

# Transport publiczny po COVIDZIE – potrzeba innowacyjnych i bezpiecznych rozwiązań na obecny i możliwy przyszły kryzys



□W tym wywiadzie [Adam Struzik \(PL / EPL\)](#), marszałek województwa mazowieckiego, odpowiada na sześć pytań dotyczących usprawnienia transportu publicznego w miastach i regionach metropolitalnych.

Opinia „[Wyzwania dla transportu publicznego w miastach i regionach metropolitalnych](#)”, której sprawozdawcą jest Adam Struzik (PL / EPL) – ma zostać przyjęta na posiedzeniu plenarnym KR-u w grudniu 2020 r.

Opinia zwraca uwagę na wyzwania związane z rosnącym ruchem samochodowym w miastach i obszarach metropolitalnych oraz wzywa do zrównoważonych i inteligentnych rozwiązań w zakresie mobilności.

1. Jakie są główne wyzwania dla transportu publicznego w obszarach metropolitalnych?

Najważniejsze wyzwania, to transport przede wszystkim bezpieczny i nowoczesny, czyli dobrze zaplanowany, zorganizowany, zintegrowany i sprawnie działający.

Dobra jakość transportu przełoży się na wysoką jakość życia mieszkańców, jeśli zostanie zapewniona łatwa dostępność do dóbr i usług oraz dobra jakość środowiska. To należy rozumieć poprzez dostępność w zakresie dystansu odległości do punktów obsługi mieszkańców jak i dostępność finansową oraz optymalny balans życia zawodowego i prywatnego.

Wysoka jakość transportu publicznego jest nierozłączna z konkurencyjnością względem transportu indywidualnego, czyli zrównoważenie kosztów ponoszonych przez użytkowników i kosztów ponoszonych przez samorządy a także zrównoważonego poprzez dostęp do alternatywnych środków transport (ruch piesz, rowerowy itp.).

Zatem zadaniem samorządów będzie oferowanie bezpiecznych środków transportu dla podróżnych i otoczenia, w którym żyją mieszkańcy.

2. W jaki sposób można zmienić wybory użytkowników i zachowania osób dojeżdżających do pracy, aby sprzyjać najbardziej zrównoważonym sposobom transportu? Jakie zachęty mają władze lokalne i regionalne?

Pierwszym krokiem jest zapewnienie zintegrowanych ze sobą środków transportu przy jednoczesnym systematycznym budowaniu świadomości mieszkańców, tworzeniu zachęt – tj. optymalnego planowania infrastruktury – dla przewag transportu publicznego nad indywidualnym.

Narzędzia do korzystania z transportu w formie łatwych e-usług powinny mieć nadany priorytetowy charakter, jednak należy pamiętać o dostępności do transportu dla wszystkich interesariuszy, w tym grup społecznych z ograniczeniami cyfrowymi.

Dobry przykład „idzie z góry” więc niezmiernie ważne i pilne jest wprowadzanie innowacyjnych rozwiązań w zarządzaniu i organizacji transportu oraz dobre planowanie przestrzenne, co pozwoli łatwiej integrować transport publiczny i indywidualny, który nie może zostać wyeliminowany a jedynie maksymalnie ograniczony. Powyższe powinno być optymalizowane w oparciu o analizy i diagnozy na podstawie aktualizowanych danych z systemów monitoringu przepływów mobilności odzwierciedlonych w planach zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP).

Miasta i obszary metropolitalne, aby osiągnąć cele związane z dekarbonizacją będą potrzebowały decyzji politycznych oraz zapewnienia odpowiednich środków finansowych na ich osiągnięcie, w tym zewnętrznych z funduszy polityki spójności oraz pozostałych instrumentów funduszy.

3. Czy koncepcja planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) odniosła sukces w pokonywaniu granic administracyjnych i geograficznych w celu zaprojektowania systemu mobilności miejskiej?

W Polsce koncepcja planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP) spotkała się z bardzo dobrym odzewem i zainteresowaniem kilkudziesięciu miast a kilka z nich zostało wybranych do bezpośredniej współpracy z JASPERS.

Należy podkreślić, że skuteczne planowanie mobilności miejskiej musi być dostosowane do liczby mieszkańców, wynikać z doświadczeń w tematyce mobilności, dopasować się do specyfiki obszarów i systemów transportowych, tj. uwzględnić powiązania z miastem wojewódzkim, zaplanować działania na rzecz progresu zachowań komunikacyjnych mieszkańców miasta czy metropolii oraz zachować ścisłe powiązanie i integrację z sąsiadującymi ze sobą miastami.

Samorządom zależy na tym, aby transport publiczny był efektywny, zintegrowany pod względem przestrzeni, organizacji i taryf. Jest to ważne zwłaszcza na obszarach metropolitalnych, regionach ze stolicami i większych aglomeracjach miejskich, w których dojazdy wiążą się z sieciowaniem wielu środków transportu miejskiego, podmiejskiego i lokalnego z transportem krajowym. Nie bez znaczenia należy podkreślić zapewnienie dostępności do miast dla obszarów wiejskich, gdzie np. obecnie w Polsce zdarzają się wykluczenia komunikacyjne.

Opracowanie planu zrównoważonej mobilności miejskiej pozwala zaplanować optymalny model systemu mobilności integrującego wspólny system cenowy, gdzie wystąpi wyraźny efekt synergii między wieloma operatorami transportu publicznego działającymi w tym samym obszarze metropolitalnym. Ponadto pozwala na ułatwienie dostępu do przystanków transportu publicznego, choćby przez system satelitarnych P&R.

4. Czy w przeszłości Unia Europejska była wystarczająco ambitna w swojej polityce transportowej? W jakich obszarach mogła być bardziej ambitna?

Dotychczasowa Biała Księga z 2011 r. straciła aktualność i już trwają prace na poziomie KE nad strategią na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności – to bardzo dobry krok. Konieczne jest wsparcie okazane przez KE dla władz lokalnych i regionalnych dot. dodatkowych źródeł finansowania. Środki z polityki spójności i mechanizmów finansowych UE oprócz wsparcia nowych inwestycji transportowych zasilą modernizację istniejących systemów transportowych poprzez zwiększenie udziału alternatywnych i zrównoważonych rozwiązań dla indywidualnego transportu samochodowego.

Kolejnym wymiarem mobilności miejskiej i całego kontekstu polityki transportu publicznego jest osadzenie jej w szerszej polityce społecznej. Istnieje konieczność zadbania o mieszkańców odczuwających najbardziej zbyt wysokie koszty korzystania z transportu zarówno finansowe, jak i te zewnętrzne wynikające z nadmiarowego hałasu, zanieczyszczenia powietrza i gleby, wyłączeń na potrzeby modernizacji infrastruktury.

5. Jakiego rodzaju wsparcia będą potrzebne władzom lokalnym i regionalnym na szczeblu europejskim, jeśli chodzi o wspólną politykę transportową?

Wspomniana już wcześniej nowa strategia transportowa wytyczająca nowoczesną wizję transportu miejskiego i metropolitalnego będzie z pewnością silnym wsparciem i asumptem do nowego spojrzenia na ten obszar tematyczny, gdzie transport publiczny jest w organizmie miasta jest kluczowym układem krążenia.

Ekosystemy miast i metropolii w UE w swej drodze do wyrównywania poziomu świadczonych usług transportowych muszą mieć zapewnione zewnętrzne wsparcie finansowe. Katalog programów, funduszy i instrumentów jest szeroki i dostępność do niego powinna być łatwa, gdyż najprostsze rozwiązania często okazują się najskuteczniejsze. To jedyna droga do stworzenia dobrze funkcjonujących zintegrowanych systemów transportu publicznego. Stąd tak istotne jest kierowanie środków budżetu UE wprost do władz regionalnych, odpowiedzialnych za te zadania i realizujących je poprzez programy operacyjne w nadchodzącej perspektywie 2021-2027.

Należy podkreślić szczególną rolę funduszu na rzecz sprawiedliwej transformacji będącego częścią pakietu polityki Europejskiego Zielonego Ładu. Jego celem jest zapewnienie wsparcia regionom, które stoją przed poważnymi wyzwaniami społeczno-gospodarczymi związanymi z osiągnięciem neutralności klimatycznej, a więc miastom i metropoliom w przechodzeniu na transport publiczny bez emisji dwutlenku węgla.

6. Pandemia COVID wywarła druzgocący wpływ na korzystanie z transportu publicznego. Jak odbudować zaufanie i zrekompensować utracone przychody, aby zagwarantować wysoki poziom usług również w przyszłości?

Pandemia Covid-19 niestety spowodowała widoczną niepożądaną tendencję do minimalizowania codziennych potrzeb w zakresie mobilności. To wynika głównie z rozszerzenia pracy zdalnej, wprowadzenia przez poszczególne państwa członkowskie pakietów ograniczających funkcjonowanie ludzi w przestrzeni publicznej oraz obniżenia poczucia bezpieczeństwa w środkach komunikacji.

Jedną z odpowiedzi na te tendencje może być dążenie do osiągnięcia założeń koncepcji „miasto 15 minut”.

Powyższe wymaga od władz lokalnych i regionalnych ponoszenia dodatkowych kosztów na prewencję zagrożeń higienicznych w pojazdach komunikacji zbiorowej dla zachowania balansu utraty wpływów z korzystania z mobilności. Wsparciem będzie tu również skuteczna kampania informacyjna promująca ograniczanie korzystania z samochodów i, w wielu przypadkach, dojeżdżania do pracy w pojedynkę.

Nowa strategia zintegrowanego transportu publicznego musi objąć ogólnoeuropejskie standardy zapobiegania i wykrywania konkretnych zagrożeń, w tym pandemii, oraz praktyki gwarantujące bezpieczny przepływ osób w przypadku ich wystąpienia.

Kontakt:

[PresseCDR@cor.europa.eu](mailto:PresseCDR@cor.europa.eu)

---

## [Denmark to join Eurosystem's TARGET services](#)



PRESS RELEASE

8 December 2020

- Danmarks Nationalbank applies to join additional Eurosystem TARGET services by 2025

- Danish krone to become available for settlement in T2 and TIPS payment systems

Danmarks Nationalbank, Denmark's central bank, has applied to join the European Central Bank's (ECB) T2 payment system, the Eurosystem's new real-time gross settlement system (RTGS). T2 would then include the Danish krone by November 2025. Danmarks Nationalbank has also expressed interest in joining TARGET Instant Payment Settlement (TIPS) within the same time frame.

The inclusion of the Danish krone in the Eurosystem's payment platforms will enable market participants in Denmark to use T2 and TIPS services and to settle payments in both euro and Danish krone.

T2 and TIPS services support transactions in different currencies, as is the case for the current TARGET2-Securities (T2S) system. Securities settlement in Danish krone has been available on the T2S platform since October 2018. With the participation of Danmarks Nationalbank, payments in Danish krone will also be possible in TIPS and T2.

The connection to TIPS will allow Danish banks and providers of payment services to settle payments in both currencies within seconds. TIPS uses central bank money to facilitate transfers between individuals and businesses, irrespective of the opening hours of their local bank. TIPS was launched in November 2018 to settle instant payments in euro. However, other currencies can be supported as well.

For media queries, please contact [Alexandrine Bouilhet](#), tel.: + 49 172 174 93 66.

## Notes

## Speaking engagements

[Media contacts](#)

---

# [Communiqué de presse à l'occasion de la vidéoconférence des membres du Conseil d'association UE – Algérie](#)



La réunion a permis aux membres du Conseil d'association UE-Algérie de renouveler leur engagement à approfondir leur partenariat afin d'en atteindre tout le potentiel. Les parties ont échangé sur la manière de renforcer la stabilité dans la région et ont passé en revue des dossiers importants dans

leurs relations tels que la gouvernance et les droits de l'homme, la coopération économique et les échanges commerciaux, l'environnement, l'énergie et la migration.

Le Haut représentant Josep Borrell a souligné que l'Algérie « est un partenaire très important pour l'Europe, de par sa proximité et sa taille, de par son rôle dans la région et sur le continent africain mais également et surtout de par les liens étroits qui nous unissent depuis longtemps ». Il a également exprimé le souhait de l'UE d'« approfondir les relations afin d'atteindre leur plein potentiel pour que nous ressortions avec un partenariat vraiment renforcé ».

L'UE a rappelé que, tel que convenu conjointement dans les Priorités de partenariat UE-Algérie, la relation bilatérale est fondée sur le respect mutuel ainsi que sur la reconnaissance et le respect des valeurs universelles et des engagements internationaux ayant trait à l'Etat de droit et au respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales.

L'UE a souligné l'importance de la coopération internationale dans la lutte contre la pandémie du Covid-19. À cet égard, l'UE a mobilisé un montant de 75 millions d'euros pour contribuer à l'achat d'équipement médical essentiel ainsi que diminuer l'impact économique de la crise en contribuant au développement de secteurs porteurs et à l'emploi.

L'UE a également montré sa disponibilité à continuer à soutenir la diversification de l'économie algérienne. L'amélioration du climat des affaires est clé pour pouvoir faciliter des investissements producteurs d'emplois. Dans ce contexte, il est important que les échanges commerciaux se fassent dans le respect de l'Accord d'association, cadre qui offre la prévisibilité et la stabilité nécessaire. La Commission européenne a transmis récemment une proposition visant à résoudre le différend en la matière et l'UE espère trouver très prochainement un accord dans le cadre de l'article 100 de l'Accord d'association.

L'UE a rappelé que la reprise économique post- Covid-19 doit reposer sur des bases durables. La progression vers des systèmes économiques durables du point de vue des ressources naturelles et garantissant l'inclusion sociale est cruciale pour garantir le développement soutenable tant en Algérie que dans l'UE et, par conséquent, le bien-être des populations sur le long terme. L'UE a montré sa volonté à renforcer la coopération à travers, entre autres, des échanges de savoir-faire en matière d'adaptation aux changements climatiques et d'intégration de la problématique environnementale dans les politiques sectorielles pertinentes.

Le secteur de l'énergie est particulièrement important à cet égard, notamment dans la perspective d'une transition énergétique. L'UE continuera à coopérer avec l'Algérie et espère reprendre rapidement les activités du Partenariat stratégique UE-Algérie dans le secteur de l'énergie.

La dimension humaine, la migration et la mobilité font partie des priorités conjointes UE-Algérie et doivent être traitées dans le cadre d'un partenariat mutuellement bénéfique. L'UE a exprimé sa volonté d'avancer vers une

coopération concrète dans le but, entre autres, d'une meilleure utilisation des voies existantes pour la mobilité dans le respect des compétences de l'UE, ses états membres et de l'Algérie; de garantir, dans le respect des engagements internationaux, le retour de personnes séjournant de manière irrégulière sur le territoire d'une des parties; de renforcer la gouvernance; et de progresser dans la lutte contre les réseaux criminels. L'UE s'est dite prête à faire sa part pour s'attaquer aux causes profondes de la migration irrégulière dans les pays d'origine.

L'UE et l'Algérie ont échangé leurs analyses sur les multiples crises dans la région. L'UE a exprimé son engagement ferme à œuvrer à y rétablir et maintenir la paix, la stabilité et le développement. La réunion a permis également de renouveler la détermination de l'UE et de l'Algérie à coopérer pour protéger la sécurité de leurs citoyens et cela dans des domaines tels que la lutte contre la radicalisation, la prévention de l'extrémisme violent et la lutte contre le financement du terrorisme.

[Visit the meeting page](#)

---

## [Press release – Detecting online child sexual abuse requires strong safeguards](#)



The [proposed regulation](#) will provide for limited and temporary changes to the rules governing [the privacy of electronic communications](#) so that over the top (“OTT”) communication interpersonal services, such as web messaging, voice over Internet Protocol (VoIP), chat and web-based email services, can continue to detect, report and remove child sexual abuse online on a voluntary basis.

The committee adopted its position with 53 votes in favour and 9 against, 2 abstentions. MEPs also backed, with 54 to 10, the decision to enter into interinstitutional talks and the composition of the negotiating team.

### **MEPs’ conditions on the use of technologies to detect child sexual abuse online**

Online material linked to child sexual abuse is detected through specific technologies that scan the content, such as images and text, or traffic data. Hashing technology could be used for images and videos to detect child sex abuse material, and classifiers and artificial intelligence could be used to analyse text or traffic data and detect grooming (“solicitation”). MEPs, while allowing this practice to continue, agreed that this material has to be processed using technologies that are the least intrusive to privacy.

MEPs demand that the technology used should not be able to understand the substance of the content but only detect patterns. The processed data should be analysed by a person before being reported to authorities. Interactions that are covered by professional secrecy, such as between doctors and their patients, journalists and their sources or lawyers and their clients should not be interfered with.

This legislation should not be interpreted as prohibiting or weakening end-to-end encryption, MEPs underline, and this derogation should not be extended to include audio communications.

### **Data retention**

When no online child sexual abuse has been detected, all data have to be erased immediately, say MEPs. Only in confirmed cases can the strictly relevant data be stored for use by law enforcement for a maximum of three months.

### **Quote**

After the vote, rapporteur [Birgit Sippel \(S&D, DE\)](#) said : “Child sexual abuse is a horrible crime and we have to get better at preventing it, prosecuting offenders and assisting survivors, both online and offline. Parliament therefore wants existing legal scanning practices to continue being used for online child sexual abuse material. However, the Commission has failed to provide basic information about additional technologies they wish to legalise, without knowing if they even exist in the EU: technologies that analyse the content of every message of every user in order to detect patterns that might point to cyber grooming. I am ready to start negotiations as soon as possible in order to find a legally sound solution that respects



the EU Charter of Fundamental rights, the GDPR and the rule of law.”

### **Next steps**

Negotiations between the co-legislators can start if plenary endorses the EP’s mandate, during next week’s session.

### **Background**

The [European Electronic Communications Code](#) will soon enter into force (deadline for transposition into national law is 21 December 2020) and will extend the scope of the e-privacy directive to ‘over the top’ inter-personal communication services. The Commission proposed to temporarily amend the [e-privacy directive](#) to allow voluntary detection of child sex abuse online to continue, which would otherwise no longer be possible. The period of application of this derogation, originally proposed by the Commission until end of 2025, should not go beyond 2022, according to MEPs.

---

## **ESMA ISSUES LATEST DOUBLE VOLUME CAP DATA**

Today’s updates include DVC data and calculations for the period 1 November 2019 to 31 October 2020 as well as updates to already published DVC periods.

The number of new breaches is 22: 12 equities for the 8% cap, applicable to all trading venues, and 10 equities for the 4% cap, that applies to individual trading venues. Trading under the waivers for all new instruments in breach of the DVC thresholds should be suspended from 11 December 2020 to 10 June 2021. The instruments for which caps already existed from previous periods will continue to be suspended.

In addition, ESMA highlights that none of the previously identified breaches of the caps proved to be incorrect thus no previously identified suspensions of trading under the waivers had to be lifted.

As of 7 December 2020, there is a total of 205 instruments suspended.

ESMA does not update DVC files older than 6 months.

### **Background**

MiFID II introduced the DVC to limit the amount of dark trading in equities allowed under the reference price waiver and the negotiated transaction waiver. The DVC is calculated per instrument (ISIN) based on the rolling average of trading in that instrument over the last 12 months.