

**Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora o sporočilu Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Akcijski načrt o mobilnosti v mestih**

(COM(2009) 490 konč.)

(2011/C 21/10)

Poročevalec: **g. HENCKS**

Evropska komisija je 30. septembra 2009 sklenila, da v skladu s členom 262 Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti Evropski ekonomsko-socialni odbor zaprosi za mnenje o naslednjem dokumentu:

„Sporočilo Komisije Svetu, Evropskemu parlamentu, Evropskemu ekonomsko-socialnemu odboru in Odboru regij – Akcijski načrt o mobilnosti v mestih“

COM(2009) 490 konč.

Predsedstvo Odbora je strokovno skupino za promet, energijo, infrastrukturo in informacijsko družbo 3. novembra 2009 zadolžilo za pripravo dela Odbora na tem področju.

Zaradi nujnosti postopka (člen 59(1) poslovnika) je Evropski ekonomsko-socialni odbor na 463. plenarnem zasedanju 26. in 27. maja 2010 (seja z dne 27. maja 2010) za glavnega poročevalca imenoval g. HENCKSA. Mnenje Odbora je bilo sprejeto s 175 glasovi za, 1 glasom proti in 1 vzdržanim glasom.

## 1. Sklepi in priporočila

1.1 V mestih živi več kot 60 % evropskega prebivalstva. Praktično vsa mestna območja imajo enake probleme zaradi cestnega prometa: prometne zamaške, okoljske obremenitve, onesnaženost zraka in hrup, prometne nesreče, zdravstvene težave, ozka grla v logistični verigi itd.

1.2 EESO zato v celoti podpira Evropsko komisijo, da z načrtom za mobilnost v mestih lokalnim, regionalnim in nacionalnim oblastem predlaga načine, kako v mestnih območjih zagotoviti čim višjo in trajnostno kakovost življenja.

1.3 EESO je prepričan, da lahko na nekaterih področjih mobilnosti v mestih usklajeno delovanje Unije privede do skupnih pozitivnih učinkov, zato se zavzema za jasnejšo opredelitev področij pristojnosti in odgovornosti Unije v skladu z načeloma subsidiarnosti in sorazmernosti.

1.4 Vendar Odbor ugotavlja, da predlogi iz akcijskega načrta Komisije povečini predstavljajo korak nazaj glede na priporočila, ki jih je EESO podal v svojih prejšnjih mnenjih na temo mobilnosti v mestih.

1.5 Tako večina ukrepov, ki jih priporoča Komisija, ni kaj več od dobronamernih nasvetov. Čeprav so ti nasveti pohvalni, ni v njih ničesar zavezujočega ali bistveno novega.

1.6 Glede na to, da je v obravnavanem sporočilu navedeno veliko tem in predlogov, ki so bili vključeni že v sporočilo o razvoju mreže državljanov iz leta 1998, lahko sklepamo, da se stanje od takrat ni bistveno izboljšalo. EESO zato obžaluje, da manjka pregled pobud, predvidenih v tem drugem sporočilu.

1.7 V obravnavani akcijski načrt bi morali biti tokrat vključeni vsaj količinski cilji, merljivi na podlagi sklopa kazalnikov, ki bi si jih mesta in predmestna območja prizadevala doseči s pomočjo načrtov za trajnostno mobilnost po lastni izbiri.

1.8 Po mnenju EESO je treba obravnavani akcijski načrt dopolniti še z načrtom, ki bi med drugim podrobneje obravnaval prestopništvo v javnem prevozu, mobilnost brez uporabe motornih prevoznih sredstev in motorna kolesa.

1.9 EESO podpira namero španskega predsedstva Svetu EU, da oblikuje vseevropski načrt oziroma program za spodbujanje dostopnosti v evropskih mestih in občinah, zlasti za osebe z omejeno mobilnostjo, in želi tesno sodelovati v takšni pobudi, saj ta predstavlja velik interes za civilno družbo.

1.10 EESO na koncu predlaga, da se bolje določi namenskost sredstev iz Kohezijskega in strukturnih skladov Unije, zlasti z razvojem posebnega finančnega načrta za spodbujanje mobilnosti v mestih. Prav tako predlaga, da se dodeljevanje sredstev pogojuje z izvajanjem načrtov za mobilnost v mestih in spoštovanjem meril dostopnosti za osebe z omejeno mobilnostjo.

## 2. Ozadje akcijskega načrta

2.1 Evropska komisija je 30. septembra 2009 sprejela *akcijski načrt za spodbujanje mobilnosti v mestih*, ki naj bi bila trajnostna, čeprav to v naslovu ni izrecno navedeno.

2.2 Komisija se je z objavo omenjenega akcijskega načrta odzvala na zahteve več akterjev, predvsem Evropskega parlamenta in tudi EESO, ki se je v svojem raziskovalnem mnenju o *prometu v mestnih in metropolitanskih območjih* <sup>(1)</sup> in drugih mnenjih <sup>(2)</sup> zavzel za takšno pobudo. Po mnenju EESO bi moral takšen načrt vsebovati tudi količinske cilje glede izboljšanja kakovosti življenja, varovanja okolja in energetske učinkovitosti v mestih.

2.3 Komisija je 25. septembra 2007 v okviru zelene knjige *Za novo kulturo mobilnosti v mestih* začela javno posvetovanje, ki je v veliki meri potrdilo, da ima Evropska unija pomembno vlogo pri spodbujanju trajnostne mobilnosti v mestih.

2.4 Objava akcijskega načrta (predvidenega v zakonodajnem programu Evropske komisije za leto 2008) je bila najavljena, vendar nato večkrat preložena zaradi nasprotovanja nekaterih, ki so menili, da bi bila kakršna koli pobuda Komisije na tem področju v nasprotju z načelom subsidiarnosti in samostojnega upravljanja lokalnih in regionalnih skupnosti.

2.5 Ker zaradi prej omenjenih razlogov Komisiji do konca leta 2008 ni uspelo objaviti svojega akcijskega načrta, kakor je bilo predvideno, je iz bojazni, da bi pobuda v celoti zamrla, obravnavo te teme prevzel Evropski parlament in izglasoval resolucijo o akcijskem načrtu za mobilnost v mestih <sup>(3)</sup>, da bi tako podprl Komisijo, ki jo je pozval, naj nekatere dele zelene knjige preoblikuje v priročnik za lokalne in regionalne skupnosti.

## 3. Vloga Unije na področju mobilnosti v mestih

3.1 Kljub obilici političnih izjav o namerah glede trajnostnega prometa v mestih morajo biti te izjave usklajene z dejanskimi rešitvami in organi, ki so najbolj primerni za njihovo udejanjanje.

3.2 Sistemi mestnega prometa so del evropskega prometnega sistema in temeljijo na skupni prometni politiki. Neformalni Svet ministrov za promet Unije je na seji 16. februarja 2010 poudaril, da je treba načrte za mobilnost v mestih vključiti v zakonodajo, usklajeno med lokalnimi, regionalnimi, nacionalnimi in evropskimi oblastmi, da bi spodbudili učinkovitejšo vključevanje prometne infrastrukture in storitev v strategije za

lokalne in regionalne skupnosti ter strategije za mestna in podeželska območja.

3.3 Številne evropske direktive, uredbe, sporočila in akcijski programi imajo že zdaj precejšen vpliv na promet v mestih, bodisi na področju podnebnih sprememb, varovanja zdravja, okolja, trajnostne energije, varnosti v cestnem prometu bodisi vlaganj v javni prevoz in njegovo rabo.

3.4 Zaradi doslednega upoštevanja načela subsidiarnosti Komisija mesta samo spodbuja k izvajanju ukrepov za boj proti podnebnim spremembam ter vzpostavitev učinkovitih in trajnostnih prometnih sistemov, vse to pa temelji na izključno prostovoljnih zavezah.

3.5 V zvezi s tem želi EESO opozoriti, da se mesta in predmestja kljub velikim razlikam spopadajo z enakimi težavami na področju trajnostnega razvoja, ki se ne končajo na robu mest, rešiti pa jih je mogoče le z usklajenimi ukrepi na evropski ravni po vzoru določb Skupnosti o kakovosti zunanjšega zraka ter ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa <sup>(4)</sup>.

3.6 Poleg tega Komisija v sporočilu z naslovom *Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu* <sup>(5)</sup> ugotavlja, da so bili na področju prometne politike rezultati „[b]olj omejeni [...] glede na cilje strategije trajnostnega razvoja EU: kot je navedeno v poročilu o napredku iz leta 2007[...], evropski prometni sistem z več vidikov še vedno ni na trajnostni razvojni poti.“

3.7 V nedavnem mnenju o izhodiščih za evropsko prometno politiko po letu 2010 <sup>(6)</sup> je EESO ugotovil, da promet sicer zagotavlja dostop do številnih vrst svobode (svoboda, da lahko delamo in živimo v različnih delih sveta, svoboda, da uživamo različne proizvode in storitve, svoboda, da trgujemo in vzpostavljamo osebne stike), vendar hkrati velja, da je eno izmed temeljnih poslanstev politike opredeliti okvir za te vrste svobode in celo določiti njihove omejitve, če posegajo ali celo ogrožajo druge vrste svobode ali potrebe, na primer zdravje ljudi, naše okolje ali podnebje, pa tudi potrebe prihodnjih generacij.

3.8 Čeprav je na podlagi mestne prometne politike v nekaterih mestih, ki orjejo ledino na področju trajnostnega prometa, mogoče sklepati, da lahko sodelujoči nosilci odločanja preobrnejo škodljive trende, če le imajo voljo za to, pa nujnost omejevanja izpustov CO<sub>2</sub> na svetovni ravni kaže, da v Evropi nujno potrebujemo skupna prizadevanja.

<sup>(1)</sup> UL C 168, 20.7.2007, str. 77.

<sup>(2)</sup> UL C 224, 30.8.2008, str. 39; UL C 317, 23.12.2009, str. 1.

<sup>(3)</sup> (2008/2217(INI)) – poročevalec g. SAVARY.

<sup>(4)</sup> Direktiva 2008/50/ES o kakovosti zunanjšega zraka in čistejšem zraku za Evropo; Direktiva 2002/49/ES o ocenjevanju in upravljanju okoljskega hrupa.

<sup>(5)</sup> COM(2009) 279 konč.

<sup>(6)</sup> UL C 255, 27.9.2010, str. 110.

3.9 Mestni promet in zlasti uporaba motornih prevoznih sredstev ustvarita 40 % izpustov CO<sub>2</sub> in 70 % izpustov drugih onesnaževal, ki so posledica cestnega prometa. Unija lahko cilje, ki si jih je zastavila na področju podnebnih sprememb, doseže samo s spremembo svoje mestne prometne politike. Izzivov ne bo mogoče trajnostno rešiti s posamičnimi ukrepi, omejenimi izključno na lokalno ali regionalno raven, četudi bi bili takšni ukrepi pohvalni in potrebni.

3.10 Zato je treba angažirati vse evropske vire in tako podpreti ukrepe na lokalni in regionalni ravni, da bo mogoče doseči cilje iz globalne strategije Evropske unije za boj proti podnebnim spremembam, povečevanje energetske učinkovitosti, razvoj obnovljivih virov energije in krepitev socialne kohezije.

#### 4. Vsebina akcijskega načrta

4.1 Akcijski načrt, ki ga predlaga Komisija, se nanaša tako na potniški kot tovorni promet v mestih in predmestjih, temelji pa predvsem na rezultatih javnega posvetovanja, ki se je začelo 25. septembra 2007.

4.2 Njegov namen je pomagati lokalnim, regionalnim in nacionalnim oblastem pri spodbujanju kulture trajnostne mobilnosti v mestih, zlasti z zmanjšanjem količine prometa in zastojev v mestih ter s tem prometnih nesreč, onesnaženosti zraka in porabe energije, ne da bi jim vsiljevali gotove rešitve.

4.3 Akcijski načrt Komisije torej v ničemer ne nadomešča lokalnih, regionalnih in nacionalnih oblasti, kar zadeva izbiro rešitev, za katere se te oblasti zavzemajo, da bi odpravile težave, povezane z mobilnostjo v mestih. Načrt naj bi služil kot spodbuda, predlaga pa zbiranje, dokumentiranje in izmenjavo izkušenj z namenom spodbujanja dobre prakse, pomoč z namenom izkoriščanja možnosti financiranja ali sofinanciranja, ki jih ponuja Unija, podpiranje raziskovalnih projektov in pripravo smernic, zlasti glede prevoza tovora ali inteligentnih prevoznih sistemov.

4.4 Celoten akcijski načrt opredeljuje 20 konkretnih ukrepov, razvrščenih v šest spodaj povzetih tematskih sklopov, ki naj bi bili udejanjeni v skladu s časovnim razporedom, določenim do leta 2012.

##### 4.4.1 Spodbujanje celostnih politik

Pri tej temi gre za razvoj celostnega pristopa, ki upošteva medsebojno povezanost prevoznih sredstev, omejitve v okolju ter vlogo mestnih sistemov, z namenom spodbujanja medsebojnega povezovanja vseh prevoznih sredstev, zlasti v okviru načrtov za mobilnost v mestih.

##### 4.4.2 Osredotočenost na državljane

Pozornost bo morala biti osredotočena na:

- sredstva (pristojbine, kakovost, dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo, informacije, pravice potnikov, zelena območja itd.) za spodbujanje državljanov k redni rabi javnega prevoza ali nemotornih prevoznih sredstev,
- kampanje izobraževanja, informiranja in ozaveščanja z namenom doseganja trajnostnega ravnanja,
- energetske učinkovite vožnje voznikov in poklicnih voznikov.

##### 4.4.3 Zeleni mestni promet

Namen akcijskega načrta je podpreti raziskave in razvoj na področju vozil z manjšimi izpusti ali brez njih ter na področju okolju prijaznih prevoznih sredstev. Komisija bo izpopolnila svoj spletni vodnik o čistih vozilih in spodbudila izmenjavo informacij o sistemih za določanje pristojbin v mestih. Prav tako namerava proučiti učinkovitost cestnin in internalizacijo zunanjih stroškov.

##### 4.4.4 Okrepljeno financiranje

Komisija bi rada racionalizirala obstoječe evropske vire financiranja in proučila prihodnje potrebe. Objavila bo smernice za trajnostno mobilnost v mestih in politiko na področju socialne kohezije ter proučila različne možnosti določanja pristojbin za promet v mestih. Cilj teh prizadevanj je zagotoviti boljše poznavanje dejanskih možnosti financiranja, ki jih ponuja Unija, optimizirati obstoječe možnosti in s tem zagotoviti boljše medsebojno delovanje instrumentov, kot so strukturni skladi in skladi za raziskave, raziskati inovativne mehanizme v okviru javno-zasebnega partnerstva in proučiti potrebe po financiranju iz lastnih virov za trajnostno mobilnost v mestih.

##### 4.4.5 Izmenjava izkušenj in znanja

Zainteresirani udeleženci bodo morali imeti možnost izkoristiti izkušnje drugih. Zato bo Komisija vzpostavila zbirko podatkov z informacijami o različnih preverjenih rešitvah, ki se že uporabljajo. Omenjena zbirka bo tudi ponudila pregled evropske zakonodaje in koristnih finančnih instrumentov, in sicer predvsem prek opazovalne skupine za mobilnost v mestih, ki bo delovala v obliki virtualne platforme.

##### 4.4.6 Optimiziranje mobilnosti v mestih

Komisija namerava pospešiti načrte za trajnostno mobilnost v mestih, ki se izvajajo v regijah in mestih, da bi pospešila prehod na okolju prijaznejša prevozna sredstva in učinkovitejšo logistiko. Zato bo pripravila smernice v zvezi s pomembnimi vidiki teh načrtov, npr. tovornim prometom v mestih in inteligentnimi prevoznimi sistemi.

4.5 Komisija bo leta 2012 ponovno pregledala izvajanje celotnega načrta in ocenila, ali so potrebni nadaljnji ukrepi.

## 5. Splošne ugotovitve

5.1 Javni prevoz je področje splošnega pomena, zato mora izpolnjevati merila univerzalnosti, dostopnosti, stalnosti, kakovosti in primerne cene. EESO zato podpira vse ukrepe iz obravnavanega sporočila, ki gredo v pravo smer.

5.2 Toda če EESO po eni strani pozdravlja dejstvo, da je v dokumentu Komisije njegovo mnenje o zeleni knjigi o mobilnosti v mestih navedeno med referenčnimi dokumenti, ki so podlaga za obravnavano sporočilo, po drugi strani ugotavlja, da predlogi Komisije povečini predstavljajo korak nazaj glede na priporočila EESO, podana v zgoraj navedenem mnenju in drugih mnenjih s tega področja (7).

5.3 Čeprav ne postavlja pod vprašaj načela subsidiarnosti in omejenih pristojnosti Unije na tem področju, EESO obžaluje, da njegova priporočila iz raziskovalnega mnenja (8) (*povezovanje politik prometa in rabe zemljišč za učinkovitejši mestni promet*), ki podpira krepitev vloge Unije, še niso bila ustrezno upoštevana.

5.4 Komisija se je v skrbi, da ne bi prekršila načela subsidiarnosti, postavila bolj v vlogo posrednika oziroma pomočnika kot pa v vlogo regulatorja ali ponudnika storitev. Večina ukrepov, ki jih priporoča Komisija, ni kaj več od dobronamernih nasvetov. Čeprav so ti nasveti pohvalni, ni v njih ničesar zavezujočega ali bistveno novega.

5.5 Poleg tega lahko z branjem obravnavanega sporočila ugotovimo, da gre za prepis – če ne ravno dobesedni, pa vsaj z vidika vsebine – sporočila o razvoju mreže državljanov (COM(1998) 431 konč.; dokument ni preveden v slovenščino, op. prev.).

5.6 Enajst let po objavi sporočila iz leta 1998, ki ga poznamo zaradi gesla „push and pull“ (spodbujanje ljudi, naj namesto osebnih avtomobilov raje uporabljajo javni prevoz), so teme še vedno iste, in sicer spodbujanje izmenjave informacij in primerjave uspešnosti, vzpostavljanje ustreznega političnega okvira in uporaba finančnih instrumentov Evropske unije.

5.7 EESO obžaluje, da manjka pregled pobud, predvidenih v sporočilu iz leta 1998, kot so Evropski lokalni transportni informacijski servis (ELTIS), sporazum z mrežo mest in regij (POLIS), povezovanje nacionalnih mrež kolesarskih stez, razvoj kakovostnega sistema samodejnega ocenjevanja uspešnosti, pilotni projekt primerjalne analize sistemov krajevnega potniškega prometa, priročnik za upravljanje mobilnosti in analiziranje ovir, elektronske vozovnice, izobraževanje poklicnih voznikov, sporočilo o upravljanju mobilnosti, ki naj bi bilo objavljeno leta 2000, in številni drugi raziskovalni projekti, ki so bili najavljeni.

5.8 Po mnenju EESO bi bilo bolje, če bi bili v obravnavani akcijski načrti tokrat vključeni vsaj količinski cilji, merljivi na podlagi sklopa kazalnikov (glej mnenje CESE 1196/2009), ki bi si jih mesta in predmestna območja prizadevala doseči s pomočjo načrtov za trajnostno mobilnost po lastni izbiri.

5.9 Toliko bolj nerodno je, da je Komisija v svojem sporočilu *Trajnostno naravnana prihodnost prometa: usmeritev k integriranemu, tehnološko naprednemu in uporabnikom prijaznemu prometnemu sistemu* (COM(2009) 279 konč.) izrazila obžalovanje, da so cilji, ki so bili zastavljeni na področju trajnostnega prometa, daleč od tega, da bi bili doseženi, in da je treba usmeritve v temelju spremeniti.

5.10 Socialna vprašanja, pritiski na okolje, ki jih ustvarja potrošniška družba, mobilnost brez uporabe motornih prevoznih sredstev, motorna kolesa in ukrepi, s katerimi bi se vnaprej izognili uporabi motornih prevoznih sredstev, povečini ostajajo ob strani. To velja tudi za čezmejno sodelovanje, težave pri načrtovanju rabe tal ter načrtovanje in širitev mest, ki še povečuje potrebe po prometni infrastrukturi.

5.11 Po mnenju EESO je zato treba obravnavani akcijski načrt dopolniti še z načrtom, ki bi med drugim podrobneje obravnaval mobilnost brez uporabe motornih prevoznih sredstev in motorna kolesa.

5.12 Akcijski načrt obravnava predvsem optimizacijo in upravljanje mobilnosti z uporabo motornih prevoznih sredstev za posameznike ter se temu vprašanju ne izogiba. Omejevalno upravljanje povpraševanja po uporabi avtomobila, bodisi s spodbujevalnimi pristopi, kot je spodbujanje sistemov souporabe avtomobila, bodisi odvrtačnimi ukrepi (odvrtačna politika parkiranja, cestnine, globe), pa je omejeno zgolj na napoved študije o predpisih na področju dostopa do različnih vrst zelenih območij.

5.13 Študije, ki jih predvideva akcijski načrt, zlasti o tem, kako javnost sprejema cestnine v mestih, ter o vključevanju energetske učinkovite vožnje, internalizaciji zunanjih stroškov ter razpoložljivosti tehnologij in načinov za povračilo teh stroškov, bodo gotovo ustvarile dodano vrednost, vendar bo treba poskrbeti, da dejanski ukrepi, ki bodo pri tem potrebni, ne bodo žrtvovani zavoljo razprave o načelu subsidiarnosti.

5.14 Na koncu je treba zapisati, da se akcijski načrt ne ukvarja s tem, kako bi lahko civilno družbo bolj vključili v izvajanje ukrepov za doseganje trajnostne mobilnosti, čeprav je zmožna povezati akterje in pripravljavce politik ter vse sestavne dele družbe z ozaveščanjem pripraviti do tega, da bodo ponovno proučili in spremenili svoje potovalne navade.

## 6. Posebne ugotovitve

EESO želi poleg zgoraj navedenih splošnih ugotovitev podati še ugotovitve v zvezi z nekaterimi izmed 20 posebnih ukrepov.

(7) UL C 255, 27.9.2010, str. 110; UL C 224, 30.8.2008, str. 39; UL C 168, 20.7.2007, str. 77.

(8) UL C 317, 23.12.2009, str. 1.

*Ukrep 1 – Pospesevanje prevzemanja načrtov za trajnostno mobilnost v mestih*

*Ukrep 6 – Izboljšanje informacij o prometu*

6.1 EESO odobrava dejstvo, da bo Komisija v prihodnosti logistično podprla lokalne organe pri razvoju načrtov za trajnostno mobilnost v mestih, ki bodo vključevali tovorni in potniški promet.

6.2 V akcijskem načrtu je določeno, da lahko Komisija na daljši rok sprejme dodatne ukrepe, kot so spodbude in priporočila.

6.3 EESO želi vnovič predlagati, da se vsakršna finančna pomoč, ki jo občine prejmejo iz evropskih skladov, pogojuje s pripravo načrtov za mobilnost, glede na to, da morajo imeti mesta še naprej proste roke pri prilagajanju teh načrtov lokalnim posebnostim.

6.4 Kljub temu bi morali ti načrti vsebovati zavezujoči cilj prehoda na okolju prijaznejša prevozna sredstva, ki bi izpolnjevala minimalne evropske zahteve, da bi lahko:

- vse skupine prebivalstva, obiskovalci in strokovnjaki imeli korist od trajnostnih prevoznih sredstev in bi bilo mogoče odpraviti socialno neenakost v zvezi z mobilnostjo;
- zmanjšali izpuste CO<sub>2</sub>, onesnaženje, hrup in porabo energije;
- izboljšali učinkovitost potniškega in tovornega prometa ob upoštevanju zunanjih stroškov.

6.5 Izpolnjevanje teh meril bi moralo biti podlaga za podelitev posebne nagrade *mobilnost v mestih*, ki jo priporoča Komisija in katere hitro vpeljava spodbuja tudi EESO.

*Ukrep 4 – Platforma o pravicah potnikov*

6.6 EESO obžaluje, da njegov predlog, po katerem bi vse pravice uporabnikov javnega prevoza zbrali v „listini o pravicah in dolžnostih“, ni bil podprt.

6.7 Po drugi strani odobrava napoved Komisije, da bo regulativni pristop dopolnila s skupnimi kazalniki kakovosti ter tako obvarovala pravice potnikov in oseb z omejeno mobilnostjo, pa tudi s skupno dogovorjenimi pritožbenimi postopki in mehanizmi za poročanje.

6.8 EESO obžaluje, da ena glavnih ovir pri rabi javnega prevoza, tj. nezadostna varnost, predvsem na manj prometnih

progah ter v večernih in nočnih urah, v tem sporočilu sploh ni bila obravnavana, čeprav sta ustrezno število dobro usposobljenega spremljevalnega osebja in videonadzor učinkoviti sredstva za preprečevanje prestopništva v javnem prevozu.

6.9 Zaradi raznolikosti akterjev, ki povzročajo velike razlike v smislu oblike in vsebine ukrepov, je treba te ukrepe nujno redno ocenjevati, da bi lahko ugotovili, ali ukrepi in politike ustrezajo potrebam uporabnikov, in jih po potrebi prilagoditi, spremeniti ali odpraviti. Akcijski načrt Komisije tega vprašanja ne obravnava.

*Ukrep 5 – Izboljšana dostopnost za osebe z omejeno mobilnostjo*

6.10 EESO meni, da je v Evropi število oseb z omejeno mobilnostjo (starejše osebe, invalidi, osebe z okvarami, pa tudi nosečnice in osebe z otroškimi vozički) precej večje od 100 milijonov.

6.11 Čeprav so nekatera mesta sprejela vzorne ukrepe, da bi pomagala osebam z omejeno mobilnostjo, so te pobude zgolj osamljeni primeri. Te osebe se prepogosto srečujejo z nepremagljivimi ovirami pri rabi javnega prevoza (dostopnost, oprema ali pri hoji (zapletena križišča, ozki pločniki, terase kavarn/barov na pločnikih). Stanje še dodatno otežuje neolikanost drugih ljudi (parkiranje zunaj parkirišč, parkiranje na mestih, rezerviranih za invalide). EESO podpira namero španskega predsedstva Svetu EU, da oblikuje vseevropski načrt oziroma program za spodbujanje dostopnosti v evropskih mestih in občinah, in želi tesno sodelovati v takšni pobudi, saj ta predstavlja velik interes za civilno družbo.

6.12 Tehnična pomoč ni dovolj razvita, da bi lahko z njo odgovorili na dejanske potrebe, saj je trg premajhen, to pa zavira vlaganja in inovacije.

6.13 EESO se zato v celoti strinja, da se vprašanje dostopnosti za osebe z omejeno mobilnostjo vključi v evropsko strategijo o invalidnosti za obdobje 2010–2020 ter da se razvijejo ustrezni kazalniki kakovosti in mehanizmi za poročanje.

6.14 Poleg teh ukrepov bi morala biti na razpolago ustrezna finančna sredstva na nacionalni, regionalni in lokalni ravni, predvsem pa na ravni EU, in sicer v obliki sredstev iz evropskih skladov.

*Ukrep 8 – Kampanja za spodbujanje trajnostnega vedenja v zvezi z mobilnostjo*

6.15 Komisija namerava razmisliti o posebni nagradi, katere namen bi bil spodbuditi sprejemanje načrtov za trajnostno mobilnost v mestih.

6.16 EESO odobrava vpeljavo takšne nagrade, pri čemer se sklicuje na svoje mnenje (CES 324/99) o zeleni knjigi o omrežju za državljane, v katerem je že takrat poudaril, da podeljevanje nagrad za kakovost in/ali ceno zares spodbuja konkurenco na področju kakovosti.

*Ukrep 12 – Študija o urbanih vidikih internalizacije zunanjih stroškov*

*Ukrep 13 – Izmenjava informacij o mestnih sistemih za določanje pristojbin*

6.17 Čeprav s socialnega vidika rentabilnost cenovno dostopnega javnega prevoza ni vprašljiva, je hkrati jasno, da se ekonomsko ne izplača. Prihodki od vozovnic ne krijejo celotnih obratovalnih stroškov, še manj pa stroškov investicij, zato subvencioniranje z javnimi sredstvi ostaja neizogibno.

6.18 EESO se v tej zvezi strinja, da bo metodološka študija o mestnih vidikih internalizacije zunanjih stroškov, ki jo je najavila Komisija, v prihodnosti pripomogla k preglednosti izračuna stroškov v panogi. Odbor opozarja, da je bilo vprašanje zunanjih stroškov skupaj z možnostjo ponovnega vlaganja prihodkov iz cestnih pristojbin na lokalni ravni, zlasti na področju javnega prevoza in načrtovanja z namenom spodbujanja hoje in kolesarjenja, omenjeno že v sporočilu iz leta 1998. Oba problema še vedno ostajata nerešena.

*Ukrep 15 – Analiza potreb po financiranju v prihodnosti*

6.19 Le 9 % sredstev za promet iz strukturnih skladov je namenjenih mestnemu prevozu, čeprav praktično vsem mestom in regijam (sicer precej različno) primanjkuje potrebnih sredstev za zadostna vlaganja v mobilnost v mestih.

6.20 Čeprav Komisija v svojem načrtu predvideva analizo potreb po financiranju po letu 2010 in hkrati finančno še naprej podpira program CIVITAS<sup>(9)</sup>, bi bilo po mnenju EESO bolje, če bi bila podana formalnejša zaveza glede dodeljevanja dodatnih sredstev, ne da bi pri tem zanemarili možnost vsaj delnega financiranja mobilnosti v mestih s sredstvi iz sistemov mestnega cestninjenja ali parkirnin. EESO predlaga razvoj posebnega finančnega načrta za spodbujanje mobilnosti v mestih.

6.21 Komisija je s sporočilom o razvoju mreže državljanov iz leta 1998 želela prednostno podpreti lokalne in regionalne trajnostne prometne sisteme ter proučiti, kako bi bilo mogoče poskrbeti, da bodo spodbujevalci teh prometnih sistemov upoštevali zahteve glede dostopnosti. EESO bi se z zanimanjem seznanil z izsledki tega proučevanja.

6.22 EESO meni, da bi bilo treba med pregledom prihodnjih pravil o sredstvih Unije, ki je predviden za leto 2013, namesto razvrščanja po prednosti dodeljevanje finančnih sredstev Unije za javni prevoz v mestih pogojevati z izvajanjem načrtov za mobilnost v mestih in doslednim spoštovanjem meril dostopnosti za osebe z omejeno mobilnostjo.

*Ukrep 17 – Ustanovitev opazovalne skupine za mobilnost v mestih*

6.23 EESO podpira ustanovitev opazovalne skupine za mobilnost v mestih v obliki virtualne platforme, pri čemer bo moralo izmenjevanje dobre prakse zajemati vse vidike mobilnosti v mestih, vključno z dostopnostjo za osebe z omejeno mobilnostjo.

V Bruslju, 27. maja 2010

Predsednik  
Evropskega ekonomsko-socialnega odbora  
Mario SEPI

<sup>(9)</sup> CIVITAS: (City Vitality Sustainability) program Unije za raziskave in inovacije na področju mestnega prometa.