

Към нова култура за градска мобилност

Резолюция на Европейския парламент от 9 юли 2008 г. относно „Към нова култура за градска мобилност“ (2008/2041(INI))

Европейският парламент,

- като взе предвид Зелената книга, озаглавена „Към нова култура за градска мобилност“ (COM(2007)0551),
- като взе предвид Бялата книга, озаглавена „Европейска транспортна политика за 2010 г.: време за решаване“ (COM(2001)0370),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Нека Европа продължава да се движи – устойчива мобилност за нашия континент: средносрочен преглед на Бялата книга за транспорта на Европейската комисия за 2001 г.“ (COM(2006)0314),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Към общоевропейска транспортна мобилност с повишена безопасност, чистота и ефективност: Първи доклад за интелигентните автомобили“ (COM(2007)0541),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето през 21-ви век – позиция на Комисията относно окончателния доклад на групата на високо равнище CARS 21. Принос към стратегията на Европейския съюз за икономически растеж и заетост“ (COM(2007)0022),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Относно инициативата „Интелигентен автомобил“: Повишаване на осведомеността относно информационните и комуникационни технологии за по-разумни, по-сигурни и по-чисти превозни средства“ (COM(2006)0059),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Логистиката на превоза на товари в Европа – ключът към устойчива мобилност“ (COM(2006)0336),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „План за действие в областта на логистиката на превоза на товари“ (COM(2007)0607),
- като взе предвид съобщението на Комисията, озаглавено „Относно тематична стратегия за градската среда“ (COM(2005)0718),
- като взе предвид предложенията и насоките на Комисията и становищата на Европейския парламент относно структурните фондове и Кохезионния фонд, както и относно Седмата рамкова програма за научни изследвания,
- като взе предвид преразгледаното предложение за директива на Европейския парламент и на Съвета за създаване на благоприятни условия за продажба на чисти и енергийноэффективни пътни превозни средства (COM(2007)0817),

- като взе предвид своята резолюция от 20 февруари 2008 г. относно приноса към пролетното заседание на Европейския съвет през 2008 г. във връзка с Лисабонската стратегия¹,
 - като взе предвид резолюцията си от 12 юли 2007 г. относно „Нека Европа продължава да се движи - устойчива мобилност за нашия континент“²,
 - като взе предвид резолюцията си от 15 януари 2008 г. относно CARS 21: Конкурентна нормативна рамка за автомобилостроенето³,
 - като взе предвид своята резолюция от 5 септември 2007 г. относно логистиката на транспорта на стоки в Европа – ключът към устойчива мобилност⁴,
 - като взе предвид своята резолюция от 26 септември 2006 г. относно тематична стратегия за урбанизираната среда⁵,
 - като взе предвид становището на Европейския икономически и социален комитет относно „Градска мобилност“,
 - като взе предвид член 45 от своя правилник,
 - като взе предвид доклада на Комисията по транспорт и туризъм, както и становищата на Комисията по околна среда, общественото здраве и безопасност на храните и на Комисията по регионално развитие (А6-0252/2008),
- A. като има предвид, че градските агломерации (градовете и техните околности) в много отношения имат изключително важно значение за живота на гражданите на ЕС; като има предвид, че градските агломерации се сблъскват със сходни проблеми и предизвикателства по отношение на замърсяването, задръстванията, шума и безопасността на движението като резултат от градска мобилност, въпреки различията в размера и структурата им;
- Б. като има предвид, че съществува спешна необходимост от ново мислене и новаторски концепции относно мобилността в градовете, тъй като градският транспорт в голяма степен допринася за изменението на климата, замърсяването и други проблеми на околната среда, както и за свързаните с това отрицателни въздействия върху качеството на живот и здравето на градските жители; като има предвид, че тези проблеми трябва да се решават, за да може една цялостна стратегия на ЕС за борба с изменението на климата и с други проблеми на околната среда да има успех;
- В. като има предвид, че трябва да се установи подходящо поделение на задачите между ЕС и градовете, при което ЕС следва да играе ясно дефинирана роля; като има предвид, че, съгласно принципа на по-добро регулиране и принципите на субсидиарност и пропорционалност, общностни действия относно градската мобилност следва да бъдат предприемани само когато се създава несъмнена

¹ Приети текстове, P6_TA(2008)0057.

² Приети текстове, P6_TA(2007)0345.

³ Приети текстове, P6_TA(2008)0007.

⁴ Приети текстове, P6_TA(2007)0375.

⁵ ОВ С 306 Е, 15.12.2006 г., стр. 182.

добавена стойност в ЕС;

- Г. като има предвид, че принципите на вътрешния пазар на ЕС следва също да се вземат предвид в сферата на градската мобилност;
- Д. като има предвид, че европейските градове следва да могат да избират измежду широк набор от гъвкави инструменти, за да изготвят набор от политики „по мярка” за намиране на интегрирани, устойчиви, социално ефективни и икономически жизнеспособни решения на конкретните си проблеми, свързани с мобилността; като има предвид, че следва да бъдат търсени по-добри логистични решения и преминаване към по-устойчиви видове транспорт във всички видове транспорт и всички сфери (пешеходци, велосипедисти, обществен и частен пътнически транспорт, дистрибуция на стоки, услуги), за да станат центровете на градовете лесно достъпни и да се улесни пътното движение, което е от голямо значение за жителите, посетителите, пътуващите до работното си място, производителите и доставчиците на стоки и услуги – особено малките и средни предприятия; като има предвид, че следва да се обърща особено внимание на оперативната съвместимост на избраните инструменти, така че органите да могат на по-късен етап да налагат мерки относно нарушенията на правилата за движение, свързани с градските райони, на трансгранична основа;
- Е. като има предвид, че европейската политика за градски транспорт трябва да отчита икономическото, социално, териториално и екологично сближаване; като има предвид, че трябва да се обърне особено внимание на конкретните проблеми и условия в „новите“ държави-членки;
- Ж. като има предвид, че трябва да се обърне внимание на особените потребности на работниците и служителите (пътуващи до работното си място), на хората с намалена подвижност, на децата (детски колички), на разполагащите с най-малко средства и на възрастните; като има предвид, че следва да се отчита, че бързото застаряване на населението на Европа води до демографски промени и до нови потребности от мобилност в обществата;
- З. като има предвид, че е от основно значение да се приеме нов подход към стратегическото планиране за градските райони с цел предварителна подготовка за предизвикателствата, свързани с околната среда, енергията и мобилността, които ще възникват през следващите няколко десетилетия;
- И. като има предвид, че интернализацията на външните разходи е важна стъпка по пътя към постигане на реалистично остойностяване в транспортния сектор; като има предвид, че трябва да се оцени възможността за кръстосано субсидиране в полза на концепциите за устойчив градски транспорт, за да се осигури равнопоставеност между транспорта на стоки и на пътници и между различните видове транспорт; като има предвид, че трябва да се предприемат усилия за разработване на нови финансови инструменти и да се използват по-добре и по-често съществуващите финансови инструменти като структурните фондове и Кохезионния фонд в полза на устойчиви решения за градска мобилност;

Ролята на Европейския съюз

1. Приветства гореспоменатата Зелена книга като подходяща основа за дискусии;

приветства също така широкото участие на заинтересованите страни в процеса на формиране на общественото мнение и формулиране на бъдещите политики на ЕС относно градския транспорт;

2. Счита, че е необходимо ясно да се определят сферите на отговорност на ЕС в съответствие с принципите на субсидиарност и пропорционалност, заложи в Договорите; признава принципа, че местните органи имат свобода да приемат собствени политики относно мобилността, стига да не нарушават приложимото национално и общностно законодателство; същевременно очаква, че – като се прилагат гореспоменатите принципи – държавите-членки и градовете съзнават собствената си отговорност за по-добрата организация и планиране на градската мобилност; въпреки това признава, че координирани действия относно градската мобилност в рамките на Общността могат да създадат ясна добавена стойност в някои области;
3. Счита, че ЕС следва да определи цялостна стратегия относно градската мобилност, водеща до по-рационална употреба на частни автомобили и да насърчава преминаване от един към друг вид транспорт в посока на устойчиви видове транспорт, за да подкрепя поетите от него ангажименти за защита на околната среда и намаляване на емисиите на парникови газове;
4. Счита, че в следните области са необходими действия на европейско равнище и призовава за:
 - разработване на интегриран глобален подход към градската мобилност, който да служи за общ ориентир за европейските, национални, регионални и местни участници (общини, граждани, стопански субекти и промишленост); този подход следва да се основава на принципите на вътрешния пазар на ЕС и на устойчива мобилност и следва да взема предвид жизнеспособността на градовете и ефекта върху демографската ситуация (миграция извън градовете); подчертава, че това следва да даде ясен стимул на градовете и градските райони за създаване на интегрирани и всеобхватни Планове за устойчива градска мобилност (ПУГМ) с акцент върху дългосрочното градско планиране и пространствено планиране; в тази връзка, призовава Комисията да направи преглед на начините за свързване на ПУГМ с проекти на ЕС за съфинансиране на транспорта в градове с население над 100 000 души и със законодателството, решенията и целите на ЕС, които са свързани с намаляването на произшествията, емисиите на въглероден диоксид, местните емисии на газове и шума;
 - събиране и ефективно разпространяване на надеждни и сравними данни за всички аспекти на мобилността в градовете и предградията, като се вземат под внимание бъдещи промени на рамковите условия (напр. демографски промени, икономически растеж, изменение на климата);
 - създаване на изчерпателен списък на действащите в момента общностни разпоредби, които пряко или непряко засягат градската мобилност, като се разглеждат възможностите за тяхното подобряване и опростяване във всеки отделен случай;

- оценка на изпълнението и прилагането от държавите-членки на европейското законодателство, засягащо градския транспорт и по-специално обществения пътнически транспорт;
 - създаване на списък с местните инициативи, предприети за решаване на някои от проблемите, посочени в Зелената книга (напр. такси за пътища, зелени зони, безопасност в обществения транспорт, защита на велосипедистите и т.н.); изразява надежда, че този списък може да даде основа за обмен на най-добри практики в тези области;
 - наблюдение на местни мерки, свързани с достъпа до градските центрове, за да се избягнат нови търговски бариери в рамките на вътрешния пазар на ЕС;
 - създаване на „Европейска платформа за градска мобилност“ или друг ефективен форум, който обединява всички данни, най-добри практики и информация по политиките за градска мобилност по разбираем начин, за да се даде на гражданите и на създателите на политики лесен достъп до жизненоважната информация, необходима за разработване на политики за градска мобилност; подчертава, че подобна платформа следва да ползва доколкото е възможно съществуващи бази данни, ресурси и институции, за да се избегне административната усложненост и бюрократизма;
 - оценка на външните разходи на различните видове транспорт и преценка на възможността за тяхната интернализация;
5. Призовава Комисията да си сътрудничи с държавите-членки за преодоляване на националните пречки пред градските схеми без в същото време да прилага законодателни актове на ЕС, които биха могли да ограничат местната гъвкавост, която е нужна за решаване на проблемите с мобилността;

Законодателство

6. Счита, че е необходимо ЕС да вземе под внимание специалните изисквания на градския транспорт в онези политики, в които може да законодателства (напр. бюджетна политика, политика относно околната среда, социална политика и политика относно пазара на труда, политика в областта на конкуренцията, промишлена политика, регионална политика и политика на сближаване, транспортна политика и политика относно безопасността по пътищата, енергийна политика);

Стандартизация и хармонизация

7. Призовава за разработване на специфични европейски разпоредби и/или насоки за стандартизация и хармонизация на следното:
- проектиране и функциониране на зелени зони и системи за заплащане на пътни такси; счита, че решението дали да се приложат тези мерки следва да се вземе на местно равнище, като се отчитат конкретните обстоятелства във всяка агломерация; като се има предвид, че при следване на принципите на вътрешния пазар на ЕС, следва да се постави специален акцент върху структурирането им по оперативно съвместим начин, така че да се позволи

свободно движение на пътните потоци и да се избегне създаването на различаващи се инициативи в различните държави-членки;

- технически и организационни изисквания към оперативната съвместимост на различните видове пътнически и товарен транспорт;
- мобилност на хората с увреждания, възрастните хора, хората с малки деца и хората, разполагащи с най-малко средства;
- подобряване на безопасността по пътищата съгласно европейското и националното законодателство;
- достъпност и оперативна съвместимост на технологии за интелигентни транспортни системи (ИТС) за приложения в целия ЕС;

Разпространение и обмен на най-добри практики

8. Призовава още за подходящи мерки за насърчаване обмена на добри практики, по-специално във връзка с:
- оптимизация на използването на съществуващата инфраструктура, например чрез гъвкави концепции за използване на пътищата,
 - възприемане на мултимодални решения в сферата на транспорта и мобилността (пътен, железопътен, воден транспорт),
 - интегрирани системи за издаване на билети и таксуване, които опростяват достъпа до различни видове транспорт и тяхното комбинирано ползване,
 - разработване на специално пригодени планове за устойчива мобилност и подпомагащи мерки за териториалното и градското планиране („град на малките разстояния“), процес, в който всички заинтересовани страни следва да бъдат включени на ранен етап,
 - насоки, чиято цел е да осигурят междуведомствено сътрудничество между всички служби на местното и регионално управление и дружествата за комунални услуги при планирането на градски схеми,
 - новаторски решения за ефикасен транспорт на стоки, особено за местна дистрибуция на стоки в градовете, включително надеждни системи за товарене и разтоварване, за да се улеснят операциите от „последната миля“,
 - устойчиви транспортни услуги за гарантиране на мобилността на туристи в градски и крайградски райони,
 - насоки за политика в областта на възлагане на обществени поръчки, съобразена с околната среда,
 - подобрения за предоставяне на чист местен обществен пътнически транспорт с ударение върху ефикасността, привлекателността, намаляването на емисиите и достъпността, включително за хора с увреждания и хора с намалена мобилност, както и с ударение върху безопасността и сигурността,

- насърчаване на устойчивите „вериги на мобилност“: пешеходство-велосипеди-съвместно придвижване на разменни начала със собствени автомобили (carsharing)-съвместно ползване на автомобили от съсобственици (carpooling)-такси-колективна/публична мобилност,
 - по-добра организация на транспорта на къси разстояния,
 - мерки за управление на движението за оптимизиране на логистиката и управлението на мобилността за намаляване и/или избягване на транспорта, като например дистанционна трудова заетост или гъвкаво начало на работното време и на учебния процес,
 - мерки за насърчаване на виртуална мобилност, например електронно обучение, електронно банкиране, дистанционно пазаруване (teleshopping) и телеконферентни връзки,
 - въвеждане на зелени зони и системи за заплащане на пътни такси,
 - политики и практики, свързани с паркирането, като например въвеждане на насочващи системи за паркиране,
 - подобряване и увеличаване на употребата на ИТС;
9. Призовава за възможно най-широко разпространяване на данни относно въпроси, отнасящи се до градската мобилност, като например статистически данни на Евростат и CARE (База данни на Общността за пътните произшествия в Европа); отправя искане да бъде отворен достъпът до базата данни CARE, което би било мощен инструмент за обмен на информация и експертен опит между професионалистите в сферата на транспорта;
10. Призовава Комисията да подкрепя местните органи чрез насърчаване на пилотни и експериментални проекти, особено онези, които целят прилагането на интегриран подход към градската мобилност и подпомагане на изследванията в областта на градското планиране;

Научни изследвания и развойна дейност

11. Подчертава необходимостта от научноизследователска и развойна дейност в областта на устойчивия транспорт, особено за насърчаване на технологичния напредък при разработването на чисти технологии за превозните средства; призовава Комисията и Съвета да инвестират в чисти, по-ефикасни, ориентирани към потребителя и безопасни градски транспортни системи и да вземат мерки за създаване на пазар за такива системи;
12. Изтъква, че ЕС има какво да допринесе за разработване и насърчаване на ИТС и за финансиране на новаторски технологии, тъй като те могат да имат значителен принос, например за повишаване безопасността по пътищата и подобряване на пътния поток и логистичната ефективност; поради това счита, че следва да се насърчава по-нататъшното разработване и преди всичко засиленото използване на ИТС в ЕС;

13. Призовава Комисията да създаде достъпни и съвместими списъци с научноизследователски и развойни проекти относно градска мобилност по различните рамкови програми на ЕС, като посочва примери, които се прилагат в практиката;

Координация между властите

14. Подчертава, че обменът на най-добри практики относно управлението на мобилността и по-добрата координация е от основно значение за подобряване на градския транспорт и мобилност, тъй като стават очевидни проблемите като липса на подходящо разпределение на отговорностите, липса на координация между различните местни, регионални и национални органи и недостатъчна координация между планирането на транспортни системи за градовете, предградията и селата; посочва, че лошата координация между местните органи води до повишени разходи за доставка, повече движение по пътищата и следователно повече замърсяване на околната среда;
15. Спешно призовава за по-добра координация между съседни местни органи с цел да се гарантира някаква степен на съгласуваност и да се осигури устойчиво и хармонично развитие на местните и регионални транспортни инфраструктури в трансграничните райони и другаде;

Интегриран подход

16. Счита за необходимо градоустройството и градското планиране да се извършват на интегрирана основа, като се вземат предвид настоящите и бъдещи потребности от градски транспорт; въвеждането на бързи влакови връзки между центровете на градовете, речните, железопътни и въздушни терминали и особено по-отдалечените региони следва да бъде приоритет за целите на едромасщабното градско развитие и модернизация;
17. Припомня, че с оглед на все по-бързо увеличаващата се урбанизация, следва да се обръща повече внимание на предградията, крайградските зони и агломерациите;

Индивидуална отговорност

18. Подчертава индивидуалната отговорност на гражданите и счита за необходимо те да бъдат насърчавани да оценяват критично собственото си поведение като участници в пътното движение и по възможност да участват активно в местни форуми за градска мобилност; изразява мнението, че почти всеки гражданин може да промени навиците си, например по отношение на използването на личен автомобил и на използването на алтернативен транспорт (пешеходство, велосипед или обществен транспорт) и по този начин да даде своя личен принос за подобряване на чистотата и качеството на живота в градските райони; призовава националните, регионални и местни органи да предоставят алтернативни варианти за мобилност, за да улеснят тези промени; освен това призовава европейските, националните, регионалните и местните власти да засилят образователните и информационни кампании, за да бъдат гражданите по-осведомени относно поведението си като участници в движението; подчертава особеното значение на образователните кампании за по-младите;

19. Подчертава в тази връзка значението и растящия успех на „Деня без коли“ в контекста на Седмицата на мобилността на ЕС; отбелязва, че през 2007 г. 1909 града от 23 държави-членки са участвали в тази инициатива; призовава Комисията и държавите-членки да продължат да насърчават тази инициатива и да работят за широкото ѝ възприемане;
20. Счита, че следва да се изготви изследване, което да осветлява и да съдържа подробна информация относно всички аспекти на възможностите и вариантите на градска мобилност, с които гражданите разполагат (частен или обществен транспорт); призовава за ново и стандартизирано събиране на данни по недобре проучени проблеми като поведението на пешеходците и велосипедистите и мотивацията на гражданите при ползването на някои видове транспорт вместо други;

Финансиране

21. Счита, че ЕС може съществено да допринесе за финансирането на мерки в областта на градския транспорт на пътници и стоки, например като използва средства от структурните фондове и Кохезионния фонд, и призовава Комисията да изпълнява своите отговорности в това отношение; припомня отговорността на държавите-членки за финансиране на предвидените от общностното право мерки, засягащи околната среда и транспорта;
22. Призовава Комисията да изготви конкретни, ориентирани към пазарната икономика инструменти за създаване на балансирана и благоприятна рамка за устойчива мобилност в агломерациите;
23. Призовава, в контекста на предстоящото преразглеждане на бюджета на ЕС, финансирането на проекти със средства на ЕС в бъдеще да се обвърже в по-голяма степен с условия и изисквания, свързани с устойчив транспорт и опазване на околната среда, и вижда в това подходящ инструмент за насърчаване на екологосъобразни и широко достъпни транспортни концепции;
24. Призовава Комисията да работи както самостоятелно, така и съвместно с Европейската инвестиционна банка, например за разглеждане на настоящите и бъдещи възможности за финансиране на градски транспорт; предлага да се разработи подробен наръчник, в който систематично са представени всички налични фондове в областта на градския транспорт; също така призовава Комисията да разгледа въпроса относно кръстосаното субсидиране в транспортния сектор, за да се осигури равнопоставеност между всички видове транспорт и между транспорта на стоки и на пътници; освен това следва да бъдат оценени всички аспекти на публично-частните партньорства и техния възможен принос към концепциите за устойчива градска мобилност;
25. Призовава Бюрото на Европейския парламент и неговите служби да дадат пример като приложат собствените му решения и засилят мерките за управление на мобилността за членовете на ЕП, персонала и посетителите с цел да включат устойчивата мобилност в прилагането от Парламента на Регламента относно схема на Общността по управление на околната среда и одитиране (COУОСО);

o

o o

26. Възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция съответно на Съвета и на Комисията.