Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria C

C/2025/4211

20.8.2025

# Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego
# Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w UE
# (opinia z inicjatywy własnej)

(C/2025/4211)

Sprawozdawczyni: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Współsprawozdawca: **Mateusz SZYMAŃSKI**



| | |
|---|---|
| Doradczyni i doradca | Pedro HOMEM DE GOUVEIA (z ramienia sprawozdawczyni)<br>Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (z ramienia współsprawozdawcy) |
| Decyzja Zgromadzenia Plenarnego | 23.1.2025 |
| Podstawa prawna | Art. 52 ust. 2 regulaminu wewnętrznego |
| Sekcja odpowiedzialna | Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego |
| Data przyjęcia przez sekcję | 27.5.2025 |
| Data przyjęcia na sesji plenarnej | 19.6.2025 |
| Sesja plenarna nr | 597 |
| Wynik głosowania (za/przeciw/wstrzymało się) | 111/1/3 |



## 1. Wnioski i zalecenia

1.1. Dobry system mobilności miejskiej ma zasadnicze znaczenie dla jakości życia naszego społeczeństwa, odpowiednich warunków pracy i konkurencyjności gospodarczej. Zależy on od wiele osób, a i on sam zależy od wielu ludzi. Przygotowanie europejskich systemów mobilności miejskiej na nowe wyzwania naszych czasów wymaga wspólnych działań i mobilizacji kapitału finansowego, politycznego i społecznego.

1.2. Niezbędne jest ukierunkowanie naszych systemów mobilności miejskiej na zrównoważony rozwój środowiskowy, społeczny i gospodarczy. Musimy posuwać się naprzód we wszystkich trzech obszarach, gdyż w przeciwnym razie nie osiągniemy postępów w ogóle – a przynajmniej nie w skali i tempie, jakich potrzebujemy.

1.3. W mobilności w miastach zachodzą zmiany, które stwarzają zagrożenia i możliwości. Skuteczne działanie wymaga solidnej strategii, by chronić dobro publiczne, a także środków dostosowanych do potrzeb, woli politycznej do wdrożenia tych środków oraz zdolności organizacyjnej do realizacji tego celu.

1.4. Aby poprawić mobilność w mieście przy jednoczesnym zmniejszeniu jej wpływu na środowisko, konieczne jest opracowanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP). EKES wzywa państwa członkowskie do opracowania *programów krajowych*, aby pomóc władzom lokalnym i regionalnym w opracowywaniu i wdrażaniu SUMP poprzez wytyczne, budowanie zdolności i finansowanie. Wzywa też Komisję do wspierania kontynuacji i rozwoju CIVINET.

1.5. Zasadnicze znaczenie z punktu widzenia postępów w dziedzinie zrównoważonej mobilności i realizacji celów UE w zakresie TEN-T, ochrony środowiska i bezpieczeństwa ruchu drogowego będą miały wieloletnie ramy finansowe (WRF) na okres po 2027 r. Komisja powinna wspierać wykorzystanie SUMP jako kanału inwestycyjnego, co stanowiłoby również pozytywną zachętę do spełnienia wymogów w zakresie TEN-T w odniesieniu do węzłów miejskich.

1.6. SUMP mają kluczowe znaczenie dla zrównoważonego rozwoju regionalnego. Ważnym krokiem jest mobilizacja kreatywności i kapitału społecznego regionu; organizacje pracodawców, pracowników i społeczeństwa obywatelskiego mają do odegrania bardzo ważną rolę i należy je zachęcać do udziału w tym dialogu. Istotną kwestią jest zaangażowanie w planowanie wszystkich zainteresowanych stron na szczeblu lokalnym, krajowym i unijnym, w tym w odniesieniu do problemów transgranicznych.

1.7. Planując mobilność „miejską”, musimy wziąć pod uwagę, że życie społeczne i gospodarcze europejskich miast sięga również obszarów podmiejskich i wiejskich, a zatem należy uwzględnić poglądy i potrzeby mieszkańców tych terenów. Brak efektywności systemu mobilności tworzy i podtrzymuje różnice między obszarami miejskimi i wiejskimi oraz negatywne skutki gospodarcze, społeczne i polityczne tych różnic. Sprawiedliwość systemu mobilności oznacza, że mobilność jest przystępna cenowo i nie tworzy przywilejów dla osób znajdujących się już w lepszej sytuacji.

1.8. Podstawą zrównoważonej mobilności miejskiej jest transport publiczny połączony z aktywną i współdzieloną mobilnością. Aby zapewnić obywatelom możliwość wyboru najskuteczniejszych sposobów przemieszczania się, musimy zapewnić im przystępne cenowo, dostępne, bezpieczne i niezawodne *menu transportu multimodalnego*. Społeczny Fundusz Klimatyczny oraz plany społeczno-klimatyczne opracowywane w jego ramach koniecznie muszą stosować takie podejście, by skutecznie przeciwdziałać ubóstwu transportowemu i łagodzić społeczne skutki opłat za emisję gazów cieplarnianych, zwłaszcza w odniesieniu do grup podatnych na zagrożenia.

1.9. Rola, jaką odgrywają młodzi ludzie, ma zasadnicze znaczenie, ponieważ ich zachowania i obyczaje mają długotrwały wpływ. Nie można pomijać dialogu i perspektywy młodych ludzi przy opracowywaniu rozwiązań w zakresie mobilności.

1.10. Wspieranie pracownic i pracowników oraz pracodawców za pośrednictwem transportu publicznego, mobilności współdzielonej i transportu rowerowego ma decydujące znaczenie dla zapewnienia zrównoważonej, dostępnej, sprzyjającej włączeniu społecznemu i przystępnej cenowo mobilności.

1.11. Warunki pracy powinny zachęcać pracowników i przyszłych pracowników do zatrudnienia w sektorze transportu.

## 2. **Kontekst**

2.1. Mobilność można zdefiniować jako zdolność do swobodnego przemieszczania się. Jest ona podstawowym warunkiem demokratycznego życia i fundamentem europejskiej gospodarki. Ludzie muszą mieć dostęp do miejsc pracy, szkół, usług zdrowotnych i społecznych oraz życia kulturalnego i obywatelskiego (co jest jedną z zasad Europejskiego filaru praw socjalnych), a dla pracodawców jest ważne, by pracownicy i klienci mogli dotrzeć do miejsc prowadzenia działalności gospodarczej i dystrybucji towarów.

2.2. System mobilności w miastach odgrywa kluczową rolę w gospodarce UE – umożliwia *użytkowanie gruntów* (połączenie z siecią transportową jest warunkiem wstępnym budowy), *przepływ towarów*, działalność *przemysłu motoryzacyjnego* oraz tworzenie i utrzymywanie *miejsc pracy*.

2.3. System mobilności w miastach generuje różne koszty, w tym *koszty kapitałowe* ponoszone przez sektor publiczny (budowa i utrzymanie infrastruktury), *koszty operacyjne* ponoszone przez użytkowników (osoby fizyczne i przedsiębiorstwa) i organy publiczne (w celu zapewnienia prawa do swobodnego przemieszczania się) oraz *ukryte koszty* spowodowane *efektami zewnętrznymi*, które społeczeństwo musi finansować za pomocą podatków (np. wpływ na zdrowie publiczne ofiar wypadków drogowych czy zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem).

2.4. Na europejskie systemy mobilności miejskiej oddziałują siły prowadzące do zmian. W okresie ostatnich dwóch stuleci siły te zasadniczo przyczyniły się do ekspansji systemu – rozbudowy sieci drogowej i kolejowej, wzrostu liczby pojazdów i liczby przejechanych kilometrów oraz ilości zużywanej energii.

2.5. Obecny układ sił prowadzi do zasadniczych zmian w samym systemie mobilności miejskiej. Niektóre z tych sił mają swoje źródło w innowacjach technologicznych i biznesowych: elektryfikacji, cyfryzacji, globalizacji internetowej, platformizacji i kapitale wysokiego ryzyka oraz w szybkim (czasem nieuregulowanym) wdrażaniu i wzroście możliwym dzięki połączeniu tych czynników. Inne siły związane są z interesem publicznym, a mianowicie zobowiązaniem do znacznego zmniejszenia liczby śmiertelnych wypadków drogowych i poważnych urazów na drogach, rosnącą świadomością ekologiczną i potrzebą przygotowania się na bardziej ekstremalne i częstsze zjawiska atmosferyczne oraz na podwójne wykorzystanie infrastruktury.

2.6. Zachodzą nieuchronne zmiany. Stoimy przed wyborem między zaprojektowaną transformacją a niepewnym dryfowaniem w pogarszających się warunkach. Mobilność miejska wspiera życie społeczne i gospodarcze, dlatego uporządkowana transformacja ma kluczowe znaczenie dla wielu zainteresowanych stron, zarówno w sektorze transportu, jak i poza nim. Taka transformacja wymaga solidnej strategii, opracowanej w oparciu o solidne procesy planowania oraz dialog społeczny i obywatelski. Jest to podstawowa misja *planowania zrównoważonej mobilności miejskiej*.

## 3. **Uwagi ogólne**

3.1. Planowanie zrównoważonej mobilności miejskiej w UE to znacznie więcej niż tylko koncepcja: dostępne są jasne wytyczne, które stały się wymogiem regulacyjnym, oraz bogate doświadczenie. W rozporządzeniu UE w sprawie transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) określono 431 węzłów miejskich. Do końca 2027 r. dla każdego węzła należy opracować SUMP.

3.2. SUMP węzła miejskiego TEN-T powinien mieć zastosowanie do jego *miejskiego obszaru funkcjonalnego* (FUA), który zazwyczaj obejmuje miasto i jego strefę dojazdu do pracy w otaczających je gminach. Zasadnicze znaczenie dla rozwoju i wdrażania SUMP mają dialog i współpraca – między gminami w obrębie tego samego FUA, między tymi gminami a ich administracją krajową, a także między władzami publicznymi i wszystkimi zainteresowanymi stronami.

3.3. Planując mobilność „miejską", musimy wziąć pod uwagę, że życie społeczne i gospodarcze miejskich obszarów funkcjonalnych sięga również obszarów podmiejskich i wiejskich i opiera się na przepływie osób i towarów, który zaczyna się daleko poza granicami miasta, np. pracownicy dojeżdżający do pracy z domów na przedmieściach i żywność przywożona na rynek z gospodarstw wiejskich. W długoterminowej wizji dla obszarów wiejskich UE do 2040 r. położono nacisk na transport i łączność cyfrową.

## 4. **Uwagi szczegółowe**

*Należy zacząć od podstaw*

4.1. Poruszanie się pieszo jest najbardziej podstawowym elementem systemu mobilności, a infrastruktura piesza jest w codziennym życiu niezbędna, umożliwiając dostęp do lokalnych szkół, usług, sklepów i transportu publicznego. Brak dostępności i bezpieczeństwa tej infrastruktury szkodzi w sposób nieproporcjonalny osobom najbardziej podatnym na zagrożenia i stanowi główną przeszkodę dla zrównoważonej mobilności.

4.2. Zapewnienie powszechnego dostępu do infrastruktury transportowej ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia autentycznej przestrzeni publicznej i transportu publicznego, umożliwienia obywatelom z niepełnosprawnościami pełnego korzystania z praw człowieka i praw socjalnych, poprawy bezpieczeństwa i komfortu wszystkich użytkowników oraz ochrony stabilności finansowej naszego społeczeństwa, ponieważ bariery powodują uzależnienie, a zależność wiąże się z kosztami, które z powodu starzenia się społeczeństwa mogą stać ą się niemożliwe do udźwignięcia.

4.3. Bezpieczeństwo ruchu drogowego ma kluczowe znaczenie dla walki z główną przyczyną śmierci i poważnych obrażeń oraz jest niezbędne do rozwoju mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. Zagrożenia na drogach są główną przeszkodą dla zwiększenia ruchu pieszego, rowerowego i korzystania z transportu publicznego oraz współdzielonej mikromobilności. Zwiększenie bezpieczeństwa naszych ulic wyzwoli ich pełny potencjał społeczny, gospodarczy i ekologiczny.

*Uczestnictwo i dialog*

4.4. Wdrażanie polityki zrównoważonej mobilności na poziomie lokalnym może prowadzić do napięć między władzami publicznymi a użytkownikami poszczególnych środków transportu, w szczególności kierowcami samochodów. Uczestnictwo i dialog na poziomie oddolnym mają tutaj decydujące znaczenie, a ich celem musi być konstruktywne zaangażowanie wszystkich potencjalnie zainteresowanych, a nie tylko zwolenników nowych rozwiązań.

4.5. Konieczny jest dialog ponad podziałami politycznymi: SUMP może wymagać większości do zatwierdzenia oraz czasu na wdrożenie, który wykracza poza długość kadencji politycznej.

4.6. Niezbędny jest również wielopokoleniowy dialog w realizacji długoterminowej wizji, która uwzględnia prawa i potrzeby wszystkich pokoleń, w szczególności osób młodych. Stosowanie testu wpływu polityki UE na młodzież do polityki mobilności przyczyni się do rozwoju mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju.

*Zmiana zachowań*

4.7. SUMP ma na celu zmianę niezrównoważonych modeli mobilności. Wymaga to koniecznie zmiany zachowań w zakresie mobilności, co można osiągnąć poprzez wspieranie rozwiązań alternatywnych i zapewnienie odpowiednich zachęt do ich przyjęcia. Analiza behawioralna powinna pojawić się w procesie kształtowania polityki na możliwie najwcześniejszym etapie.

4.8. Kluczowym momentem jest wejście w dorosłe życie, ponieważ nowe miejsce zamieszkania i praca powodują zmiany w zachowaniach związanych z mobilnością. Istotną szansą jest również poprawa miejskiej przestrzeni publicznej, tak jak w Lublanie, gdzie władze miasta z dużym wyprzedzeniem ogłosiły zamknięcie głównej ulicy dla ruchu zmotoryzowanego i zapewniły dobre alternatywy dostępu do centrum.

*Ubóstwo transportowe i podejście multimodalne*

4.9. Musimy sięgnąć wzrokiem dalej niż tylko do ośrodków miejskich ([1]). Wiele osób mieszkających na przedmieściach postawione jest przed wyborem pomiędzy spędzaniem zbyt dużej ilości czasu w transporcie publicznym a zbyt wysokimi wydatkami na samochód. Brak dobrych alternatyw zakłóca wybór i skutkuje przymusem posiadania samochodów, co stanowi problem dotykający wielu pracowników. Niższe koszty mieszkania na przedmieściach są co najmniej niwelowane wyższymi kosztami (finansowymi i czasowymi) transportu, ponieważ osoby pracujące są zmuszone do pokonywania większych odległości, a pracownicy zmianowi (często pracownicy o krytycznym znaczeniu) nie dysponują alternatywą w postaci transportu publicznego poza godzinami szczytu. Nieskuteczna mobilność miejska wpływa na koszty i jakość życia.

4.10. Jest to *wyzwanie o charakterze regionalnym*. Codzienne dojazdy środkami komunikacji publicznej mogą być bardzo kosztowne w przypadku, kiedy pasażerowie są zmuszeni kupić różne bilety na różne odcinki tej samej podróży. Dobrym rozwiązaniem jest bilet ważny przez rozsądny czas (np. 75 minut), który można wykorzystać we wszystkich środkach transportu publicznego. Wymaga to integracji taryf, do czego z kolei niezbędne jest odpowiednie planowanie mobilności i współpraca między władzami lokalnymi i regionalnymi. Metropolitalne organy odpowiedzialne za transport mają tu do odegrania istotną rolę.

4.11. Transport publiczny jest podstawą unijnego systemu mobilności miejskiej ([2]). Obowiązki użyteczności publicznej mają zasadnicze znaczenie dla świadczenia podstawowych usług na rzecz ogółu społeczeństwa, w tym w miejscu i czasie, gdzie mogą być one nierentowne. Konieczne są inwestycje w dostępność, bezpieczeństwo i komfort transportu publicznego, a także ochrona jego ruchu, aby zwiększyć częstotliwość i pewność przejazdów.

4.12. Musimy również zrozumieć ograniczenia transportu publicznego w obszarach o mniejszej gęstości zaludnienia i poza godzinami szczytu (np. w przypadku pracowników opuszczających późne zmiany lub osób młodych wracających z nocnych imprez). Należy wspierać połączenie transportu publicznego z transportem rowerowym i mobilnością współdzieloną (np. car-poolingiem, car-sharingiem i transportem na żądanie). Ludzie potrzebują *menu transportu multimodalnego* – im bardziej jest ono zdywersyfikowane, tym skuteczniej odpowiada na różne potrzeby w sposób wiarygodny i przystępny cenowo.

4.13. Usługi mikromobilności współdzielonej (współdzielone rowery, rowery elektryczne, rowery towarowe, hulajnogi elektryczne i motorowery elektryczne) mają do odegrania swoją rolę w tym „menu transportu multimodalnego". Wiele usług tego rodzaju działa tylko w gęsto zaludnionych obszarach miejskich, gdzie łatwiej jest osiągnąć przychody. Tymczasem na obszarach rzadziej zaludnionych mogłyby one pomóc wielu osobom w dostępie do korytarzy transportu publicznego i stanowić rozwiązanie na potrzeby krótkich podróży (5 km).

4.14. Wdrażanie i zwiększanie skali usług mobilności współdzielonej w miejskich obszarach funkcjonalnych ma strategiczne znaczenie. Wymaga to wsparcia publicznego, by osiągnąć przystępność cenową dla użytkowników i rentowność operatorów, a jednocześnie przyciągnąć inwestycje prywatne i ukierunkować je na potrzeby publiczne. Sektor cywilny może również pełnić ważną funkcję, tak jak na Łotwie, gdzie na obszarach wiejskich wykorzystuje się taksówki społeczne na żądanie.

4.15. Ograniczenie dostępu do centrów miast tylko do samochodów niskoemisyjnych może być niekorzystne dla osób, które nie mogą sobie na nie pozwolić. Prawo dostępu do ośrodków miejskich musi być zapewniane z poszanowaniem prawa osób mieszkających i pracujących w tych ośrodkach do czystszego powietrza, bezpieczniejszych ulic i większej powierzchni terenów zielonych łagodzących skutki powodzi i fal upałów. Aby uniknąć konfliktu między uzasadnionymi prawami, musimy skupić się na skuteczniejszym dostępie dla ludzi i towarów.

*Zatrudnienie i transport*

4.16. Zatrudnienie rodzi popyt na mobilność, a koncentracja miejsc pracy umożliwia agregację przejazdów, co jest istotnym warunkiem wydajnego i przystępnego cenowo transportu. Duże przedsiębiorstwa zwykle zapewniały transport dla personelu. Obecnie korzystanie z transportu publicznego uzupełnionego mobilnością współdzieloną może zapewnić skuteczniejsze rozwiązania, także dla pracownic i pracowników, którzy rozpoczynają lub kończą zmiany w nocy i mieszkają w dzielnicach peryferyjnych.

([1]) Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Długoterminowa wizja dla obszarów wiejskich UE" [COM(2021) 345 final] (Dz.U. C 290 z 29.7.2022, s. 137).

([2]) Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Znaczenie transportu publicznego dla ekologicznej odbudowy Europy" (opinia z inicjatywy własnej) (Dz.U. C 75 z 28.2.2023, s. 115).

4.17. Należy rozważyć wsparcie na rzecz pracodawców, którzy dopłacają do biletów transportu publicznego i promują politykę przejazdów bez samochodu, w tym ewentualne zachęty podatkowe i współfinansowanie środków motywujących pracowników do dojeżdżania do pracy zrównoważonymi metodami (zarezerwowane miejsca parkingowe dla pracowników korzystających z car-poolingu, bezpieczne przechowalnie rowerów i prysznice dla rowerzystów). Takie wsparcie dla mobilności pracowników musi być omówione i uzgodnione z ich przedstawicielami i związkami zawodowymi.

*Zrównoważona mobilność i konkurencyjne przedsiębiorstwa*

4.18. Bardziej zrównoważony transport towarów może przynieść *korzyści biznesowe* (transport jest elementem kosztów) i *korzyści zbiorowe* (zmniejszenie emisji i zatorów), a także zwiększyć konkurencyjność obszarów miejskich. Współpraca publiczno-prywatna ma zasadnicze znaczenie, a zrównoważone plany miejskiej logistyki (SULP) stanowią tu solidną podstawę. SULP są mniej rozpowszechnione niż SUMP, ale należy je rozwijać łącznie.

4.19. Poprawa zrównoważonego charakteru miejskich przewozów towarowych i dostaw na ostatnim kilometrze wymaga innowacyjnego podejścia, które nie szkodzi przedsiębiorstwom, a nawet może zapewnić wzrost wydajności i przewagę konkurencyjną. Należy udzielić szczególnego wsparcia MMŚP ([3]), handlowcom, rzemieślnikom i innym małym podmiotom gospodarczym. Powinno być to jednym z priorytetów zielonych zamówień publicznych.

4.20. Transformacja energetyczna pociąga za sobą zmiany w gospodarce, przedsiębiorstwach i miejscach pracy. Należy dołożyć starań, aby tworzone miejsca pracy były wysokiej jakości, oferowały stabilne warunki zatrudnienia, poszanowanie praw pracowniczych i godziwe wynagrodzenie. Zmiany w tym obszarze muszą być przedmiotem dialogu społecznego.

*Miejsca pracy w zrównoważonym transporcie*

4.21. Mobilność zgodna z zasadami zrównoważonego rozwoju wymaga pracownic i pracowników. Problemem jest niedobór pracowników w transporcie i należy rozważyć, w jaki sposób zachęcić pracowników (w tym kobiety ([4])) do podjęcia pracy w tym sektorze. Należy wziąć pod uwagę możliwości i umiejętności w sektorze publicznym i poza nim oraz pamiętać o zasadniczym znaczeniu dialogu społecznego w kontekście utrzymania lub poprawy warunków pracy.

4.22. W celu przyciągnięcia i zatrzymania pracowników w transporcie publicznym konieczne jest zapewnienie im bezpieczeństwa, ponieważ często doświadczają oni gróźb i przemocy ze strony pasażerów. Ponadto bezpieczeństwo pracownic i pracowników transportu publicznego jest warunkiem bezpieczeństwa wszystkich pasażerów, w tym skutecznego zwalczania molestowania seksualnego na stacjach, przystankach i w pojazdach transportu publicznego.

*Nowa energia, nowe pojazdy, stare problemy*

4.23. Korzyści płynące z elektromobilności i paliw alternatywnych należy postrzegać w szerszej perspektywie. Musimy spojrzeć *szerzej niż tylko na rury wydechowe* – pojazdy elektryczne mają pozytywny wpływ na zanieczyszczenie powietrza, ale nie rozwiązują wielu innych problemów związanych z mobilnością, takich jak mikrocząstki z opon i hamulców, zatory komunikacyjne, popyt na miejsca do parkowania, zagrożenia drogowe i pełny wpływ ich produkcji na środowisko.

4.24. Miasta planują i realizują duże inwestycje w nowoczesne floty niskoemisyjne i bezemisyjne. Aby uzyskać najlepszy zwrot z tych inwestycji, *organy publiczne* muszą przeprowadzać zamówienia publiczne w sposób umożliwiający im utrzymanie części inwestycji w ich gospodarce regionalnej, a producenci autobusów z siedzibą w UE muszą poprawić swoją zdolność przemysłową do dostarczania większych ilości w krótszych terminach.

4.25. Szczególnie ważne jest dążenie do optymalizacji i efektywności wykorzystania poszczególnych technologii w celu osiągnięcia najlepszych wyników przy określonych kosztach, zwłaszcza w przypadku korzystania z funduszy publicznych.

*Planowanie przestrzenne i planowanie mobilności*

4.26. Planowanie przestrzenne i planowanie transportu muszą być wzajemnie powiązane i skoordynowane. Lepsza integracja jest kluczem do osiągnięcia lepszej dostępności i bardziej efektywnego zarządzania potrzebą przemieszczania się. W kontekście planowania przestrzeni miejskiej można to osiągnąć dzięki większemu zróżnicowaniu przestrzennemu działalności gospodarczej, wspomaganemu usprawnieniami w dziedzinie mobilności.

([3]) Por. Zalecenia EGUM dotyczące logistyki miejskiej.

([4]) Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego „Kobiety a transport – platforma na rzecz zmian" (opinia rozpoznawcza na wniosek Komisji) (Dz.U. C 246 z 28.7.2017, s. 1).

4.27. Rozbudowie obszarów miejskich zawsze towarzyszy rozbudowa infrastruktury użyteczności publicznej (np. sieci elektrycznej, wodnej i kanalizacyjnej), ponieważ nowe budynki generują nowe potrzeby. Należy również zaplanować, opłacać i zapewniać od samego początku dostarczanie rozwiązań w zakresie mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju. W przeciwnym razie rozbudowa pogłębi problemy związane z mobilnością poprzez zwiększenie ruchu samochodowego i uzależnienie funkcjonowania nowych gospodarstw domowych od posiadania samochodu.

*Miasta neutralne dla klimatu*

4.28. EKES popiera misję UE w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast do 2030 r., która ma na celu zapewnienie wspólnych ram neutralności klimatycznej dla miast. W ramach misji zdecydowanie zachęca się miasta do opracowania SUMP oraz przyjmuje podejście międzysektorowe i oparte na zapotrzebowaniu, tworząc synergie między istniejącymi inicjatywami i opierając działania na rzeczywistych potrzebach miast.

*Plany zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) i finansowanie*

4.29. Opracowanie SUMP dla 431 węzłów miejskich przed końcem 2027 r. będzie wymagało ogromnego nakładu planowania i stanowi wyjątkową i decydującą okazję, aby dokonać właściwych wyborów. Trzeba działać już teraz. Ważne jest dysponowanie *krajowymi programami wsparcia*, które będą odpowiednio przygotowane do zapewnienia wsparcia technicznego i finansowego, poprawy standardowych podejść i zwiększenia zaangażowania zainteresowanych stron. Istotna jest rola krajowych punktów kontaktowych ds. SUMP.

4.30. Bardzo ważne jest, aby ocenić, czy środki dostępne na wsparcie wdrażania SUMP są w pełni wykorzystywane i czy osiągane są synergie. Obecnie dostępne jest wsparcie w ramach Europejskiego Funduszu na rzecz Inwestycji Strategicznych, europejskich funduszy strukturalnych i inwestycyjnych, instrumentu „Łącząc Europę"/funduszy TEN-T, Europejskiego portalu projektów inwestycyjnych, innowacyjnych działań miejskich, URBACT, Wspólnego Przedsiębiorstwa na rzecz Technologii Ogniw Paliwowych i Technologii Wodorowych oraz programu „Horyzont 2020" i Interreg Europa. Dostępne są zróżnicowane zasoby finansowe, a wszystkie z nich zależą od wieloletnich ram finansowych.

4.31. WRF na okres po 2027 r. będą miały zasadnicze znaczenie dla rozwoju mobilności zgodnej z zasadami zrównoważonego rozwoju i realizacji celów UE w zakresie mobilności. Ponieważ UE rozważa reformę swoich instrumentów finansowania, Komisja powinna wspierać wykorzystanie SUMP jako narzędzia tworzenia sekwencji projektów i usprawnienia unijnego finansowania. Byłoby to zgodne z koncepcją pozytywnej zachęty dla realizacji obowiązków w zakresie TEN-T nałożonych na 431 węzłów miejskich, zachęcałoby do opracowywania wysokiej jakości SUMP i wspierałoby ich wdrażanie. Spójność ta przyciągnęłaby również prywatne inwestycje do gospodarek regionalnych i pomogłaby w tworzeniu miejsc pracy.

*Budowanie zdolności*

4.32. Chociaż proces określony w wytycznych UE dotyczących SUMP powinien być punktem odniesienia dla wszystkich węzłów miejskich, jedno uniwersalne rozwiązanie nie istnieje. Obszary miejskie wymagają znalezienia optymalnych rozwiązań, uwzględniających ich szczególne cechy, a także maksymalnego wykorzystania szans i możliwości. Dlatego budowanie zdolności na poziomie lokalnym ma decydujące znaczenie.

4.33. Zaleca się krajom nieposiadającym krajowych wytycznych dotyczących planowania zrównoważonej mobilności miejskiej, aby jak najszybciej je opracowały, aby umożliwić skuteczne i znormalizowane projektowanie SUMP. Można tu wykorzystać zalecenia Komisji w sprawie krajowych programów wsparcia na rzecz planowania zrównoważonej mobilności miejskiej. Wytyczne krajowe należy opracować we współpracy z miastami, samorządami regionalnymi, środowiskiem akademickim i zainteresowanymi stronami zajmującymi się mobilnością w miastach, ekspertami i społeczeństwem obywatelskim.

4.34. Należy zapewnić stałą koordynację między odpowiednimi organami w ramach każdego FUA. Wdrożenie SUMP wymaga odpowiedniego i ciągłego monitorowania i oceny w drodze ustanowienia mechanizmów pomiaru postępów w osiąganiu celów przewidzianych w planach.

4.35. Istotną rolę w tym względzie odgrywa CIVITAS – poprzez dotacje, projekty, edukację i podnoszenie świadomości, a sieci CIVINET ułatwiają informowanie i dzielenie się dobrymi praktykami między lokalnymi i krajowymi zainteresowanymi stronami w ich własnych językach. Proces ten został uwieńczony sukcesem i należy go dalej wspierać oraz rozszerzać na kolejne kraje.

4.36. W planowaniu i wzmacnianiu potencjału samorządów lokalnych i regionalnych należy wykorzystać wiedzę ekspertów i instytutów miejskich – podmioty te powinny współpracować z przedstawicielami pochodzących z wyboru władz w celu budowania i zwiększania woli politycznej oraz zrozumienia.

Bruksela, dnia 19 czerwca 2025 r.

*Przewodniczący*
*Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego*
Oliver RÖPKE