

5.11 Следователно остава да бъде доказано твърдението на Комисията, че изграждането на вътрешния пазар на пощенските услуги ще позволи, благодарение на засилена конкуренция, да се освободи потенциал за създаване на работни места, който е в състояние да компенсира съкращението на работни места от традиционните оператори.

5.12 Що се отнася до потенциала за растеж на сектора, в проекта се прави предложение само за управляване на спад, считан за необратим, на традиционните пощенски услуги, без те да се поставят в контекста на нуждите от комуникации, предвидени от Лисабонската стратегия и обществото на знанието и без да се анализира въздействието от гледна точка на енергийната ефективност.

5.13 Предложенията на Комисията оставят на държавите-членки грижата да осигурят основните регулаторни функции така, че във вътрешния пазар на пощенски услуги в Общността в крайна сметка ще съществуват паралелно 27 организации и национални пазари, без сближаване на ниво общност. ЕИСК

потвърждава отново подкрепата си за реализирането на единен европейски пощенски сектор с правила, в сила в целия ЕС, отнасящи се както до конкуренцията, така и до предоставяното на универсална услуга.

5.14 Предвид несигурността и рисковете, свързани с пълната либерализация на пазара на пощенски услуги, ЕИСК не може да се съгласи, че съществува неотложна необходимост да се определи точно сега крайния срок 1 януари 2009 г., още повече, че пощенските оператори в държавите-членки, които се присъединиха към Съюза едва през 2004 г., не биха разполагали с достатъчно време, за да се адаптират към новите реалности.

5.15 ЕИСК призовава действието на настоящата директива да бъде продължено и да се предвиди евентуално пълно либерализиране на пощенския сектор до 1 януари 2012 г., при условие че дотогава, в тясно сътрудничество с всички заинтересовани страни, се намерят надеждни предложения, които ще внесат подобрения в запазенения сектор.

Брюксел, 26 април 2007 г.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS

### Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Транспорт в градски агломерации и метрополни региони“

(2007/C 168/17)

На 19 януари 2006 г., в съответствие с член 29, параграф 2 от Правилника за дейността, Европейският икономически и социален комитет реши да изготви становище относно горе-поставеното предложение.

Малко преди приключване на работата по това становище по собствена инициатива, на 7 ноември 2006 г., германското председателство се обърна към Комитета с молба за изготвяне на проучвателно становище относно: „Транспорт в градски агломерации и метрополни региони“.

Бюрото на Европейския икономически и социален комитет реши да предостави на специализираната секция TEN 5 от общо 12-те поставени за обсъждане въпроси, а тя от своя страна счете за целесъобразно да ги включи в текущата работа по въпроса за „Ситуацията в областта на обществения транспорт и на железопътния пътнически транспорт в Европа, особено в новите държави-членки“, като темата съответно бъде разширена.

Специализираната секция „Транспорт, енергетика, инфраструктура, информационно общество“, на която бе възложена подготовката на работата, прие своето становище на 22 март 2007 г. (докладчик: г-н RIBBE).

На 435-ата си пленарна сесия, проведена на 25 и 26 април 2007 г. (заседание от 25 април 2007 г.), Комитетът прие следното становище със 106 гласа „за“, 2 гласа „против“ и 30 гласа „въздържал се“:

#### 1. **Заклучения и препоръки**

1.1 Европейският икономически и социален комитет констатира с голяма загриженост силното намаляване на дела на обществения пътнически транспорт в общия обем на бързо увеличаващото се движение в градовете, което се наблюдава не само в ЕС с 15 държави, но протича с особено висока скорост и в новите държави-членки.

1.2 Увеличаващото се натоварване в градовете в резултат на транспортните потоци и най-вече на автомобилното движение,

причинява много от неразрешените в повечето случаи проблеми, поради което са необходими съгласувани действия от страна на Комисията, държавите-членки и общините с цел да се постигне обрат в тази тенденция.

1.3 40 % от всички свързани с транспорта емисии на парникови газове се причиняват в Европа. По този начин политиката в областта на транспорта в градовете води до последици, осезаеми далеч извън физическата им инфраструктура.

1.4 ЕИСК вижда двойна необходимост от подобряване на качеството на живот и на опазването на околната среда в градовете и за изпълнение на целите, свързани с промяната на климата и енергийната ефективност: според ЕИСК най-важният приоритет за всяка градоустройствена и транспортна политика трябва да бъде, първо — да не се допуска или да се ограничава „появата“ на движение по пътищата и на второ място — да се развива или да се способства за развитието на мобилността, по възможност с екологични транспортни средства, т.е. с обществен пътнически транспорт, велосипед или пеш.

1.5 Градовете трябва да останат добри за живеене, не бива да съществуват градове адаптирани към автомобила. Времето на еднаквото насърчаване на всички видове транспорт изтече, тъй като за целта липсват както финансови средства, така и пространство. Следователно ЕИСК призовава местните власти, както и националните правителства и Комисията да вземат предвид този принцип при всички разпоредби и програми за финансиране.

1.6 Градоустройственото планиране и планирането на земеползването от страна на местните власти в бъдеще трябва да предотвратява по-нататъшното презастрояване и функционално разделение на градските агломерации за да се избегне, където е възможно, движение по пътищата. За тази цел следва да се използват и инструменти за планиране на по-високо ниво за регионално планиране и планиране на земеползването, за да може да се избегне още в началото появата на движение по пътищата при координация на развитието на населените места между градовете и крайградските райони.

1.7 Комитетът изисква също така и ясна йерархия на целите, с приоритет на обществения транспорт, както и на придвижването пеш и с велосипед спрямо автомобилната инфраструктура. Само по този начин е възможно да се подобри качеството на живот и на околната среда в метрополните региони.

1.8 Комитетът вижда в разширяването на обществените транспортни услуги важно поле за действие за Комисията, Парламента, националните правителства и местните власти, с оглед на защитата на околната среда и здравето, както и осигуряването на основна мобилност и услуги от общ интерес за всички групи от населението, особено за хората с увреждания.

1.9 „Ако трябва да бъде избегнато по-нататъшно неблагоприятно въздействие върху качеството на живот и на околната среда, на системите за обществен пътнически транспорт трябва да бъде даден по-висок приоритет в рамките на интегрирана политика в тази област. Това засяга всеки и особено онези около 40 % от европейските домакинства, които не разполагат със собствен автомобил.“ Това разбиране и съзнание на Европейската комисия, записано преди близо 10 години в съобщението ѝ „Развитие на гражданската мрежа“<sup>(1)</sup> досега за съжаление почти не са оказали влияние върху конкретната политика. Европейският икономически и социален комитет действително трябва да констатира, че съществува огромно разминаване между многото положителни декларации в полза на обществения пътнически транспорт и реалните политически действия.

<sup>(1)</sup> „Развитие на гражданската мрежа – защо атрактивният местен и регионален пътнически транспорт е важен и какъв е приносът на Европейската комисия за създаването му!“ — COM(1998) 431 окончателен от 10.7.1998 г. COM(1998) 431 от 10.7.1998 г.

1.10 ЕИСК приканва Комисията да му представи в рамките на обявената „Зелена книга за градския транспорт“ проект на подobaщ пакет от политически мерки, в който да бъдат представени ясни насоки и програми, които да подпомагат постигането на съответните цели. В него трябва да бъде посочено и защо много от обявените добри мерки в „гражданските мрежи“ не са били приложени.

1.11 Държавите-членки следва да съзнават задължението си да поемат финансовите разходи за социалните услуги, които те изискват от транспортните предприятия (напр. билети с намаление за ученици, пенсионери, лица с увреждания и др.) и да подпомагат местните власти при инвестиционни проекти. Общините следва да разработят устойчиви планове за градския транспорт, както се посочва в „Тематична стратегия за градската околна среда“, със задължаващата цел за преход към екологични транспортни средства (обществен транспорт, придвижване с велосипед и пеш), в съответствие с минималните европейски изисквания, които все още не са установени. Те следва да включват между другото и количествени цели за увеличаване на дела на обществения пътнически транспорт, както и на придвижването с велосипед и пеш. Ако не изготвят такива планове, те следва да бъдат изключени от финансовите помощи от фондовете на Общността.

1.12 Също така за спазването на целите и разпоредбите на ЕС за качеството на въздуха в градовете и за намаляване на замърсяването с фини прахови частици и шумовото натоварване е необходимо приоритетното разработване на атрактивна система за обществен транспорт с нови технологични информационни системи и възможности (напр. таксуване през мобилен телефон, автобуси и таксита на повикване), както и консултиране по въпросите на мобилността и маркетинга. Така нареченият алианс на екологичните превозни средства, например комбиниране на автобус, железница и велосипед, трябва спешно да бъде подобрен, а разписанията да бъдат съгласувани по-добре едни с други.

1.13 Европейският икономически и социален комитет препоръчва на Комисията, Съвета и по-специално на Комитета на регионите, да проучат какви са били факторите за успеха в градовете, отбелязали напредък в областта на устойчивото развитие на градския транспорт, докато в много други продължава да се наблюдава отрицателно развитие. ЕИСК е убеден, че това не се дължи само на финансови средства, а изключително много на политическо съзнание и на взетите от отговорните за това лица решения, свързани с транспортната и жилищната политика. Работата в тази посока е поне толкова важна, колкото и събирането и разпространението на най-добри практики, какъвто е случаят с проекта на ЕС по програма CIVITAS.

## 2. Основни елементи и история на становището

2.1 През изминалите години интензивността на движението по пътищата като цяло силно нарасна и в много случаи се получи драматичен обрат в т.нар. модален сплит — все повече пътувания се извършват с автомобил, а реално или в сравнение с

тях пътуванията с обществен транспорт намаляват все повече. Това се отнася до преобладаващата част от големите градове и метрополни региони в цяла Европа. Понятието „обществен пътнически транспорт/обществени транспортни средства“ в настоящото становище означава транспорт с автобус, железница и трамвай, планиран или възлаган от публичния сектор и осъществяван от частни, общински или държавни предприятия.

2.2 От 50-те до 90-те години на 20-ти век стратегията на повечето западноевропейски държави и много общини в областта на транспортната политика бе насочена почти еднозначно към развитието на пътната инфраструктура и автомобилния транспорт, докато общественият транспорт в по-голямата си част претърпя значителни загуби. Много допълнителни фактори като например разликите в цените на земята в градските и селски райони, погрешното планиране на земеползването и регионално планиране, данъчното законодателство, както и решения на предприятията за това, къде да се установят (индустриални и търговски зони в периферията на градовете), доведоха като цяло до увеличаване на движението по пътищата, както и до по-дълги пътувания между работното място, училищата, местата на предлагане на услуги и за прекарване на свободното време.

2.3 Това развитие води до разнообразни последици, както по отношение на икономиката, социалната област и областта на здравето, така и по отношение на околната среда: съкращават се работни места, хора, които нямат възможност или не желаят да разполагат със собствен автомобил са по-затруднени да се придвижват, хората с увреждания в много европейски градове все още в голяма степен са откъснати от обществения транспорт, щетите върху околната среда, включително и застрашителната от икономическа и екологична гледна точка промяна на световния климат, вече не са приемливи.

2.4 Особено красноречива е ситуацията в много големи градски агломерации и метрополни региони, където условията на живот са се влошили поради все по-силно развиващия се автомобилен транспорт: жителите се оплакват от шумово натоварване и замърсяване на въздуха, докато големи площи се използват за автомобилите и свързаната с тях инфраструктура за сметка на качеството на живот. ЕИСК напомня, че около 80 % от европейците живеят в градски агломерации и следователно са в голяма степен засегнати от проблема. Оплакват се обаче и шофьорите, които страдат поради ежедневни дълги задръствания и търсенето на места за паркиране — два често срещани проблема.

2.5 Европейските градове са източник на 40 % от всички свързани с транспорта емисии на парникови газове <sup>(2)</sup>, предимно от автомобили. В пиковите часове на движение, когато настъпват повечето проблеми в транспорта в големите градове, общественият транспорт е десет пъти по-енергоефективен (а и по този начин генерира по-малко вредни емисии) от автомобилния транспорт <sup>(3)</sup>. Следователно чрез едно пренасочване на автомобилното движение към обществения пътнически транспорт и придвижването с велосипед и пеш, може да се постигне значително разтоварване. Само при напредък в избягването на движението и пренасочването от моторизирания индивидуален транспорт към обществените транспортни средства държавите-членки и ЕС ще могат да изгълъят поетите ангажменти за намаляване на емисиите съгласно Протокола от Киото и след него.

2.6 През последните години бяха написани многобройни официални документи и научни разработки и в повечето от тях се казва едно и също нещо: градът трябва да остане добър за живеене, затова не може и не бива да има градове адаптирани към автомобила, дори и ако човек осъзнава значението на автомобила в днешното общество. Носещият стълб на модерното планиране в областта на транспорта в градовете следва да бъдат предимно общественият транспорт и индивидуалният транспорт, който не уврежда околната среда (като велосипеда или придвижването пеш).

2.7 „Една добре работеща европейска транспортна система предполага атрактивен и съобразен с опазването на околната среда местен и регионален пътнически транспорт. Това допринася за икономическото развитие и заетостта и намалява интензивността на движението по пътищата. Благодарение на по-малкия разход на енергия, по-малкото шумово натоварване и по-малкото вредни газове, той допринася и за възстановяване на околната среда. Той намалява социалната изолация, като дава възможност на хората да стигат без автомобил до работното си място, до училищата, местата за пазаруване, медицинските учреждения и местата за прекарване на свободното време, като се съобразява с факта, че жените, младежите, възрастните хора, безработните и хората с увреждания зависят особено много от обществения транспорт. Един атрактивен и екологичен пътнически транспорт в градските райони е от основно значение“. Тази констатация, направена преди почти 10 години от Комисията в нейното съобщение „Развитието на гражданската мрежа“ <sup>(4)</sup>, обобщава всъщност всичко, което може да се каже по тази тема от политическа гледна точка. Европейският икономически и социален комитет тогава подкрепи това съобщение, а и днес застава зад изложените в него съображения и ясно признава голямото значение на обществения транспорт и на транспортните средства без вредни емисии.

2.8 Почти нищо не се е променило. Напротив — продължилата десетилетия ориентация към изграждане на пътища и към автомобила междуременно в много случаи е довела до физически и икономически структури както в градовете, така и извън тях, които в максимална степен са адаптирани към автомобилния транспорт и съответно зависят от него и трудно могат да бъдат променени. На базата на тези „засепнати“ структури, чиято поява се наблюдава и в новите държави-членки, но и поради липсата на истинска политическа воля за извършване на структурни промени в политиката в областта на транспорта <sup>(5)</sup>, както преди, така и сега, да бъдат спрени или дори обърнати негативните тенденции в развитието на транспорта е голямо предизвикателство, чието решение съвсем не е намерено. Успешният обрат в тенденциите в някои градове (напр. Фрайбург и Мюнстер в Германия или Делфт в Нидерландия), постигнат на базата на ясна транспортна политика на „гласкане и дърпане“ показва, че посоката на развитие може да бъде политически повлияна и обърната.

2.9 В своите „граждански мрежи“ <sup>(6)</sup> Комисията посочва, че желае да определи като приоритетно развитието на обществения пътнически транспорт и железопътния пътнически транспорт и

<sup>(2)</sup> GD TEN Пътна карта 2006/TREN/029.

<sup>(3)</sup> Вж. УИТР „Ролята на обществения транспорт при намаляване на емисиите на парникови газове и подобряване на енергийната ефективност“, март 2006 г.

<sup>(4)</sup> COM(1998) 431 от 10.7.1998 г.

<sup>(5)</sup> Между другото с указание за значението на автомобилната индустрия за цялостната икономика на ЕС.

<sup>(6)</sup> Вж. в тази връзка COM(1998) 431 окончателен.

че дори счита за необходимо да въведе една т.нар. стратегия „тласкане и дърпане“, целяща съзнателно да се извадят автомобилите от метрополните региони и засилено да се насърчи обществения пътнически транспорт. Сегашното и продължаващо развитие води само до заключението, че Комисията не е постигнала особен успех при осъществяване на собствените си цели. Като цяло изглежда, че политиката не е напреднала отвъд стадия на декларации и въвеждане на изследователски и пилотни проекти, за което ЕИСК изразява дълбоко съжаление.

### 3. Общи бележки

#### 3.1 Сегашната ситуация на обществения транспорт в страните от последното разширяване на ЕС

3.1.1 В сравнение със Западна Европа, що се отнася до природосъобразната и социална политика в областта на транспорта, много от страните от Централна и Източна Европа днес все още са в по-добро положение. Поради исторически и политически причини развитието на транспортния сектор в тези страни е протекло различно от това в Западна Европа, а общественият транспорт дълго време е превозвал много повече пътници, отколкото автомобила; такъв беше и случаят, както в транспорта на дълги разстояния и регионалния транспорт, така и в градския транспорт.

3.1.2 И въпреки че след падането на желязната завеса се забелязва изключително силна тенденция в посока на западноевропейското развитие, редица показатели за опазване на околната среда, свързани с използването на земни площи и транспорт, показват, че страните от Централна и Източна Европа все още са в по-добро положение от тези в Западна Европа.

3.1.3 Въпреки това тенденциите в областта на транспорта в страните от Централна и Източна Европа предизвикват загриженост: нивото на притежание на автомобили постоянно се покачва, а негативното за обществения транспорт и за запазването на разрасналите се градски центрове застрояване и субурбанизация вземат застрашителни размери. ЕИСК вижда в тази област значителна нужда от действия от страна на местните власти, държавите-членки, Комисията, както и Европейския парламент, за да се противодейства на тези тенденции в погрешна посока и в страните от Централна и Източна Европа.

3.1.4 Политиката в областта на транспорта на правителствата на страните от Централна и Източна Европа е насочена предимно към изграждането на високоскоростни пътища и автомагистрала. В областта на градския транспорт се забелязва, че повечето централни правителства в много от случаите са се отдръпнали напълно от някога централизирания и държавен обществен транспорт и не чувстват никаква отговорност за него. В много страни от Централна и Източна Европа не съществуват инвестиционни помощи, каквито има например в Германия по силата на Закона за финансиране на общинския транспорт, чрез които местните власти биват подпомагани от средства на федералния бюджет при развитието на обществения транспорт и увеличаването на привлекателността му. ЕИСК счита за полезно изграждането на такива системи за подпомагане. Също така в много страни от Централна и Източна Европа в сравнение с ЕС с 15 държави, съществува голяма необходимост от наваксване в областта на ориентирането към клиента, комфорта, информацията и маркетинга в областта на обществения транспорт.

3.1.5 При разпределянето на ограничените средства на ЕС, например тези от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР), които се предоставят за инвестиции в обществения пътнически транспорт, възникват други проблеми. От една страна, правителствата често определят „свои“ приоритети и ги представят в Брюксел в рамките на своите оперативни програми, а те не съвпадат непременно с приоритетите на общините. Освен това проучвателната група получи убедителни уверения, че процедурите за кандидатстване по проекти в обществения транспорт и пътническият железопътен транспорт били значително по-трудни и сложни, отколкото при инвестициите в строежа на пътища. В допълнение, при сравнително малките проекти в областта на обществения пътнически транспорт донякъде съществува конкуренция между мащабни проекти като строежа на метросистеми и изграждането на трамвайни и автобусни системи със значително по-ниска стойност.

3.1.6 ЕИСК е на мнение, че при все по-ограничените обществени средства трябва да се взема предвид и съотношението между разходи и ползи в областта на обществения транспорт и с оглед на вложените финансови средства трябва да се гарантира възможно най-широко предлагане на атрактивни възможности за придвижване, с гъста мрежа от спирки и линии с добра връзка между градските и регионалните мрежи. Трамвайните системи изискват при подобна степен на ефективност едва 10 % от разходите за инвестиции в метросистеми и имат ниски разходи за поддръжка. Грешките на много градове в Западна Европа, например Нант във Франция, където бе премахната отлична трамвайна и тролейбусна система и понастоящем с разходи, възлизащи на милиони еуро, се възстановява трамвайната система, за да се решат транспортните проблеми, не бива да се повтарят в страните от Централна и Източна Европа.

3.1.7 Така описаните развития в страните от Централна и Източна Европа наподобяват все повече и повече онези, които в ЕС с 15 държави от години вече са признати за неустойчиви и безотговорни.

#### 3.2 Развитие в градския транспорт през последните десетилетия

3.2.1 През последните десетилетия се извърши огромна промяна, която доведе в градовете до ситуация на засилена конкуренция за обществения транспорт:

- Автомобилът отдавна вече не е лукс, а се в превърнал във всеобщо достъпна и все по-удобна потребителска стока; едновременно с това Европейският икономически и социален комитет би посочил, че много домакинства — в Германия например приблизително 40 % — не притежават или не желаят да притежават автомобил.
- Около автомобила и всички свързани с него сфери от икономиката се е образувало много влиятелно лоби.
- Да се пътува с автомобил е изключително удобно: така да се каже той е винаги на разположение, човек достига целта си директно, без „прекачвания“, във все по-добре климатизираните автомобили човек не е изложен на атмосферните влияния; по този начин автомобилът предлага много предимства и удобства спрямо обществения пътнически транспорт.

- Без съмнение, функционалното разделение на градските райони допринесе за наблюдаваното увеличаване на движението по пътищата — хората живеят в една част на града (или дори в община в околността), работят в друга, пазаруват на трето място, а почиват на четвърто. Строителството на търговски центрове в покрайнините на града е ясна илюстрация за това развитие.
- В градовете дълго време се правеха значителни инвестиции, за да се отговори на нарастващите нужди на автомобила: разширяваха се улици, създаваха се многоетажни паркинги, инсталираха се технически системи, за да може да се овладее постоянно увеличаващото се движение по пътищата.
- От друга страна от много големи градове (напр. Хамбург, Западен Берлин или Нант) изчезнаха например трамваите, много столици занемариха своите системи за обществен транспорт и обръщаха по-малко внимание на потребностите на велосипедистите или пешеходците.
- Инвестициите в обществен транспорт, както и в инфраструктурата за велосипедисти и пешеходци в повечето градове бяха прекалено малки, за да се разработи атрактивна алтернатива на автомобила.
- На много места липсва достатъчна връзка и координация между системите за обществен транспорт в градовете и регионалните транспортни системи; в много големи градове липсват също така и тангенциални връзки, така че пътуването от предградията до кварталите минава през центъра на града и от гледна точка на необходимото време не е атрактивно в сравнение с придвижването с автомобил.

3.2.2 Разбира се, за Европейския икономически и социален комитет също е ясно, че не съществува универсално решение, което да е валидно за всички градове в една и съща степен. Развитието в различните градове и в различните региони е протекло различно. През последните години и дори десетилетия някои градове са обръщали голямо внимание на насърчаването на обществен транспорт и на придвижването с велосипед и пеш. Така например прави впечатление, че инфраструктурата за велосипедисти в Брюксел е различна от тази в Амстердам или Мюнстер, съответно различно е и дяловото участие на велосипедите в общото движение по пътищата. Фрайбург, Мюлуз, а отскоро и Париж, заедно с други градове, изградиха нови трамвайни линии и така подтикнаха много шофьори да започнат да използват градския транспорт.

3.2.3 Срещат се и някои положителни примери в общини от новите държави-членки, които успешно са преодолели „промяната“ и са поставили положителен акцент върху развитието на обществен транспорт. Без съмнение град Краков в Полша принадлежи към тях<sup>(7)</sup>. Посещението на проучвателната група, отговаряща за изготвянето на настоящото становище в Краков, показва това много ясно. Там независими специалисти в областта на планиране на движението и природозащитни групи успяха да убедят градската администрация, в рамките на силно ограничените финансови възможности, да модернизират и подобрят обществен транспорт. Запазването, модернизирането

и дори частичното изграждане на една впечатляващо гъста трамвайна мрежа, закупуването на нови трамваи, модернизирани на подвижния състав от автобуси, но и на спирките, разработването на маршрути с предимство на обществен транспорт, създаването на отделни ленти за автобуси и трамваи, но и последователните усилия за трансформиране и преориентиране на управлението и функционирането на обществен транспорт започват да носят резултати. Степента на покриване на разходите е почти 90 % и далеч надхвърля средното ниво. Тя би могла да бъде подобрена, ако общинските фирми за обществен транспорт не търпяха загуби вследствие на решението на правителството да предостави намаление на билетите на определени групи потребители (ученици, студенти, пенсионери, хора с увреждания), без да предвиди компенсация за намалените приходи.

3.2.4 ЕИСК, разбира се, не се изказва против намаление на цените на билетите за подобни групи потребители, но счита, че съответните разходи не бива да бъдат прехвърляни на транспортните предприятия.

3.2.5 Анализът на положителния пример на Краков обаче подчертава и проблемите, пред които са изправени както общините, така и операторите на обществен транспорт: често липсващо съзнание в политическите среди (за съжаление на всички нива в йерархията), различното обществено положение на транспортните средства (автомобилът се възприема като модерен, а общественият транспорт — като старомоден и използван от хора с ограничени финансови ресурси, които не могат да си позволят автомобил), пренебрегване на техническите последици за движението по пътищата от градоустройственото развитие, липсващо съгласуване между градския и крайградския транспорт.

3.2.6 В някои градове поне отчасти се забелязва ясна промяна в мисленето, инвестира се в „екологични“ транспортни средства, което се приветства от ЕИСК. За Комитета обаче е важно да се подчертае, че предвид недостатъчните обществени финансови средства и предвид големите негативни последици от автомобилния транспорт в градовете, времето на еднаквото насърчаване на всички видове транспорт изтече. Значението на автомобила в градовете трябва да бъде намалено, в духа на вече почти 10-годишната идея на „гражданските мрежи“, като за това са необходими не само значително повишаване на привлекателността на обществен транспорт или подобряване на инфраструктурата за велосипедисти и пешеходци, но и целенасочени „затруднения“ за автомобилите. За едновременно изграждане на автомобилната инфраструктура и на инфраструктурата на обществен транспорт липсват, както финансови средства, така и пространство.

3.2.7 Условиата на живот и качеството на околната среда в метрополните региони могат да бъдат подобрени само чрез ясно поставени приоритети на целите и даване предимство на обществен транспорт, както и на придвижването с велосипед и пеш спрямо инфраструктурата за автомобили. В процесите на

(7) Прилагането на тези мерки в Краков бе подкрепено от Европейската комисия чрез програмата Caravelle в рамките на инициативата Civitas.

планиране и изпълнение на политика, както и при финансирането, въпросите, свързани с обществения транспорт, трябва да бъдат отчетени преди вземането на решения за устройствен план, както и за разработване на други транспортни връзки.

3.2.8 Мерките, които общините използват, са толкова разнообразни, че изброяването им не може да бъде смисъл и задача на едно становище на ЕИСК. Увеличаването на атрактивността на обществения пътнически транспорт включва не само количествено и качествено предлагане с оглед на честота на транспорта, бързина, чистота и сигурност на превозните средства, информация и т.н. Достъпността (от особено значение за хора с увреждания, майки с деца и т.н.) трябва да бъде включена като задължителна предпоставка при планирането. Следва да се обърне особено внимание на достъпността с оглед на създаването на атрактивни възможности за прекачване между различните превозни средства, за да се гарантира за всички граждани едно интегрирано предлагане на средства за придвижване от едно място до друго. Достъпната цена също играе важна роля при избора на транспортно средство. На лицата, отговорни за вземането на политически решения, следва да се предоставят още по-конкретни и практически идеи за това как да се постигне съответно увеличаване на качеството. Други мерки за постигане на пренасочване на движението са по-малко (но по-скъпи) възможности за паркиране в центровете на градовете, за сметка на повече и по-евтини възможности за паркиране при крайните спирки на железопътния пътнически транспорт, както и отделни пътни ленти за автобусите, които, разбира се, отчасти са за сметка на лентите за автомобили. (При планиране на намаляване на пространството за паркиране трябва да бъдат гарантирани и по-нататък достатъчно места за лица със силно ограничена мобилност, които могат да се придвижват само със специално оборудвано моторно превозно средство). Лондон и Стокхолм (след референдум) въведоха такси за шофьорите на автомобили, които желаят да шофират в центъра на града (или да използват определени улици), и така постигат добри резултати. Мадрид и други европейски градове понастоящем обмислят такава възможност.

3.2.9 В Лондон например приходите от т.нар. градски пътен данък се инвестират предимно в системата на градските автобуси. Само това доведе до забележително подобряване на обществения транспорт и до явно намаляване на вредните емисии от отработените газове (с 10 %), на разхода на енергия (с 20 %) както и на емисиите на азотния окис и на дребни частици (с 16 %) <sup>(8)</sup>.

3.2.10 За съжаление обаче, въпреки упоменатите добри примери и въпреки наличието на примери за най-добри практики, тенденцията все още не е в посока на една наистина „нова“ транспортна политика. И точно в държавите от Централна и Източна Европа сега се повтарят онези „грешки“, чиито сериозни последствия могат да бъдат наблюдавани ден след ден в западноевропейските градове.

3.2.11 Според Европейския икономически и социален комитет най-важният приоритет за всяка градоустройствена и

транспортна политика трябва да бъде, първо — да не се допуска или да се ограничава „появата“ на движение по пътищата, и на второ място — да се развива или да се способства за развитието на мобилност по възможност с екологични транспортни средства, т.е. с обществен пътнически транспорт, велосипед или пеш.

3.2.12 За целта е необходимо да бъдат взети широка гама от организационни мерки и мерки по планирането, както и съответни решения за инвестиции. Много отделни примери в европейски градове показват, че устойчивото планиране на градския транспорт може да работи и че то подобрява условията на живот в града без да отслабва икономическото развитие. Също така се вижда обаче, че на много места не са били взети такива мерки, което се дължи на липса на знания и опит или на други политически приоритети.

3.2.13 Европейският икономически и социален комитет препоръчва на Комисията, Съвета, и по-специално на Комитета на регионите, да проучат какви са били факторите за успеха в градовете, отбелязали напредък в областта на устойчивото развитие на градския транспорт, докато в много други продължава да се наблюдава отрицателно развитие. ЕИСК е убеден, че това не се дължи само на финансови средства, а изключително много на политическо съзнание и на взетите решения, свързани с транспортната и жилищната политика. Работата в тази посока е поне толкова важна, колкото и събирането и разпространението на най-добри практики.

### 3.3 Въпросите, поставени от германското председателство

3.3.1 Координиране на планирането на транспортната и селищна структура (Как развитието на селищата и мрежата на обществения транспорт могат да бъдат в съответствие едно с друго?)

3.3.1.1 Не съществува съмнение, че в повечето случаи е необходима по-добра координация при планирането. Ясно е, че транспортната и селищната структура се обуславят взаимно. Това е отдавна известно. Регулационните и градоустройствените планове, които са главна отговорност на общините, са фактори, определящи големината и вида на бъдещото нарастване на движението. Едно по-добре координирано национално и регионално планиране следва в бъдеще да насърчава такава развитие на градове, което да е по-силно ориентирано към избягване на появата на движение по пътищата и да предотвратява презастрояването, както и разполагането на търговски и индустриални обекти в периферията за сметка на центровете на градовете.

3.3.1.2 Включването в транспортната мрежа на съществуващи и нови селищни и индустриални области, например чрез системи за обществен транспорт с достатъчен капацитет, повишава недвусмислено атрактивността на тяхното местоположение. Това се доказва относително лесно чрез промените в цените на земята. То обаче е и предпоставка да не се създава ново прекомерно замърсяване на околната среда.

<sup>(8)</sup> Вж. UITP (FN2).

3.3.1.3 За Европейския икономически и социален комитет е ясно, че метрополните региони, а и всички градски агломерации, за в бъдеще трябва да обръщат много по-голямо внимание, отколкото досега на т.нар. „развитие на вътрешността“, т.е. първо трябва да се използват площите вътре в града, преди да се приобщиават нови площи към покрайнините или районите извън градовете. Това схващане е в унисон с целите на стратегията за защита на почвите на ЕС.

3.3.1.4 За да се регенерират жилищни зони в градовете, е важно да се развият съгъсени селищни структури със слабо движение по пътищата и смесени функции със съответните търговски и индустриални зони, да се приеме и насърчава значително по-забавено движение на моторни превозни средства, съобразено с другите участници в движението. За тази цел са необходими мерки за цялостно намаляване на движението, както и да се определят улици, в които пешеходците и велосипедистите имат предимство пред моторните превозни средства и да се изградят пешеходни зони. Квартали със съживени социални и културни функции и с възможности за пазаруване и прекарване на свободното време на същото място, водят до значително намаляване на движението.

3.3.2 Осигуряването на ефективен и атрактивен обществен пътнически транспорт с цел облекчаването на гъсто населените индустриални зони откъм индивидуален транспорт (регулиране на пазара, финансиране, удовлетвореност на клиентите)

3.3.2.1 Облекчаването на гъсто населените индустриални зони откъм индивидуален транспорт ще бъде възможно, само ако съществува привлекателен и ефикасен обществен транспорт. „Привлекателен“ и „ефикасен“ означава предлагането и количеството на услугите да бъдат така организирани, че използването им да бъде възможно най-просто и приятно.

3.3.2.2 Изброяването в едно такова становище на целия комплекс от необходими мерки в областта на регулирането на пазара, финансирането и удовлетвореността на клиентите не може да бъде задача на Европейския икономически и социален комитет. Ясно е обаче, че привлекателността на транспортните средства не се определя само от количеството и качеството на предлагането, но и от цената. Интернализиранието на външните разходи в областта на транспорта, за което достатъчно често говорят политиците, несъмнено би помогнало за подобряване на конкурентоспособността на обществения транспорт.

3.3.2.3 Клиентите ще започнат да използват обществения пътнически транспорт в по-голяма степен в конкуренция с автомобила, само ако съществува по-изгодно предлагане, т.е. ако се предлага качествена услуга на съответната цена. Това може да се постигне, само ако непрекъснато се увеличава ефикасността на обществения пътнически транспорт. Ако бъдат постигнати оптимални показатели, може да се повиши и степента на покриване на разходите. Пълното покриване на разходите за инвестиции и оперативните разходи на обществения градски транспорт от цените на билетите не могат обаче да бъдат политическа цел. Подобно едностранно изчисляване на разходите не отразява именно интернализиранието на външните транспортни разходи в градовете. Европейският икономически и социален комитет счита по тази причина за изключително важно от страна на полити-

ката най-сетне да се създаде яснота в разходите по транспорта, към което еднозначно спада интернализиранието на външни разходи. Интернализиранието на външните разходи в областта на транспорта, за което достатъчно често говорят политиците, несъмнено би помогнало за подобряване на конкурентоспособността на обществения транспорт.

3.3.2.4 Решенията за инфраструктурата на държавно или национално ниво (напр. шосета, които се използват за обществен транспорт в конкуренция с обществения транспорт) и данъчни мерки (изплащане на фиксирани суми на километър за моторните превозни средства, облагане на горивата с акциз, екологичен данък за финансиране на обществения транспорт и др.), както и политиките на ЕС (напр. в рамките на трансевропейските мрежи), са важни фактори, които оказват влияние върху избора на транспортни средства и върху възможностите за изграждане на финансово устойчив и ориентиран към клиента обществен транспорт с голяма гъстота на мрежата и съобразена честота на предлагането.

3.3.2.5 За осигуряването на ефективен и атрактивен обществен пътнически транспорт, както и за облекчаването на гъсто населените индустриални зони откъм индивидуален транспорт и транспортиране на стоки с автомобилен транспорт (за разлика от индивидуалния транспорт с велосипед и пеш, който следва да се насърчава) е необходимо интегрирано устройствено планиране и планиране на движението по пътищата, което да отчита отделните видове и цели на транспорта и да ги оценява в контекста на регионалната връзка с периферните райони. След съгласуване на приоритетността на задачите и изработване на подходяща стратегия общините следва да приложат различни мерки в рамките на процеса на взимане на решения и на комуникация. За целта е важно интегрирането на компетенции в планирането и финансирането. За да се регенерират жилищни зони в градовете е важно да се развият съгъсени селищни структури със слабо движение по пътищата и смесени функции със съответните търговски и индустриални зони, да се приеме и насърчава бавно движещия се транспорт.

3.3.2.6 За да се осигури атрактивна и практична връзка на използвания в крайградските райони или идващ от по-отдалечени райони индивидуален транспорт с градската транспортната мрежа, на подходящи периферни възлови спирки следва (вж. също и т. 3.2.8) да се създадат достатъчно добре оборудвани, евтини и удобни паркинги („Park and Ride“).

3.3.2.7 ЕИСК изисква като насочваща мярка за избягване и пренасочване на движението също така и постепенно уеднаквяване на облагането на горивата с акциз в ЕС на по-високо ниво, за да се създадат еднакви условия на конкуренция, както и да се открият източници на финансиране на обществения пътнически транспорт.

3.3.3 Насърчаване на придвижването с велосипед и пеш

3.3.3.1 Измерена в брой на пътуванията (а не на дължината им), всяка трета отсечка се изминава изцяло пеш или с велосипед, което ясно показва голямото значение на придвижването с велосипед и пеш в европейските градове. От друга страна все още повече от половината от пътищата под 5 километра се изминават с автомобил, въпреки че при това

разстояние често велосипедът би бил по-бързото транспортно средство. Чрез подобряване на достъпността на спирките на обществения градски транспорт и на възможностите за паркиране и вземането на велосипед в обществения транспорт е възможно да се изминат и по-дълги разстояния чрез една комбинация на екологични транспортни средства, като по този начин се извърши и промяна в модалния сплит. Въпросът как трансграничното придвижване с велосипед може да бъде подкрепено на европейско ниво се разглежда отделно в проучвателното становище „Насърчаване на трансграничното придвижване с велосипед“ TEN/277, R/CESE 148/2007).

3.3.3.2 В качеството си на обществено транспортно средство градският велосипед („Citybike“) дава възможност за изминаване на разстояния с велосипед в целия град. Тези градски велосипеди могат да бъдат наети на всяка велосипедна спирка в града и да бъдат оставени на която и да е от тях. Нужно е само регистриране, например с кредитна карта. Таксата за ползване трябва да бъде достъпна.

3.3.3.3 Карането на велосипед и ходенето пеш допринасят не само за опазването на околната среда, но са и здравословни. В нашето общество, в което липсата на движение междувременно предизвиква високи разходи за здравеопазване, по здравни и политически причини трябва да се поощрява използването на велосипед и ходенето пеш като начини на придвижване.

3.3.3.4 Разбираемо е, че за това е необходимо наличието на съответната качествена инфраструктура. При карането на велосипед са необходими не само специалните пътни ленти в градовете, но и безопасни места за оставянето му, както и други улеснения (напр. възможност за вземането им в обществения транспорт и във влаковете). Нидерландия може да бъде най-добрият пример в Европа за това, как се развива инфраструктура за велосипеди. Затова все по-малко се задава въпросът какво могат да направят общините, а по-често се пита защо те не използват и не разработват сравнително евтините възможности за повишаване на атрактивността на придвижването с велосипед или пеш.

3.3.3.5 Именно в агломерациите, в които подобряването на качеството на живот и пребиваване, както и прилагането на директивите на ЕС за качеството на въздуха и за намаляване на шума в околната среда показва изоставане, насърчаването на използването на велосипеди и придвижването пеш е от особено значение. При сравняване на стойностите на модален сплит на европейските големи градове и метрополни региони става ясно, че съществуват фактори от решаващо значение за значителния дял на тези видове транспорт в ежедневните пътувания и за привлекателността на предлаганата инфраструктура, както и придружаващите мерки за подобряване на имиджа: дял на зоните, в които колите се движат по-бавно или зони без коли, гъста мрежа, предимство на велосипедисти и пешеходци при пресичане и на светофари, широчина на тротоарите, наличие на табели, възможности за престой и почивка, съоръжения за оставяне на велосипедите и „спирки за велосипедисти“, обществени кампании (дни на ходене на училище пеш, състезание за ходене на работа с колело, дни без автомобил, възможности за вземане на велосипед в обществения транспорт). Също така е уместно да се назначи длъжностно лице-координатор, отговорно за лентите за велосипедисти и пешеходци.

3.3.4 Внедряване на модерни технологии за информация, комуникация и управление

3.3.4.1 Транспортната телематика може да допринесе за пренасочване на движението към обществения транспорт и за

по-доброто използване на съществуващите мощности. По този начин се повишава сигурността на транспорта и се намалява замърсяването на околната среда. Но екологичните съображения и пренасочването на движението досега не са били от основно значение при развитието и използването на транспортната телематика. Европейският икономически и социален комитет със загриженост отбелязва, че милиони еуро от средствата за изследване и развитие, както и друго финансиране в тази област са били отгеляни по-скоро за „облекчаване“ на автомобилния транспорт и по този начин не са довели до облекчаване на натиска върху околната среда. Също така повишаването на капацитета при по-равномерно движение по пътищата не е допринесло за отказ от ново изграждане или реконструиране на пътната мрежа. Пренасочването на автомобилното движение при задръстване към обществения транспорт не допринася за по-равномерно натоварване на системите за обществен транспорт и поради това, от гледна точка на обществения транспорт, става по-скоро контрапродуктивно.

3.3.4.2 Европейският икономически и социален комитет се изказва в подкрепа на приоритетното внедряване на транспортната телематика в областта на обществения транспорт за предоставяне на пълна информация за пътното движение и пътуващите. Също така той вижда възможности за използването ѝ в областта на мениджмънта на подвижния състав и на логистиката в градовете (избягване на празните курсове, комбиниране на маршрутите). Същевременно в рамките на интегрирано планиране на транспорта повишаването на ефективността чрез внедряване на телематични системи следва да се използва, за да се избегне реконструирането на вече съществуващата инфраструктура и изграждането на нова инфраструктура. Като цяло внедряването на телематиката в областта на транспорта има смисъл, само ако по този начин се постигне реално намаляване на пътуванията с леки и товарни автомобили.

3.3.5 Намаляване на замърсяването на околната среда в градовете

3.3.5.1 Само чрез предложените мерки за даване на ясен приоритет на алианса на екологичните превозни средства, а именно придвижване с велосипед, пеш и с обществен пътнически транспорт, е възможно да се намали замърсяването на околната среда в градовете, като например замърсяването с фини прахови частици и шумовото натоварване и заемането на пространство от активното и пасивното автомобилно движение и да се приложат съответните директиви на ЕС за опазване на здравето и увеличаване на привлекателността на градовете. Техническите мерки като филтри с частици и др., колкото и да са важни и полезни, не могат сами по себе си да намалят замърсяването на околната среда в градовете. Общините няма да могат да избегнат структурните промени в политиката в областта на транспортната политика.

#### 4. Предложения на Комитета

Общественият пътнически транспорт може да бъде развит целесъобразно само тогава, когато в рамките на една съгласувана акция Европейската комисия, държавите-членки и местните институции развиват активна политика в полза на обществения транспорт, към която принадлежи и поставянето под съмнение на превъзходството на автомобила.



### Призови за действие на ниво ЕС

4.1 ЕИСК призовава Комисията да преразгледа разпоредбите относно разпределението на финансовите средства при мерките за развитие на регионите. Европейският икономически и социален комитет предлага и при ЕФПР, аналогично на Кохезионния фонд, определен голям дял от предвидените в областта на транспорта инвестиции да бъде насочен към проекти за обществен транспорт.

4.2 Докато разходите, предизвикани от моторизирания индивидуален транспорт, не се поемат чрез пътни такси и други финансови тежести, пълното покриване на разходите за трасета на железопътния транспорт не е оправдано.

4.3 Интернализирането на външните разходи в областта на транспорта, както и насочването на избора на транспортни средства посредством ценообразуването (данък върху моторните превозни средства, акциз върху бензина, такси за паркиране, пътни такси), са необходими рамкови условия за спирането на тенденцията за влошаване на обществения транспорт и за постигане на обрат в тенденцията в посока на разширяване на предлагането, създаване на връзки, постигане на по-голямо търсене и по-голяма степен на покриване на разходите в обществения транспорт. Европейският икономически и социален комитет много пъти се е изказвал в подкрепа на интернализирането на външните разходи, а Комисията многократно е правила такива изявления. Нищо обаче не се е случило. Освен всички други мерки, при планираното представяне на Зелената книга „за градския транспорт“, в крайна сметка Комисията следва да приеме позиция и да пристъпи към незабавни действия.

4.4 ЕИСК приканва Комисията да разработи, подобно на програмата Марко Поло, конкретна програма на ЕС за подкрепа на пренасочването на движението от моторизиран индивидуален транспорт към обществен транспорт, чрез която могат да бъдат финансирани и пилотни проекти за перспективния обществен транспорт, особено в страните от Централна и Източна Европа. Такива пилотни проекти трябва да включват в отсечки с неизползван досега голям потенциал на пътници модернизиране на инфраструктурата (включително целесъобразни мерки за разработването ѝ), модернизиране на транспортните средства, въвеждането на атрактивно разписание и оптимално изграждане на връзки с останалите средства за обществен транспорт. Инициативи от този модел следва да се подкрепят в градовете.

4.5 Също така целесъобразно би било да се изработи една конкретна програма на ЕС в подкрепа на мобилността и развитието на градовете и съответно регионално планиране. В тази област биха могли да бъдат подкрепени пилотни проекти, които не водят до безцелно презастрояване, а стимулират съществуващите селищни центрове както и степенуваната система на централни населени места и определят осите на урбанизация, които наистина могат да бъдат свързани с атрактивен обществен пътнически или железопътен транспорт.

4.6 Освен това, за подобряване на събирането на основни статистически данни, ЕИСК препоръчва задължение за изготвяне на доклади за избрани параметри на обществения транспорт в отделните държави и систематичното разпространяване на примерите за най-добри практики в областта на обществения транспорт. Добра основа за това предлага Европейската информационна служба за транспорт на къси разстояния и нейния интернет портал Eltis ([www.eltis.org](http://www.eltis.org)), която е инициатива на Комисията. Посочените там примери за отделни мерки трябва преди всичко да бъдат систематично допълвани с примери от новите държави-членки и страните-кандидатки за членство.

4.7 Европейската комисия и Съветът би трябвало да предвидят задължение за местните власти да изготвят устойчиви планове за градския транспорт, със задължаващата цел за преход към екологични транспортни средства (обществен транспорт, придвижване с велосипед и пеш). Те трябва да отговорят на минималните европейски изисквания, които все още не са установени. Ако общините не изготвят такива планове, те трябва да бъдат изключени от финансовите помощи от фондовете на Общността.

### Призови за действие към държавите-членки

4.8 ЕИСК приканва новите държави да изгълнят своите отговорности към обществения железопътен и пътнически транспорт и да го подкрепят, например чрез закони за финансиране на общинския транспорт. Те не бива да оставят общините без финансова и организационна подкрепа.

4.9 Неприемливо е предприятията да поемат финансовите тежести, които са резултат от напълно целесъобразни социални и политически решения (като намалени цени на билетите за групи от населението в неравностойно социално положение). Европейският икономически и социален комитет вижда в това само едно безотговорно поведение на правителствата спрямо обществения пътнически транспорт.

4.10 Държавите-членки следва да бъдат задължени също да поемат финансови разходи за социалните услуги, които те изискват от транспортните предприятия (напр. билети с намаление за ученици, пенсионери, лица с увреждания и др.).

4.11 Държавите-членки следва да развият интернализирането на външните разходи на моторизирания индивидуален транспорт, за да разработят чрез получените приходи предлагането на обществен транспорт и да развият пренасочването на движението.

4.12 Евентуално заедно с Европейската комисия държавите-членки би трябвало да опитат да разпространят възможно най-широко примери за най-добри практики на положителното развитие на обществения транспорт. Общественият транспорт страда от липса на пари, но не само — без съзнание и без идеи, без „сравнителна оценка“, често дори и с много пари не може да се постигне нищо.

*Призови за действие към общините*

4.13 За осигуряването на ефективен и атрактивен обществен пътнически транспорт, както и за облекчаване на гъсто населените метрополни региони от моторизиран индивидуален транспорт и превози на товари, е необходимо интегрирано устройствено планиране и планиране на транспорта, което от една страна е насочено към избягване на поява на движение, а от друга залага на екологични превозни средства. Освен това отделните видове транспорт и техните цели трябва да бъдат обхванати и да им бъде извършена оценка, като бъдат включени периферните райони.

4.14 След съгласуване на приоритетността на целите и изработване на подходяща стратегия, общините следва да приложат различни мерки в рамките на процеса на взимане на решения и на комуникация.

Брюксел, 25 април 2007 г.

4.15 Местните власти следва да си поставят ясни цели как и до каква степен желаят да увеличат дела на обществения пътнически транспорт на къси разстояния и на екологичните превозни средства, а именно обществен транспорт, придвижване с велосипед и пеш и по този начин да намалят абсолютния дял на моторизирания индивидуален транспорт. За целта е важно интегрирането на компетенции в планирането и финансирането.

4.16. Едно насочено предвидливо планиране на обществения транспорт като част от обществените услуги от общ интерес следва да вземе предвид политиката на поземлените резерви, например за трасета и спирки на обществения транспорт.

4.17. Участието на гражданите, както и на сдруженията на потребителите в процесите на планиране е от голямо значение за успеха на системите на обществения транспорт. По тази причина ЕИСК препоръчва на местните власти да включат гражданите при изграждането на системите за обществен транспорт.

Председател

на Европейския икономически и социален комитет

Dimitris DIMITRIADIS

**Становище на Европейския икономически и социален комитет относно „Насърчаване на трансграничния велосипеден транспорт“**

(2007/C 168/18)

С писмо от 7 ноември 2006 г. германското Федерално министерство на транспорта, в рамките на германското председателство на Съвета на ЕС, се обърна към Европейския икономически и социален комитет, в съответствие с член 262 от Договора за създаване на Европейската общност, с искане да изготви становище относно *Насърчаване на трансграничния велосипеден транспорт*.

На 21 ноември 2006 г. Европейският икономически и социален комитет възложи на специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“ да подготви работата по този въпрос.

Предвид неотложния характер на работата, на 435-ата си пленарна сесия на 25 и 26 април 2007 г. (заседание на 25 април 2007 г.) Европейският икономически и социален комитет определи г-н SIMONS за главен докладчик и прие настоящото становище със 128 гласа „за“, 2 гласа „против“ и 8 гласа „въздържал се“.

**1. Заключение**

1.1. Не съществува (все още) европейска политика в областта на велосипедния транспорт. Все пак Европейската комисия подкрепя, посредством програми за субсидиране, научните изследвания, разработването и осъществяването на проекти, като част от политиката за устойчива мобилност и енергийно потребление.

1.2. Европейският икономически и социален комитет препоръчва в общ план да се включи велосипедният транспорт в политиката за транспорта и инфраструктурите и по-специално да му се отдели подобаващото внимание в предстоящата Зелена книга за градския транспорт.

1.3. Трябва да бъде въведено изискването във всички влакове, които се движат в Европа, включително и във високоскоростните международни влакове, да се предвиди специално отделение за превозване на велосипеди.

1.4. Трябва да бъдат въведени минимални изисквания за качество, на които би следвало да отговаря инфраструктурата за велосипедния транспорт, изградена с помощта на европейски субсидии.

1.5. ЕИСК препоръчва да бъдат предвидени също така и бюджетни средства на Общността за субсидиране на развитието и поддръжката на велосипедната инфраструктура. На практика в някои европейски градове и страни тази инфраструктура вече е доказала своята ефективност.