

Mnenje Odbora regij – Akcijski načrt o mobilnosti v mestih

(2010/C 232/05)

ODBOR REGIJ

- v zvezi s financiranjem EU poziva Komisijo, da prek strukturnih skladov in kohezijske politike, Evropske investicijske banke (EIB) in Evropske banke za obnovo in razvoj (EBRD) nameni pozornost mobilnosti v mestih;
- meni, da morajo biti evropske politike in pobude boljše povezane ter da je zlasti potreben celostni pristop k mestnim politikam;
- ponavlja podporo razvoju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, vsaj za večja mesta; podpira uvedbo spodbujevalnih ukrepov na ravni EU, tako da bi bilo financiranje projektov mestnega prevoza z evropskimi sredstvi vezano na obstoj tovrstnih načrtov in sprejetje sporazumov o javno-zasebnem partnerstvu na področju mobilnosti;
- meni, da bi Komisija morala spodbujati države članice, da tovrstni načrti postanejo obvezni za vsa velika mestna območja, in ustvariti ustrezne spodbude za lokalne oblasti za pripravo takšnih načrtov;
- poziva Komisijo, naj uvede letno evropsko nagrado za izjemne in v prakso prenosljive prometne pobude kot del vseevropske oznake zelene zastave, ki naj bi jo podeljevali na primer mestnim območjem, ki beležijo nizko stopnjo onesnaženosti okolja in prometnih zastojev;
- poziva Komisijo, naj nemudoma začne predlagano študijo o mestnih vidikih internalizacije zunanjih stroškov za vrste prevoza, da bi se prerezporedili stroški različnih vrst prevoza.

Poročevalec:	Albert Bore, član mestnega sveta Birminghama (UK/PES)
Referenčni dokument:	Sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu, Svetu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij o akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih COM(2009) 490 konč.

I. SPLOŠNE UGOTOVITVE

Ozadje

1. Odbor regij ⁽¹⁾ se je leta 2008 odzval na zeleno knjigo Komisije z naslovom *Za novo kulturo mobilnosti v mestih* ⁽²⁾. Temu je aprila 2009 sledil akcijski načrt o mobilnosti v mestih ⁽³⁾ kot odziv na poročilo Evropskega parlamenta na lastno pobudo ⁽⁴⁾, v katerem je Odbor regij pozdravil številne pobude o mobilnosti v mestih, podane na ravni EU.

2. Odbor regij je zagovarjal model, v skladu s katerim se načrti za mobilnost v mestih izvajajo s trajnostnimi dolgoročnimi javno-javnimi oz. javno-zasebnimi sporazumi ali sporazumi o mobilnosti, ter pozval Komisijo k pripravi instrumenta financiranja v okviru kohezijske politike, ki bi bil neposredno na voljo regijam in mestnim območjem in bi spodbujal mestna območja k pripravi načrtov za mobilnost. Priprava in izvajanje načrtov za mobilnost v mestih bi bila v pristojnosti mest samih.

3. Evropska komisija je bila tudi pozvana, naj k procesu prispeva dodano vrednost s spodbudami financiranja, sistemi nagrajevanja in izmenjavo najboljših praks ter naj se na podlagi določenih kazalcev mestnim območjem z nizko stopnjo onesnaženosti in prometnih zastojev podeljuje oznaka, podobna vseevropski ekološki oznaki modre zastave za kakovostna obalna območja.

4. Odbor meni, da je usklajevanje na evropski ravni potrebno zlasti v zvezi s tehničnimi zahtevami za vozila (npr. oprema obstoječih vozil s filtri za delce v dizelskih motornih vozilih), infrastrukturo in storitve prevoza kot tudi v zvezi z označevanjem (tablice in oznake) za dostop motornih vozil na zelena območja v skladu z evropskimi standardi na področju izpušnih plinov in hrupa.

(1) Mnenje o zeleni knjigi o mestnem prometu (poročevalec: Albert Bore), CdR 236/2007 fin.

(2) COM(2007) 551.

(3) Mnenje o akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih (poročevalec: Albert Bore), CdR 417/2008 fin.

(4) Poročilo o akcijskem načrtu o mobilnosti v mestih (poročevalec: Gilles Savary), 2008/2217(INI).

5. Poleg tega je Odbor regij ⁽⁵⁾ izrazil mnenje, da bi bilo treba bolj poudariti socialno razsežnost mobilnosti v mestih, saj je to orodje za spodbujanje tako socialne kot tudi teritorialne kohezije znotraj mestnih in primestnih območij.

6. Komisija je sedaj sprejela akcijski načrt o mobilnosti v mestih ⁽⁶⁾, v katerem predlaga dvajset ukrepov, ki bi lokalne, regionalne in nacionalne oblasti spodbudili k doseganju ciljev trajnostne mobilnosti v mestih in jim pri tem pomagali. Tako je prvič predstavljen mogoč obsežen sveženj ukrepov na področju trajnostne mobilnosti v mestih.

7. Ukrepi, ki jih predlaga Komisija, se bodo izvajali v obdobju štirih let po sprejetju akcijskega načrta, vendar pa bo Evropska komisija leta 2012 pregledala izvajanje akcijskega načrta in ocenila potrebo po nadaljnjih ukrepih.

Ugotovitve glede akcijskega načrta Evropske komisije o mobilnosti v mestih

8. Odbor regij pozdravlja, da je Evropska komisija končno objavila akcijski načrt o mobilnosti v mestih, ki odraža glavna vprašanja za boljšo mobilnost v naših mestih.

Ekonomski in okoljski razlogi za akcijski načrt

9. Evropska komisija ugotavlja, da 72 % ⁽⁷⁾ evropskega prebivalstva živi v mestnih območjih. Do leta 2050 se bo to število povečalo na 84 %. Mestna območja se zato soočajo z izzivom, kako urediti promet, da bi bil trajnosten v smislu konkurenčnosti (zastoji, stroški prevoza) in okolja (kakovost zraka, hrup).

(5) Mnenje o zeleni knjigi o teritorialni koheziji (poročevalec: Jean-Yves Le Drian), CdR 274/2008 fin.

(6) COM(2009) 490.

(7) Združeni narodi, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

10. Odbor regij priznava ključni pomen mobilnosti v mestih in mestnega prometa za prihodnost Evrope, saj se nanašata na tri glavne stebre trajnostnega razvoja:

- **gospodarski steber**, ker zastoji v prometu zavirajo gospodarsko konkurenčnost (zamude v trgovini, višji stroški prevoza blaga itd.). Mestna območja so gospodarski motorji Evrope, saj ustvarjajo več kot 70 % gospodarskega premoženja v EU. Vendar pa gre 7 % tega premoženja za zunanje stroške nesreč, zastojev, zdravja in okoljske škode;
- **okoljski steber**, ker so onesnaženost, ki jo povzroča tovorni in avtomobilski promet, ter zastoji v velemestnih in mestnih območjih ter v prometu med mesti, ena glavnih ovir EU pri uspešnem doseganju cilja 20-20-20. Motorni promet v mestih predstavlja 40 % emisij toplogrednih plinov, ki jih povzroča cestni promet na splošno, in do 70 % drugih onesnaževal. Jasno je, da bo preusmeritev načina prevoza v mestnem prometu (pri čemer je glavna rešitev javni prevoz) prispevala k trajnostnemu evropskemu razvoju;
- **socialni steber**, ker bodo boljši sistemi javnega prevoza in manj zastojev pozitivno vplivali na kakovost življenja državljanov in javno zdravje; prav tako bodo prikrašanim soseskam in skupnostim zagotovili boljši dostop do mestnih središč ter tako izboljšali dostop do možnosti zaposlitve, storitev (zdravstvo, izobraževanje) in kulture.

Naloge in pristojnosti

11. Odbor regij pozdravlja popolno razumevanje načela subsidiarnosti, ki ga je pokazala Evropska komisija, saj Komisija v akcijskem načrtu ugotavlja, da so za politike mobilnosti v mestih odgovorne predvsem lokalne, regionalne in nacionalne oblasti, čeprav se sklepi, sprejeti na lokalni ravni, pogosto nanašajo na okvir, ki ga določata nacionalna politika in politika EU.

12. Evropska komisija zato meni, da lahko partnerski pristop, ki v celoti spoštuje načelo subsidiarnosti ter različne pristojnosti in odgovornosti vseh ravneh upravljanja, prinese veliko koristi.

13. Dvajset predlaganih ukrepov v tem akcijskem načrtu se predvsem nanaša na orodja, ki bodo mestom in regijam pomagala razviti politiko trajnostne mobilnosti in odražajo večino preteklih priporočil OR. Ta orodja so naslednja:

- izmenjava informacij in najboljše prakse;

- objava informacij in smernic o pripravi načrtov za mobilnost v mestih;
- dialog z izvajalci javnega prevoza, da se opredelijo prostovoljne zaveze o pravicah potnikov;
- spletni vodnik o čistih vozilih in razprave z državami članicami o ureditvah za uvedbo energetske varčnih tehnik vožnje pri vozniških izpitih;
- opazovalni center za mestno mobilnost;
- več študij na področju mestne mobilnosti, med drugim o različnih vrstah zelenih območij v EU.

14. Akcijski načrt Komisije o mobilnosti v mestih je priložnost za oblikovanje okvira EU, ki bo – ob spoštovanju pristojnosti in odgovornosti – v pomoč lokalnim, regionalnim in nacionalnim oblastem pri izvajanju ukrepov v mestnih območjih, kjer je treba razviti trajnostna prometna omrežja in uvesti nove tehnološke rešitve, za uvedbo ukrepov, ki državljanom EU nudijo čiste načine prevoza v mestnih območjih, in spremembo kulture mobilnosti v mestih, s čimer bi dosegli cilje na področju okolja, gospodarske konkurenčnosti in socialne kohezije.

15. Akcijski načrt Evropske komisije navaja šest tem, ki izhajajo iz posvetovanja o zeleni knjigi in bi jih bilo treba nadalje obravnavati.

Spodbujanje celostnih politik

16. Od treh predlaganih ukrepov v okviru te teme je najbrž najpomembnejši podpora lokalnim oblastem pri razvoju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, ki zajema tovorni in potniški promet v mestih in predmestjih. Ta ukrep je bil eno od glavnih priporočil Odbora regij ⁽⁸⁾.

17. Dodaten zanimiv predlog, ki ga je vredno podpreti, je uvedba razsežnosti mobilnosti v mestih v akcijske načrte za trajnostno energijo. Te naj bi pripravila mesta, ki sodelujejo v Konvenciji županov ⁽⁹⁾, da bi tako spodbudili celosten pristop, ki energijo in podnebne spremembe povezuje s trajnostnim prometom in vprašanji mobilnosti.

⁽⁸⁾ Glej opombo 3.

⁽⁹⁾ www.eumayors.eu.

18. Komisija predvideva tudi zagotavljanje informacij o povezavi med ukrepi trajnostne mobilnosti v mestih in cilji regionalne politike, vključno s povezavo med mestnim prometom in vseevropskim prometnim omrežjem.

Osredotočenost na državljane

19. Komisija ugotavlja, da so pravice potnikov in dostopnost informacij o zanesljivosti, varnosti itd. potrebne zato, da se javnost spodbudi k uporabi avtobusov, tramvajev, podzemne železnice in drugih načinov javnega prevoza. Komisija namerava ugotoviti najboljše prakse v vsej EU in uvesti sveženj prostovoljnih obvez za krepitev pravic potnikov na področju javnega prevoza – to poudarja Odbor regij v preteklosti (10).

20. Evropska komisija namerava sodelovati z izvajalci dejavnosti na področju javnega prevoza in drugimi pri olajšanju postopkov zagotavljanja informacij v zvezi s prevozi, s končnim ciljem, da se uporabnikom zagotovi spletni portal za potovanja z javnimi prevoznimi sredstvi za vso EU, s posebnim poudarkom na glavnih vozliščih mreže TEN-T in njihovih lokalnih in regionalnih povezavah – kot je Odbor regij predlagal že v preteklosti (10).

21. Komisija predlaga študijo o operativnih pravilih za zelena območja v EU, katere namen je izmenjava dobrih praks. To podpira predlog Odbora regij (10) za uvedbo letne evropske nagrade za izjemne in v prakso prenosljive prometne pobude kot del uvedbe oznake, ustrezajoče vseevropski ekološki oznaki modre zastave, ki naj bi jo podeljevali območjem z nizko stopnjo onesnaženosti in prometnih zastojev (oznaka zelene zastave). Evropska komisija v okviru evropskega tedna mobilnosti predlaga izboljšanje obstoječega sistema podeljevanja nagrad ter podeljevanje posebne nagrade za spodbujanje sprejemanja načrtov za mobilnost v mestih.

22. Ker je energetsko učinkovita vožnja obvezni del usposabljanja in testiranja poklicnih voznikov, bo Komisija z državami članicami razpravljala o tem, ali in kako vključiti energetsko učinkovit način vožnje v vozniške izpite za nepoklicne voznike.

Zeleni mestni promet

23. Evropska komisija meni, da je mogoče z ukrepi na ravni EU okrepiti trge za tehnologije novih, čistih vozil in alternativnih goriv. Zato predlaga nadaljnjo podporo raziskovalnim in

predstavitvenim projektom, ki se financirajo iz sedmega okvirnega programa, da se pospeši uvedba vozil z nizkimi emisijami in brez emisij ter vozil na alternativna goriva na trg, s posebnim poudarkom na evropski pobudi za zelene avtomobile (11), ki je usmerjena na električna vozila in z njimi povezano infrastrukturo v mestnih območjih.

24. Pripravil se bo spletni vodnik za čista in energetsko učinkovita vozila, ki bo zagotavljal podporo za skupna javna naročila vozil za javne službe.

25. Po določitvi okvira EU za internalizacijo zunanjih stroškov bo Komisija izvedla študijo o urbanih vidikih internalizacije, v kateri bo proučila uspešnost in učinkovitost rešitev določanja cen, pri katerih uporabnik plača zunanje stroške (okoljski stroški, stroški zastojev in drugi).

Okrepljeno financiranje

26. Odbor regij (10) je v posebnem priporočilu navedel, da bi moral biti pogoj za evropsko financiranje in sofinanciranje projektov mestnega prometa obstoj integriranih načrtov za mobilnost v mestih, kar bo dodatna spodbuda EU za te načrte. Odbor regij se je zavzel za uvedbo evropskih finančnih instrumentov, ki bodo omogočili sofinanciranje načrtov za mobilnost v mestih. Ti morajo biti vezani na javno-javne ali javno-zasebne sporazume o mobilnosti v mestih, ki jih financirajo zasebni sektor ter lokalni, regionalni in nacionalni programi financiranja.

27. Evropska komisija v akcijskem načrtu meni, da financiranje EU, vključno z instrumenti EIB, lahko zagotovi precejšnje spodbude in odpre možnosti zasebnega financiranja, kar je v pomoč lokalnim oblastem pri razvoju inovativnih javno-zasebnih partnerstev. Komisija želi oblastem in zainteresiranim stranem pomagati pri proučevanju obstoječih možnosti financiranja in razvoju inovativnih programov javno-zasebnih partnerstev.

28. Poleg tega Komisija navaja, da bo nadalje podpirala pobudo CIVITAS tudi po izteku tretje generacije projektov, ki so se začeli leta 2008, kar je v preteklosti zagovarjal Odbor regij (10).

(10) Glej opombo 3.

(11) http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html (na voljo samo v angleščini).

Izmenjava izkušenj in znanja

29. Evropska komisija bo začela študijo o tem, kako izboljšati zbiranje podatkov za prevoz in mobilnost v mestih, in vzpostavila virtualno platformo, ki bo olajšala izmenjavo informacij, podatkov in statistik, spremljanje razvoja in izmenjavo najboljših praks na podlagi obstoječih pobud ⁽¹²⁾. Odbor regij je ta ukrep že pozdravil.

Optimiziranje mobilnosti v mestih

30. Evropska komisija želi olajšati prehod na okolju prijaznejše načine prevoza in učinkovito logistiko tovarnega prometa in bo v ta namen v letu 2010 organizirala konferenco o tovarnem prometu v mestih. Odbor regij pozdravlja to pobudo.

31. Komisija namerava tudi zagotoviti pomoč pri uporabi inteligentnih prevoznih sistemov – upati je, da bodo komunikacijski protokoli in prenosi podatkov medsebojno povezljivi in bo tako mogoče izboljšati mobilnost v mestih, na primer pri elektronskih sistemih izdajanja vozovnic in plačevanja, upravljanju prometa, informacijah v zvezi s prevozi itd.

II. POLITIČNA PRIPOROČILA**ODBOR REGIJ**

32. pozdravlja akcijski načrt Evropske komisije o mobilnosti v mestih in podpira predlagane ukrepe, saj ne spodkopavajo načela subsidiarnosti in primarne odgovornosti lokalnih, regionalnih in nacionalnih oblasti. Meni namreč, da so izzivi mobilnosti v mestih prav tako pomembni kot infrastruktura za regionalni in daljinski promet, v vsakem primeru pa so v skladu z ukrepi na enem ali drugem področju delovanja na regionalni ravni.

Financiranje preusmeritve načina prevoza k javnemu prevozu

33. meni, da zgolj ukrepi na podlagi tehnologije (nova tehnologija motorjev, boljše goriva in druge izboljšave), ki jih podpira sedmi okvirni program, ne bodo dovolj za zagotavljanje visokokakovostnih, varnih in cenovno ugodnih prometnih sistemov in s tem pomembne preusmeritve prevoza in zmanjšanja zastojev v mestnih območjih; spodbujati je treba preusmeritev na vse druge vrste javnega prevoza ter tudi na kolesarjenje in pešačenje;

34. zato poziva Komisijo, da prek strukturnih skladov in kohezijske politike, Evropske investicijske banke (EIB) in Evropske banke za obnovo in razvoj (EBRD) nameni pozornost mobilnosti v mestih in predmestjih EU z jasnimi merili trajnosti;

⁽¹²⁾ Na primer www.eltis.org.

35. poleg tega poziva, da se v načrtovani reviziji finančne perspektive za EU upoštevajo potrebe mestnega prometa, zlasti zato, ker lahko načrti za mobilnost v mestih, ki se financirajo, bistveno prispevajo h gospodarskemu, okoljskemu in socialnemu stebru trajnostnega razvoja v velemestnih območjih;

36. podpira predloge Evropskega parlamenta, da bi bilo treba v finančni perspektivi za obdobje 2014–2020 preučiti možnosti za oblikovanje evropskega finančnega instrumenta, ki bi omogočil sofinanciranje:

- načrtov za mobilnost v mestih in
- naložb v mobilnost v mestih in velemestih, ki je v skladu z okoljskimi in socialno-ekonomskimi cilji EU;

37. meni, da so ti ukrepi upravičeni, saj bi zagotavljanje visokokakovostnih, varnih, cenovno ugodnih in razširjenih sistemov javnega prevoza v evropskih mestih in na primestnih območjih omogočilo naslednje:

- krepitev gospodarske rasti in konkurenčnosti z zmanjšanjem prometnih zastojev in stroškov prevoza, učinkovitejše upravljanje potniškega in tovarnega prometa, ustvarjanje delovnih mest v podporo sistemov javnega prevoza in učinek vzvoda tovrstnih naložb ⁽¹³⁾;
- izboljšanje kakovosti okolja z zmanjšanjem emisij toplogrednih plinov in drugih onesnaževal, zmanjšanje količine cestnega prometa in prihranek energije ⁽¹⁴⁾, boljša kakovost zraka in manjši vpliv na bolezni dihal in obolenj srca in ožilja;
- okrepitev socialne in teritorialne kohezije ⁽¹⁵⁾ z večjo mobilnostjo prebivalcev, zlasti izključenih skupnosti, ki živijo v revnih predmestjih, in hkrati izboljšanje okolice stanovanjskih naselij in turističnih točk v mestnih središčih.

⁽¹³⁾ Naložbe v javni prevoz imajo multiplikacijski učinek v višini 2 do 2,5 na lokalna in regionalna gospodarstva – Peti okvirni program EK (2005): Študija Transecon.

⁽¹⁴⁾ V mestih, kjer ima javni prevoz visok delež prevoza, je mogoče privarčevati približno 400 do 500 kg goriva na prebivalca letno – Mednarodna zveza za javni prevoz (IUTP).

⁽¹⁵⁾ Glej opombo 5.

Sprejetje celostnega pristopa k mestnim politikam

38. meni, da morajo biti evropske politike in pobude bolje povezane in da je zlasti potreben celostni pristop k mestnim politikam in prostorskemu načrtovanju, da pobud za reševanje prometnih zastojev in onesnaževanja okolja v mestnih območjih v okviru trajnostnih načrtov za mobilnost v mestih ne izničijo politike, kot sta na primer urbanistično načrtovanje in zagotavljanje stanovanj;

39. ponavlja podporo razvoju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, vsaj za večja mesta, mestna in predmestna območja, ki bi obravnavali težave dostopa za vse prebivalce in potrebe tovarnega prometa na teh območjih, pa tudi prometne zastoje, vplive na okolje in zdravje;

40. podpira uvedbo spodbujevalnih ukrepov na ravni EU, tako da bi v ustreznih mestnih in primestnih območjih morale biti financiranje ali sofinanciranje projektov mestnega in velemestnega prevoza z evropskimi sredstvi vezano na obstoj načrtov za trajnostno mobilnost v mestih in sprejetje sporazumov o mobilnosti, ki jih prek sporazumov o javno-zasebnem partnerstvu financirajo zasebni sektor ter lokalni, regionalni in nacionalni programi financiranja;

41. ugotavlja, da so mnoga mesta že pripravila načrte za mobilnost, vendar meni, da če bi ta pristop z aktivno udeležbo zainteresiranih strani sprejela vsa glavna mestna območja, bi imela mesta še naprej svobodo, da prilagodijo načrte za mobilnost svojim okoliščinam, medtem ko bi Komisija lahko pokazala dodano vrednost ukrepa na ravni EU;

42. ugotavlja, da je Evropska komisija znova pozvala lokalne oblasti k razvoju in izvajanju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih⁽¹⁶⁾; Komisija bi morala spodbujati države članice, da to postane obvezno za vsa velika mestna ali predmestna območja, in ustvariti ustrezne spodbude za mesta in regije, da jim olajša pravico takšnih načrtov;

43. poziva k povečanju financiranja pobude CIVITAS, vendar le toliko, da se CIVITAS razširi s predstavitvenih projektov in izmenjave najboljših praks na pomoč pri spodbujanju in izvajanju načrtov za mobilnost v mestih;

44. poziva Komisijo, naj nadalje spodbudi razvoj in izvajanje načrtov za mobilnost v mestih z uvedbo letne evropske nagrade za izjemne in v prakso prenosljive prometne pobude kot del vse-evropske oznake zelene zastave, ki naj bi jo podeljevali – na primer – mestnim območjem, ki sprejmejo načrte za mobilnost v mestih in beležijo nizko stopnjo onesnaženosti okolja in prometnih zastojev, ali za posebne uspehe pri spreminjanju porazdelitve posameznih vrst prometa (*modal split*);

45. priporoča Komisiji, naj za podelitev „zelene zastave“ za mesta sprejme vrsto kazalcev, vendar se zaveda, da bo doseganje nizke stopnje onesnaženosti (onesnaženost zraka in obremenitev s hrupom) ter nizke prometne obremenjenosti (hitrost in zanesljivost potovanj) različno velik izziv za mesta zaradi različnih značilnosti mest in mestnega prometa;

46. priporoča, da se pri odlikovanju mest z zeleno zastavo upošteva tudi spodbujanje zelene in/ali okolju prijazne mentalitete na urbanih območjih, npr. spodbujanje uporabe alternativnih možnosti prevoza (izgradnja pešpoti in kolesarskih stez ali spodbujanje drugih alternativnih prevoznih sredstev itd.).

Spodbujanje spremembe načina prevoza

47. ugotavlja, da državljani EU zaradi večje ozaveščenosti o vprašanih podnebnih sprememb morda sedaj bolje sprejemajo ukrepe, s katerimi se zunanji stroški prometnih sistemov (okoljski stroški, stroški zastojev in drugi) v primeru, ko javne oblasti ne vlagajo v javni prevoz, prenesejo na uporabnika v skladu z načelom „onesnaževalec plača“;

48. poziva Komisijo, naj nemudoma začne predlagano študijo o mestnih vidikih internalizacije zunanjih stroškov za vrste prevoza, tako da se lahko sprejmejo ukrepi, s pomočjo katerih se bodo prerazporedili stroški različnih vrst prevoza⁽¹⁷⁾,⁽¹⁸⁾ in zagotovil bolj trajnostni prometni sistem v mestnih območjih;

49. meni, da bodo smernice Evropske komisije o različnih možnostih za odražanje zunanjih stroškov mobilnosti v cenah prevoza spodbudile javnost k podpiranju čistih oblik prevoza ter pomagale pri preusmeritvi načina prevoza in pri ozaveščanju javnosti, da je individualni promet le na videz bolj ekonomičen, ker zunanji stroški niso vključeni v ekonomske izračune za promet;

50. pozdravlja podporo Komisije za raziskave o čistih in energijsko učinkovitih vozilih ter alternativnih gorivih, vendar poudarja, da bo tehnološki napredek sicer pripomogel k uresničevanju okoljskih ciljev, vendar so za reševanje okoljskih problemov in problemov z zastoji v mestnih območjih potrebni tudi ukrepi za preusmeritev načina prevoza.

⁽¹⁷⁾ Cene vozovnic v železniškem in avtobusnem prevozu naraščajo hitreje kot stroški uporabe osebnega avtomobila – Evropska agencija za okolje, poročilo 3/2004.

⁽¹⁸⁾ Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu (poočevalec: Väino Hallikmägi), CdR 146/2009 fin.

⁽¹⁶⁾ Tematska strategija za urbano okolje (COM(2005) 718).

Krepitev pravic potnikov

51. pozdravlja predloge Evropske komisije o pravicah potnikov in dostopnosti informacij o varnosti in zanesljivosti, vendar se bodo ti razširili le na prostovoljne zaveze na podlagi najboljše prakse v vsej EU, zato poziva Komisijo, da okrepi predviden vpliv teh predlogov s podporo kampanj obveščanja in krepitve

ozaveščenosti v vseh državah članicah, v sodelovanju z nacionalnimi, regionalnimi in lokalnimi oblastmi;

52. poziva k temu, da te kampanje ozaveščanja vsebujejo tudi informacije o učinku ukrepov mobilnosti v mestih in izbire mobilnosti evropskih državljanov na okolje in gospodarsko konkurenčnost Evrope in njenih regij.

V Bruslju, 15. aprila 2010

*Prvi podpredsednik
Odbora regij*
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
