omejitve povpraševanja po prometnih storitvah; ni bistveno število prepeljanih potnikov ali količina prepeljanega blaga, temveč način njihovega prevoza. Prometne navade, ki niso trajnostno usmerjene, je mogoče zajezi le z ustrezno cenovno politiko v prometnem sektorju. Torej je pomembno najti pravičen in pregleden način za razdelitev prometnih stroškov na vse načine prevoza;
- opozarja, da se je treba za okrepitev trajnosti v prometnem sistemu lotiti reševanja problema prometnih zastojev. Okrepitev zmogljivosti prometnih omrežij sama ne bo dovolj, saj lahko okoljski učinki večjih omrežij hitro dosežejo nevzdržno raven. Zato je treba okrepiti konkurenčnost trajnostnih prometnih sistemov;
- ugotavlja, da imajo lokalne in regionalne oblasti očiten interes za podpiranje alternativ cestnemu prometu, zlasti tam, kjer na omrežjih prihaja do ozkih grl, posebej v občutljivih regijah in na območjih z naravnimi omejitvami, saj ozka grla povzročajo hude probleme, kot so hrup, izpuhi, zastoji, zamude in hitra obraba cest, in zaradi katerih imajo pristojne oblasti visoke izdatke za vzdrževanje cestnega omrežja;
- poudarja, da so mestna, primestna in regionalna prometna omrežja pomemben del celotnega prometnega omrežja in svetovnih dobavnih verig, zato jih je treba obravnavati prednostno;
- poziva, da bela knjiga o prometu pošlje močno politično sporočilo v zvezi s prihodnjim pregledom proračuna EU, da se zagotovi skladnost prihodnjih finančnih sredstev EU za promet z izrecnimi cilji EU in obratno.

Poročevalec: Väino Hallikmägi (EE/ALDE), član mestnega sveta Pärnu, Estonija

Referenčni dokument

Sporočilo Komisije o trajnostno naravnani prihodnosti prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu

COM(2009) 279 konč.

I. POLITIČNA PRIPOROČILA

ODBOR REGIJ

Uvod

1. pozdravlja sporočilo Evropske komisije o trajnostno naravnani prihodnosti prometa, ki je prvi korak k reviziji prometne politike EU za prihodnja desetletja;

2. se strinja s Komisijo, da mora prometna politika temeljiti na dolgoročni in trajnostni viziji mobilnosti ljudi in blaga. Predpogoj za pripravo prometne politike v skladu s to vizijo je pravilna ocena trendov, ki vplivajo na prometni sektor;

3. meni, da bi morala prihodnja prometna omrežja, ki so med najpomembnejšimi pogoji za zagotovitev teritorialne kohezije v EU, nuditi dobre povezave do vseh evropskih regij. Te okoliščine odločilno vplivajo na okrepitev socialnega in gospodarskega povezovanja ter zagotovitev trajnostnega razvoja. Izvajanje prometne politike zahteva od držav članic, da pokažejo močnejšo politično voljo in podprejo trajnostne in inovativne prometne strategije.

Politična priporočila

ODBOR REGIJ

4. meni, da je v prenovljeni beli knjigi o prometni politiki nujno treba bistveno bolj sistematično in temeljito kot doslej analizirati zunanje dejavnike in dogajanje znotraj prometnega sektorja ter njihove posledice in součinkovanje. Treba je obravnavati tudi učinke podnebnih in gospodarskih sprememb za razvoj prometnega sektorja in dejavnike, ki vplivajo nanj;

5. je mnenja, da je treba ta strateški razvojni dokument dopolniti s (primerjalno) analizo družbeno-gospodarskih in okoljskih vplivov političnih odločitev in načrtovanih ukrepov, ki jih dokument vsebuje. Najbolje bi bilo, če bi bili rezultati raziskave preneseni na raven držav članic in regij, da bi bilo

mogoče oceniti morebitne razlike v učinkih skupne prometne politike. Bistveno je, da se pretehtajo vse konceptualne usmeritve prometne politike, ki so pomembne za razpravo o prihodnosti prometa;

6. meni, da bi morale imeti lokalne in regionalne oblasti v posameznih državah članicah možnost večjega vpliva pri pripravi strateških načrtov in sprejemanju odločitev v okviru oblikovanja evropske prometne politike, da se zagotovi okvir zakonske ureditve in načrtovanja, ki omogoča izvajanje pobud in ukrepov na področju prometa. Nosilci odločanja na lokalni in regionalni ravni lahko najbolje ocenijo, kateri ukrepi so potrebni za reševanje lokalnih in regionalnih prometnih problemov. Zato morata nacionalna raven in raven EU pri spodbujanju lokalnih in regionalnih oblasti upoštevati načelo subsidiarnosti;

7. poudarja, da je treba pri razvoju prometne infrastrukture določiti prednostne naloge glede na omrežja ali projekte. Osrednje institucije EU in nacionalne vlade morajo zagotoviti politično in finančno podporo, da se omogoči hitra gradnja najpomembnejše infrastrukture;

8. opozarja, da je treba pri razvoju vseevropskega prometnega omrežja, kjer bo projektno usmerjen pristop (30 prednostnih projektov) zamenjal pristop, ki ločeno obravnava celotno omrežje in glavno omrežje TEN-T, paziti, da bodo najbolj oddaljene regije EU, obmejne regije in regije s težkimi naravnimi razmerami še naprej deležne zadostne pozornosti in podpore za izboljšanje prometnih povezav med jedrom EU in njenimi sosednjimi državami. Zato bi bilo treba za zagotavljanje notranje in zunanje teritorialne kohezije v Evropi upoštevati na primer tudi razlikovanje prednostnih povezav ali zvez v evropski prometni politiki vključno z ustreznimi mehanizmi financiranja. Treba je pripraviti predpise, iz katerih bo jasneje kot doslej razvidno, na podlagi katerih načel in na kakšen način bodo določena ter po potrebi spremenjena in dopolnjena omrežja TEN-T; že začete prednostne projekte TEN-T bi bilo treba na vsak način dokončati. Glavno omrežje TEN-T je treba tudi ustrezno dopolniti in podaljšati, da se vzpostavijo povezave z omrežjem. Obenem bi bilo treba spodbujati boljše usklajevanje projektov med državami članicami, da bi se izognili neuskladenemu načrtovanju in izvajanju ter v ospredje postavili čezmejne vidike;

9. opozarja na osrednji pomen tovarnega prometa za delovanje evropskega gospodarstva. Hkrati pa evropski prometni sistem vse bolj obremenjujejo zastoji, ki jih v glavnem povzročajo neenakomerna porazdelitev prometa med načini prevoza (v sedanjih tržnih razmerah ima cestni promet nekaj pretiranih konkurenčnih prednosti), nezadostna infrastruktura in pomanjkljiva interoperabilnost med načini prevoza. Odbor regij meni, da je treba za okrepitev povezovanja specifične prometne infrastrukture povečati pomen usklajevanja in zagotavljanja skladnosti posameznih rešitev v zvezi z odločitvami, ki jih je treba sprejeti v okviru TEN-T in vprašanj glede mobilnosti v mestih, ter tudi rešitev pri določanju prednostnih nalog za financiranje iz sredstev evropskega sklada za regionalni razvoj in kohezijskega sklada;

10. poudarja, da so mesta pomemben in neločljiv del prometnih omrežij. So pravzaprav komunikacijska vozlišča, kjer soobstajajo različni načini prevoza in se na splošno prevoz začne in konča. Zato je treba enako pozornost kot prometnim omrežjem nameniti tudi prometu v mestih;

11. zahteva dodatne poenostavitve postopkov financiranja EU in meni, da je treba uskladiti nacionalne programe financiranja in programe financiranja EU;

12. poziva, da bela knjiga o prometu pošlje močno politično sporočilo v zvezi s prihodnjim pregledom proračuna EU, da se zagotovi skladnost prihodnjih finančnih sredstev EU za promet z izrecnimi cilji EU in obratno.

Železniški in morski promet ter plovba po celinskih vodah

ODBOR REGIJ

13. meni, da je velik problem razdrobljenost železniškega trga. Prav tako je treba odpraviti ozka grla v sedanji infrastrukturi, zlasti tista, do katerih prihaja zaradi čezmejnih vidikov ali naravnih ovir. Za razvoj delujočega vseevropskega železniškega omrežja, ki bo nudilo visokokakovostne storitve ne samo glede trajanja in zanesljivosti prevoza, ampak tudi glede prevoznih zmogljivosti, bo potrebna trajnostna in učinkovita rešitev, ki bo omogočila povečan prenos tovarnega prometa s cest na železnico;

14. priznava, da različni infrastrukturni standardi posameznih držav članic, na primer različne širine tirov, različni električni in varnostni sistemi, dodatno povečujejo razdrobljenost prometnega sektorja. Uskladitev tehničnih pogojev in opreme bo zahtevala poenotenje tehničnih standardov in s tem naložbe v infrastrukturo. Poleg tega bi bilo treba uskladiti

različne nacionalne predpise o izobraževanju strojevodij, varnosti in tovoru ter po zgledu letalskega prometa uvesti skupen jezik za mednarodni promet, še posebej za promet iz tretjih držav. S tem bi izboljšali konkurenčnost železniškega prometa v primerjavi s cestnim prometom. Na preobremenjenih železniških odsekih bi bilo treba zagotoviti pogoje za potek potniškega in tovarnega prometa na skupnih železniških progah brez medsebojnega oviranja ali gradnjo novih železniških prog ter ločitev tovarnega in potniškega prometa, če je to tehnično izvedljivo in gospodarsko upravičeno;

15. meni, da mora dodatna infrastruktura za tovorni promet zagotoviti povezanost mestnih središč, pri tem pa ne sme povzročiti dodatnega prometa v komercialnih mestnih središčih in s tem povečati zastojev;

16. je mnenja, da je treba za gospodarsko povezavo najbolj oddaljenih regij z evropskim jedrom na pomembnih krajih zgraditi pristanišča, ki imajo dobre večmodalne prometne povezave. Odbor regij meni, da je za to nujno zagotoviti večmodalne prometne povezave z regijami, v katerih ima morski promet zelo pomembno vlogo;

17. poudarja, da je treba spodbujati pomorstvo in plovbo po celinskih vodah, ki lahko imata ključno vlogo v boju proti podnebnim spremembam. Poleg tega bi bilo treba programe, kot je sedanji program „pomorskih avtocest“, znatno razširiti zaradi njihovega prispevka k ciljem EU na področju prometa in teritorialne kohezije. Pomorstvo in plovba po celinskih vodah bi lahko pomagala zadovoljiti tudi rastoče povpraševanje na področju potniškega in tovarnega prometa. Poleg tega je treba nenehno zmanjševati negativne okoljske učinke ladijskega prometa, pristanišč in logističnih centrov. OR zato obžaluje, da mednarodni pomorski promet še vedno ni vključen v mehanizme Kjotskega protokola in časovni načrt za zmanjšanje emisij toplogrednih plinov. Vendar bi Evropska unija morala dati prednost sprejemanju obvezujočih predpisov na mednarodni ravni, da se čim bolj prepreči konkurenčno slabši položaj evropske panoge ladijskega prevoza. Poleg tega je treba opraviti oceno možnih učinkov uvedbe različnih pristaniških pristojbin, diferenciranih glede na posledice ladijskega onesnaževanja;

18. je prepričan, da razvoj večmodalnih prometnih vozlišč sodi med prednostne naloge skupne prometne politike. Pri preusmerjanju tovarnega prometa na železnico je treba tudi zagotoviti izpolnjevanje okoljskih in varnostnih pogojev ter čim manjše negativne vplive na potniški promet.

Letalski promet

ODBOR REGIJ

19. meni, da je treba pri razvoju letalskega prometa za zmanjšanje negativnih okoljskih učinkov, kot sta hrup in onesnaževanje zraka, upoštevati in načrtovati tehnične in prostorske rešitve. Pri vštevanju okoljskih stroškov v cene letalskih vozovnic pa ne smemo pozabiti, da ima letalski prevoz za posamezne regije različen pomen in da zagotavlja dobro povezavo tudi do najbolj oddaljenih evropskih regij. Pri gradnji letališke infrastrukture so od podpore EU odvisna zlasti srednje velika mesta in otoške regije, da lahko zagotovijo varnost letalskega prometa in zadovoljstvo strank;

20. meni, da je treba poskrbeti za pošteno konkurenco med letališči tako, da se za izračun in določitev letaliških pristojbin določijo skupna pravila.

Prometni stroški in naložbe

ODBOR REGIJ

21. poudarja, da morajo biti naložbe bolje usklajene. S sredstvi za TEN-T bi na primer morali še naprej podpirati tržne železniške projekte, regionalna pomoč pa bi morala biti bolj usmerjena v okolju prijazne načine prevoza, da se izboljša teritorialna kohezija EU;

22. opozarja na ključno dejstvo, in sicer da sta predpogoja za uravnoteženo in trajnostno uporabo različnih načinov prevoza vštete zunanji stroški (onesnaževanje, nesreče, čas) v prometne stroške in celostno spoštovanje načela „uporabnik plača“. Poleg tega je treba na ta način zbrana sredstva vložiti v okolju prijaznejše načine prevoza ter s tem zagotoviti delež okolju prijaznih načinov prevoza in hkrati splošno učinkovitost vseh načinov prevoza in izboljšanje interoperabilnosti. Pri predpisih, ki temeljijo na takšnih izračunih, je treba tudi upoštevati, do kakšne mere so finančno izvedljivi v posameznem družbeno-gospodarskem prostoru. V nasprotnem primeru bodo gospodarske panoge in podjetja, ki so odvisna od prometnih povezav, izgubila konkurenčno moč tako v posamezni državi kot v vsej Evropi;

23. opozarja, da ne bi smeli postaviti pod vprašaj pomembnega in temeljnega cilja določanja dejanskih stroškov. Če naj večina naložb v prometno infrastrukturo temelji na načelu „uporabnik plača“, lahko v nekaterih regijah občasno pride do premikov v gospodarski in socialni strukturi. Državam članicam, ki v skladu s sodobnim pristopom določanja dejanskih stroškov razmišljajo o uvedbi oz. prilagoditvi pristojbin, povezanih z obsegom prometa, priporočamo, da hkrati opravijo oceno ekonomskih, okoljskih in socialnih vplivov takšnega ukrepa. Na ta način bo tam, kjer bo ugotovljena potreba za to, na

podlagi strateških odločitev mogoče pripraviti ustrezne srednje-ročne in dolgoročne spremljevalne ukrepe, na primer preusmeritev usmerjene regionalne gospodarske podpore;

24. opozarja na mnenji OR o zeleni knjigi (CdR 236/2007) in akcijskem načrtu (CdR 417/2008) o mobilnosti v mestih, ki ju je Komisija objavila septembra 2009 in sta odziv na pričakovanja, ki sta jih izrazila tako Odbor regij kot Evropski parlament.

Mestni promet

ODBOR REGIJ

25. opozarja na ključen pomen razvoja mestnega prometa, saj so mesta neočljivi sestavni del prometnih omrežij in vozlišča različnih načinov prevoza. Največji izzivi v mestnem prometu so dati prednost javnemu prevozu z ustvarjanjem ustreznih pogojev in s tem izboljšati njegov položaj v potniškem prometu, preoblikovati pogoje mestnega prometa tako, da se bo skozi mestna središča stekalo čim manj prometa, dograditi mrežo poti za pešce in kolesarje ter povečati delež prometnih sredstev na električni pogon in uporabo okolju prijaznih načinov prevoza;

26. priporoča mestom, da uvedejo strožje ukrepe za ublažitev negativnih okoljskih vplivov mestnega prometa in spodbujanje zdravih načinov prevoza. Pomembno je, da EU upošteva načelo subsidiarnosti, s čimer bodo ustvarjeni dobri pogoji, da bodo pristojne lokalne in regionalne oblasti lahko izvajale to pristojnost;

27. meni, da je nujno treba zasnovati prometno politiko EU tako, da bo spodbujala razvoj skupnih krajevnih prometnih sistemov za mestna središča, predmestja in okoliško podeželje ter še posebej povezovanje tirnih prometnih sistemov – železniških sistemov, regionalnih železnic in tramvajev – v regionalni tirni sistem novega tipa;

28. poudarja pomen, ki ga ima izmenjava najboljših praks na področju razvoja in uporabe mestnega prometa pri naslednjih temah: *parkiraj in se pelji (Park-and-Ride)*, *parkiraj in hodi (Park-and-Walk)*, razvoj prometnih sredstev na električni pogon, gradnja omrežij za lahka vozila, določitev posebnih voznih pasov za javni prevoz, večmodalni terminali ob mestnih vpadnicah, razvoj storitev za skupno uporabo avtomobilov, sprejemba vedenja v prometu z spodbujevalnimi ukrepi (izobraževanje, seznanjanje javnosti) in omejevalnimi ukrepi (cestnine na območjih s pogostimi zastoji, parkirnine). EU bi morala ustvarjati in razvijati mehanizme podpore za projekte sodelovanja, ki so usmerjeni v skupno pripravo rešitev in prenos obstoječih izkušenj.

Tehnološki razvoj

ODBOR REGIJ

29. meni, da je treba pri razvoju večmodalnega javnega prometa dati prednost elektronskim sistemom vozovnic, ker omogočajo natančno izračunavanje stroškov linij in načrtovanje linij glede na potrebe potnikov ter uporabniku prijaznejši javni prevoz. Uporaba nove informacijske tehnologije mora podpirati razvoj večmodalnih inteligentnih prevoznih sistemov, EU pa bi morala spodbujati širitev njihove uporabe;

30. je mnenja, da je pri tehnološkem razvoju bistven prenos tehnologij med regijami in med različnimi regionalnimi ravni. Pri financiranju razvoja tehnoloških rešitev se namreč ne smemo osredotočati samo na tehnologije, ki so prilagojene velikim mestom. Namesto tega bi morala biti razvoj in financiranje zastavljena tako, da bi se znaten delež teh sredstev uporabljal za razvoj ustreznih in trajnostnih rešitev v srednje velikih in majhnih mestih ter njihovi okolici;

31. poudarja, da je treba za zmanjšanje odvisnosti prometnega sektorja od nafte ustvariti možnosti za določanje diferenciranih davkov na goriva, ki se pridobivajo iz drugih surovin, po potrebi celo nižjih od spodnje meje, določene v EU;

32. opozarja, da sta za spodbujanje prometne varnosti ključnega pomena poenotenje in okrepitev mehanizmov nadzora in spremljanja. Pri poenotenju varnostnih zahtev je treba upoštevati lokalne naravne danosti, vrste cest, kulturne navade idr. Pogoj za povezovanje zbirk podatkov o prometnih nesrečah je vsaj delna standardizacija kazalnikov, ki se uporabljajo v nacionalnih zbirkah podatkov;

33. meni, da je treba na področju nadzora prometa ustvariti pogoje za pripravo in uvedbo splošnih in skupnih rešitev, ki temeljijo na informacijski tehnologiji in globalnem sistemu za določanje položaja (GPS). Glavna naloga EU je poleg spodbujanja raziskav in razvoja določitev skupnih standardov, ki bodo državam članicam omogočili dosleden nadzor čezmejnih prometnih tokov.

Prometno izobraževanje

ODBOR REGIJ

34. poudarja, da imajo izobraževalne ustanove ključno vlogo pri vzgajanju za varno in okolju prijazno vedenje v prometu. Treba je ustvariti pogoje za vključitev prometnega izobraževanja v učne načrte izobraževalnih ustanov v vseh državah. EU bi lahko na področju izobraževanja spodbudila praktične študije, na podlagi katerih bi bilo mogoče pripraviti didaktična priporočila v obliki snovi in učnih modulov za vrtce in šole.

Povezave s sosednjimi državami, čezmejne dejavnosti

ODBOR REGIJ

35. meni, da je izboljšanje prometnih povezav s sosednjimi državami še posebej pomembno. Pri tem morajo osrednje institucije EU, vlade držav članic in vlade tretjih držav skupaj vlagati v mejno infrastrukturo (terminale, ceste, mostove), da omogočijo hiter in okolju prijazen prehod meje v tovornem in potniškem prometu. Enako pomemben je tudi napredek pri poenotenju mejnih in carinskih postopkov ter okrepitvi sodelovanja na tem področju;

36. meni, da je pomembno, da prometna politika prispeva k povezovanju najbolj oddaljenih regij v njihovih geografskih okvirih in podpira uvedbo okolju prijaznih pomorskih in zračnih storitev, ki jim bodo omogočale povezavo z državami njihovega območja in hkrati spodbujale intermodalnost;

37. meni, da morajo države članice in institucije EU v mednarodnih organizacijah in pri pogajanjih s tretjimi državami o prometnih vprašanjih stremeti k temu, da podjetnikom iz držav članic v vseh načinih prevoza zagotovijo pravične konkurenčne pogoje v zvezi z davkom na gorivo, pristajškimi, letališkimi in železniškimi pristojbinami, različnimi okoljskimi zahtevami itd. Ta vprašanja so še posebej pomembna za gospodarstvo v državah ob zunanjih mejah EU. Različne konkurenčne pogoje je treba upoštevati tudi pri vštevanju zunanjih stroškov in prevozne stroške.

Sklepi in priporočila

ODBOR REGIJ

38. opozarja, da je prosto gibanje ena temeljnih pravic državljanov in eno temeljnih vodil EU. Tudi načelo prostega pretoka blaga je ključni del notranjega trga. Pot do trajnostnega prometa ne vodi prek omejitve povpraševanja po prometnih storitvah;

39. poudarja, da ni bistveno število prepeljanih potnikov ali količina prepeljanega blaga, temveč način njihovega prevoza. Prometne navade, ki niso trajnostno usmerjene, je mogoče zavezati le z ustrežno cenovno politiko v prometnem sektorju. Torej je pomembno najti pravičen in pregleden način za razdelitev prometnih stroškov na vse načine prevoza;

40. opozarja, da se je treba za okrepitev trajnosti v prometnem sistemu lotiti reševanja problema prometnih zastojev. Države članice bi se morale zavezati vlaganju v okolju prijazno infrastrukturo, da bi odpravile ozka grla. Vendar okrepitev zmogljivosti prometnih omrežij sama ne bo dovolj, saj lahko okoljski učinki večjih omrežij hitro dosežejo nevzdržno raven. Zato je treba okrepiti konkurenčnost trajnostnih prometnih sistemov;

41. ugotavlja, da imajo lokalne in regionalne oblasti očiten interes za podpiranje alternativ cestnemu prometu, zlasti tam, kjer na omrežjih prihaja do ozkih grl, posebej v občutljivih regijah in na območjih z naravnimi omejitvami, saj ozka grla povzročajo hude probleme, kot so hrup, izpuhi, zastoji, zamude in hitra obraba cest, in zaradi katerih imajo pristojne oblasti visoke izdatke za vzdrževanje cestnega omrežja;

42. meni, da je treba razviti konkurenčnost ladijskega in železniškega prometa. Za razvoj delujočega železniškega omrežja, ki bo nudilo visokokakovostne storitve ne samo glede trajanja in zanesljivosti prevoza, ampak tudi glede prevoznih zmogljivosti, bo treba zmanjšati razdrobljenost evropskega železniškega trga. Treba je tudi poenotiti prostor pomorskega prometa ter dati prednost naložbam v pristanišča in njihovo povezovanje s prometnim omrežjem;

43. poudarja, da prometni sistem v mestih in regijah močno vpliva na regionalni razvoj. Mestna, primestna in regionalna prometna omrežja so pomemben del celotnega prometnega omrežja in svetovnih dobavnih verig, zato jih je treba obravnavati prednostno;

44. meni, da morajo prihodnja prometna omrežja zagotavljati dober dostop do vseh evropskih regij. Poleg tega se je treba posvetovati z lokalnimi in regionalnimi oblastmi ter drugimi zainteresiranimi stranmi na lokalni in regionalni ravni o vseh pobudah, ki bi lahko vplivale na prihodnost evropskega prometnega omrežja, in sicer glede na to, kakšno vlogo ima lokalna ali regionalna oblast oziroma interesna skupina pri izvajanju posameznih ukrepov v prometu ter pri zagotavljanju okvira ureditve in načrtovanja, potrebnega za izvajanje prometnih pobud.

V Bruslju, 4. decembra 2009

*Predsednik
Odbora regij*
Luc VAN DEN BRANDE