

Mniejsze miasta, obszary wiejskie i regiony górskie potrzebują sprawnych, przystępnych cenowo połączeń z głównymi szlakami transportowymi Europy. Europejski Komitet Regionów apeluje, by unijne inwestycje obejmowały całe terytorium UE. Stawką jest możliwość życia, nauki i pracy w swoim regionie - bez konieczności wyjazdu z powodu ograniczonego dostępu do transportu i szans rozwoju.

Opinia przyjęta jednogłośnie podczas sesji plenarnej 14 października wskazuje, że rozwój europejskiej sieci transportowej musi uwzględniać różnorodność terytorialną. Jej autorem jest Marco Marsilio (IT/ECR), przewodniczący regionu Abruzja. Przesłanie dokumentu jest jasne: inwestycje powinny wykraczać poza największe metropolie i główne korytarze, docierając również do regionów peryferyjnych i transgranicznych.

Dla lokalnych i regionalnych liderów transport jest jednym z warunków utrzymania atrakcyjności miejsc, w których ludzie chcą mieszkać i prowadzić działalność gospodarczą. Dostępność połączeń ma wzmacniać spójność terytorialną i umożliwiać mieszkańcom korzystanie z szans edukacyjnych oraz zawodowych bez opuszczania swojego regionu.

*„Nie może być »prawa do pozostania« bez odpowiedniej mobilności i połączeń transportowych”* - podkreśla Marsilio. Jak wskazuje, osoby decydujące się pozostać powinny móc docierać do głównych ośrodków miejskich w rozsądnym czasie podróży.

Istotne miejsce w opinii zajmuje kolej dużych prędkości. Komitet uznaje jej znaczenie dla lepszego skomunikowania Europy i jednocześnie domaga się silniejszego powiązania jej z konwencjonalnymi, regionalnymi i lokalnymi sieciami kolejowymi. Chodzi o uzupełnianie brakujących połączeń oraz zapewnienie przystępnego cenowo dojazdu do mniejszych miast.

Skupienie inwestycji na trasach między największymi ośrodkami może bowiem pogłębiać dysproporcje terytorialne. Bez sprawnych sieci regionalnych i połączeń z głównymi szlakami mniej dostępne obszary mogą pozostać na uboczu rozwoju transportu. Korzyści z dużych projektów infrastrukturalnych powinny obejmować również miasta położone między głównymi ośrodkami, tereny wiejskie i górskie oraz regiony o mniejszej gęstości zaludnienia.

Drugim ważnym postulatem jest ograniczanie ubóstwa transportowego. Według przedstawicieli samorządów przejście na zrównoważony transport musi uwzględniać zarówno dostępność usług, jak i ich ceny. Unijne inwestycje powinny wspierać transport publiczny oraz rozwiązania dotyczące ostatniej mili, szczególnie na słabiej skomunikowanych obszarach.

Liderzy lokalni i regionalni pozytywnie ocenili uwzględnienie w planie inwestycyjnym na rzecz zrównoważonego transportu różnych rodzajów paliw odnawialnych i niskoemisyjnych. Zaapelowali zarazem o neutralne technologicznie podejście do produkcji i stosowania paliw alternatywnych w lotnictwie oraz transporcie wodnym.

Regiony i miasta chcą również większego udziału w decyzjach dotyczących transportu. Komitet wskazuje na potrzebę ich formalnego zaangażowania w planowanie inwestycji, monitorowanie oraz podejmowanie długoterminowych decyzji infrastrukturalnych.

Realizacja tych postulatów wymaga przewidywalnego finansowania. Członkowie KR-u wezwali do ściślejszej koordynacji polityki spójności, instrumentu „Łącząc Europę” i pozostałych unijnych źródeł wsparcia transportu. Władze lokalne i regionalne - szczególnie w regionach wiejskich i słabiej

rozwiniętych - powinny mieć łatwiejszy dostęp do mechanizmów pozwalających łączyć te środki.

Komitety postulują wiarygodne, długoterminowe ramy finansowania, obejmujące inwestycje unijne, krajowe i prywatne oraz uwzględniające charakterystykę ekonomiczną poszczególnych projektów. Takie podejście ma umożliwić realizację dużych przedsięwzięć infrastrukturalnych i przemysłowych.

Społeczny sens tych inwestycji Marsilio ujmuje wprost: „*Wyjazd musi być wyborem, a nie koniecznością; pozostanie musi być prawem, a nie przywilejem*”.