

**Opinia Komitetu Regionów „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”**

(2010/C 141/07)

KOMITET REGIONÓW

- Podkreśla, że kluczem do rozwijania transportu rządzącego się zasadami zrównoważonego rozwoju nie jest ograniczanie popytu na usługi transportowe; istotę problemu stanowi nie liczba pasażerów lub przewiezionych towarów, ale to, w jaki sposób transport się dokonuje. Krótkowzroczne praktyki transportowe można ograniczyć wyłącznie odpowiednią polityką cenową. Toteż ważne jest znalezienie sprawiedliwej i przejrzystej formuły podziału kosztów transportu między wszystkie jego rodzaje.
- Przypomina, że w trosce o zrównoważony rozwój systemu transportowego trzeba zająć się problemem zatorów. Samo zwiększenie przepustowości nie rozwiąże problemu, ponieważ oddziaływanie większych sieci na środowisko naturalne bardzo łatwo może przybrać niedopuszczalne rozmiary. Dlatego należy wzmocnić konkurencyjność zrównoważonych systemów transportowych.
- Stwierdza, że wspieranie alternatyw dla transportu drogowego wyraźnie leży w interesie władz lokalnych i regionalnych, zwłaszcza tam, gdzie sieci wykazują wąskie gardła, a w szczególności na obszarach bardziej wrażliwych i obszarach o trudnych warunkach naturalnych, gdyż powoduje to poważne utrudnienia w postaci hałasu, spalin, zatorów, opóźnień, szybszego zużycia dróg, co wiąże się z obciążeniem władz lokalnych wysokimi wydatkami na utrzymanie sieci drogowej.
- Podkreśla, że miejskie, podmiejskie i regionalne sieci transportowe tworzą zasadniczy element sieci transportowych oraz globalnych łańcuchów dostaw, należy je więc traktować priorytetowo.
- Postuluje, aby za pośrednictwem białej księgi w sprawie transportu wysłać silny sygnał polityczny przed zbliżającym się przeglądem budżetu UE, dzięki czemu przyszłe nakłady UE na transport odpowiadałyby deklarowanym celom UE w tym zakresie i vice versa.

**Sprawozdawca:** Väino HALLIKMÄGI, członek rady miasta Pärnu, Estonia (EE/ALDE)

**Dokument źródłowy**

Komunikat Komisji „Zrównoważona przyszłość transportu: w kierunku zintegrowanego, zaawansowanego technologicznie i przyjaznego użytkownikowi systemu”

COM(2009) 279 wersja ostateczna

## I. ZALECENIA POLITYCZNE

KOMITET REGIONÓW

### Wprowadzenie

1. Z zadowoleniem przyjmuje komunikat Komisji na temat zrównoważonej przyszłości transportu, stanowiący pierwszy krok w kierunku przeglądu unijnej polityki transportowej na najbliższe dziesięciolecie.

2. Zgadza się ze stwierdzeniem Komisji, że polityka transportowa musi opierać się na długoterminowej i zrównoważonej wizji mobilności ludzi i towarów. Podstawowym założeniem polityki transportowej zgodnej z tą koncepcją jest właściwa analiza tendencji oddziałujących na sektor transportu.

3. Komitet jest zdania, że sieci transportowe, jako jeden z zasadniczych warunków zapewnienia spójności terytorialnej w UE, w przyszłości muszą oferować dobre połączenie z wszystkimi regionami Europy. Aspekt ten ma decydujący wpływ na pogłębienie integracji społecznej i ekonomicznej oraz na zapewnienie zrównoważonego rozwoju. Realizacja polityki transportowej wymaga od państw członkowskich większej woli politycznej i wsparcia dla zrównoważonych i innowacyjnych strategii transportowych.

### Zalecenia polityczne

4. Uważa, że w poddanej przeglądowi białej księdze w sprawie polityki transportowej znacznie bardziej metodycznie i dokładniej niż dotąd trzeba przeanalizować czynniki zewnętrzne, tendencje rządzące sektorem transportu, ich skutki i wzajemne oddziaływanie. Ponadto należy podjąć kwestie skutków zmian klimatu oraz przemian gospodarczych dla rozwoju tego sektora oraz innych wpływających na niego elementów.

5. Komitet jest zdania, że taki strategiczny dokument dotyczący rozwoju powinien być uzupełniony o (porównawczą) analizę społeczno-gospodarczych i ekologicznych skutków zawartych w nim decyzji politycznych i planowanych działań. Najlepszym rozwiązaniem byłoby przeniesienie wyników badań na szczebel państw członkowskich i regionów, aby dało się

ocenić ewentualne różnice w oddziaływaniu wspólnej polityki transportowej. Chodzi o to, by rozważyć wszystkie te kierunki polityki transportowej, które są istotne w debacie na temat przyszłości transportu.

6. Uważa, że ważne jest, aby kształtując europejską politykę transportową, umożliwić władzom lokalnym i regionalnym w poszczególnych państwach członkowskich wywieranie wpływu na etapie opracowywania planów strategii i podejmowania decyzji. W ten sposób zagwarantuje się planowanie i ramy regulacyjne, umożliwiające realizację inicjatyw i działań w zakresie transportu. Decydenci na szczeblu lokalnym i regionalnym mogą najlepiej ocenić, jakie środki są konieczne do rozwiązania lokalnych i regionalnych problemów transportowych. Dlatego należy uwzględnić zasadę pomocniczości przy wspieraniu władz lokalnych i regionalnych przez szczebel krajowy i unijny.

7. Przypomina, że w zakresie rozwijania infrastruktury transportowej trzeba określić priorytety dotyczące sieci lub projektów. Rozbudowa priorytetowych elementów infrastruktury wymaga zapewnienia politycznego i finansowego wsparcia ze strony centralnych instytucji UE oraz rządów krajowych.

8. Zwraca uwagę, że rozwijając transeuropejskie sieci transportowe zastąpiono dotychczasowe podejście, nastawione na projekty (30 priorytetowych projektów) nowym podejściem, w którym rozróżnia się pomiędzy całą siecią a główną siecią TEN-T. Komitet apeluje, by regionom leżącym na obrzeżach UE, regionom granicznym i regionom o trudnych warunkach naturalnych w dalszym ciągu poświęcać przy tym wystarczającą uwagę i wsparcie dla poprawy połączeń transportowych pomiędzy centrum UE oraz jej krajami sąsiadującymi. Dlatego z myślą o zapewnieniu wewnętrznej, jak i zewnętrznej spójności terytorialnej w Europie należy także rozważyć np. wprowadzenie w europejskiej polityce transportowej rozróżnienia pomiędzy priorytetowymi połączeniami i splotami, wraz z odpowiednimi mechanizmami finansowania. Trzeba stworzyć regulację, z której jaśniej niż do tej pory wynikałoby, według jakich zasad i w jaki sposób wytycza się oraz ewentualnie zmienia lub uzupełnia sieć TEN-T. Będące już w toku priorytetowe projekty TEN-T należy bezwzględnie ukończyć. Do sieci głównej TEN-T należałoby włączyć także uzupełnienia i przedłużenia stanowiące skuteczne połączenia z siecią. Jednocześnie należałoby promować lepszą koordynację projektów między państwami członkowskimi w celu uniknięcia rozbieżności w terminach podczas planowania i realizacji, traktując priorytetowo odcinki transgraniczne.

9. Zwraca uwagę na duże znaczenie transportu towarowego dla funkcjonowania europejskiej gospodarki. Tymczasem europejski system transportowy jest coraz bardziej obciążony zatorami, wynikającymi w pierwszej kolejności z nierównomiernego rozłożenia pomiędzy różne środki transportu (w obecnej sytuacji rynkowej transport drogowy posiada nadmierną przewagę konkurencyjną), niedostatecznej infrastruktury oraz z braku interoperacyjności. Komitet Regionów uważa, że dla lepszej integracji poszczególnych infrastruktur transportowych należy nadać większą rangę koordynacji poszczególnych rozwiązań, które mają być przyjęte w ramach TEN-T i zagadnień związanych z mobilnością w miastach, oraz zapewnieniu spójności między nimi. To samo należy zrobić przy ustalaniu priorytetów dla finansowania ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności.

10. Zwraca uwagę na to, że miasta stanowią ważną i nieodłączną część sieci transportowych, ponieważ są węzłami transportowymi, w których spotykają się różne rodzaje transportu, i to w miastach transport zazwyczaj zaczyna się i kończy. Dlatego też transportowi w miastach trzeba poświęcać taką samą uwagę, jak sieciom transportowym.

11. Domaga się dalszego uproszczenia procedur przyznawania wsparcia finansowego UE i uważa, że należy zapewnić spójność między krajowymi i unijnymi programami wsparcia.

12. Postuluje, aby za pośrednictwem białej księgi w sprawie transportu wysłać silny sygnał polityczny przed zbliżającym się przeglądem budżetu UE, dzięki czemu przyszłe nakłady UE na transport odpowiadałyby deklarowanym celom UE w tym zakresie i vice versa.

### **Transport szynowy, żegluga morska i śródlądowa**

13. Uważa, że w zakresie transportu kolejowego duży problem stanowi rozdrobnienie rynku kolejowego. Niezbędne jest również wyeliminowanie wąskich gardeł w istniejącej infrastrukturze, a zwłaszcza tych, które pojawiają się na odcinkach transgranicznych lub w związku z przeszkodami naturalnymi. Aby stworzyć sprawną ogólnoeuropejską sieć kolejową, oferującą wysokiej jakości usługi pod względem czasu transportu, niezawodności, jak i zdolności przewozowej, trzeba opracować trwałe i skuteczne strategie rozwiązań, które umożliwią zwiększenie udziału transportu kolejowego w przewozach towarowych w stosunku do transportu drogowego.

14. Przyznaje, że odmienne standardy infrastruktury poszczególnych państw członkowskich, np. różne szerokości torów, systemy zasilania i bezpieczeństwa, tylko pogłębiają rozdrobnienie sektora transportu. Do zharmonizowania warunków technicznych i urządzeń konieczne jest zharmonizowanie norm technicznych, a tym samym inwestowanie w infrastrukturę. Jednocześnie należy dokonać harmonizacji poszczególnych krajowych ram regulacyjnych w zakresie kształ-

cenia maszynistów oraz przepisów dotyczących przewozu ładunków i bezpieczeństwa, a także wprowadzić, na wzór ruchu lotniczego, wspólny język roboczy dla obsługi ruchu międzynarodowego, w szczególności ruchu z krajów trzecich. W ten sposób zwiększyłaby się konkurencyjność w stosunku do ruchu drogowego. Na przeciążonych odcinkach trzeba zapewnić warunki umożliwiające niekolidującą ze sobą obsługę ruchu pasażerskiego i towarowego na wspólnie użytkowanych trasach kolejowych lub położenie nowych tras kolejowych i rozdzielenie transportu towarowego od osobowego, o ile jest to możliwe pod względem technicznym i ekonomicznym.

15. Jest zdania, że dodatkowa infrastruktura dla transportu towarowego z jednej strony powinna zapewniać połączenia z centrami miast, z drugiej zaś nie może prowadzić do wzrostu natężenia ruchu w centrach miast, powodując przez to zatory.

16. Uważa, że w celu połączenia oddalonych regionów z centrum kontynentu europejskiego konieczne jest utworzenie w najważniejszych lokalizacjach portów mających dobre połączenia multimodalne. Zdaniem KR-u niezbędne jest zapewnienie multimodalnych połączeń transportowych z regionami, w których kluczową rolę odgrywa transport morski.

17. Podkreśla, że należy wspierać żeglugę morską i śródlądową, mogącą odegrać kluczową rolę w przeciwdziałaniu zmianom klimatu. Ponadto należy powołać do życia znacznie większą liczbę programów takich jak istniejący program autostrad morskich ze względu na ich wkład w osiąganie celów polityki transportowej i polityki spójności terytorialnej UE. Żegluga może przyczynić się do zaspokajania rosnącego zapotrzebowania w zakresie transportu pasażerskiego i towarowego. Jednocześnie trzeba nieustannie ograniczać negatywny wpływ transportu wodnego, portów oraz centrów logistycznych na środowisko naturalne. KR wyraża w związku z tym ubolewanie, że międzynarodowy transport morski nie został dotychczas objęty mechanizmami protokołu z Kioto i harmonogramem ograniczenia emisji gazów cieplarnianych. Niemniej jednak, aby w jak największym stopniu uniknąć niekorzystnych warunków konkurencji dla europejskiego transportu morskiego, Unia Europejska powinna nadać priorytet przyjmowaniu wiążących przepisów na szczeblu międzynarodowym. Ponadto należy dokonać oceny skutków, jakie wiązałyby się z wprowadzeniem zróżnicowania opłat portowych w zależności od wpływu statków na środowisko.

18. Komitet jest przekonany, że do priorytetów wspólnej polityki w zakresie transportu należy włączyć tworzenie multimodalnych węzłów transportowych. Zwiększając udział kolei w transporcie towarowym trzeba równocześnie dopilnować przestrzegania wymogów w zakresie ochrony środowiska i bezpieczeństwa oraz możliwie ograniczyć negatywny wpływ na transport osobowy.

## Transport lotniczy

19. Jest zdania, że rozwijając transport lotniczy, trzeba w procesie planowania uwzględnić techniczne i przestrzenne rozwiązania na rzecz minimalizowania takich negatywnych skutków dla środowiska, jak hałas i zanieczyszczenie powietrza. Niemniej przy wliczaniu w ceny przelotów kosztów związanych ze szkodliwym wpływem na środowisko nie wolno zapomnieć, że transport lotniczy ma różne znaczenie dla różnych regionów i że gwarantuje on dobre połączenie także tych oddalonych regionów Europy. Jeśli chodzi o rozbudowę infrastruktury portów lotniczych – przy jednoczesnym zagwarantowaniu bezpieczeństwa lotów i zadowolenia pasażerów – przede wszystkim średniej wielkości ośrodki miejskie oraz regiony wiejskie są zdane na wsparcie UE.

20. Uważa, że należy zapewnić sprawiedliwe warunki konkurencji pomiędzy portami lotniczymi, wprowadzając wspólne zasady kalkulowania i ustalania opłat lotniskowych.

## Koszty transportu a inwestycje

21. Podkreśla potrzebę lepszej koordynacji inwestycji. Dla przykładu, za pomocą środków na finansowanie sieci TEN-T powinno się w dalszym ciągu promować rynkowe projekty kolejowe, a wsparcie regionalne należy lepiej ukierunkować na bardziej ekologiczne środki transportu, tak aby zwiększyć spójność terytorialną w UE.

22. Zwraca uwagę na pewien zasadniczy element, a mianowicie, że zrównoważone i trwałe korzystanie z różnych środków transportu zakłada wliczanie kosztów zewnętrznych (zanieczyszczenie środowiska, koszty wypadków, zużycie czasu) w cenę transportu oraz powszechne stosowanie zasady „użytkownik płaci”. Równocześnie pozyskane w ten sposób środki należy zainwestować w bardziej ekologiczne rodzaje transportu i dzięki temu zadbać o ich większy udział, podniesienie efektywności transportu ogółem i zwiększenie interoperacyjności. Ponadto w przepisach dotyczących tych kalkulacji trzeba wziąć pod uwagę, na ile są one realistyczne w społeczno-gospodarczych warunkach danego obszaru. W przeciwnym wypadku te sektory gospodarki i przedsiębiorstwa, które są zależne od połączeń transportowych, tracą konkurencyjność zarówno na rynku krajowym, jak i w całej Europie.

23. Przypomina, że nie wolno podważać ważnego i podstawowego celu, jakim jest uwzględnianie rzeczywistych kosztów. Jeśli większość inwestycji w infrastrukturę transportową miałyby się opierać na zasadzie „użytkownik płaci”, mogłoby to niekiedy prowadzić do dysproporcji gospodarczych i społecznych pomiędzy poszczególnymi regionami. Państwa członkowskie, które rozważają wprowadzenie lub dostosowanie opłat transportowych zgodnie z nowoczesnym podejściem uwzględniania rzeczywistych kosztów, powinny jednocześnie zlecić ocenę gospodarczych, ekologicznych i społecznych skutków takiego przedsięwzięcia. Chodzi o to, by umożliwić –

jeśli zauważy się taką konieczność – przygotowanie w oparciu o założenia strategiczne odpowiednich średnio- i długoterminowych środków towarzyszących, np. odpowiednią reorientację polityki gospodarczego wsparcia regionalnego.

24. Przypomina opinie KR-u w sprawie zielonej księgi (CdR 236/2007) i w sprawie planu działania (CdR 417/2008) w zakresie mobilności w miastach, którego publikacja przez Komisję we wrześniu 2009 r. stanowi odpowiedź na żądania wysuwane zarówno przez Komitet Regionów, jak i przez Parlament Europejski.

## Transport miejski

25. Zwraca uwagę na ogromne znaczenie transportu miejskiego, jako że miasta są nieodłącznymi elementami sieci transportowych oraz węzłami łączącymi różne środki transportu. W dziedzinie transportu miejskiego największym wyzwaniem będzie nadanie priorytetu transportowi publicznemu poprzez zapewnienie odpowiednich warunków i podniesienie w ten sposób jego rangi w transporcie osób, zmiana warunków transportu miejskiego tak, aby w jak najmniejszym stopniu docierał do centrum miasta, rozbudowa sieci dla rowerzystów i pieszych oraz zwiększenie udziału środków transportu napędzanych energią elektryczną oraz stosowania ekologicznych sposobów przemieszczania się.

26. Zaleca miastom podjęcie bardziej rygorystycznych kroków, aby zmniejszyć negatywny wpływ transportu miejskiego na środowisko oraz propagować zdrowe sposoby przemieszczania się. Ważne jest, by UE przestrzegała zasady pomocniczości, tak by umożliwić właściwym władzom lokalnym i regionalnym wypełnianie ich obowiązków w tej dziedzinie.

27. Uważa, że konieczne jest takie ukierunkowanie unijnej polityki transportowej, aby wspierać rozwój wspólnych lokalnych systemów transportu dla centrów miast, przedmieści i dla obszarów wiejskich na ich obrzeżach, jak również wspierać połączenie systemów transportu szynowego – kolei, pociągów regionalnych oraz tramwajów – w system kolei regionalnej nowego typu.

28. Podkreśla znaczenie nieustannej wymiany sprawdzonych praktyk, jeśli chodzi o przygotowanie i użytkowanie takich elementów transportu miejskiego jak: *park-and-ride*, *park-and-walk*, środki transportu napędzane energią elektryczną, rozbudowa sieci transportu lekkiego, osobne pasy ruchu dla transportu publicznego, multimodalne terminale przy drogach dojazdowych do centrów miast, rozwój usług wspólnego korzystania z samochodów, kształtowanie postaw związanych z przemieszczaniem się poprzez edukowanie, kampanie informacyjne oraz poprzez wprowadzenie ograniczeń typu opłaty zatorowe czy opłaty za parkowanie. UE powinna tworzyć i rozwijać mechanizmy wsparcia dla projektów współpracy, nastawionych na wspólne opracowywanie rozwiązań oraz przekazywanie zdobytych doświadczeń.

### Rozwój techniczny

29. Uważa, że rozwijając multimodalne środki transportu publicznego, preferencyjnie należy traktować elektroniczne systemy biletów, ponieważ umożliwiają one dokładne obliczenie kosztów danej trasy i planowanie trasy zgodnie z potrzebami użytkownika, jak również lepiej dostosować transport publiczny do potrzeb użytkowników. Nowe technologie informacyjne muszą wspierać rozwój intermodalnych, inteligentnych systemów transportowych, a Unia Europejska powinna ułatwiać upowszechnianie ich wykorzystania.

30. Jest zdania, że celem rozwoju technologicznego jest wspieranie transferu technologii pomiędzy regionami oraz pomiędzy różnymi szczeblami regionalnymi. Finansując prace w tej dziedzinie nie powinno się stawiać tylko na takie rozwiązania techniczne, które znajdują zastosowanie jedynie w dużych aglomeracjach. Należy raczej rozwój i finansowanie zaprogramować w taki sposób, by znaczna część środków przeznaczana była na prace nad odpowiednimi i trwałymi rozwiązaniami dla małych i średnich miast oraz ich obrzeży.

31. Podkreśla, że dla zmniejszenia zależności sektora transportowego od ropy trzeba umożliwić zróżnicowanie wysokości akcyzy na paliwa produkowane z innych surowców, a w razie potrzeby obniżyć ją nawet poniżej dolnego pułapu ustalonego w UE.

32. Zwraca uwagę, że wzmocnienie i harmonizacja mechanizmów kontroli i nadzoru odgrywają zasadniczą rolę w zwiększaniu bezpieczeństwa transportu. Ujednolicając wymogi bezpieczeństwa, należy uwzględnić lokalne warunki naturalne, rodzaje dróg, tradycje kulturowe itp. Warunkiem zintegrowania baz danych na temat wypadków w transporcie jest przynajmniej częściowa standaryzacja oznaczeń stosowanych w krajowych bazach danych.

33. Jest zdania, że w dziedzinie nadzorowania transportu należy zapewnić warunki do opracowania i wprowadzenia ogólnych i wspólnych rozwiązań, opierających się na technologii informacyjnej i na globalnym systemie lokalizacji (GPS). Poza wspieraniem badań i rozwoju, główne zadanie UE polega na ustalaniu wspólnych standardów, które umożliwią państwom członkowskim pełną kontrolę nad transgranicznym ruchem transportowym.

### Edukacja w zakresie transportu

34. Przypomina, że na placówkach edukacyjnych spoczywa główny ciężar edukowania w zakresie bezpiecznych i ekologicznych postaw związanych z przemieszczaniem się. Należy stworzyć warunki, aby edukacja w zakresie transportu stała się częścią planów nauczania placówek edukacyjnych we wszystkich krajach. W dziedzinie edukacji UE może zachęcać do przeprowadzenia praktycznych badań, na podstawie których opracowano by wspólne zalecenia dydaktyczne w postaci materiałów i modułów nauczania dla przedszkoli i szkół.

### Połączenia z krajami sąsiadującymi, działania transgraniczne

35. Komitet przywiązuje szczególnie dużą wagę do połączeń transportowych z krajami sąsiadującymi. Tworzenie takich połączeń wymaga od centralnych instytucji UE, jak również od rządów państw członkowskich oraz rządów krajów trzecich wspólnego inwestowania w regiony przygraniczne (terminale, drogi, mosty), aby zapewnić sprawne i ekologiczne przekraczanie granic w transporcie towarowym i pasażerskim. Równie ważne jest osiągnięcie postępów jeśli chodzi o harmonizację procedur odprawy granicznej i celnej oraz o pogłębienie współpracy w tej dziedzinie.

36. Uważa za istotne, by polityka transportowa wносиła wkład w integrację regionów najbardziej oddalonych z ich specyficznym obszarem geograficznym oraz promowała rozwój ekologicznych usług morskich i lotniczych, które połączyłyby te regiony z krajami w ich otoczeniu, sprzyjając jednocześnie intermodalności.

37. Uważa, że w ramach organizacji międzynarodowych, jak i w negocjacjach z krajami trzecimi dotyczących transportu, państwa członkowskie i instytucje UE muszą dążyć do zapewnienia przedsiębiorstwom z państw członkowskich sprawliwych warunków konkurowania w odniesieniu do wszystkich rodzajów transportu w takich kwestiach, jak podatki paliwowe, opłaty portowe, lotniskowe i kolejowe oraz rozmaite wymogi w zakresie ochrony środowiska. Zagadnienia te są istotne zwłaszcza dla gospodarek państw leżących przy zewnętrznej granicy UE. Różne warunki konkurowania należy też uwzględnić przy wliczaniu kosztów zewnętrznych w koszty transportu.

### Wnioski i zalecenia

38. Podkreśla, że swoboda przemieszczania się jest prawem podstawowym obywateli Unii oraz myślą przewodnią UE. W takim samym stopniu zasada wolnego przepływu towarów stanowi jeden z filarów rynku wewnętrznego. Kluczem do rozwijania transportu rządzącego się zasadami zrównoważonego rozwoju nie jest bynajmniej ograniczanie popytu na usługi transportowe.

39. Podkreśla, że istotę problemu stanowi nie liczba pasażerów lub przewiezionych towarów, lecz to, w jaki sposób transport się dokonuje. Krótkowzroczne praktyki transportowe można ograniczyć wyłącznie odpowiednią polityką cenową. Toteż ważne jest znalezienie sprawliwej i przejrzystej formuły podziału kosztów transportu między wszystkie jego rodzaje.

40. Przypomina, że w trosce o zrównoważony rozwój systemu transportowego trzeba zająć się problemem zatorów. Państwa członkowskie powinny zobowiązać się do inwestowania w ekologiczną infrastrukturę, aby zapobiegać powstawaniu wąskich gardeł. Jednak samo zwiększenie przepustowości nie rozwiąże problemu, ponieważ oddziaływanie większych sieci na środowisko naturalne bardzo łatwo może przybrać niedopuszczalne rozmiary. Dlatego należy wzmocnić konkurencyjność zrównoważonych systemów transportowych.

41. Stwierdza, że wspieranie alternatyw dla transportu drogowego wyraźnie leży w interesie władz lokalnych i regionalnych, zwłaszcza tam, gdzie sieci wykazują wąskie gardła, a w szczególności na obszarach bardziej wrażliwych i obszarach o trudnych warunkach naturalnych, gdyż powoduje to poważne utrudnienia w postaci hałasu, spalin, zatorów, opóźnień, szybszego zużycia dróg, co wiąże się z wysokimi wydatkami na utrzymanie sieci drogowej.

42. Uważa, że należy zwiększyć konkurencyjność żeglugi i transportu kolejowego. Aby stworzyć sprawną ogólnoeuropejską sieć kolejową, oferującą wysokiej jakości usługi pod względem czasu transportu, niezawodności, jak i zdolności przewozowej, trzeba ograniczyć rozdrobnienie europejskiego rynku kolejowego. Równocześnie należy stworzyć jednolity obszar żeglugi i nadać wysoki priorytet inwestycjom w porty i ich sieć techniczno-transportową.

43. Podkreśla, że system transportowy w miastach i regionach ma decydujący wpływ na rozwój regionalny. Miejskie, podmiejskie i regionalne sieci transportowe tworzą zasadniczy element sieci transportowych oraz globalnych łańcuchów dostaw, należy je więc traktować priorytetowo.

44. Jest zdania, że sieci transportowe muszą w przyszłości zapewniać dobry dostęp do wszystkich regionów Europy. Jednocześnie przy wszystkich inicjatywach, które mogą dotyczyć przyszłości europejskich sieci transportowych, należy przeprowadzać konsultacje z władzami lokalnymi i regionalnymi oraz z innymi zainteresowanymi stronami każdego szczebla, w zależności od tego, jaką rolę dany szczebel władzy lub dany podmiot będzie odgrywał przy realizacji tychże działań i przy zapewnianiu niezbędnego planowania i ram regulacyjnych.

Bruksela, 4 grudnia 2009 r.

*Przewodniczący  
Komitetu Regionów*  
Luc VAN DEN BRANDE

---