



EUROPSKI PARLAMENT

2014 - 2019

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

2014/2242(INI)

18.6.2015

MIŠLJENJE

Odbora za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane

upućeno Odboru za promet i turizam

o održivoj gradskoj mobilnosti
(2014/2242(INI))

Izvjestiteljica za mišljenje: Eleonora Evi

PA_NonLeg

PRIJEDLOZI

Odbor za okoliš, javno zdravlje i sigurnost hrane poziva Odbor za promet i turizam da kao nadležni odbor u prijedlog rezolucije koji će usvojiti uvrsti sljedeće prijedloge:

- A. budući da se mobilnost još uvijek velikim dijelom oslanja na upotrebu automobila na uobičajena goriva i budući da posljedično 96 % energetskih potreba, odnosno trećina ukupne energetske potrošnje, prijevoza u EU-u ovisi o nafti i njezinim derivatima;
- B. budući da ta ovisnost o fosilnim gorivima uzrokuje 23 % ukupnih emisija CO₂ u gradskim područjima i budući da je cilj smanjiti te emisije za 80 % do 2050. godine;
- C. budući da bi ekološki, društveno i gospodarski održiva urbanizacija mogla biti jedan od ključnih pokretača pametnog, održivog i uključivog gospodarskog rasta;
- D. budući da oko 73 % europskog stanovništva živi u gradovima te se predviđa da će taj postotak 2050. iznositi 82 %;
- E. budući da je prema podacima Europske agencije za okoliš 2011. više od 125 milijuna europskih građana bilo izloženo onečišćenju bukom koje je prelazilo granicu sigurnosti od 55 dB, a glavni razlog tomu bio je promet;
- F. budući da je između 15 % i 40 % europskog stanovništva izloženo razinama sitnih čestica (PM 2,5 i PM 10), troposferskog ozona i NO₂ koje premašuju standarde kvalitete EU-a te budući da se postotak povećava na 90 % ako se uzmu u obzir smjernice Svjetske zdravstvene organizacije (WHO);
- G. budući da je prema podacima Europske agencije za okoliš 2011. onečišćenje zrakom sitnim česticama (PM 2,5) prouzročilo oko 430 000 slučajeva preuranjene smrti, a onečišćenje troposferskim ozonom oko 16 000 slučajeva, što daje ukupan iznos koji je deset puta veći od broja poginulih u prometnim nesrećama u istoj godini;
- H. budući da se još barem 9 000 slučajeva preuranjene smrti može pripisati srčanim bolestima prouzročenima prometnom bukom;
- I. budući da su samo u 2010. u EU-u troškovi u EU-u povezani sa zdravstvom zbog atmosferskog onečišćenja iznosili između 330 milijardi EUR i 940 milijardi EUR što je između 3 % i 9 % BDP-a EU-a;
- J. budući da bi primjenom smjernica Svjetske zdravstvene organizacije na ljudsku izloženost česticama PM 2,5 prosječni očekivani životni vijek stanovnika porastao za oko 22 mjeseca te bi se godišnje ostvarila ušteda od oko 31 milijarde EUR;
- K. budući da je najbolja odvraćajuća mjera protiv zloupotrebe osobnog prijevoza i jedan od najboljih načina za ublažavanje prometnih gužvi jednostavan i kvalitetan javni kolektivni prijevoz;
- L. budući da je za upotrebu alternativnih pogonskih goriva i prijevoznih sredstava nužan razvoj potrebne infrastrukture zajedno s naporima usmjerenima na promjenu ponašanja

Ijudi u vezi s mobilnošću;

- M. budući da je održivi gradski prijevoz samo jedan aspekt opsežnijih politika teritorijalnog planiranja te budući da zelena gradska područja mogu djelomično umanjiti učinak onečišćenja prouzročen cestovnim prometom;
- N. budući da izgradnja nove cestovne infrastrukture ima znatan učinak na krajolik i okoliš te će se zbog povećanog cestovnog kapaciteta vjerojatno dodatno potaknuti upotreba osobnih vozila;
- O. budući da su osobama koje žive u gradskim područjima visokokvalitetne usluge prijevoza ključne za ispunjavanje njihovih potreba u vezi s mobilnošću u pogledu profesionalnog života te u pogledu aktivnosti povezanih s osposobljavanjem, turizmom i slobodnim vremenom; budući da održiva gradska mobilnost može doprinijeti smanjenju energetske potrošnje, atmosferskog onečišćenja i onečišćenja bukom, broja nesreća, prometne zagušenosti, upotrebe zemljišta i prekrivanja tla;
- P. budući da se prema podacima izvješća Special Eurobarometer br. 406 objavljenog 2013. oko 50 % stanovnika EU-a svakodnevno koristi osobnim automobilom, njih samo 16 % javnim prijevozom, a 12 % biciklom;
- Q. budući da prema podacima iz tog istog izvješća građani EU-a smatraju da su smanjenje cijena javnog prijevoza (59 %), poboljšanje usluga javnog prijevoza (56 %) i poboljšanje biciklističkih infrastruktura (33 %) djelotvorne mjere poboljšanja gradske mobilnosti;
- R. budući da zbog zemljopisnih i povijesnih razloga europski gradovi mogu imati veoma različite zahtjeve u pogledu infrastrukture;
- S. budući da su gradska mobilnost i upravljanje gradskim prometom u nadležnosti lokalnih i regionalnih tijela koja osmišljavaju i provode te javne politike na svojim područjima, zajedno s nacionalnim okvirom koji je na snazi te planom EU-a za gradove;
- T. budući da je zabrinjavajuće da Komisija smatra da prometne koncepte treba osmisli na europskoj razini, a potom prilagoditi okolnostima u državama članicama; budući da bi, imajući u vidu potrebu za zajedničkim normama i standardima, bilo poželjno da se umjesto pristupa „odozgo prema dolje“ usvoji pristup „odozdo prema gore“ koji će obuhvaćati istodobno eksperimentiranje na terenu, čime se potiču inovacije; budući da, u skladu s time, potiče stvaranje platformi za razmjenu iskustava lokalnih dionika kako bi se mogle proširiti informacije o uspješnim modelima;
- 1. poziva države članice da smanje prometne potrebe poticanjem, između ostalog, rada na daljinu, informacijskih i komunikacijskih tehnologija te telekonferencija i poboljšanjem mobilnosti poduzeća; nadalje, poziva Komisiju da nastavi raditi na zakonodavstvu koje je na snazi u okviru Direktive 2010/40/EU o inteligentnim prometnim sustavima, što bi moglo doprinijeti poboljšanju prometne učinkovitosti, smanjenju emisija CO₂, poboljšanju kvalitete zraka i smanjenju buke, te poziva države članice da potiču razvoj pametnih tehnologija, uključujući inteligentne prometne sustave i sustave info-mobilnosti te da potaknu planiranje održive gradske mobilnosti i upravljanje njome (uključujući u sektor logistike), planove za dnevne migracije te multimodalne i intermodalne obrasce,

uzimajući u obzir da je javni prijevoz puno privlačniji ako je posljednji dio putovanja moguće napraviti brzo i bez prevelikih prepreka; potiče države članice da zajamče aktivno sudjelovanje svih dionika, uključujući javnost, u navedenim aktivnostima planiranja;

2. pozdravlja potporu koju Komisija daje sastavljanju smjernica za osmišljavanje i provedbu planova održive gradske mobilnosti kojima se omogućuje uključenje predviđenih mjera u gradsku i teritorijalnu strategiju te kojima se nastoji poticati uravnoteženi razvoj i bolja integracija različitih oblika gradske mobilnosti; podupire Europsku komisiju u uspostavi europske platforme za planove održive gradske mobilnosti kako bi se bolje koordinirala potpora EU-a i suradnja s lokalnim i regionalnim tijelima u razmjenjivanju dobroih praksi te osmišljavanju i provedbi planova održive gradske mobilnosti;
3. poziva države članice da promiču javni prijevoz u cilju udvоstročenja njegove uporabe do 2030., između ostalog primjenom informacijske tehnologije kao što je kupnja električnih karata na daljinu te ih poziva da podrže zajedničko korištenje prijevoza, dijeljenje prijevoza, usluge prijevoza na zahtjev te promicanje sustava na električni pogon u lokalnom javnom prijevozu; poziva države članice da, kad god je to prikladno, razviju sustave uspinjača i žičara u planinskim i brdovitim gradovima kako bi se ublažio gradski promet;
4. poziva države članice da uspostave zone u koje mogu pristupiti samo sredstva javnog prijevoza, bicikli, pješaci, vozila s nultom stopom emisija te vozila korištena za zajednički prijevoz i za dijeljenje prijevoza;
5. poziva države članice da razviju raširenu infrastrukturu za punjenje električnih vozila pomoću inovativnih sustava kao što su oni koji upotrebljavaju infrastrukturu javne rasvjete i da promiču postavljanje objekata za punjenje na privatnim parkiralištima, na primjer u šoping centrima, te podsjeća na propise iz Direktive 2014/94/EU za uspostavu infrastrukture za alternativna goriva, na primjer u pogledu prirodnog plina;
6. poziva Komisiju i države članice da stvore uvjete potrebne za prekogranične sustave planiranja putovanja, rezerviranja i plaćanja koji obuhvaćaju različite vrste prijevoznih sredstava, imajući u vidu da potreba za korištenjem mnogih različitih informativnih platformi i platnih sustava predstavlja znatnu prepreku za prihvatanje intermodalnih sustava prijevoza i potražnju za njima;
7. poziva države članice da zaštite najugroženije cestovne korisnike poboljšanjem sigurnosti pješaka, uklanjanjem arhitektonskih barijera, uspostavljanjem sigurnih putova samo za pješake i podržavanjem hodanja uz pratnju odraslih te sigurnih putova između kuće i škole; nadalje poziva države članice da poboljšaju mobilnost bicikala jamčenjem njima namijenjenih i sigurnih biciklističkih staza i parkirališta za bicikle te promicanjem i provođenjem usluga zajedničkog korištenja bicikala; poziva Komisiju i države članice da, kako bi dodatno potaknule mobilnost biciklima, predlože izmjene Bečke konvencije o cestovnom prometu kako bi se osvremenila prometna pravila u gradskim područjima i zajamčilo da se biciklistima pruža najbolja moguća zaštita;
8. nadalje, poziva Komisiju da iznese zakonodavni prijedlog u cilju razvoja jedinstvenog tržišta inovativnih rješenja za gradsku mobilnost;

9. poziva Komisiju, države članice te lokalna i regionalna tijela da u dodjeljivanje ugovora o javnoj nabavi u području prometa i logistike u potpunosti uključe kriterije održivosti;
10. potiče države članice da iskoriste dio prihoda od trošarina ili naknada za korištenje cesta za privatna vozila da bi mogle smanjiti cijene voznih karata za gradski javni prijevoz kako bi postao besplatan za lokalne stanovnike te da ponovno razmotre sustave cijena prijevoza i prednost daju sustavima jedinstvenih cijena;
11. poziva države članice da razmotre ukidanje izravnih i neizravnih subvencija za vozila na tradicionalna fosilna goriva; poziva države članice da razmotre uvođenje poreznih poticaja za električna vozila, kao što je smanjeni PDV ili izuzeće od naknade za korištenje cesta, te da podržavaju ekonomске poticaje za poduzeća koja daju povlastice kako bi promicale održivu mobilnost među zaposlenicima, za organizatore turističkih putovanja koji svojim korisnicima nude održivi javni prijevoz te za mala i srednja poduzeća koja proizvode robu ili pružaju usluge kojima se daje prednost održivoj gradskoj mobilnosti;
12. poziva države članice da prilikom pokretanja programa za uništavanje starih automobila, ovim redoslijedom, podrže sustave javnog kolektivnog prijevoza, električna vozila, vozila na vodik, uključujući ona koja koriste reformiranje metana, vozila na prirodni plin, hibridna vozila i vozila na tekući naftni plin;
13. poziva Komisiju da u okviru pojedinačnih planova država članica ocijeni lokacije postaja za praćenje i nadzor nad atmosferskim onečišćenjem u glavnim urbanim aglomeracijama koje imaju problema s kvalitetom zraka, imajući u vidu da loša lokacija tih postaja može tako često rezultirati netočnim podacima i stoga stvoriti javni zdravstveni rizik;
14. smatra da bi Junckerov plan mogao imati ključnu ulogu u financiranju projekata održivog gradskog prometa i infrastrukture te poziva Komisiju i države članice da povećaju svoju finansijsku potporu za projekte održive gradske mobilnosti, da zajamče potrebne sinergije između raznih izvora sredstava i programa te da razviju veze između gradske mobilnosti, novog Digitalnog programa i energetske unije; poziva države članice da zajamče provedbu učinkovitog javnog prijevoza, posebno sustavima električnog prijevoza, da povežu gradska i prigradska područja te da na djelotvoran i održiv način odgovore na potrebe dnevnih migranata prije nego što počnu ulagati u izgradnju novih cesta i autocesta;
15. poziva Komisiju i države članice da promiču razmjenu najboljih praksi kako bi olakšale prijenos vještina i tehnologija u području održive mobilnosti, posebno u cilju pomaganja regijama u razvoju; nadalje poziva Komisiju i države članice da podrže programe istraživanja novih tehnologija, novih poslovnih modela te nove integrirane prakse održive gradske mobilnosti i gradske logistike, i da pokrenu kampanje javnog osvješćivanja kako bi promicale mobilnost koja je učinkovita, održiva i manje ovisna o upotrebi osobnih automobila na uobičajena goriva.

REZULTAT KONAČNOG GLASOVANJA U ODBORU

Datum usvajanja	17.6.2015
Rezultat konačnog glasovanja	+: -: 0:
Zastupnici nazočni na konačnom glasovanju	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Lynn Boylan, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Iratxe García Pérez, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Anneli Jäättämäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Pavel Poc, Marcus Pretzell, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju	Nikos Androulakis, Renata Brianò, Nicola Caputo, James Nicholson, Marijana Petir, Sirpa Pietikäinen, Gabriele Preuß, Bart Staes, Tom Vandenkendelaere
Zamjenici nazočni na konačnom glasovanju prema čl. 200. st. 2.	Damian Drăghici, Fredrick Federley, Anthea McIntyre, Jens Nilsson