

Opinia Europejskiego Komitetu Regionów – Bezpieczeństwo ruchu drogowego i zautomatyzowana mobilność

(2019/C 168/10)

Sprawozdawca:	József RIBÁNYI (HU/EPL), wiceprzewodniczący Rady Komitetu Tolna
Dokument źródłowy:	Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Droga do zautomatyzowanej mobilności: strategia UE na rzecz mobilności w przyszłości” COM(2018) 283 final Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europa w ruchu – Zrównoważona mobilność dla Europy: bezpieczna, połączona i ekologiczna” COM(2018) 293 final Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej COM(2018) 274 final

I. ZALECANE POPRAWKI

Wniosek dotyczący dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającej dyrektywę 2008/96/WE w sprawie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej (COM(2018) 274 – final)

Poprawka 1

Motyw 5

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Duża część wypadków drogowych ma miejsce na niewielkiej części sieci drogowej, gdzie natężenie ruchu i prędkość są wysokie, a ruch odbywa się w szerokim zakresie prędkości. W związku z tym ograniczone rozszerzenie zakresu dyrektywy 2008/96/WE na autostrady i drogi główne nienależące do sieci TEN-T powinno znacząco przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w całej Unii.	Duża część wypadków drogowych ma miejsce na niewielkiej części sieci drogowej, gdzie natężenie ruchu i prędkość są wysokie, a ruch odbywa się w szerokim zakresie prędkości. W związku z tym rozszerzenie zakresu dyrektywy 2008/96/WE na autostrady i inne drogi główne nienależące do sieci TEN-T powinno znacząco przyczynić się do poprawy bezpieczeństwa infrastruktury drogowej w całej Unii i zapewnić ten sam poziom bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom dróg. Konieczne jest zaangażowanie podmiotów lokalnych i regionalnych we wdrażanie rozszerzonego zakresu dyrektywy, zwłaszcza w odniesieniu do ustaleń, które drogi są objęte przepisami dyrektywy. Tego rodzaju podejście pozwoliłoby stwierdzić, że wniosek Komisji jest zgodny z zasadami pomocniczości i proporcjonalności.

Uzasadnienie

Zgodnie z krajową klasyfikacją rozszerzenie zakresu dyrektywy ograniczone jest do autostrad i innych głównych dróg.

Ponieważ podmioty regionalne i lokalne znają sytuację w terenie, ich udział gwarantuje rzeczywiście uzasadnione rozszerzenie zakresu dyrektywy na niektóre odcinki dróg. Jeżeli takie podejście będzie oparte na wielopoziomowym sprawowaniu rządów i zgodne z zasadami pomocniczości i proporcjonalności, proponowane rozszerzenie zakresu ułatwi harmonizację wymogów bezpieczeństwa dla wszystkich obywateli Unii.

Poprawka 2

Nowy motyw po motywie 5

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<i>W celu zapewnienia, aby takie rozszerzenie zakresu stosowania odniosło zamierzony skutek, inne drogi główne powinny zgodnie z logiką obejmować co najmniej te drogi, które łączą duże miasta lub regiony i należą do najwyższej kategorii dróg poniżej kategorii autostrad w krajowej klasyfikacji dróg.</i>

Uzasadnienie

W dyrektywie należy skupić się przede wszystkim na istotnych drogach w UE, tzn. na drogach łączących duże miasta lub regiony.

Poprawka 3

Motyw 6

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Ponadto obowiązkowe stosowanie procedur określonych w dyrektywie 2008/96/WE w odniesieniu do każdego projektu dotyczącego infrastruktury drogowej poza obszarami miejskimi, realizowanego przy wykorzystaniu finansowania unijnego, powinno zapobiec wykorzystywaniu środków unijnych do budowy dróg niespełniających wymogów bezpieczeństwa.</p>	<p>Ponadto obowiązkowe stosowanie procedur określonych w dyrektywie 2008/96/WE w odniesieniu do każdego projektu dotyczącego infrastruktury drogowej poza obszarami miejskimi, realizowanego przy wykorzystaniu finansowania unijnego, powinno zapobiec wykorzystywaniu środków unijnych do budowy dróg niespełniających wymogów bezpieczeństwa. <i>Podobnie należy zwrócić uwagę na sytuację na istniejących drogach niespełniających wymogów bezpieczeństwa. W tym względzie programy rozwoju transportu regionalnego dysponują środkami czterokrotnie większymi niż instrument „Łącząc Europę”; w obydwu przypadkach pule środków finansowych mogą być dostosowywane do potrzeb planowania i tworzenia nowych odcinków dróg. Dlatego należy przeznaczyć odpowiednie środki na modernizację istniejących dróg. Należy przy tym rozważyć środki, które umożliwią mniejszym regionom i miastom udźwignięcie kosztów inwestycji wymaganych do zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.</i></p>

Uzasadnienie

Bezpieczny transport drogowy powinien być dostępny we wszystkich europejskich miejscowościach i regionach; będzie to wymagało ukierunkowanych źródeł finansowania na planowanie dróg, ich tworzenie i eksploatację, zwłaszcza w regionach, które nie dysponują wymaganymi zasobami i środkami finansowymi na takie cele. Mając na uwadze, że nowe odcinki dróg podlegają przy wydawaniu zezwoleń wyższym normom bezpieczeństwa ruchu drogowego, istniejące drogi wymagają systematycznych remontów, aby spełniać obowiązujące kryteria zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej.

Poprawka 4

Motyw 7

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Oparta na analizie ryzyka ocena dróg obejmująca całą sieć okazała się skutecznym i efektywnym narzędziem służącym do identyfikacji odcinków sieci, które powinny być przedmiotem bardziej szczegółowych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do priorytetowego traktowania inwestycji w zależności od ich potencjału w zakresie poprawy bezpieczeństwa w całej sieci. W związku z tym cała sieć drogowa objęta zakresem niniejszej dyrektywy powinna być systemowo oceniana w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii.</p>	<p>Oparta na analizie ryzyka ocena dróg obejmująca całą sieć okazała się skutecznym i efektywnym narzędziem służącym do identyfikacji odcinków sieci, które powinny być przedmiotem bardziej szczegółowych kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego oraz do priorytetowego traktowania inwestycji w zależności od ich potencjału w zakresie poprawy bezpieczeństwa w całej sieci. W związku z tym cała sieć drogowa objęta zakresem niniejszej dyrektywy powinna być systemowo oceniana w celu zwiększenia bezpieczeństwa ruchu drogowego w całej Unii. Ponieważ bezpieczny transport drogowy powinien być dostępny we wszystkich europejskich miejscowościach i regionach, metodyka opartej na analizie ryzyka oceny dróg obejmującej całą sieć powinna należycie uwzględniać wielopoziomowy system zarządzania. Jednostkom terytorialnym wyższego szczebla należy nadać funkcje koordynacyjne w zarządzaniu bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, natomiast funkcje wykonywane przez państwo i gminy powinny zostać zsynchronizowane.</p>

Uzasadnienie

Ponieważ bezpieczeństwo ruchu drogowego jest elementem przyszłej wizji miejscowości i regionów, odpowiednie jednostki terytorialne powinny wносить wkład w to bezpieczeństwo zgodnie z ich poziomem kompetencji. To sprawia, że istotna jest synchronizacja funkcji wykonywanych przez gminy i państwo.

Poprawka 5

Motyw 10

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Należy poprawić stan bezpieczeństwa na istniejących drogach poprzez ukierunkowane inwestycje realizowane na określonych odcinkach dróg charakteryzujących się największą koncentracją wypadków lub największymi możliwościami ich ograniczenia.</p>	<p>Należy poprawić stan bezpieczeństwa na istniejących drogach poprzez ukierunkowane inwestycje realizowane na określonych odcinkach dróg charakteryzujących się największą koncentracją wypadków lub największymi możliwościami ich ograniczenia. Należy przy tym równolegle rozwijać infrastrukturę fizyczną i cyfrową dróg publicznych, do której odnosi się dyrektywa. W tym względzie do umożliwienia bezpiecznego i skutecznego funkcjonowania ruchu drogowego powinny przyczynić się pojazdy zautomatyzowane wyposażone w adaptacyjne tempomaty i systemy wsparcia transportu. Należy dopilnować, by również mniejsze regiony, regiony w trudnej sytuacji demograficznej i regiony najbardziej oddalone mogły zapewnić powszechną dostępność infrastruktury cyfrowej.</p>

Uzasadnienie

Jako że bezpieczeństwo ruchu drogowego to złożone zagadnienie, należy w jego ramach rozważyć również aspekty ekonomii skali. Ukierunkowanie inwestycji w tym względzie na odcinki, na których najczęściej dochodzi do wypadków i ofiar śmiertelnych, powinno obejmować kompleksowe rozwijanie infrastruktury fizycznej i cyfrowej, jak również ułatwianie rozszerzania zakresu stosowania zautomatyzowanych pojazdów wyposażonych w adaptacyjne tempomaty i technologie transportowe.

Poprawka 6

Motyw 12

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>W 2016 r. niechronieni użytkownicy drogi stanowili 46 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii. Zapewnienie uwzględnienia interesów tych użytkowników we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej powinno zatem przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa na drodze.</p>	<p>W 2016 r. niechronieni użytkownicy drogi stanowili 46 % ofiar śmiertelnych wypadków drogowych w Unii. Zapewnienie uwzględnienia interesów tych użytkowników we wszystkich procedurach zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej powinno zatem przyczynić się do poprawy ich bezpieczeństwa na drodze. Cel zapobiegania sytuacjom nadzwyczajnym w ruchu drogowym z udziałem pieszych, rowerzystów i motocyklistów lub zarządzania tymi sytuacjami należy osiągać w ramach narzędzi kształcenia i szkoleń, a jednocześnie przez opracowanie wymogów wysokiej jakości infrastruktury, która będzie wspierała mobilność i bezpieczeństwo pieszych i rowerzystów, tj. tworzenie oznakowania poziomego i oznakowania pionowego oraz wystarczającej liczby przejść dla pieszych, zwłaszcza w pobliżu przystanków komunikacji publicznej i budynków publicznych, jak również tworzenie podniesionych, wydzielonych stref do jazdy na rowerze i chodników wzdłuż wszystkich odcinków dróg.</p>

Poprawka 7

Motyw 13

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
<p>Projektowanie i utrzymanie oznakowania poziomego i pionowego stanowi ważny element zapewniający bezpieczeństwo infrastruktury drogowej, zwłaszcza w kontekście rozwoju pojazdów wyposażonych w układy wspomagania kierowcy lub wyższe poziomy automatyzacji. W szczególności konieczne jest zapewnienie, aby oznakowanie poziome i pionowe mogło być łatwo i bezbłędnie rozpoznawane przez takie pojazdy.</p>	<p>Projektowanie i utrzymanie oznakowania poziomego i pionowego stanowi ważny element zapewniający bezpieczeństwo infrastruktury drogowej, zwłaszcza w kontekście rozwoju pojazdów wyposażonych w układy wspomagania kierowcy lub wyższe poziomy automatyzacji. W szczególności konieczne jest zapewnienie, aby oznakowanie poziome i pionowe mogło być łatwo i bezbłędnie rozpoznawane przez takie pojazdy. Podobnie inteligentne drogi z inteligentnym oznakowaniem poziomym i pionowym zwiększają bezpieczeństwo na drogach w europejskich regionach i miastach. Należy także zwrócić uwagę na warunki klimatyczne w tych regionach i miastach, ponieważ przykładowo instalowanie czujników i sygnalizacji w nawierzchni jest zależne od lokalnego klimatu. Należy ponadto dopilnować, aby czujniki te rejestrowały także niechronionych użytkowników dróg i niepołączonych użytkowników dróg.</p>

Uzasadnienie

Bezpieczny transport drogowy powinien wiązać się z instalowaniem oznakowania poziomego i pionowego oraz sygnalizacji rozpoznawanych we wszystkich warunkach klimatycznych.

Poprawka 8

Dodać nowy motyw po motywie 18:

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<i>Przeprowadzanie oceny dróg obejmującej całą sieć i kontroli bezpieczeństwa ruchu drogowego powinno mieć ustalony realistyczny termin wykonania, z uwzględnieniem zdolności administracyjnych i finansowych krajowych, regionalnych i lokalnych podmiotów zaangażowanych w planowanie i realizowanie zarządzania bezpieczeństwem infrastruktury drogowej, zwłaszcza w wiejskich, górskich, oddalonych i słabiej rozwiniętych regionach europejskich.</i>

Poprawka 9

Art. 1 ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, autostrad i dróg głównych, znajdujących się na etapie projektu, budowy lub użytkowania.	Niniejsza dyrektywa ma zastosowanie do dróg wchodzących w skład transeuropejskiej sieci drogowej, autostrad i innych dróg głównych, znajdujących się na etapie projektu, budowy lub użytkowania.

Uzasadnienie

Zgodnie z krajową klasyfikacją rozszerzenie zakresu dyrektywy ograniczone jest do autostrad i innych głównych dróg.

Poprawka 10

Artykuł 1, dodać nowy ustęp po ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<i>Każde państwo członkowskie określa na swoim terytorium drogi główne, zgodnie z obowiązującą w danym kraju klasyfikacją dróg oraz po odpowiednich konsultacjach z właściwymi władzami lokalnymi i regionalnymi. Najpóźniej 24 miesiące po wejściu w życie niniejszej dyrektywy każde państwo członkowskie poinformuje Komisję o drogach głównych na swoim terytorium. Państwa członkowskie informują następnie o wszelkich kolejnych odnośnych zmianach.</i>

Uzasadnienie

Zgodnie z zasadą pomocniczości decyzje w sprawie klasyfikacji sieci drogowej powinny być podejmowane przez państwa członkowskie.

Poprawka 11

Artykuł 1, dodać nowy ustęp po ust. 2

Tekst zaproponowany przez Komisję Europejską	Poprawka KR-u
	<p>2a) w art. 4 dodaje się ust. 6 w brzmieniu:</p> <p><i>Komisja ustali wytyczne zawierające precyzyjne dane techniczne dotyczące zapewniania i utrzymywania „poboczny wybaczących błędy” (dróg inteligentnie zaplanowanych, dzięki którym błędy kierowców nie mają natychmiastowych katastrofalnych konsekwencji) na podstawie doświadczeń wszystkich władz krajowych, regionalnych i lokalnych i będzie je propagowała wśród audytorów i planistów w zakresie transportu. Komisja zapewni właściwym władzom wsparcie techniczne i finansowe przy wdrażaniu wytycznych.</i></p>

II. ZALECENIA POLITYCZNE

EUROPEJSKI KOMITET REGIONÓW

„Droga do zautomatyzowanej mobilności” – technologia, infrastruktura i spójność

1. Uznaje, że choć oparta na sieci i zautomatyzowana mobilność stanowi zagadnienie związane z infrastrukturą drogową, jest to także zagadnienie dotyczące pojazdów; podkreśla, że na obszarach wiejskich priorytet należy przyznać opracowywaniu inteligentnych pojazdów, natomiast na terenach miejskich większy nacisk należy położyć na rozwijanie inteligentnych dróg.
2. Zwraca uwagę na czasową i przestrzenną harmonizację transportu, która wymaga rozszerzenia zakresu stosowania zautomatyzowanej mobilności. Podkreśla się znaczenie w ruchu mieszanym (pojazdów kierowanych przez człowieka, pojazdów z systemami wspomagającymi i pojazdów zautomatyzowanych) wyznaczonych stref ruchu, by uniknąć dużego zageszczenia ruchu.
3. Podkreśla potencjalny wkład opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności w osiągnięciu unijnych celów dotyczących spójności; zauważa w szczególności, że dzięki takim usługom rozbieżności międzyregionalne mogłyby ulec zmniejszeniu, a dłuższe dojazdy do pracy stałyby się dogodniejsze, co przyczyniłoby się do przeciwdziałania nasyceniu głównych obszarów miejskich i wyludnianiu się obszarów peryferyjnych.
4. Wskazuje na fakt, że zdolność dowozowa pojazdów zautomatyzowanych ułatwia dojazd do węzłów transportowych w ramach zintegrowanego transportu. KR podkreśla korzyści wynikające z rozszerzenia zakresu stosowania pojazdów autonomicznych na obszarach wiejskich w celu zapewnienia elastycznego dowozowego transportu drogowego dla autokarów lub pociągów.

5. Zauważa również w tym kontekście, że transport publiczny leży w znacznej mierze w kompetencji władz lokalnych i regionalnych, oraz wzywa Komisję do stworzenia odpowiednich ram i wytycznych dla regionów i społeczności, które pragną zintegrować na wyższym poziomie administracyjnym (regionalnym, krajowym lub europejskim) systemy biletów i rozkładów jazdy, a także systemy dla pojazdów prywatnych, zgodnie z praktykami stosowanymi przez podmioty działające na rynku.
6. Zauważa, że w okresach szczytowego i niskiego natężenia ruchu zautomatyzowana mobilność zapewnia elastyczność cen i możliwość zamówienia przejazdu, pozwalając na bardziej równomierne wykorzystanie przepustowości. Dodaje, że w ramach zintegrowanych systemów biletowych zabezpieczenie przed opóźnieniami w świadczeniu usług zautomatyzowanego transportu połączonego i odwoływaniem tych usług pozwala zapobiec spóźnieniom i gwarantuje dotarcie do miejsca przeznaczenia. Uważa, że niezmiernie ważne jest, by ta większa elastyczność została wykorzystana do poprawy transportu publicznego, co nie tylko doprowadziłoby do ograniczenia emisji i hałasu z ruchu kołowego, ale również poprawiłoby dostępność dla wszystkich i równość w systemie transportu.
7. Uważa, że choć w zautomatyzowanym transporcie towarowym konwój autonomicznych ciężarówek jest możliwy w tunelach, nie nadaje się on do wykorzystania w transporcie miejskim przy złożonej interakcji użytkowników dróg. Regiony muszą móc uczestniczyć w podejmowaniu decyzji w sprawie szerszej zakrojonych projektów w zakresie zautomatyzowanych systemów jazdy. Niezbędne mogłyby być tutaj szczególne ustalenia.
8. Podkreśla znaczny potencjał zdecentralizowanych źródeł energii odnawialnej do zasilania pojazdów zautomatyzowanych i zaleca, by energia wymagana do eksploatacji inteligentnej infrastruktury drogowej pochodziła z lokalnych inteligentnych sieci.
9. Wskazuje na wyzwania dotyczące interoperacyjności różnych rodzajów jazdy autonomicznej i podkreśla, że będzie potrzebna harmonizacja różnych poziomów jazdy autonomicznej obecnie wykorzystywanych na różnych kontynentach pod kątem bezpiecznego stosowania odpowiednich technologii wspomagających lub zautomatyzowanych na kontynencie europejskim. KR podkreśla także kwestie etyczne wynikające z wprowadzenia europejskich samochodów bez kierowcy (poziom 5), natomiast w przypadku jazdy półautomatycznej lub wspomaganej (poziomy 1–4) należy zająć się dodatkowymi kosztami i złożonością prowadzenia pojazdu. Należy starannie rozważyć konsekwencje dla bezpieczeństwa transportu w sytuacji, gdy znaczną część parku samochodowego będą stanowiły albo pojazdy półautomatyczne albo pojazdy z systemem wspomagania kierowcy.
10. Proponuje, by szkolenie prowadzące do otrzymania prawa jazdy obejmowało technologie z zakresu systemów wspomagających. Przemysł samochodowy, wraz z gminami, mógłby oferować w tym względzie kursy i tereny szkoleniowe dla kierowców niezawodowych i zawodowych; przypomina istotny wkład, jaki budowa i modernizacja infrastruktury może wnieść w spójność terytorialną i konwergencję gospodarczą, uwzględniając, że inwestycje w infrastrukturę w państwach UE nadal osiągają poziom znacząco niższy niż przed kryzysem. Podkreśla w tym kontekście znaczenie zapewnienia dostępności odpowiednich zasobów finansowych na modernizację infrastruktury i środki bezpieczeństwa ruchu drogowego w nadchodzących latach, w tym na wsparcie dla mniejszych i słabiej rozwiniętych regionów oraz budowanie zdolności. W kontekście proponowanych WRF na lata 2021–2027 krytycznego znaczenia nabierze potrzeba pełnego wykorzystania możliwości dostępnych we wszystkich instrumentach finansowania oraz zoptymalizowania synergii (instrument „Łącząc Europę” w okresie po 2020 r., „Horyzont Europa”, proponowany program „Cyfrowa Europa” itd.).

Zapewnienie europejskiego jednolitego rynku zautomatyzowanej mobilności – rola władz lokalnych i regionalnych

11. Z zadowoleniem przyjmuje terminowe przedstawienie unijnego programu opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności oraz stopniową budowę ram prawnych i politycznych, które mają wspierać rozwój bezpiecznej opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności.
12. Podkreśla znaczenie ścisłej współpracy między ustawodawcami w dziedzinie pojazdów autonomicznych i zainteresowanymi podmiotami w obszarze organizacji i prowadzenia transportu oraz opracowywania pojazdów; KR nawołuje do przyjęcia w tym kontekście podejścia polegającego na wielopoziomowym zarządzaniu, przypominając, że mobilność i transport podlegają kompetencji władz lokalnych i regionalnych, które odpowiadają za opracowanie i wdrażanie polityki mobilności oraz za świadczenie usług transportu publicznego na ich terytorium.
13. Zauważa zwiększającą się w krótkiej perspektywie czasu dostępność rozwiązań w zakresie jazdy półautomatycznej oraz podkreśla potrzebę jak najszybszego wprowadzenia solidnych ram prawnych i regulacyjnych w odniesieniu do takich technologii.
14. Potwierdza swoje wsparcie dla sprawniejszej współpracy transgranicznej w zakresie testów opartej na sieci i zautomatyzowanej mobilności oraz zaleca, by przyszłe fora współpracy zapewniały udział odpowiednich władz lokalnych i regionalnych.

Wpływ na społeczeństwo i gospodarkę

15. Podkreśla, że zautomatyzowana mobilność zwiększa konkurencyjność transportu publicznego dzięki spersonalizowanym usługom współdzielonej, energooszczędnej mobilności wysokiej jakości opartym nie na rozkładzie jazdy, ale na faktycznym zapotrzebowaniu, które są świadczone w obrębie miejscowości i poza nimi. Dalsze postępy w tym kierunku wymagają, by rozwój techniki szedł w parze z rozwojem ram prawnych.

16. Zauważa, że w słabo rozwiniętych, peryferyjnych lub najbardziej oddalonych regionach Europy usługi wspólnego użytkownika samochodów, wspólnych przejazdów i zamawiania przejazdów połączone z rozwiązaniami cyfrowymi umożliwiają lokalnym mieszkańcom dotarcie do bardziej odległych ośrodków przy mniejszym wpływie na środowisko, a jednocześnie zapobiegają wyludnieniu się takich terenów. Podkreśla zwłaszcza potencjał zautomatyzowanej mobilności w zakresie zapewniania dostępu i zmniejszania kosztów mobilności w społecznościach rozproszonych i borykających się z trudnościami demograficznymi. Zauważa jednak, że przy projektowaniu, opracowywaniu i testowaniu systemów przyjaznych dla użytkownika należy uwzględnić potrzeby starszych użytkowników.

17. Ponownie podkreśla znaczenie oceny społecznych i środowiskowych skutków zautomatyzowanej mobilności za pośrednictwem projektów pilotażowych. Proponuje, aby w celu zapewnienia akceptacji społecznej dla zautomatyzowanych systemów jazdy taki pilotażowy pasażerski i towarowy transport drogowy był wdrażany stopniowo i w kontrolowanych warunkach. Zwraca się także uwagę na potrzebę przewidzenia szczególnego wsparcia dla regionów, w których skutki społeczno-ekonomiczne przejścia na zautomatyzowaną mobilność będą najprawdopodobniej największe.

18. Zwraca uwagę na fakt, że edukacja i podnoszenie świadomości odgrywają kluczową rolę w promowaniu zautomatyzowanej mobilności i uzyskiwaniu dla niej poparcia. W szczególności należy przeszkolić, oprócz kierowców, wszystkich użytkowników dróg z podstawowych zasad i sposobu działania sztucznej inteligencji, która odgrywa kluczową rolę w zautomatyzowanych systemach mobilności.

19. Podkreśla, że transport dowozowy i transport na ostatnim etapie przewozu (ang. last mile) w ramach zautomatyzowanego transportu drogowego towarów w obrębie miejscowości i pomiędzy nimi pociągają za sobą głębokie zmiany w koncepcjach łańcucha dostaw.

20. Zwraca uwagę, że w wieloetnicznej Unii Europejskiej należy stosować rozwiązania transportu zautomatyzowanego, w tym uniwersalne oznakowanie, których sposób działania jest powszechnie rozumiany i czytelny.

21. Zaleca, by praktyki miejskiego i międzymiastowego planowania przestrzennego oraz regionalnego planowania przestrzennego stosowane w europejskich miastach i miejscowościach obejmowały wyznaczenie obszarów dla zautomatyzowanego transportu i mobilności, jak również ponowną ocenę praktyk planowania opartego na niewspomaganej i niezautomatyzowanej mobilności. Proponuje uprzednie przeprowadzenie analizy skutków zautomatyzowanej mobilności pod kątem miejskiego i regionalnego planowania przestrzennego na obszarach metropolitalnych – na przykład efektywne stosowanie zautomatyzowanej mobilności będzie skutkowało zwiększoną dostępnością miejsc parkingowych, co także skłania do przemyślenia metod miejskiego planowania przestrzennego. Chodzi tu m.in. o poprawę dostępności dla pieszych i rowerzystów, zwłaszcza na przystankach komunikacji publicznej, oraz zapewnienie wszystkim (pieszym i rowerzystom) bezpiecznych i atrakcyjnych przestrzeni i możliwości parkowania oraz uwzględnienie w ramach regionalnych instrumentów planowania potencjalnych systemów współkorzystania z rowerów w węzłach transportowych. Podkreśla, że stosowanie automatyzacji z myślą o udoskonaleniu sieci transportu publicznego i zwiększeniu ich efektywności społeczno-gospodarczej oraz wykorzystania jest koniecznością.

22. Zaznacza jednak, że problemów z mobilnością w miastach nie można rozwiązać wyłącznie poprzez podejście sektorowe, oraz że należy uwzględnić powiązania między wymiarem miejskim polityki transportowej a szerszą koncepcją gospodarki przestrzennej, co nie tylko pozwoli na usprawnienie transportu miejskiego i infrastruktury, lecz przyczyni się również do zwalczania niekontrolowanego rozrastania się miast i do ponownego rozważenia relacji między miastem a jego otoczeniem.

23. Potwierdza, że zaleca się stosowanie najwyższych możliwych standardów jakości w odniesieniu do zautomatyzowanej mobilności. Dodaje, że choć bezpieczeństwo jest zawsze najważniejsze, jest także ściśle powiązane z kwestiami efektywności.

24. Z zadowoleniem przyjmuje większe zaangażowanie władz lokalnych i regionalnych w projektowanie środków i strategii zapewniania bezpieczeństwa na drogach. Uważa, że temu większemu zaangażowaniu powinno towarzyszyć doprecyzowanie formy strategii, programów i środków, zwłaszcza w kontekście finansowania umożliwiającego regionom ich realizację.

25. Zauważa, że w regionach miejskich jazda zautomatyzowana może znacząco zwiększać natężenie ruchu drogowego i wykorzystanie transportu publicznego. Dla zapewnienia konkurencyjnego transportu publicznego ważne jest m.in. to, aby koncepcja mobilności jako usługi dotrzymywała kroku rozwojowi technologicznemu w dziedzinie jazdy zautomatyzowanej. System zautomatyzowanej jazdy należy rozumieć jako część szerszej koncepcji mobilności, która opiera się na jasnym wyobrażeniu tego, w jaki sposób mobilność jako usługa może należycie uwzględnić wymogi zrównoważonego rozwoju na szczeblu lokalnym, regionalnym i krajowym.

26. Zauważa ponadto, że Komisja jak dotąd poświęca dużo uwagi samochodowemu transportowi drogowemu, tymczasem systemy zautomatyzowane są także rozwijane w kilku formach transportu publicznego i prywatnego.

27. Domaga się, by za pomocą ukierunkowanych środków wspierano połączenie i interoperacyjność z transportem publicznym oraz pomiędzy różnymi rodzajami transportu.

Ewolucja środowiska cyfrowego – możliwości i wyzwania

28. Zauważa, że technologia 5G jeszcze nie jest wszędzie dostępna, ale rozwiązania 3G i 4G skutecznie łączą pojazdy transportu drogowego. Proponuje, by wspierać istniejące szeroko rozpowszechnione technologie łączności między pojazdami.

29. Zauważa, że niektóre bariery finansowe lub bariery w zakresie wdrażania utrudniają rozwój fizycznej infrastruktury drogowej można eliminować poprzez cyfryzację. Zaleca jej wykorzystywanie, gdyż modernizacja infrastruktury cyfrowej jest tańsza, infrastruktura ta zapewnia lepsze i bardziej aktualne cyfrowe obrazy oraz może połączyć rozwój w sektorze publicznym z rozwojem w sektorze prywatnym.

30. Zaleca prostsze i uniwersalne łączenie inteligentnych systemów drogowych i pojazdów (aplikacja Waze, dane o ruchu drogowym w Google itp.).

31. Z niecierpliwością oczekuje na moment, gdy wykorzystanie smartfonów i inteligentnych urządzeń oraz komunikacja między nimi pozwoli rozszerzyć zakres wspomaganie i zautomatyzowanej mobilności oraz ułatwi stosowanie na szerszą skalę metod organizacji ruchu. Zdaje sobie sprawę, że dane zebrane w ramach tej sieci pomogłyby władzom miejskim lepiej zrozumieć wymogi logistyki miejskiej, podniosłyby wydajność przejazdów i wskazywałyby lepsze trasy dla pojazdów, co przyniosłoby ze sobą obniżenie emisji.

32. Przypomina, że aktualizując mapy i bazy danych wykorzystywane do zautomatyzowanej mobilności, należy korzystać w pierwszej kolejności z rozwiązań pochodzących z Europy, i zachęca w tej kwestii do przyjęcia podejścia ogólnoeuropejskiego.

33. Zwraca uwagę, że z powodu czynników zewnętrznych, np. śniegu, mgły i deszczu, nie zawsze można zagwarantować, że oznakowania poziome i pionowe będą łatwo i jednoznacznie odczytywane przez ludzi, czy też przez pojazdy z systemami wspomaganie kierowcy lub na wyższym poziomie zautomatyzowania. Na przykład podczas silnych opadów śniegu, nawet mimo bardzo intensywnego odśnieżania i odladzania dróg aż do czarnej nawierzchni, nie można zagwarantować, że autostrady będą stale pozabawione śniegu. Nieprzerwanej widoczności oznakowań na jezdni nie sposób też systemowo zagwarantować przy odśnieżaniu do nawierzchni białej, czyli kiedy świeży opad śniegu zostaje usuwany na pobocze, a pozostała na jedni warstwa śniegu jest zajeżdżana. Należy wykluczyć sytuację, kiedy za wszelkie wypadki spowodowane błędnym odczytaniem przez system wspomaganie kierowcy lub przez pojazdy na wyższym poziomie zautomatyzowania odpowiedzialność ponosić będą zarządy dróg. Mogłoby to w konsekwencji prowadzić do przenoszenia przez przemysł motoryzacyjny na zarządy dróg ryzyka zawodności systemów wspomaganie kierowcy.

34. Podkreśla potrzebę komunikacji między pojazdami, jak również opracowania i ujednolicenia oznakowania poziomego i pionowego, w tym oznakowania miejsc w przestrzeni publicznej. Rzeczą niezbędną dla systemu zautomatyzowanej jazdy będzie też jasność i jednoznaczność lokalnych przepisów ruchu drogowego i informacji kartograficznych.

35. Zauważa, że wielu użytkowników dróg, w tym niechronieni użytkownicy dróg, tacy jak rowerzyści i piesi, mogliby nadal pozostać odłączeni od sieci i że wszelkie prawne, cyfrowe i materialne ramy dla inteligentnych pojazdów będą musiały uwzględnić ruch mieszany.

36. Podkreśla, że władze publiczne i operatorzy flot powinni być przygotowani do zarządzania smogiem elektromagnetycznym wytwarzanym przez pojazdy zautomatyzowane.

37. Zauważa, że sprawiedliwy i bezpośredni dostęp do danych pojazdu powinien z jednej strony umożliwić kierowcom ustalenie ich wykorzystania, a z drugiej strony zapewnić możliwości biznesowe innym podmiotom i usługodawcom, co jednak nie może mieć wpływu na prawa użytkowników do prywatności i ochrony danych. KR podkreśla potrzebę zapewnienia odpowiedniego dostępu do takich danych władzom lokalnym i regionalnym, które są największym operatorem sieci dróg w Unii. W tym kontekście ważne jest, by sektor publiczny ułatwiał i wspierał realizację projektów pilotażowych, przeciwdziałając efektom bariery i udostępniał dane.

38. Wzywa zatem do przyjęcia środków zapewniających odpowiednią ochronę danych osobowych i innych danych użytkowników, które są decydującym czynnikiem udanego wprowadzenia pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych.

39. Apeluje o podjęcie bardziej dalekosiężnych środków w celu wykorzystania pełnego potencjału zautomatyzowanej mobilności i komunikacji pojazdu z pojazdem oraz spełnienia celów długoterminowych: w pełni zautomatyzowanego, niskoemisyjnego transportu multimodalnego, mobilności jako usługi i transportu od drzwi do drzwi, zwłaszcza na rzecz promowania włączenia społecznego.

Bruksela, dnia 6 lutego 2019 r.

Przewodniczący
Europejskiego Komitetu Regionów
Karl-Heinz LAMBERTZ
