

## Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Wyzwania dotyczące transportu publicznego w miastach i na obszarach metropolitalnych

(2021/C 37/09)

**Sprawozdawca:** Adam STRUZIŁ (PL/EPL), marszałek województwa mazowieckiego

### ZALECENIA POLITYCZNE

#### EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

1. Zwraca uwagę, iż konieczne jest ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu w celu wspierania dekarbonizacji mobilności. Transport odpowiada za około jedną czwartą emisji gazów cieplarnianych w Unii Europejskiej. Jednocześnie niektóre jego formy negatywnie wpływają na jakość życia i zdrowie mieszkańców poprzez zanieczyszczenie powietrza, zatory drogowe, hałas, wypadki czy nieoptymalne wykorzystanie przestrzeni.
2. Podkreśla, iż w celu zapewnienia wysokiej jakości życia w miastach oraz uczynienia ich bardziej dostępnymi, czystymi i konkurencyjnymi niezbędne jest dokonanie przesunięcia międzygałęziowego w kierunku środków transportu zgodnych z zasadami trwałego rozwoju.
3. Stwierdza, iż zasadniczym zagrożeniem dla zrównoważonego rozwoju miast i regionów jest problem rozpraszania funkcji miejskich w postaci suburbanizacji i eksurbanizacji. Skutkuje to nie tylko degradacją przestrzeni i zmniejszaniem rolniczych, zielonych i otwartych przestrzeni, lecz również wzrostem kosztów zewnętrznych osadnictwa i wynikających z niego podróży, ponoszonych przede wszystkim przez jednostki samorządu terytorialnego.

*Wyzwania związane z mobilnością w miastach – do uwzględnienia w strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności<sup>(1)</sup>*

4. Przypomina, że wzrastające w miastach i obszarach metropolitalnych natężenie ruchu samochodowego skutkuje rosnącymi kosztami zewnętrznymi dotyczącymi zanieczyszczenia powietrza i strat czasu, co w konsekwencji także wpływa negatywnie na równowagę między życiem zawodowym a prywatnym. W związku z tym transport publiczny powinien stać się jednym z głównych składników mobilności miejskiej. Jednocześnie należy wzmocnić różne formy mobilności aktywnej, takie jak jazda na rowerze i chodzenie pieszo, aby zwiększyć zrównoważony charakter mobilności w miastach.
5. Zwraca uwagę na wyzwania, przed którymi stoją regiony metropolitalne w szerszym znaczeniu, i zaznacza, że charakter regionów metropolitalnych wymaga intensywnych dojazdów obywateli do ośrodków miejskich. W związku z tym dostęp do przyjaznego dla środowiska i racjonalnego pod względem kosztów transportu publicznego jest jednym z największych wyzwań regionów metropolitalnych<sup>(2)</sup>.
6. Zwraca uwagę na potrzebę traktowania systemu transportowego jako zintegrowanego systemu. Rosnące znaczenie mobilności jako usługi (MaaS) oraz potrzeba wprowadzania innowacyjnych rozwiązań w zakresie zarządzania i organizacji transportu powinny skłaniać władze lokalne i regionalne do łączenia transportu publicznego i indywidualnego (w szczególności pieszego, rowerowego i wykonywanego przy pomocy urządzeń transportu osobistego) w planach zagospodarowania przestrzennego i planach dotyczących transportu.
7. Zauważa, że cele w zakresie dekarbonizacji określone w Europejskim Zielonym Ładzie i ujęte w unijnym celu dotyczącym osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r. są ambitne, ale niezbędne. Aby miasta i obszary metropolitalne mogły im sprostać, konieczne są decyzje polityczne, oparte na pracy koncepcyjnej, organizacyjnej i edukacyjnej, oraz zapewnienie właściwych środków finansowych na ich realizację.
8. Zaleca gromadzenie danych wykazujących przepływy mobilności w regionach metropolitalnych dla uzyskania kompleksowego obrazu sytuacji w zakresie ruchu drogowego w celu opracowania lepiej dostosowanych środków oraz opartych na dowodach planów zrównoważonej mobilności miejskiej, a także lepszego ukierunkowywania inwestycji z funduszy polityki spójności i innych funduszy.

<sup>(1)</sup> Obecnie przeprowadzane są konsultacje społeczne na temat *strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*, zgodnie ze stosownym planem działania (okres nadsyłania opinii do 23.9.2020 r.) (Ref. Ares(2020)3438177 – 1.7.2020 r.): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.

<sup>(2)</sup> Opinia KR-u 1896/2019 (Dz.U. C 79 z 10.3.2020, s. 8).

9. Podkreśla, że jednym ze źródeł problemów w zakresie mobilności miejskiej są ograniczenia wynikające z niedofinansowania infrastruktury dedykowanej dla publicznego transportu miejskiego i ruchu niezmotoryzowanego. Władze lokalne i regionalne oraz ich przedsiębiorstwa transportu zbiorowego potrzebują dodatkowych źródeł finansowania ukierunkowanego ściśle na zwiększenie udziału alternatywnych i zrównoważonych rozwiązań dla motoryzacji indywidualnej w podziale zadań przewozowych.

10. Podkreśla, że polityka transportu publicznego musi zostać włączona do szerszej polityki społecznej. Należy unikać sytuacji, w której zewnętrzne koszty transportu publicznego, takie jak hałas, zanieczyszczenie, wywłaszczenie, prace w zakresie infrastruktury itp., są nierównomiernie ukierunkowane na osoby znajdujące się w najtrudniejszej sytuacji społecznej. Ponadto ceny i sieci połączeń powinny być ustalane w taki sposób, by zapewnić wszystkim sprawiedliwy dostęp, co umożliwi powszechne osiągnięcie lepszej jakości życia.

#### *Zapewnienie możliwości realnego wyboru przy preferowaniu zrównoważonych środków transportu na drodze do Europejskiego Zielonego Ładu*

11. Zwraca uwagę, że obecnie przy planowaniu i finansowaniu faworyzuje się prywatny ruch samochodowy. Dlatego potrzeba zmiany ogólnych warunków, aby móc promować bardziej zrównoważone i wydajne rodzaje transportu. Obecne przyzwyczajenia są jednak pochodną dostępności i atrakcyjności różnych możliwości przemieszczania się, zaś większość społeczeństwa pozostaje elastyczna w swoich wyborach w tym względzie. Dzięki zwiększeniu atrakcyjności transportu publicznego pod względem ceny, dostępności, częstotliwości i ciągłości połączeń transportowych pojawi się prawdziwa alternatywa dla indywidualnej mobilności samochodowej.

12. Podkreśla znaczenie utworzenia partnerstwa publiczno-prywatnego w miastach i regionach w celu zaangażowania inwestycji prywatnych i opracowania innowacyjnych rozwiązań w transporcie publicznym. W związku z tym apeluje o wprowadzenie przyjaznych dla biznesu ram regulacyjnych, które zachęcałyby do rozwoju nowych modeli biznesowych i tworzyłyby konkurencyjny rynek.

13. Podkreśla znaczenie zapewnienia wydajnego i zrównoważonego transportu publicznego poza administracyjnymi granicami miast, zwłaszcza dla osób dojeżdżających do pracy, a także osób starszych i młodzieży. Kluczowe znaczenie ma tu dobra współpraca i dobre zarządzanie między organami publicznymi na szczeblu metropolitalnym.

14. Zaznacza, iż zmiana przyzwyczajzeń społecznych w kierunku większego udziału mniej uciążliwych dla otoczenia sposobów przemieszczania się wymaga uświadomienia użytkowników i przede wszystkim urealnienia wyboru w tym zakresie.

15. Nadmienia, iż krokiem dalej jest celowa preferencja dla przyjaznych dla otoczenia środków transportu. Konieczne jest tworzenie przestrzeni przyjaznych dla pieszych i ruchu rowerowego oraz przestrzenna preferencja dla „miękkiej” mobilności i transportu publicznego w wymiarach dostępności i atrakcyjności tras oraz organizacji ruchu. Zmiana taka wymaga zatem koordynacji polityki przestrzennej, urbanistyki i polityki transportowej oraz wielopoziomowej współpracy ponad granicami administracyjnymi dla otwierania przestrzeni dla transportu alternatywnego względem ruchu samochodowego.

16. Apeluje do Komisji Europejskiej o bardziej precyzyjne formułowanie – w ścisłej współpracy z państwami członkowskimi – celów dotyczących inwestycji mających służyć rozwojowi transportu publicznego. Zauważa się niekorzystną tendencję do łączenia inwestycji w transport publiczny z rozbudową i zwiększaniem przepustowości układu drogowego. Zamiast tego należy przyznać wyraźny priorytet transportowi publicznemu i zbiorowemu we wszystkich jego formach. W każdym przypadku, gdy transport kolejowy nie jest możliwy, należy priorytetowo traktować systemy BRT (Bus Rapid Transit – szybka komunikacja samochodowa) oraz pasy ruchu dla pojazdów przewożących wielu pasażerów. Odpowiednie rozwiązania kontrolne i prawne powinny ograniczyć takie praktyki przeczące celom polityki transportu zrównoważonego.

17. Zwraca uwagę, iż środkami transportu rzeczywiście przyjaznymi dla otoczenia są te, które nie tylko ograniczają emisje, ale oszczędzają przestrzeń, czas i energię. Poza ruchem pieszym i rowerowym są to środki transportu szynowego lub szybka komunikacja autobusowa (ang. Bus Rapid Transit BRT) i pasy ruchu dla pojazdów przewożących wielu pasażerów. Dlatego kolej podmiejska, metro, tramwaj, autobusy niskoemisyjne, a zwłaszcza szybka komunikacja autobusowa powinny stanowić podstawę transportu publicznego, odpowiednio w obszarach metropolitalnych i większych miastach.

*Mobilność i transport publiczny jako kluczowe kompetencje władz lokalnych i regionalnych*

18. Przypomina, że znaczna część przemieszczeń wynika z braku możliwości zaspokojenia wszystkich potrzeb w miejscu zamieszkania. Celem polityki powinna być zatem dostępność wszelkich dóbr i usług szczególnie w obszarze zdrowia, edukacji, sportu, kultury i wsparcia społecznego, a nie mobilność sama w sobie. Jednocześnie zwraca uwagę na długoterminowy charakter zmian przestrzennych, wspieranie dobrze funkcjonujących powiązań między miastem a wsią i unikanie wyludniania się obszarów wiejskich, przy konieczności podejmowania doraźnych działań naprawczych w zakresie systemu transportowego.

19. Jest zdania, że podstawowym celem polityki przestrzennej i transportowej powinna być maksymalizacja możliwości zaspokojenia potrzeb przy minimalizacji potrzeby podróży. W drugiej kolejności celem powinna być racjonalizacja podróży, w szczególności poprzez ich właściwy międzygałęziowy podział, tak by zminimalizować koszty zewnętrzne transportu ponoszone przez władze regionalne. Podkreśla również, że zwiększona telepraca, jakiej doświadczono podczas pandemii COVID-19, mogłaby dać obszarom wiejskim możliwości zapewnienia pracownikom większej elastyczności w wyborze miejsca zamieszkania.

20. Zwraca uwagę na nową tendencję do zmniejszania potrzeb w zakresie codziennej mobilności na długich dystansach ze względu na wzrost telepracy związanej z COVID-19; zaznacza, że tendencja ta może mieć długotrwały charakter w połączeniu z wdrażaniem takich koncepcji jak „miasto 15 minut”.

21. Przypomina, że sieci transportu publicznego powinny jak najszybciej uwzględniać rozwój budownictwa mieszkaniowego lub nowe wzorce osiedlania się i zapewniać dostępność od wczesnych etapów, ponieważ gdy raz już nabędzie się samochód, to zazwyczaj korzysta się z niego. Mieszkańcy nowych osiedli mieszkaniowych powinni mieć dostęp do transportu publicznego, poczynając od pierwszej osoby wprowadzającej się do nowych domów.

22. Podkreśla potrzebę ograniczenia suburbanizacji żywiłowo zachodzącej w obszarach podmiejskich, sięgającej kilkudziesięciu kilometrów od centrów miast. Problem jest tym większy, im większego ośrodka dotyczy. Istotny zatem wydaje się powrót do struktury osadniczej opartej na zagęszczeniu i sieci ośrodków, w których funkcje centralne są lokalizowane we wskazanych planistycznie ośrodkach odpowiedniej rangi połączonych sprawnym transportem publicznym. Ważne jest również planowanie nowego budownictwa mieszkaniowego w powiązaniu z węzłami transportu publicznego.

23. Wzywa Komisję Europejską do zapewnienia środków nie tylko na nowe inwestycje w organizację transportu miejskiego, ale również na przekształcanie przestarzałych i nieefektywnych rozwiązań. Inwestycje te powinny mieć na celu przede wszystkim modernizację systemów kolejowych, bezpieczeństwo kolei i cyfryzację, tworząc tym samym szybsze, bezpieczniejsze i wygodniejsze systemy transportowe. Jednocześnie proponowane inwestycje mogłyby obejmować takie elementy jak bezkolizyjne trasy samochodowe w miastach, prawdziwe ulice miejskie umożliwiające bardziej efektywne wykorzystanie przestrzeni, ograniczenie zapotrzebowania na podróże, zwiększenie udziału efektywnych środków transportu w podziale zadań przewozowych oraz ograniczenie kosztów zewnętrznych transportu. Takie działania zarówno sprzyjają wyborowi transportu zbiorowego i alternatywom wobec motoryzacji indywidualnej, jak i ograniczają złudzenie łatwych i tanich podróży samochodowych z przedmieść, których koszty zewnętrzne w rzeczywistości ponoszą mieszkańcy miast.

*Właściwy podział międzygałęziowy i internalizacja kosztów zewnętrznych gwarancją finansowania ze środków UE w regionach*

24. Uważa, że należy się zastanowić nad możliwościami wzmocnienia inwestycji w zrównoważoną mobilność, na przykład za pośrednictwem instrumentu „Łącząc Europę”, funduszu modernizacyjnego oraz Instrumentu na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności. Ważne jest również zwiększanie mobilności poprzez inwestycję w infrastrukturę poprawiającą dostępność do węzłów miejskich oraz węzłów na transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) i nadanie priorytetowości tym węzłom.

25. Podkreśla wagę zasadniczego wyzwania, jakim jest zwiększenie udziału przemieszczeń środkami transportu mniej uciążliwymi dla otoczenia, to jest mniej energo- i terenochłonnymi. Dlatego też zrównoważone i innowacyjne sposoby mobilności mogą stanowić integralną część reform przedłożonych w ramach krajowych planów odbudowy i zwiększania odporności. Oznacza to potrzebę odpowiedniego wykorzystania poszczególnych środków transportu w celu maksymalizacji korzyści i minimalizacji kosztów społecznych zgodnie z zasadą „zanieczyszczający płaci”.

26. Apeluje o dokończenie procesu internalizacji zewnętrznych kosztów transportu, tak by wybory dokonywane przez użytkowników uwzględniały również dobro społeczne. W szczególności dotyczy to urealnienia kosztów transportu drogowego, które są obecnie znacznie zaniżone. Zwiększenie równowagi w tym wymiarze będzie ważnym czynnikiem zwiększenia wykorzystania środków transportu o najniższych kosztach zewnętrznych, takich jak transport szynowy i szybka komunikacja autobusowa, które powinny być podstawą transportu publicznego w obszarach metropolitalnych.

27. Podkreśla, iż ważne jest zapewnienie konkurencyjności kosztowej transportu publicznego z punktu widzenia podróżującego. Zważywszy, iż to ruch samochodowy jest największym źródłem kosztów zewnętrznych, atrakcyjność transportu publicznego powinna być zapewniana poprzez odpowiednio wysoki poziom dotacji publicznych finansowanych w części ze środków pozyskanych dzięki internalizacji kosztów motoryzacji indywidualnej.

28. Zaznacza, że kolej jako trzon mobilności regionalnej w znacznym stopniu przyczynia się do spójności terytorialnej. Wzywa do zwiększenia inwestycji w miejskie węzły kolejowe, ich lepszej integracji z siecią TEN-T, poprawy połączeń transgranicznych oraz do rozwoju infrastruktury „ostatniej mili”, aby lepiej zintegrować kolej z miejskimi i podmiejskimi łańcuchami mobilności <sup>(3)</sup>.

29. Podkreśla również potrzebę wspierania innych zrównoważonych rodzajów transportu publicznego, takich jak niskoemisyjne autobusy, jako sposobu odciążenia miast, ograniczenia emisji i osiągnięcia celów klimatycznych Europejskiego Zielonego Ładu. W tym celu zasadnicze znaczenie ma zapewnienie zachęt ekonomicznych do odnawiania floty, przyjmowania czystych technologii oraz inwestycji w infrastrukturę (np. pasy ruchu dla pojazdów przewożących wielu pasażerów w obszarach metropolitalnych, węzły transportowe ułatwiające transfer, przystanki w celu wsiadania i wysiadania, zniechęcająca polityka parkingowa itp.).

30. Wzywa do zapewnienia większej części finansowania na publiczny transport miejski z instrumentu „Łącząc Europę”, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, ich szybszego wykorzystania i większego wpływu finansowania na poziomie regionalnym i lokalnym. Powyższe środki będą odgrywać decydującą rolę we wdrażaniu rozwiązań operacyjnych i technologicznych na poziomie obszarów miejskich oraz w zapewnieniu zrównoważonych i ekologicznych rozwiązań.

31. Wzywa, by skierowano wsparcie na mobilność miejską i lepiej połączono ją z podmiejskimi i wiejskimi częściami regionów metropolitalnych, tworząc dobrze funkcjonujące zintegrowane systemy transportu publicznego, przede wszystkim za pośrednictwem władz regionalnych i ich programów operacyjnych w kolejnej perspektywie 2021–2027. Zasadnym jest wykorzystanie bogatego doświadczenia, wiedzy i potencjału władz regionalnych, co gwarantuje działania skoordynowane, skuteczne i efektywne.

32. W tym kontekście popiera, by zrównoważony, przyjazny dla środowiska transport publiczny kwalifikował się do wsparcia w ramach celu szczegółowego „Bardziej przyjazna dla środowiska niskoemisyjna Europa dzięki promowaniu czystej i sprawiedliwej transformacji energetyki, zielonych i niebieskich inwestycji, gospodarki o obiegu zamkniętym, przystosowania się do zmiany klimatu oraz zapobiegania ryzyku i zarządzania ryzykiem” („CP 2”) na podstawie rozporządzenia w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności (EFRR-FS) (wniosek Komisji COM(2018) 372 final, zmieniony rozporządzeniem COM(2020) 452 final), który przyczyni się do poprawy jakości powietrza i ograniczenia hałasu oraz znacząco pomoże regionom metropolitalnym w osiągnięciu celów Zielonego Ładu i przejściu na neutralność klimatyczną.

*Jakość obsługi transportem publicznym oraz przewidywanie sytuacji kryzysowych i zapewnienie bezpieczeństwa w przypadku wystąpienia zagrożeń, w tym pandemii*

33. Wskazuje, iż w celu osiągnięcia konkurencyjności transportu publicznego względem motoryzacji indywidualnej konieczne jest zapewnienie wysokich standardów jakości komunikacji zbiorowej. Jej czynnikami są między innymi: dostępność przestrzenna, zakres godzinowy i częstość obsługi, punktualność i niezawodność, konkurencyjność pod względem czasu jazdy, bezpośredniość połączeń bądź sprawność przesiadek, wygoda i bezpieczeństwo środków transportu.

<sup>(3)</sup> Opinia KR-u 2633/2020 (Dz.U. C 440 z 18.12.2020, s. 183).

34. Zaznacza, że ze względu na krytyczną sytuację spowodowaną pandemią COVID-19 – w regionach metropolitalnych może dojść do odwrócenia tendencji do korzystania z transportu publicznego. Obywatele ponownie chętniej korzystają z samochodów, a w wielu przypadkach dojeżdżają do pracy jako jedyni podróżujący. Jednocześnie regiony metropolitalne muszą inwestować znaczne środki finansowe, by stosować zapobiegawcze środki higieniczne w pojazdach transportu publicznego. Te wyższe koszty nie idą jednak w parze ze zwiększeniem liczby pasażerów korzystających z transportu publicznego, a regiony metropolitalne straciły znaczną część dochodów uzyskiwanych z ceny biletów. Jednocześnie regiony metropolitalne zmagają się ze znacznym zmniejszeniem budżetów regionalnych z powodu braku finansowania w sektorze publicznym spowodowanego pandemią COVID-19. W związku z tym należy zrekompensować budżety regionów metropolitalnych, wyciągnąć wnioski i opracować odporne systemy transportu publicznego, które będą mogły być sprawiedliwym wyborem w czasie kolejnego możliwego kryzysu.

35. Wzywa do wykorzystania Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji do wspierania miast i obszarów metropolitalnych w przechodzeniu na bezemisyjny transport publiczny.

36. Proponuje, by organizować wspólne ogólnounijne przetargi również w przypadku zamówień publicznych na ekologiczne minibusy, wykorzystywane zwłaszcza w transporcie osób starszych, osób z niepełnosprawnością i dzieci w wieku szkolnym, które potrzebują bardziej dostosowanych rozwiązań. Te minibusy są droższe w przeliczeniu na pasażerokilometr niż większe pojazdy i mają dłuższy czas amortyzacji, ale są równie ważne dla zapewnienia całkowicie ekologicznej sieci transportu publicznego.

37. Zwraca uwagę, iż dla sprawności transportu publicznego niezbędna jest jego integracja – w wymiarze przestrzennym, organizacyjnym i taryfowym. Jest to ważne w szczególności na obszarach metropolitalnych, w regionach, w których usytuowane są stolice i w większych aglomeracjach miejskich, gdzie dojazdy wiążą się z łączeniem transportu miejskiego, podmiejskiego i lokalnego z transportem krajowym, ale także na obszarach wiejskich, gdzie zwłaszcza częstotliwość transportu publicznego może stanowić wyzwanie. Integracja oznacza wspólne systemy opłat i lepszą interoperacyjność między różnymi przedsiębiorstwami transportu publicznego prowadzącymi działalność w tym samym obszarze metropolitalnym, w tym przedsiębiorstwami kolejowymi. Integracja dotyczy także „miękkiej” mobilności, łatwości dostępu do przystanków komunikacji publicznej dla niezmotywowanych, a w przypadku przystanków kolejowych na luźno zabudowanych obszarach podmiejskich również dla motoryzacji indywidualnej.

38. Podkreśla, że musimy również poprawić infrastrukturę stacji kolejowych i stworzyć inteligentne węzły mobilności, składające się z węzłów logistycznych, ale także miejsc spotkań, które tworzą przyjemne środowisko zarówno dla zmiany rodzaju transportu, jak i interakcji międzyludzkich.

39. Wskazuje Komisji Europejskiej na potrzebę przyspieszenia prac, we współpracy z organizatorami transportu publicznego, nad ogólnoeuropejskim systemem informacji o transporcie publicznym. Planowanie i odbywanie podróży środkami transportu publicznego powinny być łatwiejsze, w tym poprzez korzystanie ze stron internetowych poszczególnych przewoźników regionalnych.

40. Sugeruje Komisji Europejskiej ustalenie i przyjęcie, we współpracy z organizatorami transportu publicznego, ogólnoeuropejskich ram umożliwiających efektywne korzystanie z komunikacji zbiorowej w różnych miastach Europy. Należy rozważyć różne warianty, które są zrównoważone w perspektywie długoterminowej.

41. Wskazuje Komisji Europejskiej na możliwość wypracowania, we współpracy z organizatorami transportu publicznego, ogólnoeuropejskich ram łączenia biletów kolejowych z biletami komunikacji miejskiej w miastach źródłowych i docelowych (np. za określoną dopłatą). Użytkownicy odnieśliby znaczne korzyści z jednej platformy lub jednego systemu aplikacji mobilnej i płatności. Rozwiązania takie są już praktykowane w różnych państwach członkowskich, a zapewnienie takiej możliwości w całej Unii Europejskiej uprościłoby proces planowania podróży.

42. Apeluje o systemowe rozwiązanie problemu bezzasadnie wysokich opłat dla przewoźników, a wtórnie dla podróżnych, naliczanych przez zarządców sieci kolejowych w związku z przekraczaniem granic państwowych wewnątrz Unii. Opłaty te nie powinny przekraczać rzeczywistych kosztów technicznych zmiany sieci, o ile takie występują. W przeciwnym przypadku powinny zostać zniesione. Jawi się to jako jeden z podstawowych warunków przywrócenia konkurencyjności dalekobieżnych połączeń kolejowych. Ta zaś z kolei sprzyja zwiększeniu wykorzystania transportu publicznego w docelowych miastach podróży.

43. Podkreśla potrzebę wypracowania ogólnoeuropejskich standardów zapobiegania, wykrywania szczególnych zagrożeń, w tym pandemicznych, oraz praktyk gwarantujących bezpieczeństwo przemieszczania się ludzi w przypadku ich zaistnienia. Należy wykorzystać doświadczenia i sprawdzone skuteczne przykłady działań zastosowane w wielu regionach i miastach UE w walce ze skutkami COVID-19 w toczących się pracach nad strategią UE na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności, która ma zastąpić Białą księgę: Plan utworzenia jednolitego europejskiego obszaru transportu – dążenie do osiągnięcia konkurencyjnego i zasobooszczędnego systemu transportu <sup>(4)</sup>.

Bruksela, dnia 10 grudnia 2020 r.

Apostolos TZITZIKOSTAS

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Regionów

---

<sup>(4)</sup> Obecnie przeprowadzane są konsultacje społeczne na temat *strategii na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności*, zgodnie ze stosownym planem działania (okres nadsyłania opinii do 23.9.2020 r.) (Ref. Ares(2020)3438177 – 1.7.2020 r.): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.