

Katarzyna Lachowicz

# Mobilność w mieście – wspólne działanie na rzecz zielonych miast

**Okolo 60% populacji Unii Europejskiej mieszka w obszarach miejskich (miasta powyżej 10 tys. mieszkańców – dane statystyczne Eurostat). Miasta są siłą napędową europejskiej gospodarki, a blisko 85% produktu krajowego brutto UE jest generowane na tych obszarach. Dane statystyczne dowodzą (raport TERM 2006 dot. wpływu transportu na środowisko, przedstawiony w Parlamencie Europejskim w trakcie posiedzenia Komisji Transportu i Turystyki w dniach 11–12.04.2007 r. przez Jacqueline McGlade – dyrektora naczelną Europejskiej Agencji Ochrony Środowiska z siedzibą w Kopenhadze), że transport jest odpowiedzialny za emisję 21% gazów cieplarnianych w EU-15 (wyłączając międzynarodowy transport lotniczy i morski), 93% wszystkich gazów cieplarnianych jest emitowane przez transport samochodowy, a najszybsze zwiększenie emisji gazów cieplarnianych odnotowano w międzynarodowym transporcie lotniczym (86% w latach 1990–2004).**

Ruch w miastach odpowiada za 40% emisji dwutlenku węgla i 70% emisji pozostałych zanieczyszczeń powodowanych przez transport drogowy, i z roku na rok zanieczyszczenia powietrza i hałas stają się coraz bardziej uciążliwe. W związku z tym Komisja Europejska stwierdziła, że władze lokalne nie są sobie same w stanie poradzić z tym problemem i uznała, że konieczna jest współpraca i koordynacja działań na poziomie europejskim.

## Zielona Księga

Komisja podejmując decyzję o rozpoczęciu prac nad Zieloną Księgą *W kierunku nowej kultury mobilności w mieście* (dokument COM (2007) 551 z 25.09.2007 r.) kierowała się chęcią ustanowienia podstawy do rozwoju wspólnej polityki europejskiej w zakresie mobilności transportu miejskiego, która ma na celu zlikwidowanie barier pomiędzy politykami sektorowymi UE i zintegrowanie ich (transport, energia i środowisko) oraz, z poszanowaniem zasady subsydiarności, chciała nadać znaczenia działaniom na poziomie narodowym – regionalnym – lokalnym. Szczególną uwagę poświęcono wymianie informacji na temat najlepszych zastosowanych rozwiązań oraz usunięciu wszelkich przeszkód dla rozwoju polityki mobilności transportu miejskiego. Aby osiągnąć ten cel Komisja, w razie potrzeby, może zaproponować pewne środki prawne.

Zielona Księga odnosi się do wszystkich sposobów transportu (obejmując także ruch pieszego, rowerowy, motorowy). Tematyka obejmuje zarówno miejski transport towarowy, jak i pasażerski. Niektóre tematy, np. integracja różnych rodzajów transportu, standardy jakości i proceduralne, cele energetyczne i środowiskowe, systemy zarządzania popytem oraz logistyka miejska zostały również włączone do Zielonej Księgi.

W Zielonej Księdze przedstawiono wiele kwestii dotyczących mobilności w mieście; zawiera ona również 25 pytań otwartych dotyczących tych opcji. Pytania dotyczą, na przykład, sposobów poprawy jakości transportu zbiorowego, możliwości zwiększenia wykorzystania technologii ekologicznych zapewniających racjonalne zużycie energii, promocji chodzenia pieszo i jazdy na rowerze oraz ochrony praw pasażerów korzystających z transportu zbiorowego. Inne pytania są ukierunkowane na pomysł „etykietywania” pionierskich miast, opracowanie wytycznych dotyczących zielonych stref, w których obowiązują określone ograniczenia, oraz promowanie systemów pobierania opłat za poruszanie się po drogach miejskich.

Przyjęcie Zielonej Księgi rozpoczyna nową fazę konsultacji i będzie przedmiotem obrad w poszczególnych instytucjach europejskich. Do 15 marca 2008 r. obywatele i zainteresowane strony mogą przekazywać do Komisji Europejskiej swoje opinie na jej temat. Wczesną jesienią 2008 r. zostanie przedstawiony plan działania w zakresie mobilności w mieście. Dla każdej zawartej w nim propozycji plan działania (tzw. *Action Plan*) określi harmonogram wdrażania oraz – z pełnym poszanowaniem zasady pomocniczości – zakres odpowiedzialności poszczególnych podmiotów.

Przyjęcie samego dokumentu na jesieni 2007 r. zapowiadał zeszłoroczny Komunikat KE dot. średniookresowego przeglądu Białej Księgi w sprawie polityki transportowej (2001). Choć jest ona jednym z dwudziestu jeden strategicznych priorytetów Komisji na 2007 r., to Komisja uważa ją, obok kwestii logistyki w przewozach towarowych, za główny cel strategiczny polityki transportowej w bieżącym roku.

Mattias Ruete, dyrektor generalny ds. Energii i Transportu, w trakcie warsztatów KE 16 marca 2007 r. w Brukseli *Nadejście zintegrowanego transportu miejskiego celem podniesienia atrakcyjności i popularności miast* wyjaśnił, że Zielona Księga w zakresie transportu miejskiego ma na celu stworzenie „obszaru swobody”, gdzie niektóre rozwiązania winny być promowane, zamiast narzucania jednolitego rozwiązania prawnego na poziomie europejskim. Poza tym plan działania powinien umożliwić lepszą koordynację poprzez uproszczenie, usunięcie lub wprowadzenie nowej legislacji.

W trakcie przygotowania *Zielonej Księgi Transportu Miejskiego*, uruchomiono konsultacje internetowe (luty – kwiecień 2007 r.). Wyniki tych konsultacji omówiono 4 czerwca 2007 r. na konferencji zamykającej. W maju 2007 r. w Lipsku nad projektem dokumentu dyskutowali także ministrowie właściwi ds. transportu państw członkowskich UE. W celu zebrania różnych opinii, Komisja zorganizowała w tym okresie wiele warsztatów technicznych, dotyczących impulsów dla środowiska, finansowania, intermodalności i transportu zintegrowanego.

Organem kompetentnym ze strony Unii Europejskiej do przygotowania Zielonej Księgi był Dyrektoriat Generalny KE ds. Energii i Transportu (DG TREN).

Główne założenia, jakie przyświecały autorom *Zielonej Księgi dla Transportu Miejskiego*, to:

- utworzenie ram prawnych i finansowych dla funkcjonowania transportu miejskiego;
- przedstawienie głównych założeń – wizji dotyczących transportu miejskiego;
- wymiana informacji dotyczącej osiągnięć i pomysłów *know how* transportu miejskiego;
- lepsze uwzględnienie ochrony środowiska;
- optymalne gospodarowanie zasobami energii;
- przyjazność dla obywateli w zakresie transportu miejskiego.

### Prace nad Zieloną Księgą

W konsultacjach internetowych i warsztatach uczestniczyli między innymi przedstawiciele władz rządowych i lokalnych (miejskich), przedstawiciele firm oraz organizacji transportowych (kolejowych, drogowych) – razem ponad 900 respondentów (struktura respondentów: 40% instytucje, 60% obywatele) z 27 krajów członkowskich oraz Norwegii i Szwajcarii.

Wyniki ankiety internetowej na podstawie wypowiedzi respondentów można scharakteryzować następująco:

- konieczność działania na szczeblu europejskim, tzn. wskazanie roli EU jako koordynatora w zakresie wyznaczania norm prawnych i kreowanie instrumentów finansowych;
- konieczność utworzenia wspólnej polityki EU dla transportu miejskiego;
- brak spójności polityki europejskiej z polityką krajową i lokalną;
- problematyka transportu powinna korespondować z polityką energii;
- nadanie większej samodzielności samorządom;
- wymiana doświadczeń jako podstawy szybkiego rozwoju i poprawy transportu miejskiego;
- bardzo duże znaczenia transportu miejskiego dla funkcjonowania miast i gospodarki;
- stwierdzono, że brak jest danych statystycznych dotyczących transportu publicznego;

- bardzo duże znaczenie ma wprowadzenie innowacji technologicznych w obszar transportu miejskiego;
- konieczność współpracy (partnerstwo) między instytucjami publicznymi a firmami prywatnymi;
- świadomość respondentów w zakresie: zmian klimatycznych, hałasu, zanieczyszczeń powietrza, ochrony środowiska, poszanowania i oszczędzania źródeł energii – ekologiczny transport;
- świadomość respondentów w zakresie: bezpieczeństwa pasażerów, przewozu osób niepełnosprawnych;
- świadomość respondentów w zakresie: zapewnienie powszechności i dostępności transportu miejskiego dla wszystkich obywateli.

Do zaprezentowania przykładów różnych stanowisk przedstawiono opinie wybranych miast europejskich (Lille, Lublijana, Londyn) oraz przedstawicieli administracji rządowej Niemiec i Portugalii (przedstawiciele prezydencji w Radzie w 2007 r.), instytucji UE oraz organizacji kolejowej CER (tab. 1).

### Odpowiedź konsultacyjna CER

#### 1. CER z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę Komisji

CER z zadowoleniem przyjmuje zaangażowanie UE w kwestię transportu miejskiego. Jest oczywiste, że dotyczy to ryzyka dla środowiska, ekonomicznych środków poprawiających równowagę pomiędzy różnymi rodzajami transportu, przewyciężenia zagęszczenia ruchu oraz innych kosztów społecznych i środowiskowych. Nigdzie wpływ nie jest większy, ani potrzeba bardziej jasna niż w miastach Europy. Jak się okazało, po wdrożeniu Dyrektywy ws. Jakości Transportu Lotniczego, niezbędne jest podjęcie dalszych kroków w sektorze transportu, mających na celu poprawę stanu środowiska miejskiego. Zielona Księga otwiera szansę odniesienia się do wpływów społecznych, środowiskowych i ekonomicznych transportu miejskiego poprzez zintegrowane podejście do tej kwestii.

#### 2. Zakres Zielonej Księgi nie powinien ograniczać się do transportu w centrum miasta

Zielona Księga powinna objąć swym zakresem transport do i w okolicach miast, w ramach obszarów większych niż same centra miejskie. W wielu przypadkach zagęszczenie ruchu jest bardziej znaczące na arteriach prowadzących do centrów miast.

Tabela 1

### Wystąpienie podczas konferencji, w trakcie warsztatów w Komisji Europejskiej 4 czerwca 2007 r. – przedstawiciele miast

Lille (Francja), liczba mieszkańców 1 350 000	Lublijana (Słowenia), liczba mieszkańców 495 000	Londyn (Wielka Brytania), liczba mieszkańców 7 500 000
<p>a) Wystanie listu do EC i Stowarzyszenia Transportu Publicznego w imieniu gminy, w którym przekazuje informacje o tym, że UE powinna odgrywać rolę lidera w kreowaniu miejskiej polityki transportowej. EU powinna jednocześnie dać większą swobodę miastom w zakresie działań nad rozwojem transportu miejskiego.</p> <p>b) Środki finansowe na transport miejski przeznaczone na inwestycje w nowości technologiczne (inteligentne systemy transportowe), program Galileo – monitoring ruchu miejskiego przez łączność satelitarną.</p> <p>c) Okresowość zwiększonego popytu na transport miejski (rok szkolny).</p> <p>d) Problemy transportu towarów wewnątrz miasta (ciężarówka).</p> <p>e) Rozwój transportu podziemnego.</p> <p>f) Zalety rozwoju transportu miejskiego – mniej wypadków drogowych, a tym samym rannych i ofiar śmiertelnych.</p>	<p>a) Poparcie dla prac nad Zieloną Księgą.</p> <p>b) Widzi konieczność wsparcia EU w zakresie projektów, wymiany doświadczeń, pomocy w finansowaniu.</p> <p>c) Projekt CIVITAS jako pomoc dla miasta.</p> <p>d) Podkreśla znaczenie polityki integracyjności transportu oraz polityki spójności między władzami rządowymi i lokalnymi.</p> <p>e) W krajach Europy Środkowo-Wschodniej transport publiczny był traktowany marginalnie; konsekwencja tego: stary tabor (50-letni), brak środków na zakup nowego i modernizację obecnie używanego; dalsza eksploatacja prowadzi do zagrożeń w zakresie bezpieczeństwa.</p>	<p>a) Codziennie korzysta z transportu miejskiego: metro – 1 000 000 pasażerów, na 8 000 autobusów – 6 000 000 pasażerów.</p> <p>b) Istotny rozwój dróg dla korzystających z rowerów co roku odnotowuje się wzrost o 83%.</p> <p>c) W celu pozyskania środków na rozwój transportu i jednocześnie zmniejszanie emisji spalin wprowadzi się opłaty za przejazd przez centrum miasta.</p> <p>d) W przyszłym roku znacznie obowiązywać strefa niskich emisji spalin; dla samochodów, które nie spełniają normy emisji EURO3 pobierana będzie opłata 300 funtów dziennie.</p> <p>e) Duże inwestycje i promowanie kolei dla aglomeracji.</p> <p>f) Cel nadrzędny: zmniejszenie zużycia energii i emisji gazów do 2020 roku o 20%.</p> <p>g) Rozszerzenie transportu miejskiego na biedne dzielnice.</p> <p>h) EU powinna tworzyć ramy prawne i wytyczne do zapewnienia rozwoju transportu miejskiego, ale decyzja jak i co robić powinny być lokalne.</p>

**Podsumowanie stanowisk następujących osób:**

Pan Jacques Barrot – wiceprzewodniczący Europejskiej Komisji, Komisarz ds. transportu  
 Pan Achim Grossmann, sekretarz stanu, Niemieckie Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Miast  
 Pan Paolo Costa, członek Parlamentu Europejskiego, przewodniczący Komisji Transportu  
 Pani Ana Paula Vitorino, sekretarz w rządzie Portugalii ds. Transportu

Ocena ankiety internetowej	Wnioski	Problemy
a) 60% ankietowanych skarży się na brak strategii dla rozwoju transportu miejskiego. b) Transport publiczny powinien być jednym z priorytetów. c) Rower może być środkiem wspierającym transport miejski. d) Transport towarów i pasażerów istotny dla transportu miejskiego. e) Czysty i ekologiczny transport. f) Bezpieczeństwo transportu miejskiego dla obywateli. g) Wymiana informacji nt. doświadczeń w rozwoju transportu miejskiego. h) Wykorzystanie innowacji technologicznych.	a) Prace EU / EC nad Zieloną Księgą, jako wizja dla realizacji transportu miejskiego. b) Wsparcie finansowe z fundusz EU, programy CIVITAS, JESSICA, Galileo, konsultacje. c) Dynamika rozwoju miast europejskich jako istotne wymaganie dla rozwoju transportu miejskiego. d) Możliwość pozyskania środków dodatkowych z tytułu podatków (80% respondentów wyraziło gotowość zwiększenia obciążeń fiskalnych na bezpieczny i czysty transport). e) Promowanie i inwestowanie w czysty ekologicznie transport jako walka z ogólnym ociepleniem klimatu i zanieczyszczeniem środowiska naturalnego. f) Stosowanie zasady subsydiarności, czyli cedowanie kompetencji na szczebel niższy (lokalny). g) Wymiana doświadczeń, praktyk jako czynnik mogący pomagać w rozwoju transportu miejskiego. h) Wprowadzenie nowych technologii w celu zapewnienia: bezpieczeństwa pasażerów, ekologicznego transportu, wydajnego transportu. i) Budowanie transportu zintegrowanego, tzw. intermodalnego (różne środki transportu), zrównoważonego (różne środki transportu, proporcjonalne do potrzeb miasta). j) Budowanie miast przyjaznych dla rowerów (przykład Bolzano). k) Traktowanie pasażera jako konsumenta – w EU jest prawnie zagwarantowana ochrona konsumenta. l) Lepszy transport miejski – pasażerski i towarowy, to lepszy i szybszy rozwój gospodarczy miast. m) Ekologiczny transport to oszczędzanie zasobów energii.	a) Problem demograficzny, społeczeństwo EU starzeje się – dostosowanie transportu miejskiego. b) Brak dostatecznych środków finansowych dla realizacji projektów rozwoju transportu miejskiego. c) Redukcja dwutlenku węgla, 40% tego gazu pochodzi z ruchu ulicznego. d) Końcowa dystrybucja większej części towarów ma miejsce w mieście. e) Wypadki drogowe. f) Budowanie zaufania społeczeństwa do transportu miejskiego, po to by zostawili swoje samochody przed domami. g) Wymiana floty transportowej.

**Stanowisko organizacji CER – Wspólnoty Europejskich Kolei i Zarządców Infrastruktury, z siedzibą w Brukseli**

To stanowisko odzwierciedla priorytety polityki transportu miejskiego z punktu widzenia CER oraz możliwości wkładu UE.

Konwencjonalny transport kolejowy ma ustaloną rolę w systemie transportu miejskiego, w połączeniu z transportem autobusowym i metrem. Charakterystyka konwencjonalnego systemu kolejowego bardzo dobrze koresponduje z masowym przemieszczaniem się ludności: udział kolei w przewozach lokalnych i regionalnych jest znaczący (dane o udziale w rynku od członków są niezbędne). W przyszłości rola ta ulegnie wzmocnieniu, ponieważ trzeba będzie sprostać potrzebom ochrony środowiska. Lekka kolej, usługi kolei dużych prędkości i przewozy na długich dystansach będą odgrywały ważną rolę w zakresie efektywności transportu miejskiego. Zielona Księga powinna więc objąć swoim zakresem wszystkie rodzaje transportu, a nie odnosić się tylko do specyficznych rodzajów, jak: rowery, tramwaje i metro.

**3. Dobre warunki ramowe UE także pomogą transportowi miejskiemu**

Każda inicjatywa UE powinna mieć na celu stworzenie warunków ramowych, które zapewnią miejskiemu transportowi kolejowemu i innym systemom transportu publicznego większy udział w rynku w przyszłości, przy pełnym poszanowaniu zasady subsydiarności. Ponadto, UE powinna skupić się na dalszym tworzeniu popytu na te rodzaje transportu, które mają najkorzystniejsze oddziaływanie społeczne, ekonomiczne i na środowisko. W wielu miastach system kolejowy operuje już na granicy przepustowości: należy znaleźć sposoby na rozwój większej przepustowości

na istniejących lub nowych liniach. Potrzebne jest wsparcie finansowe oraz być może nadzór nad ujednoliconymi i uproszczonymi procesami planowania infrastruktury transportowej, które uwzględniają w pełni potrzeby środowiska.

Fakt, że UE skupiła uwagę na transporcie miejskim nie musi koniecznie oznaczać, że potrzebna jest nowa legislacja w tym zakresie. Jednak CER uważa, że całościowa polityka transportowa UE musi być ponownie przemyślana i połączona z polityką środowiskową i energetyczną.

Transport kolejowy jest przyjazny środowisku i efektywny energetycznie, może odgrywać kluczową rolę w redukcji emisji dwutlenku węgla i, na poziomie miejskim, emisji innych „zanieczyszczaczy” i związków (np. NO<sub>x</sub>). Transport publiczny może przyczynić się także do redukcji poziomu hałasu. Aby „przenieść” popyt na usługi transportowe na kolej w sposób efektywny, należy pilnie przeprojektować polityki UE w zakresie transportu, energii i środowiska. Obecnie różne instrumenty UE przynoszą zmienne efekty, ponieważ są traktowane oddzielnie. Aby osiągnąć cele w zakresie ochrony klimatu i środowiska oraz efektywności energetycznej transportu, należy podejść do tej kwestii w sposób integrujący wszystkie te obszary. Przede wszystkim konieczne jest dostosowanie skutków opłat za energię.

„Zgodność” ze środowiskiem różnych rodzajów transportu musi mieć odzwierciedlenie w cenach rynkowych, tak aby w ten

sposób wpłynąć na decyzje klientów. Proces ten powinien być realizowany, włączając w to koszty zewnętrzne, poprzez:

- harmonizację ramowych warunków taryfowych dla różnych rodzajów transportu;
- równe traktowanie różnych rodzajów transportu w Programie Emisji UE, łącznie ze środkami zapewniającymi ochronę klimatu, w oparciu o zasadę „zanieczyszczający płaci”;
- wypełnienie wewnętrznego rynku energetycznego.

Obecnie w centrum uwagi CER pozostaje niedokończona kwestia dyrektywy w sprawie eurowiniet, w zakresie opłat w drogowym transporcie towarowym, ale zasada powinna odnosić się do całego transportu na wszystkich poziomach (od miejskiego do międzynarodowego), jeśli Europa poważnie zamierza podjąć wyzwaniom ekonomicznym i środowiskowym polityki transportowej. Jakkolwiek środki podjęte przez UE w celu rozwiązania problemu zatłoczenia w miejskim ruchu drogowym będą mile widziane przez CER.

Ponadto, ramy UE powinny prowadzić do zapewnienia wystarczającej elastyczności przedsiębiorstw kolejowych, aby rozwinąć możliwości transportu zintegrowanego w pełnowartościowy łańcuch transportowy.

#### 4. Kolejowy transport towarowy powinien być włączony do zakresu, w połączeniu z innymi propozycjami polityki Komisji

Poza transportem pasażerskim, ważną częścią transportu miejskiego jest transport towarowy. Dlatego też Zielona Księga powinna odnosić się również do niego. „Przeniesienie” przewozów towarowych na rodzaje transportu bardziej przyjazne środowisku przyczyni się do zmniejszenia gospodarczych, społecznych i środowiskowych kosztów transportu miejskiego. Ponadto, istniejące środki UE nie są ograniczone do transportu pasażerskiego: postęp prac KE nad główną kolejową siecią towarową dla Europy może przyczynić się w dłuższym okresie do obniżenia poziomu miejskich problemów transportowych oraz negatywnego wpływu na środowisko poprzez zachęcanie do zmiany modalnej. Wąskie gardła, szczególnie w centrach miast, również muszą zostać zlikwidowane: kolejowe przewozy towarowe, które muszą odbyć się przez centra miast ograniczają przepustowość, w szczególności w okresach szczytowych.

#### 5. Standardy jakości i proceduralne

CER wierzy, że standardy jakości i proceduralne zostaną najlepiej opracowane, zgodnie z zasadą subsydiarności, przez władze lokalne. Władze lokalne najlepiej znają specyfikę, potrzeby oraz popyt na usługi lokalnego transportu i na tej podstawie mogą podjąć na odpowiednią skalę środki, które wpłyną na wybór środka transportu przez podróżnych. Podczas gdy nałożenie standardów jakości i proceduralnych na poziomie europejskim nie przyczyni się do poprawy atrakcyjności i efektywności transportu miejskiego, UE może odegrać istotną rolę w promowaniu i wymianie informacji nt. najlepszych rozwiązań w tym obszarze pomiędzy państwami członkowskimi. Środki już przyjęte i sprawdzone w jednym z miast europejskich mogłyby zostać wdrożone w innym, po dokonaniu koniecznej modyfikacji, integracji i adaptacji do zróżnicowanych warunków lokalnych.

Ustanowienie standardów przez UE powinno ograniczyć się do zagrożeń, np. standardy bezpieczeństwa i środowiska. Ogólnie rzecz biorąc, technologia ma duże znaczenie, np. w osiągnięciu

standardów emisji gazów, ale osiągnięcie standardów nie jest samo w sobie wystarczające (jak pokazał raport 2007 Europejskiej Agencji Środowiska). Technologia również musi być ujęta, aby sprostać zmieniającym się wymaganiom w zakresie transportu.

Najlepiej UE odnieść się do problemu atrakcyjności i efektywności miejskich systemów transportu publicznego na bardziej fundamentalnym poziomie: czy cena, jaką płaci podróżny korzystający z któregoś rodzaju transportu, w pełni odzwierciedla koszt dla społeczeństwa miejskiego? Czy właściwa władza lokalna zawiera kontrakty na usługi publiczne w transporcie miejskim, które pozwalają na dostarczenie usług odpowiednich i wystarczających w stosunku do potrzeb? Oraz, czy problemy ograniczonej przepustowości zostaną rozwiązane? Mówiąc prosto, należy zwracać szczególną uwagę na to, aby transport miejski nie był niedofinansowany.

#### 6. UE może pomóc w wymianie informacji nt. najlepszych zastosowanych rozwiązań oraz promocji badań

UE może odegrać ważną rolę w promowaniu badań oraz wymianie informacji nt. najlepszych zastosowanych rozwiązań w transporcie miejskim. Jest wiele dobrych przykładów efektywnej intermodalności w systemach miejskiego transportu publicznego: fizyczna zmiana środka transportu, wzajemne uznawanie biletów w różnych rodzajach transportu, itd. Wymiana informacji nt. dobrych rozwiązań powinna zawierać przykłady jednostkowe, gdzie kolej jest najlepiej wykorzystanym środkiem transportu. Praca ta może być szczególnie przydatna tam, gdzie innowacje technologiczne rozwijają się; są pozytywne przykłady nowych technologii w zakresie elektronicznej sprzedaży biletów na wszystkie rodzaje transportu. Promocja badań przez KE powinna uwzględniać indywidualną odpowiedzialność przedsiębiorstw transportowych, które już aktywnie działają na rzecz rozwoju innowacyjnych rozwiązań. Te ukierunkowane na rynek procesy powinny być wspierane.

#### 7. Finansowanie UE

CER może udzielić poparcia koncepcji schematu finansowania przez UE, mającą na celu poprawę transportu miejskiego i/lub studiów, które mogą przynieść korzyści na skalę unijną. Jednakże inicjatywy finansowe nie powinny znaleźć się w obszarze funduszy UE przeznaczonych na kluczowe projekty międzynarodowe, które mają na celu poprawę interoperacyjności kolei lub modernizację kolei, w szczególności w państwach Europy Środkowej i Wschodniej. Doświadczenia z budżetem UE TEN na lata 2007–2013 wskazują, że pole manewru w tym zakresie byłoby bardzo ograniczone.

#### 8. Podsumowanie

Mimo wszystko, podsumowując, CER wierzy, że UE może nadać znaczenia polityce transportowej w zakresie transportu miejskiego poprzez:

- wprowadzenie odpowiednich ram prawnych i finansowych, które zachęcą decydentów i wpłyną na wybory/decyzje osób korzystających z usług transportowych;
- zmierzanie do wzmocnienia transportu publicznego, jako że przyczynia się on do obniżenia społecznych, środowiskowych oraz ekonomicznych kosztów transportu na obszarach miejskich;

- zapewnienie spójnych ram badań wpływu polityki energetycznej, klimatycznej i środowiskowej na sektor transportu;
- stworzenie ram prawnych zapewniających integrację wszystkich kosztów zewnętrznych wszystkich rodzajów transportu; środowiskowe i społeczne korzyści transportu publicznego powinny efektywnie wpływać na wybór pasażerów;
- promowanie badań i rozpowszechnianie informacji nt. najlepszych zastosowanych rozwiązań ponad granicami, w szczególności w odniesieniu do postępów technologicznych, jednakże z poszanowaniem indywidualnej odpowiedzialności przedsiębiorstw kolejowych;
- wprowadzenie finansowego wsparcia dla programów i studiów nad transportem miejskim bez sprzeczności z istniejącym finansowaniem ze strony UE.

## Dalsze działania

Przyjęcie Zielonej Księgi otwiera nową fazę konsultacji publicznych, która potrwa do 15 marca 2008 r. Po zakończeniu tych konsultacji, Komisja Europejska przedstawi na jesieni przyszłego roku plan działań dla realizacji wniosków płynących z przedmiotowego dokumentu.

Realizacja *Zielonej Księgi dla Transportu Miejskiego* spotkała się z poparciem wszystkich respondentów ankiety internetowej i stanowi wizję dla transportu miejskiego.

Zielona Księga jest dokumentem, który:

- określa strategię rozwoju transportu miejskiego, jako transportu zrównoważonego i zintegrowanego z zachowaniem zasad subsydiarności;
- pozwala traktować pasażera jako konsumenta, wyrażając troskę o jego bezpieczeństwo i dostępność do środków transportu miejskiego – prace nad stworzeniem tzw. Europejskiej Karty Praw Obywatela w dziedzinie transportu;
- zwraca uwagę na aspekty ochrony środowiska i jego zanieczyszczenie;
- wskazuje rolę nowych technologii w tworzeniu tzw. czystych ekologicznie i inteligentnych środków transportu miejskiego;
- wskazuje możliwości finansowania projektów rozwoju transportu miejskiego;
- podkreśla wymianę doświadczeń i *know how*, jako pomocny instrument dla rozwiązań komunikacyjnych w miastach.

Możliwe instrumenty finansowania projektów rozwoju transportu publicznego:

- projekty EU (CIVITAS, JESSICA);
- banki jako źródła kredytów i porad (konsultacji) – EBI (Europejski Banki Inwestycyjne), BRRE (Bank Rozwoju Rady Europy);
- Fundusze europejskie w ramach funduszu rozwoju miast 7 mld euro przeznaczono na transport;
- zamówienia publiczne.

## Potencjalne możliwości rozwoju dla polskich miast

*Zielona Księga dla Transportu Miejskiego* i jej przekazanie władzom miejskim (na poziomie władz wojewódzkich i lokalnych) w Polsce może się przyczynić do zrozumienia przez władze samorządowe potrzeby dokonywania zmian w zakresie transportu miejskiego.

Uczestnictwo w projektach unijnych dla pozyskania środków finansowych, współpraca z operatorami kolejowymi może przyczynić się do rozwoju transportu miejskiego w Polsce.

Poprawa i unowocześnianie transportu miejskiego, to przede wszystkim:

- potencjalne możliwości w zakresie redukcji zatorów ulic polskich miast;
- zmniejszenie emisji spalin, redukcja szumów;
- wykorzystanie infrastruktury w realizacji transportu miejskiego;
- rozwój gospodarczy regionów;
- lepsza integracja regionów i aglomeracji;
- zwiększenie atrakcyjności miast;
- oszczędność energii;
- zadowolenie obywateli.

**Reasumując**, transport miejski jest tematem bardzo różnicowanym i szerokim. Swoim zakresem tematycznym na poziomie UE dotyka takich spraw, jak: problem przepustowości infrastruktury, eurowiniet, prawa pasażera w transporcie zbiorowym, fundusze UE, pomoc państwa, środowisko, bezpieczeństwo, itp.

Zielona Księga rozpoczyna także debatę na temat kluczowych zagadnień dotyczących mobilności w mieście: płynnego ruchu w zielonych miastach, bardziej inteligentnej mobilności oraz bezpiecznego i odpowiednio ochranianego transportu miejskiego, dostępnego dla wszystkich obywateli Europy. Opracowując Zieloną Księgę Komisja chciała zidentyfikować – we współpracy ze wszystkimi zainteresowanymi partnerami – wszelkie przeszkody na drodze do osiągnięcia skutecznej mobilności i sposoby ich usunięcia.

„Europejskie miasta są różne, ale wszystkie stoją przed podobnymi wyzwaniami: zatory, zmiana klimatu, zanieczyszczenie środowiska i bezpieczeństwo. Zielona Księga kieruje uwagę Europejczyków na miejski wymiar polityki transportowej, a zwłaszcza na innowacyjne działania wprowadzane w tej dziedzinie przez pionierskie miasta Europy” – powiedział wiceprzewodniczący Komisji Jacques Barrot odpowiedzialny za transport. „Moim celem jest uzyskanie odpowiedzi na pytanie, w jaki sposób Europa może wesprzeć te działania”.

Zielona Księga określa europejski program działań na rzecz mobilności w mieście, przy jednoczesnym poszanowaniu odpowiedzialności władz krajowych, regionalnych i lokalnych w tym zakresie. Komisja pragnie rozpocząć dyskusję na temat najlepszego sposobu wsparcia rozwoju nowej kultury mobilności w miastach europejskich.

Rozpoczynające się wkrótce kolejne konsultacje publiczne będą dla wszystkich okazją do przedstawienia kolejnych opinii i uwag, które pomogą ostatecznie zdefiniować Komisji Europejskiej plan działań. Jak stwierdził komisarz ds. transportu KE Jacques Barrot: „Cenny wkład, jaki stanowiły dla nas konsultacje, pomógł nam lepiej zrozumieć rzeczywistość miast europejskich oraz oczekiwania ich mieszkańców i zainteresowanych stron. Wierzę, że udało nam się opracować dobrze wyważony dokument”.

*Uwagi i sugestie mogą być przesyłane do Komisji Europejskiej do 15 marca 2008 r.*

*na adres: [tren-urbantransport@ec.europa.eu](mailto:tren-urbantransport@ec.europa.eu)  
lub European Commission*

*Directorate General for Energy and Transport  
Clean Transport and Urban Transport Unit (DM28 02/64)  
200, rue de la Loi  
B - 1049 Brussels*