

Środa, 2 grudnia 2015 r.

P8_TA(2015)0423

Zrównoważona mobilność w miastach

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 2 grudnia 2015 r. w sprawie zrównoważonej mobilności w miastach (2014/2242(INI))

(2017/C 399/02)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 17 grudnia 2013 r. zatytułowany „Wspólne dążenie do osiągnięcia konkurencyjnej i zasobooszczędnej mobilności w miastach” (COM(2013)0913),
- uwzględniając swą rezolucję z dnia 15 grudnia 2011 r. w sprawie planu utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu ⁽¹⁾,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 23 czerwca 2011 r. w sprawie europejskiej agendy miejskiej i jej przyszłości w polityce spójności ⁽²⁾,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 30 września 2009 r. zatytułowany „Plan działań na rzecz mobilności w miastach” (COM(2009)0490),
- uwzględniając komunikat Komisji Europejskiej z dnia 18 lipca 2014 r. zatytułowany „Miejski wymiar polityki UE — kluczowe elementy agendy miejskiej UE” (COM(2014)0490),
- uwzględniając zieloną księgę Komisji z dnia 25 września 2007 r. zatytułowaną „W kierunku nowej kultury mobilności w mieście” (COM(2007)0551),
- uwzględniając specjalne wydanie Eurobarometru Komisji nr 406 z grudnia 2013 r. dotyczące postaw Europejczyków wobec mobilności w miastach,
- uwzględniając uruchomioną przez Komisję europejską platformę dotyczącą planów na rzecz mobilności w miastach,
- uwzględniając zieloną księgę Komisji z dnia 29 listopada 1995 r. zatytułowaną „Obywatelska sieć: realizacja potencjału publicznego transportu pasażerskiego w Europie” (COM(1995)0601),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 31 marca 1998 r. zatytułowany „Transport and CO₂ – Developing a Community Approach” [Transport i CO₂ – rozwijanie wspólnotowego podejścia] (COM(1998)0204),
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 25 lutego 2015 r. pt. „Protokół paryski – plan przeciwdziałania zmianie klimatu na świecie po 2020 r.” COM(2015)0081,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/50/WE z dnia 21 maja 2008 r. w sprawie jakości powietrza i czystsze powietrze dla Europy ⁽³⁾,
- uwzględniając rozporządzenia (WE) nr 715/2007 ⁽⁴⁾ i (WE) nr 595/2009 ⁽⁵⁾ w odniesieniu do zmniejszenia emisji zanieczyszczeń pochodzących z pojazdów drogowych,
- uwzględniając swoją rezolucję z dnia 27 października 2015 r. w sprawie pomiaru emisji w sektorze samochodowym ⁽⁶⁾,
- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 18 grudnia 2013 r. zatytułowany „Program »czystsze powietrze dla Europy«” (COM(2013)0918),

⁽¹⁾ Dz.U. C 168 E z 14.6.2013, s. 72.

⁽²⁾ Dz.U. C 390 E z 18.12.2012, s. 10.

⁽³⁾ Dz.U. L 152 z 11.6.2008, s. 1

⁽⁴⁾ Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s.1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 188 z 18.7.2009, s.1.

⁽⁶⁾ Teksty przyjęte, P8_TA(2015)0375.

Środa, 2 grudnia 2015 r.

- uwzględniając wytyczne Światowej Organizacji Zdrowia w sprawie jakości powietrza oraz narzędzie służące ekonomicznej ocenie wpływu na zdrowie,
 - uwzględniając sprawozdanie Światowej Organizacji Zdrowia zatytułowane „Burden of disease from environmental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe” [Obciążenie chorobami związanymi z hałasem w środowisku i dane ilościowe dotyczące spadku liczby lat zdrowego życia w Europie],
 - uwzględniając przedstawiony przez Europejską Agencję Środowiska raport w ramach mechanizmu sprawozdawczego ds. transportu i środowiska (TERM) zatytułowany „A closer look at urban transport” [Bacniejsze spojrzenie na transport w mieście],
 - uwzględniając Konwencję Narodów Zjednoczonych o prawach osób niepełnosprawnych,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 3 lipca 2013 r. zatytułowaną „Bezpieczeństwo ruchu drogowego w latach 2011–2020 – pierwsze etapy strategii zapobiegania obrażeniom” ⁽¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 12 października 1988 r. w sprawie ochrony pieszych i Europejskiej Karty Praw Pieszych ⁽²⁾,
 - uwzględniając Konwencję wiedeńską o ruchu drogowym,
 - uwzględniając komunikat Komisji zatytułowany „CARS 2020: Plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie” (COM(2012)0636),
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 10 grudnia 2013 r. w sprawie „CARS 2020: plan działania na rzecz konkurencyjnego i zrównoważonego przemysłu motoryzacyjnego w Europie” ⁽³⁾,
 - uwzględniając komunikat Komisji z dnia 2 lipca 2014 r. zatytułowany „Ku gospodarce o obiegu zamkniętym: program »zero odpadów« dla Europy” (COM(2014)0398),
 - uwzględniając dyrektywę 2004/17/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 31 marca 2004 r. koordynującą procedury udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych ⁽⁴⁾,
 - uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych ⁽⁵⁾,
 - uwzględniając sprawozdanie specjalne Europejskiego Trybunału Obrachunkowego nr 1/2014 pt. „Efektywność projektów w zakresie miejskiej komunikacji zbiorowej, które uzyskały wsparcie UE”,
 - uwzględniając Kartę lipską na rzecz zrównoważonego rozwoju miast europejskich,
 - uwzględniając Porozumienie Burmistrzów,
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki, a także opinie Komisji Ochrony Środowiska Naturalnego, Zdrowia Publicznego i Bezpieczeństwa Żywności oraz Komisji Rozwoju Regionalnego (A8-0319/2015),
- A. mając na uwadze, że wkrótce do 82 % obywateli będzie mieszkać w strefach miejskich;
- B. mając na uwadze, że spodziewany wzrost populacji miejskiej stawia przed miastami wyzwania społeczne, a także związane z jakością życia i zrównoważonym rozwojem, co będzie wymagać holistycznych środków planowania;
- C. mając na uwadze, że mobilność w miastach nadal opiera się w dużej mierze na użyciu pojazdów o napędzie konwencjonalnym oraz że w związku z tym transport w UE jest uzależniony od ropy naftowej i jej pochodnych, które zaspokajają ponad 96 % jej zapotrzebowania energetycznego lub około jedną trzecią całkowitego zużycia energii;

⁽¹⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2013)0314.

⁽²⁾ Dz.U. C 290 z 14.11.1988, s. 51.

⁽³⁾ Teksty przyjęte, P7_TA(2013)0547.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 134 z 30.4.2004, s. 1.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

Środa, 2 grudnia 2015 r.

- D. mając na uwadze, że transport miejski jest źródłem około 25 % emisji CO₂ oraz około 70 % ogółu emisji CO₂ na obszarach miejskich będących przyczyną zmiany klimatu oraz że w Unii transport jest jedynym sektorem, w którym emisja gazów cieplarnianych nadal rośnie;
- E. mając na uwadze, że według danych specjalnego sondażu Eurobarometru nr 406 z 2013 r. około 50 % obywateli europejskich codziennie korzysta z prywatnego samochodu, tylko 16 % korzysta z transportu publicznego, a 12 % z roweru;
- F. mając na uwadze, że według tego samego sprawozdania obywatele europejscy uważają, iż obniżenie cen transportu publicznego (59 %), poprawa usług transportu publicznego (56 %) i poprawa infrastruktury dla rowerzystów (33 %) są skutecznymi środkami służącymi poprawie mobilności w miastach;
- G. mając na uwadze, że około 50 % podróży w strefach miejskich nie przekracza 5 km i w związku z tym w wielu miastach można by je odbywać pieszo, na rowerze, lub z wykorzystaniem jakiegokolwiek innego dostępnego środka transportu, np. wspólnego użytkowania samochodów;
- H. mając na uwadze, że powszechne stosowanie oleju napędowego w transporcie, zwłaszcza w starszych pojazdach i w samochodach nieposiadających filtrów cząstek stałych, jest jedną z głównych przyczyn dużej koncentracji cząstek stałych w miastach UE, oraz mając na uwadze, że w związku z tym należy promować korzystanie w transporcie miejskim z paliw alternatywnych, a także zmiany w zwyczajach w korzystaniu z transportu miejskiego, nie zagrażając przy tym mobilności w miastach;
- I. mając na uwadze, że według Europejskiej Agencji Środowiska w 2011 r. co najmniej 125 mln obywateli europejskich było narażonych na poziom hałasu przekraczający limit bezpieczeństwa wynoszący 55 dB oraz że jego główną przyczyną jest ruch drogowy;
- J. mając na uwadze, że wysokiej jakości usługi transportowe mają zasadnicze znaczenie dla ludzi żyjących na obszarach miejskich przy zaspokajaniu ich potrzeb w zakresie mobilności w związku z ich życiem zawodowym i szkoleniami, turystyką oraz rekreacją; mając na uwadze, że zrównoważony transport miejski może przyczynić się do zmniejszenia zużycia energii, zanieczyszczenia powietrza, poziomu hałasu, liczby wypadków, zatorów drogowych oraz do oszczędniejszego gospodarowania terenami i ograniczenia zasklepienia gleby;
- K. mając na uwadze, że ukierunkowane środki na rzecz zrównoważonej mobilności w miastach są możliwe i konieczne, aby osiągnąć cele UE i wdrożyć przepisy dotyczące transportu i środowiska;
- L. mając na uwadze, że z należyтым uwzględnieniem zasady pomocniczości UE powinna wspomagać – w uzupełnieniu do działań lokalnych – stosowanie zintegrowanego, długoterminowego podejścia do mobilności w miastach, które zmniejszy zanieczyszczenie powietrza, zatory, hałas i liczbę wypadków drogowych, zapewni miastom należyte wsparcie, a także lepszą informację, koordynację i współpracę państw członkowskich UE;
- M. mając na uwadze, że ważne jest podkreślenie znaczenia transportu publicznego dla gospodarek miejskich, łącznie z ubogimi obszarami, a także uznanie jego korzyści społecznych, takich jak pomoc w walce z ubóstwem i wykluczeniem społecznym oraz zapewnienie dostępu do zatrudnienia dla wszystkich obywateli;
- N. mając na uwadze, że dogodny i prosty publiczny transport zbiorowy jest najlepszym środkiem zapobiegającym korzystaniu z transportu prywatnego i jednym z najlepszych sposobów ograniczania zatorów drogowych;
- O. mając na uwadze, że 73 % europejskich obywateli uważa, iż bezpieczeństwo na drogach to poważny problem w miastach, a ponad 30 % śmiertelnych wypadków drogowych i poważnych obrażeń ma miejsce w strefach miejskich i często dotyka niechronionych użytkowników drogi oraz pieszych;
- P. mając na uwadze, że 38 % wszystkich wypadków śmiertelnych zdarza się na obszarach miejskich, a 55 % na drogach międzymiastowych, a także mając na uwadze, że ofiarami najczęściej są rowerzyści i inni niechronieni użytkownicy dróg, a wypadki są związane z dużą koncentracją samochodów i prędkością;
- Q. mając na uwadze, że zrównoważony transport miejski stanowi jeden z aspektów szerszej polityki planowania przestrzennego i że miejskie obszary zieleni mogą częściowo złagodzić skutki zanieczyszczenia spowodowanego ruchem drogowym;
- R. mając na uwadze, że wykorzystywanie alternatywnych paliw i środków transportu zakłada rozwój niezbędnej infrastruktury oraz starań na rzecz zmiany zachowań ludzi w odniesieniu do mobilności;

Środa, 2 grudnia 2015 r.

- S. mając na uwadze, że jako ważne ośrodki działalności gospodarczej i innowacji, miasta i inne większe strefy miejskie są słusznie uznawane za kluczowe węzły nowej strategii TEN-T i stanowią główne ogniwo łańcucha transportu pasażerskiego i towarowego;
- T. mając na uwadze, że sieci multimodalne oraz integracja różnych rodzajów transportu i usług transportowych w strefach miejskich i w ich sąsiedztwie mogą potencjalnie przynosić korzyści w dziedzinie poprawy skuteczności transportu pasażerskiego i towarowego, a tym samym przyczyniać się do ograniczania emisji dwutlenku węgla i innych szkodliwych zanieczyszczeń;
- U. mając na uwadze podjęte przez szefów państw i rządów w 2012 r. na Konferencji Narodów Zjednoczonych w sprawie Zrównoważonego Rozwoju (Rio+20) zobowiązanie do wspierania zrównoważonych systemów transportu ⁽¹⁾;
- V. mając na uwadze, że uniwersalne rozwiązanie dla wszystkich stref miejskich nie istnieje, a miasta w całej Unii Europejskiej mają własną specyficzną sytuację i potrzeby, w szczególności związane z warunkami geograficznymi i klimatycznymi, strukturą demograficzną, tradycjami kulturowymi i innymi czynnikami;
- W. mając na uwadze, że mobilność w miastach oraz zarządzanie transportem miejskim należy do kompetencji władz lokalnych i regionalnych, które tworzą i wdrażają politykę publiczną na swoim obszarze w powiązaniu z obowiązującymi ramami krajowymi i agendą miejską UE;
- X. mając na uwadze, że niepokojące jest to, iż Komisja mówi o rozwijaniu na poziomie europejskim koncepcji transportu, które powinny zostać później dostosowane do warunków istniejących w państwach członkowskich; mając na uwadze, że zamiast przyjmować odgórne podejście, nie zapominając o konieczności istnienia wspólnych przepisów i standardów, korzystniejsze byłoby kierowanie się podejściem oddolnym polegającym na jednoczesnym eksperymentowaniu na miejscu, a tym samym – zachęcaniu do innowacji; mając na uwadze, że z tego powodu zdecydowanie wspiera tworzenie platform wymiany doświadczeń pomiędzy lokalnymi zainteresowanymi stronami w celu umożliwienia szerszego rozpowszechniania wzorców sukcesu;
1. podkreśla pozytywne wyniki dotychczasowych prac na szczeblu europejskim i w wielu miastach oraz potrzebę dalszego prowadzenia tych prac, w związku z czym z zadowoleniem przyjmuje wyżej wspomniany komunikat Komisji w sprawie mobilności w miastach;

Przywrócenie przestrzeni i infrastruktury wszystkim obywatelom oraz poprawa dostępności

2. zaznacza, że zagospodarowanie przestrzenne to najważniejszy etap tworzenia sprawnych i bezpiecznych sieci transportu, które będą trwale i wywrą rzeczywisty wpływ na wielkość i dystrybucję ruchu; podkreśla, że bezpieczeństwo musi zawsze stanowić nieodłączny element zrównoważonego planowania przestrzennego;
3. jest przekonany, że informowanie obywateli UE, sprzedawców detalicznych, operatorów transportu towarowego i wszelkich innych zainteresowanych podmiotów uczestniczących w mobilności w miastach, a także zasięganie ich opinii, mają kluczowe znaczenie dla przejrzystego planowania, rozwoju oraz podejmowania decyzji; podkreśla, że informacje te powinny być jawne i łatwo dostępne; podkreśla, że pożądane jest nasilenie współpracy między odnośnymi podmiotami i miastami na szczeblu europejskim z myślą o dzieleniu się rozwiązaniami w zakresie zrównoważonej mobilności;
4. jest przekonany, że długoterminowe plany dotyczące zrównoważonej mobilności w miastach (SUMP) wspierane technologiami ICT są ważnymi narzędziami oferowania odpowiednich i bezpiecznych rozwiązań w zakresie mobilności wszystkim obywatelom; apeluje do właściwych organów o uwzględnienie w SUMP szczególnych potrzeb komunikacyjnych osób o ograniczonej sprawności ruchowej; podkreśla, że infrastruktura bez barier ma zasadnicze znaczenie dla mobilności osób o ograniczonej sprawności ruchowej; podkreśla, że niezbędne jest, aby SUMP obejmowały specjalne strategie bezpieczeństwa drogowego i zapewniały bezpieczną infrastrukturę z odpowiednią przestrzenią dla najbardziej narażonych użytkowników dróg;
5. podkreśla znaczenie SUMP dla realizacji unijnych celów w zakresie obniżenia poziomu emisji CO₂, hałasu, zanieczyszczenia powietrza oraz liczby wypadków; jest zdania, że opracowywanie SUMP powinno być ważnym elementem do uwzględnienia przy finansowaniu ze środków UE projektów dotyczących transportu miejskiego, a finansowanie przez UE i informacyjne wsparcie mogłyby stworzyć zachęty dla rozwoju i wdrażania takich planów; apeluje do Komisji o zapewnienie właściwym organom niezbędnego doradztwa i pomocy technicznej przy opracowywaniu SUMP, z pełnym poszanowaniem zasady pomocniczości;

⁽¹⁾ Rezolucja ONZ nr 66/288 pt. „Przyszłość, jakiej chcemy”, ust. 135.

Środa, 2 grudnia 2015 r.

6. zachęca władze państw członkowskich do sporządzenia planów zrównoważonej mobilności w miastach z priorytetowym uwzględnieniem niskoemisyjnych rodzajów transportu, w tym pojazdów o napędzie elektrycznym i pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi, a także inteligentnych systemów transportowych; popiera tworzenie stref ruchu i intermodalnych platform, gdzie daje się pierwszeństwo środkom transportu publicznego;
7. zachęca państwa członkowskie i miasta europejskie do rozwijania polityki parkingowej (dostępność miejsc parkingowych, stosowanie inteligentnych systemów parkingowych i polityka cenowa), która mogłaby być częścią zintegrowanej polityki miejskiej, a jednocześnie do dołożenia większych starań w dążeniu do rozwoju funkcjonalnych węzłów transportu intermodalnego zapewniających różnorodne usługi transportowe oraz umożliwiających sprawne łączenie rozwiązań transportowych, takich jak transport zbiorowy, transport dzielony, korzystanie z rowerów i wypożyczalnie; apeluje o lepsze połączenie podmiejskich parkingów z siecią usług transportu kolejowego i publicznego w ramach np. systemów „parkuj i jedź”; podkreśla potrzebę wyeliminowania braków w przepisach dla obywateli niepełnosprawnych;
8. podkreśla, że biorąc pod uwagę potrzebę ograniczenia negatywnego wpływu na środowisko wynikającego z uzależnienia systemu transportu UE od ropy (w głównej mierze ropy naftowej oraz jej pochodnych), europejskie fundusze strukturalne i inwestycyjne powinny być systematycznie wykorzystywane do rozwoju i wdrażania kompleksowych i zintegrowanych SUMP w celu uzupełniającego, wzajemnego wzmocnienia środków mobilności w miastach w szerszym kontekście planowania przestrzennego, bez generowania dodatkowego zapotrzebowania na nadmierne wykorzystywanie samochodów i z położeniem nacisku na zintegrowany system transportu oparty na współpracy poszczególnych rodzajów transportu;
9. jest głęboko przekonany, że platforma Komisji poświęcona planom na rzecz mobilności w miastach powinna zapewnić miastom i regionom zdecydowane wsparcie w zakresie opracowywania i wdrażania SUMP; zwraca uwagę na znaczenie uwzględniania wszystkich miast w planach inwestycyjnych dotyczących mobilności w miastach, niezależnie od ich rozmiaru, a także podkreśla kluczową rolę, jaką muszą odegrać miasta i regiony Europy w stymulowaniu zrównoważonej mobilności w miastach oraz we wspieraniu jej; apeluje o zaangażowanie przedstawicieli lokalnych i regionalnych władz różnego szczebla, a także przedstawicieli różnych podmiotów (np. stowarzyszeń rowerzystów) w działalność platformy europejskiej oraz grupy ekspertów z państw członkowskich ds. mobilności i transportu w miastach;
10. podkreśla, że SUMP powinny być spójne z obecnym programem i celami UE, w szczególności w zakresie przejścia z transportu drogowego na kolejowy przewidzianego w białej księdze z 2011 r.;
11. apeluje do Komisji, państw członkowskich oraz władz regionalnych i lokalnych o przeprowadzenie oceny i kontroli planów mobilności w miastach zgodnie z celami strategii „Transport 2050”;

Poprawa stanu środowiska, jakości życia i zdrowia

12. zwraca w szczególności uwagę na liczne negatywne skutki obecnego modelu transportu dla podstawowych składników środowiska naturalnego, takich jak powietrze, woda i gleba oraz różne ekosystemy;
13. jest przekonany, że zanieczyszczenie powietrza ma wymiar lokalny, regionalny i transgraniczny i wymaga działania na wszystkich szczeblach rządów; dlatego zwraca się o umocnienie wielopoziomowego systemu rządzenia, w którym wszystkie podmioty podejmują odpowiedzialność i działania, które można i należy podjąć na danym szczeblu;
14. zachęca miasta do przeprowadzenia dokładnej oceny potrzeb obywateli i przedsiębiorstw, a także specyfiki poszczególnych rodzajów transportu, aby zapewnić zrównoważoną mobilność w miastach, oraz zachęca do przyjęcia niezbędnych środków poprawy jakości życia w miastach, m.in. dzięki przyspieszeniu modalnego przejścia na zrównoważone rodzaje transportu, w tym chodzenie i jazdę na rowerach, a także dzięki wspieraniu zintegrowanej intermodalnej lub współmodalnej polityki;
15. apeluje do organów lokalnych o uwzględnienie dobrostanu swoich obywateli przy opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności, a w szczególności apeluje do właściwych organów o podjęcie działań w celu zmniejszenia w miastach hałasu związanego z ruchem samochodowym;
16. zachęca właściwe organy do przyjęcia środków zapobiegawczych – zgodnie z zasadą ostrożności i proporcjonalności – w celu poprawy jakości powietrza w miastach oraz zagwarantowania koncentracji zanieczyszczeń poniżej poziomów określonych w wytycznych Światowej Organizacji Zdrowia; w tym celu wspiera wyznaczenie lokalnych stref niskoemisyjnych; podkreśla, że obowiązkiem właściwych organów jest zaoferowanie obywatelom bezpiecznych i zdrowych rozwiązań w zakresie mobilności; uważa, że rozwiązania te można by oprzeć na przystępnych cenowo, inteligentnych, bezpiecznych i dostępnych systemach transportu; zachęca państwa członkowskie oraz organy lokalne do rozważenia wprowadzenia – w razie wystąpienia ryzyka przekroczenia ww. wytycznych WHO – środków polepszających dostęp do transportu publicznego, np. ruchu naprzemiennego;

Środa, 2 grudnia 2015 r.

17. podkreśla, że istnieje konieczność zastosowania całościowego podejścia do kwestii zanieczyszczenia powietrza w europejskich miastach; apeluje w związku z tym do Komisji o przedstawienie skutecznych środków, które umożliwią państwom członkowskim dostosowanie się do wymogów dyrektywy w sprawie jakości powietrza 2008/50/WE, zwłaszcza dzięki określeniu ambitnych pułapów emisji na lata 2025 i 2030 na mocy dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji, a także dzięki zadbaniu o lepszą koordynację środków na mocy dyrektywy w sprawie krajowych poziomów emisji oraz dyrektywy w sprawie jakości powietrza, określeniu ambitnych norm w dziedzinie emisji dla samochodów na lata 2025 i 2030 podczas realizacji w odpowiednim czasie przeglądu dyrektywy w sprawie emisji CO₂ i samochodów (WE) nr 443/2009, a także określeniu jasnego harmonogramu wdrażania testów emisji w czasie jazdy dla samochodów prywatnych;

18. zwraca się do Komisji, aby w obrębie poszczególnych planów państw członkowskich dokonała oceny rozmieszczenia stacji pomiaru i kontroli zanieczyszczenia atmosferycznego w dużych aglomeracjach miejskich, w których występują problemy z jakością powietrza, ponieważ w wielu przypadkach nieodpowiednia lokalizacja tych stacji powoduje, że dane są niedokładne, i tym samym może stwarzać zagrożenie dla zdrowia publicznego;

19. przyjmuje do wiadomości zmiany zachowania w odniesieniu do własności samochodów i korzystania z nich (wspólne użytkowanie pojazdów, system dojazdów grupowych); zachęca Komisję do rozwijania i wspierania systemów transportu angażujących zbiorowe i publiczne formy mobilności;

20. uważa, że istotne jest, aby Komisja Europejska przeanalizowała wpływ wywierany na społeczeństwo przez nowe formy mobilności oparte na wzorcu wspólnego gospodarowania, w szczególności wspólnego użytkowania samochodów; uważa, że na szczeblu krajowym państwa członkowskie powinny rozwinąć koncepcję wspólnego miasta („shareable city”) w dziedzinie mobilności i transportu, ponieważ może to przynieść obywatelom korzyści, szczególnie w małych i średnich miastach, gdzie sieć transportu publicznego jest słabiej rozwinięta i gdzie można wypracować społecznościowe rozwiązania w zakresie mobilności;

21. podkreśla, że integralną częścią zrównoważonego rozwoju miast jest skuteczny, przystępny cenowo, bezpieczny i ogólnodostępny transport publiczny; jest przekonany, że godziwe usługi transportu publicznego mogą odegrać ważną rolę w zmniejszeniu zatorów, zanieczyszczenia powietrza i hałasu w miastach; wzywa w związku z tym państwa członkowskie do wspierania transportu publicznego w celu zwiększenia jego wykorzystania do 2030 r.; zachęca więc organy krajowe i lokalne do wspierania dostępności usług informatycznych w środkach transportu publicznego i na stacjach, wspierania innowacyjnych form mobilności oraz do wdrożenia inteligentnych systemów transportu i innych najnowocześniejszych technologii; podkreśla, że nowe internetowe usługi w zakresie wspólnego użytkowania samochodów, wspólnych przejazdów i systemu dojazdów grupowych lepiej wykorzystują istniejące zasoby i przyczyniają się do zmniejszenia liczby pojazdów w miastach; docenia europejskie programy nawigacji satelitarnej Galileo i EGNOS, a także szybkie sieci telefonii komórkowej; wspiera kształtowanie ram regulacyjnych, które umożliwiają korzystanie z nowych form mobilności i nowych modeli współużytkowania pozwalających na lepsze wykorzystanie istniejących zasobów;

22. podkreśla znaczenie powszechnego informowania o ofertach publicznego transportu miejskiego, z uwzględnieniem także potrzeb językowych turystów i korzyści płynących ze zrównoważonej polityki turystycznej; zachęca organy lokalne do informowania na bieżąco w internecie oraz wystarczająco licznych ekranach w miastach; zachęca więc władze i operatorów transportowych do poprawy dostępności bezpłatnych usług informatycznych w środkach transportu publicznego i na stacjach;

23. podkreśla korzyści społeczne wynikające z szynowego transportu publicznego pod względem dostępności stref miejskich, regeneracji miast, włączenia społecznego i poprawy wizerunku miasta;

24. uznaje jakość i różnorodność miejsc pracy oferowanych przez operatorów transportu publicznego oraz odnośne korzyści dla gospodarki; apeluje do Komisji o monitorowanie i ocenę wkładu transportu publicznego w strategię na rzecz ekologicznych miejsc pracy oraz zielonego wzrostu na szczeblu krajowym i europejskim;

25. zachęca państwa członkowskie, aby – przy poszanowaniu kompetencji lokalnych – wdrożyły skuteczne działania w dziedzinie bezpieczeństwa w transporcie publicznym;

26. przypomina, że niezmotywowana mobilność osób, taka jak ruch pieszy i rowerowy, stwarza najlepsze możliwości w zakresie neutralności pod względem emisji CO₂;

Środa, 2 grudnia 2015 r.

27. zachęca państwa członkowskie do dokonania przeglądu ich strategii w celu poprawy transportu niezmotoryzowanego z myślą o spełnieniu zbieżnych interesów poprawy mobilności i środowiska miejskiego; apeluje do państw członkowskich o promowanie w odpowiednich przypadkach korzystania z rowerów, także dzięki określeniu ambitnych celów dotyczących wskaźników użytkowania rowerów do 2030 r. oraz polepszeniu warunków do chodzenia pieszo i jazdy rowerem;

28. zachęca Komisję i państwa członkowskie do podnoszenia świadomości na temat korzystania z rowerów i alternatywnych środków transportu, przyczynienia się do przejścia na bardziej zrównoważone środki transportu, a także do dalszego wspierania kampanii „Europejski Tydzień Mobilności”; zachęca miasta do organizowania systemów wspólnego użytkowania rowerów połączonych z transportem publicznym; z zadowoleniem przyjmuje inicjatywy na szczeblu krajowym, regionalnym i lokalnym dotyczące promowania i organizowania „unijnej niedzieli bez samochodu” oraz „unijnego dnia na rowerze” z myślą o poprawie jakości powietrza w miastach;

29. zachęca prywatne spółki, administracje i instytucje UE do dalszej poprawy usług zarządzania mobilnością oferowanych swoim członkom, personelowi i gościom; zwraca się do Komisji i państw członkowskich o promowanie polityki mającej na celu zachęcanie przedsiębiorstw do ograniczania podróży do i z miejsca pracy, m.in. dzięki umożliwianiu i promowaniu telepracy oraz zachęcaniu do stosowania technologii ICT oraz wideokonferencji; uważa, że środki mobilności, takie jak środki, których koordynacją zajmuje się Europejska Platforma Zarządzania Mobilnością (EPOMM), noszą w sobie ogromny potencjał w zakresie rozwiązania kwestii zatorów miejskich i zapewnienia powszechnej dostępności;

30. zachęca państwa członkowskie i organy lokalne do określenia wymogów dotyczących efektów działalności środowiskowej w procedurach zamówień publicznych, w szczególności przy zakupie pojazdów transportu publicznego lub pojazdów służbowych dla organów władz publicznych;

Energooszczędność i ochrona klimatu

31. uważa, że efektywność energetyczna oraz wykorzystanie niskoemisyjnych i odnawialnych źródeł energii to klucz do osiągnięcia zrównoważonej mobilności w miastach, a jednocześnie do poprawy stanu środowiska, oraz że należy zachować neutralność technologiczną przy przyjmowaniu środków służących realizacji unijnych celów w zakresie emisji CO₂ i energooszczędności;

32. zachęca państwa członkowskie do wspierania celów białej księgi dotyczącej transportu mówiących o zmniejszeniu o połowę liczby samochodów o „napędzie konwencjonalnym” w transporcie miejskim do 2030 r. oraz do wycofania ich z użycia w miastach do 2050 r.; zachęca miasta do promowania i wspierania przechodzenia na alternatywne środki transportu i mniej zanieczyszczające pojazdy przy uwzględnieniu ich rzeczywistego śladu węglowego z myślą o realizacji unijnych celów zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o 60 % do 2050 r.; z zadowoleniem przyjmuje zachęty motywujące podróżnych do łączenia różnych rodzajów transportu;

33. zwraca uwagę na znaczenie użytkowania pojazdów elektrycznych oraz pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi (biopaliwa drugiej i trzeciej generacji, wodór ze źródeł odnawialnych czy sprężony lub płynny gaz ziemny) dla zmniejszenia emisji w miastach; przypomina przepisy zawarte w dyrektywie 2014/94/UE w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i zachęca państwa członkowskie do sprawnego rozwijania – w ścisłej współpracy z organami regionalnymi i lokalnymi oraz odnośnym przemysłem – takiej infrastruktury, zwłaszcza wzdłuż transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T); zachęca sektor publiczny i prywatny do promowania instalowania urządzeń do ładowania w strefach zbiorowych parkingów;

34. zwraca się do Komisji oraz organów krajowych i lokalnych o promowanie w miarę możliwości żeglugi śródlądowej jako zintegrowanego rozwiązania w zakresie mobilności służącego bezpiecznemu przemieszczaniu się w miastach;

35. podkreśla znaczenie oddolnego podejścia; w związku z tym zdecydowanie popiera np. konwencję 6 000 burmistrzów i prezydentów miast w sprawie zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych, i z zadowoleniem przyjmuje wezwanie komisarza Canete'a, który w dniu 13 października 2015 r. w Brukseli zachęcał do wdrożenia ambitniejszej konwencji; wspiera Komisję w odgrywaniu bardziej pozytywnej roli katalizatora takich inicjatyw;

36. wzywa Komisję i państwa członkowskie do uwzględnienia ambitnych środków dotyczących zrównoważonej mobilności w miastach wśród najważniejszych punktów programu COP 21, która odbędzie się w Paryżu w grudniu 2015 r.; zachęca Komisję do aktywnego wspierania inicjatyw planu działania na rzecz zintegrowanej i zrównoważonej mobilności w miastach;

Środa, 2 grudnia 2015 r.

Innowacyjność w centrum polityki badań ukierunkowanej na inteligentną mobilność

37. przypomina, że inteligentne systemy transportowe czynią mobilność skuteczniejszą, bezpieczniejszą, bardziej przyjazną dla środowiska i płynniejszą i w związku z tym apeluje do Komisji i państw członkowskich o wzmoczenie wysiłków na rzecz stworzenia inteligentnych systemów transportu, w tym innowacji technologicznych i wdrażania w dziedzinie podawania na bieżąco informacji o podróżach, wysoce zautomatyzowanych pojazdów, inteligentnej infrastruktury i inteligentnych systemów sygnalizacji w ruchu drogowym; przypomina o znaczeniu inteligentnych systemów transportowych w dostarczaniu dokładnych, podawanych w czasie rzeczywistym danych dotyczących ruchu i podróży i w związku z tym apeluje do Komisji o poświęcenie mobilności w miastach dużej uwagi w ramach agendy cyfrowej; zachęca zainteresowane podmioty do bliskiej współpracy przy tworzeniu interoperacyjnych i zintegrowanych usług w zakresie mobilności, takich jak multimodalny transport publiczny, współdzielona mobilność oraz intermodalne zintegrowane systemy biletowe; zwraca się do Komisji o priorytetowe potraktowanie rozwoju innowacyjnych aplikacji i nowych technologii umożliwiających użytkownikom dróg odgrywanie bardziej aktywnej roli jako podmiotów współtworzących i generujących dane w systemie transportowym, aby przyczynić się do powstawania platform usług w zakresie mobilności, zgodnie z przepisami UE i zasadami ochrony danych;

38. zachęca wszystkie strony do pełnego wykorzystania możliwości gromadzenia danych i digitalizacji oraz do zastosowania środków deregulacji do propagowania nowych modeli biznesowych;

39. wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania programów badawczych dotyczących nowych technologii, nowych modeli biznesowych oraz nowych zintegrowanych i zrównoważonych praktyk w zakresie mobilności w miastach oraz logistyki miejskiej; popiera priorytety strategii „Horyzont 2020” dotyczące społecznych wyzwań inteligentnego, ekologicznego i zintegrowanego transportu oraz mobilności w miastach, a także prowadzone w Europie inicjatywy „mobilność jako usługa”; jest przekonany, że strategia „Horyzont 2020” musi pobudzić badania i innowacje w takich obszarach, jak jakość życia, zrównoważone miejsca pracy, demografia, zmiany w aktywnej mobilności czy działania na rzecz środowiska i klimatu; jest zdania, że Komisja powinna uwzględnić te priorytety, zapewnić wystarczające fundusze UE na przyszłą działalność w zakresie badań i rozwoju w sektorze kolei miejskiej i poprawić wydajność zrównoważonych rozwiązań transportowych;

Zapewnienie bardziej zrównoważonej i bezpieczniejszej mobilności w miastach

40. zauważa, że szczegółowe warunki wstępne dotyczące bezpieczeństwa oraz zaawansowane zarządzanie kwestią ruchu i prędkości prowadzą do znacznego zmniejszenia liczby wypadków śmiertelnych oraz poważnych obrażeń w miastach; podkreśla, że służby porządkowe odpowiedzialne za zarządzanie ruchem drogowym i kontrolowanie go, a także przeprowadzające konsekwentne kontrole naruszania bezpieczeństwa drogowego, w szczególności w kwestiach takich jak prędkość, jazda pod wpływem alkoholu, narkotyków i leków oraz korzystanie z telefonów komórkowych i innych urządzeń komunikacyjnych i informacyjnych, przyczyniają się do zmniejszenia liczby wypadków drogowych w miastach;

41. apeluje do państw członkowskich i organów lokalnych o ponowne rozważenie kwestii ograniczeń prędkości do 2020 r., z uwzględnieniem uwarunkowań lokalnych, w celu zapewnienia bezpieczeństwa, m.in. w dzielnicach mieszkalnych, wokół szkół oraz placówek edukacyjnych i socjalnych, a także o opracowanie i zaprojektowanie bezpieczniejszej infrastruktury drogowej; wzywa państwa członkowskie i organy lokalne do wykorzystania wszystkich nowoczesnych rozwiązań, w tym zaawansowanego inteligentnego zarządzania ruchem, do zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg, w tym pieszym; zachęca europejskie miasta do wymiany najlepszych praktyk dotyczących zarządzania bezpieczeństwem;

Innowacyjność w obszarze zrównoważonego transportu towarowego

42. jest zdania, że rozwijanie innowacyjnych, zrównoważonych, przyjaznych dla środowiska strategii logistyki miejskiej, angażujących podmioty prywatne i publiczne, ma ogromne znaczenie dla rozwiązania problemu zatorów transportowych oraz problemów środowiskowych w miastach; jest zdania, że logistyka powinna się opierać na zrównoważonych środkach transportu; apeluje o lepszą optymalizację łańcucha dostaw w obszarach miejskich w oparciu o nowe, rentowne rodzaje operacji, technologii i modeli biznesowych; podkreśla znaczenie SUMP obejmujących strategię współmodalności logistycznej i podkreśla, że w odpowiednich przypadkach należy włączyć kolej, czystą żeglugę śródlądową i porty morskie do strategii logistycznych oraz planów zrównoważonej mobilności w miastach; wzywa właściwe organy do ograniczenia w miarę możliwości ruchu pojazdów ciężkich w centrach miast;

43. podkreśla, że obszary, w których występują duże zbiorowiska ludzi, takie jak centra handlowe, mierzą się z problemem zwiększonego ruchu drogowego i problemami z zatorami transportowymi, i podkreśla znaczenie skutecznych i kompleksowych strategii planowania z myślą o powiązaniu tych obszarów ze skutecznym transportem publicznym i sprawnymi usługami dostawy do domu;

Środa, 2 grudnia 2015 r.

44. zwraca się do Komisji o rozwijanie polityki zachęcającej sektor transportu towarów do przekształcenia floty pojazdów w bardziej przyjazną dla środowiska oraz o zachęcanie organów lokalnych do wspierania lub zachęcania operatorów do uczynienia transportu towarów bardziej zrównoważonym; przypomina, że kolej oraz inne bardziej zrównoważone sposoby transportu, wraz z wraz z dobrze zaplanowanymi połączeniami w komunikacji i logistyką, mogą odegrać ważną rolę poprzez dostarczanie towarów na obrzeża miast;

Minimalizacja kosztów zewnętrznych oraz lepsza jakość inwestycji

45. podkreśla, że oceny kosztów i korzyści inwestycji powinny być nakierowane na maksymalizację zewnętrznych korzyści społecznych oraz minimalizację kosztów zewnętrznych wynikających np. ze zmiany klimatu, wypadków, zdrowia, hałasu, zanieczyszczenia powietrza i wykorzystania przestrzennego;

46. podkreśla, że mobilność w miastach powinna przyczyniać się do unijnych celów w zakresie efektywnego gospodarowania zasobami i stanowić ich część, zwłaszcza celów związanych z gospodarką o obiegu zamkniętym;

47. przypomina, że opłaty za korzystanie z miejskich dróg i parkingów, oparte na zasadach niedyskryminacji, interoperacyjności oraz zasadzie „zanieczyszczający płaci” mogą stanowić część zintegrowanej polityki mobilności w miastach;

48. przypomina o zasadzie „wykorzystywania dochodów” w odniesieniu do opłat za korzystanie z dróg i domaga się, aby w odpowiednich przypadkach przeznaczać część dochodów z opłat za korzystanie z infrastruktury drogowej (opłaty za korzystanie z dróg lub eurowiniet) na poprawę zrównoważonej mobilności w miastach;

49. jest przekonany, że mobilność w miastach można włączyć do środków instrumentu „Łącząc Europę”/ transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T), wówczas gdy jest to stosowne w myśl prawodawstwa dotyczącego TEN-T, łącznie ze wsparciem dla węzłów miejskich oraz uwzględnieniem planów mobilności dla miast transgranicznych, ponieważ stymuluje to rozwój gospodarczy i społeczny oraz wspiera lepszą dostępność; jest przekonany, że skuteczne wzajemne połączenia poszczególnych środków transportu oraz sieci transportowych, w tym sieci miejskich i podmiejskich, poprawi mobilność obywateli; popiera rozwój zintegrowanych systemów biletowych, które mogłyby poprawić dostępność transportu publicznego;

50. apeluje do Komisji, państw członkowskich i organów lokalnych o wykorzystanie nowych możliwości finansowania projektów urbanistycznych dotyczących węzłów miejskich w ramach instrumentu „Łącząc Europę”; przypomina, że w ramach instrumentu „Łącząc Europę” możliwe jest finansowanie projektów na rzecz synergii, przy czym wyższy poziom współfinansowania przewidziany jest w przypadku projektów transportowych połączonych z energią i telekomunikacją, które mają ogromny potencjał dla projektów miejskich; zachęca Komisję, aby przy dokonywaniu przeglądu budżetów Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności przeznaczyła stosowne unijne fundusze na projekty dotyczące zrównoważonej mobilności; zwraca się do odpowiednich organów o silne powiązanie inteligentnej i zrównoważonej polityki mobilności w miastach z projektami mobilności w miastach finansowanymi z funduszy UE, a także o ustalenie dokładnych celów przeznaczenia środków oraz wskaźników, aby uniknąć nieprawidłowej realizacji projektów i zaprzepaszczenia płynących z nich korzyści gospodarczych i społecznych; uznaje konieczność określenia nowych form zrównoważonego finansowania transportu publicznego godzących ekologię, cyfryzację i dostępność, co napędza gospodarkę aglomeracji miejskich i tworzy nowe miejsca pracy;

51. wskazuje na przyjęty niedawno Europejski Fundusz na rzecz Inwestycji Strategicznych i na poświęcenie w tym instrumencie szczególnej uwagi priorytetom horyzontalnym oraz inteligentnym i zrównoważonym projektom urbanistycznym; wzywa Komisję i państwa członkowskie do wspierania projektów w zakresie zrównoważonej mobilności w miastach, aby zapewnić niezbędną synergię pomiędzy różnymi źródłami finansowania i programami, a także stworzyć powiązania między mobilnością w miastach, nową agendą cyfrową i unią energetyczną;

52. podkreśla znaczenie budowania w obrębie organów lokalnych oraz w strefach podmiejskich potencjału w zakresie sporządzania i realizacji zintegrowanych strategii rozwoju w celu ułatwienia współpracy między poszczególnymi terytoriami, a w konsekwencji zwiększenia wzajemnej zależności i wzajemnego uzupełniania się;

53. uważa, że inwestycje w zrównoważony transport publiczny nie tylko stanowią odpowiedź na problemy związane z mobilnością w miastach, ale także zawierają elementy rewitalizacji miast wpływające na ogólny system gospodarczy miasta i ułatwiające tworzenie ekologicznego środowiska miejskiego, a także dostęp do ośrodków działalności w różnych obszarach (handel, mieszkalnictwo, wypoczynek, kultura, edukacja); podkreśla, że właściwa koordynacja mobilności i miejskiego planowania przestrzennego ma kluczowe znaczenie dla maksymalizacji skutków inwestycji;

Środa, 2 grudnia 2015 r.

54. wzywa do wykorzystywania inicjatyw na rzecz zatrudnienia ludzi młodych, a także innych europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych do wspierania zatrudnienia w dziedzinach, które stymulują rozwój zrównoważonej mobilności w miastach; podkreśla, że realizacja projektów z zakresu mobilności w miastach ma pozytywny wpływ na wszystkie regiony państw członkowskich i na ich ludność dzięki promowaniu obsadzania istniejących lub innowacyjnych ofert pracy w odnośnych dziedzinach, w tym w zawodach cierpiących na deficyt siły roboczej;

55. domaga się, by Komisja opracowała łatwo dostępne przeglądy programów mobilności w miastach współfinansowanych ze środków UE; ponadto domaga się dostarczania przystępnych informacji na temat możliwości współfinansowania ze środków UE projektów dotyczących transportu miejskiego; zwraca się do Komisji, by przy zarządzaniu projektami transportowymi finansowanymi z funduszy UE zadbać o: a) zapewnienie narzędzia planowania pozwalającego monitorować jakość usług i poziomu zadowolenia użytkowników po oddaniu projektów do eksploatacji, b) włączenie projektów dotyczących mobilności w miastach w ramy przemysłowej polityki mobilności oraz c) umożliwienie zajmowania się wspomnianymi kwestiami także organom państw członkowskich; zwraca się do Komisji o dostarczenie analizy jakościowej i ilościowej wsparcia w ramach polityki spójności dla zrównoważonej mobilności w miastach przy okazji śródk okresowego przeglądu stosowania europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych;

Integracja sieci efektywnych systemów mobilności i zacieśnianie współpracy

56. wzywa państwa członkowskie do promowania wielopoziomowego systemu sprawowania rządów, aby wspierać współpracę władz regionalnych, krajowych i europejskich pod względem rozwijania strategii politycznych, w tym projektowania, realizacji i monitorowania strategii polityki miejskiej, które mają wyraźny wpływ na obszary miejskie;

57. odwołuje się do wprowadzonej przez Komisję inicjatywy sieci obywatelskiej jako do dobrej podstawy promowania i wspierania intermodalnych łańcuchów mobilności w miastach, opartych na przemieszczaniu się pieszo/rowerem/środkami transportu publicznego – zbiorowego w połączeniu ze wspólnym korzystaniem z samochodów/taksówek;

58. wzywa Komisję do wspierania wymiany najlepszych praktyk oraz wytycznych i zachęcania do niej w celu sprostania wyzwaniom w zakresie mobilności w miastach, a także ułatwienia transferu umiejętności i technologii w dziedzinie zrównoważonej mobilności, szczególnie z korzyścią dla społeczeństwa i prywatnych podmiotów opracowujących rozwiązania z zakresu zrównoważonej mobilności oraz dla sektora spółdzielczości, towarzystw ubezpieczeń wzajemnych i organizacji non-profit; apeluje do Komisji o stworzenie sieci zrównoważonej mobilności w zakresie najlepszych praktyk w zakresie planowania przestrzennego i wykorzystania przestrzeni; apeluje do państw członkowskich o zachęcanie miast do udziału w inicjatywie „Inteligentne Miasta” oraz partnerstwie społeczności europejskich na rzecz innowacji; zachęca Komisję i państwa członkowskie do zainicjowania publicznych kampanii informacyjnych w celu wspierania mobilności, która jest skuteczna, zrównoważona i mniej uzależniona od korzystania z prywatnych samochodów z napędem konwencjonalnym;

59. wspiera pracę centrum monitorowania mobilności w miastach (Eltis) i uważa, że należy nasilić informowanie – także na jego portalu internetowym – o tej inicjatywie;

60. z zadowoleniem przyjmuje wysiłki Komisji na rzecz koordynacji i konsolidacji inicjatyw UE w dziedzinie mobilności w miastach, takich jak Civitas 2020 w dziedzinie badań naukowych i innowacji, centrum monitorowania mobilności w miastach w dziedzinie wymiany doświadczeń i godnych naśladowania praktyk, a także platformy poświęconej planom na rzecz mobilności w miastach; wzywa Komisję, by zintensyfikowała wysiłki na rzecz zmniejszenia fragmentaryzacji oraz rozwiązania problemu braku koordynacji pomiędzy odnośnymi inicjatywami i programami UE, a także by uwzględniła sukces takich programów, jak inicjatywa wspólnotowa dotycząca obszarów miejskich URBAN i sieć na rzecz rozwoju obszarów miejskich URBACT; wzywa Komisję, by zachęcała władze państw członkowskich do tworzenia sieci doskonałości w dziedzinie mobilności w miastach, by kontynuowała wysiłki w zakresie inicjatywy Civitas 2020 oraz zachęcała większą liczbę obywateli UE do udziału w tym projekcie;

61. jest przekonany, że należy podjąć dodatkowe działania mające na celu połączenie i skoordynowanie projektów pilotażowych UE np. poprzez Civitas, Polis, Eltis, oraz włączenie miast, posiadających praktyczne doświadczenie i wiedzę specjalistyczną, w dyskusję nad realizacją przyszłych strategii politycznych w dziedzinie mobilności; w tym celu domaga się, by Komisja opracowała łatwo dostępne przeglądy programów mobilności w miastach współfinansowanych ze środków UE; domaga się ponadto, by wyjaśnić w przystępny sposób, jak otrzymać z UE współfinansowanie na projekty mobilności w miastach; podkreśla konieczność finansowania nie tylko infrastruktury, ale także usług informatycznych, procesu monitorowania, projektów międzyregionalnych oraz ustanowienia strategicznego partnerstwa między przemysłem a miastami europejskimi, aby stworzyć systemy miejskie przyszłości;

Środa, 2 grudnia 2015 r.

62. opowiada się za wprowadzeniem silnego połączenia pomiędzy planami dotyczącymi mobilności oraz zrównoważonego charakteru miast a innymi inicjatywami, takimi jak Inteligentne Miasta oraz Porozumienie Burmistrzów, które zorientowane są na nadanie miastom bardziej zrównoważonego i samowystarczalnego charakteru; jest zdania, że dobrowolne zobowiązanie ze strony Porozumienia Burmistrzów może być platformą grupującą wszystkie zainteresowane strony podczas opracowywania planów mobilności i zrównoważonego charakteru, którą można propagować w sposób racjonalny pod względem kosztów; z zadowoleniem przyjmuje inicjatywę „CITIES: Cities of Tomorrow: Investing in Europe [miasta przyszłości: inwestowanie w Europę]” i apeluje do Komisji, by wykorzystywała istniejące platformy komunikacyjne do opracowywania narzędzi komunikacyjnych mających na celu skupianie podmiotów w dziedzinie zrównoważonego rozwoju obszarów miejskich;

o

o o

63. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.
