

I

(Rezolūcijas, ieteikumi un atzinumi)

ATZINUMI

REĢIONU KOMITEJA

79. PLENĀRSESĪJA 2009. GADA 21. UN 22. APRĪLĪ

Reģionu komitejas atzinums par tematu “rīcības plāns par mobilitāti pilsētās”

(2009/C 200/01)

REĢIONU KOMITEJA

- izsaka nožēlu par to, ka Komisija nav publicējusi paredzamo rīcības plānu par mobilitāti pilsētās, tādējādi iespējami ierobežojot pilsētvides mobilitātes politikas potenciālu;
- atzinīgi vērtē daudzās jaunās ierosmes ES līmenī pilsētvides politikas jomā un ES piešķirto finansējumu, ar ko jau atbalstīta virkne iniciatīvu pilsētvidē, un tādēļ uzskata, ka jāpapildina zaļā grāmata un jāpaplašina pilsētvides mobilitātes politikas politiskais aspekts;
- uzsver, cik svarīgi ir izveidot atbilstoša finansējuma mehānismu, kā arī mehānismus, lai nodrošinātu efektīvu partnerību. RK tādēļ atbalsta modeli, ar kuru saskaņā pilsētvides mobilitātes plānus īsteno, izmantojot ilgspējīgus un ilgtermiņa publiskos-publiskos / publiskos-privātos vai mobilitātes nolīgumus;
- aicina Komisiju izveidot finanšu instrumentu, kas veicinātu mobilitātes plānu īstenošanu pilsētu un lielpilsētu teritorijās. Šādam finanšu instrumentam vajadzētu būt tieši pieejamam reģioniem un pilsētu teritorijām neatkarīgi no dalībvalsts apstiprinājuma. Par mobilitātes plāniem atbildīgām jābūt pašām pilsētām;
- aicina Eiropas Komisiju pievienot vērtību, finansējot stimulējošus pasākumus, veicināšanas programmas un paraugprakses apmaiņu. RK atzinumā par zaļo grāmatu izteikts ierosinājums izveidot sistēmu, kas būtu līdzvērtīga ES Zilā karoga sistēmai, un attiecīgo balvu, pamatojoties uz īpašiem rādītājiem, piešķirtu pilsētu teritorijām, kurās ir maz piesārņojuma un nav satiksmes pārslogojuma.

Galvenais ziņotājs: sers Albert Bore, Birmingemas pilsētas padomes loceklis (UK/PSE)

Atsauces dokuments

No Eiropas Parlamenta 2009. gada 10. martā saņemtais atzinuma pieprasījums

I. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ

REĢIONU KOMITEJA

Galvenie aspekti

1. izsaka nožēlu par to, ka Komisija nav publicējusi paredzamo rīcības plānu par mobilitāti pilsētās, tādējādi iespējami ierobežojot pilsētvides mobilitātes politikas potenciālu;

2. atzinīgi vērtē Eiropas Parlamenta ierosmi izstrādāt pašiniciatīvas atzinumu un tā lēmumu apspriesties ar Reģionu komiteju;

3. atzinīgi vērtē daudzās jaunās ierosmes ES līmenī pilsētvides politikas jomā un ES piešķirto finansējumu, ar ko jau atbalstīta virkne iniciatīvu pilsētvidē, un tādēļ uzskata, ka jāpapildina zaļā grāmata un jāpaplašina pilsētvides mobilitātes politikas politiskais aspekts. Nemot vērā iespējamo labumu, ko pastiprināta un ilgtspējīga mobilitāte pilsētās un lielpilsētās var sniegt ES iedzīvotāju dzīves kvalitātes paaugstināšanā pilsētu teritorijās, dekarbonizācijā, atkarības no izrakteņu kurināmā samazināšanā un ekonomikas konkurētspējas jomā, ES vajadzētu atjaunot centienus minētajā politikas jomā. Jāizstrādā saskaņota politika un, atbilstoši subsidiaritātes principam, ES jāuzņemas atbalsta funkcijas attiecībā uz vietējā un reģionālajā līmenī veiktajiem pasākumiem, veicinot paraugprakses izplatību, pieredzes apmaiņu un pētniecības un tehnoloģijas attīstību;

4. atzīst, ka ES jau sniedz ievērojamu atbalstu pētniecībai saistībā ar mobilitāti pilsētās, sabiedriskā transporta reglamentēšanā un vides jautājumos. RK atbildē uz Komisijas zaļo grāmatu par mobilitāti pilsētās tika uzsvērta ilgtermiņa pievienotā vērtība, ko iespējams gūt, popularizējot tāda veida pilsētvides mobilitātes plānus, kādi jau izveidoti, piemēram, Francijas un Vācijas pilsētās, lai tos plašāk pieņemtu pilsētas visā Eiropas Savienībā kā līdzekli pilsētu satiksmes pārslogotības un vides piesārņojuma problēmu risināšanai; iestājas par pilsētu ciešāku iesaisti ES atbalstītajos pētniecības projektos attiecībā uz mobilitāti pilsētās, sabiedriskā transporta vadību un vides jautājumiem. To var panākt, atbilstoši pielāgojot pētniecības programmas;

5. uzsver, cik svarīgi ir izveidot atbilstoša finansējuma mehānismu, kā arī mehānismus, lai nodrošinātu efektīvu partnerību. RK tādēļ atbalsta modeli, ar kuru saskaņā pilsētvides mobilitātes

plānus īsteno, izmantojot ilgtermiņa publiskos-publiskos / publiskos-privātos vai mobilitātes nolīgumus. Šādiem mobilitātes nolīgumiem vajadzētu spēt piesaistīt līdzekļus no privātā sektora, vietējām, reģionālajām un valsts programmām;

6. uzskata, ka ES uzdevums ir, cieši sadarbojoties ar Eiropas Investīciju banku, izstrādāt inovatīvus finanšu instrumentus, ar kuriem varētu finansēt ilgtspējīgai mobilitātei vajadzīgo infrastruktūru un investēt transportlīdzekļos ar zemu oglekļa emisijas līmeni. Lai gan iniciatīvas minētajās jomās tiek vērtētas atzinīgi, ir vajadzīga radikāla pāreja no atsevišķiem paraugprojektiem uz to plašu īstenošanu visā ES. Mobilitātes nolīgumi veicinātu partneru spēcīgas apvienības, kas spētu uzņemties risku saistībā ar liela apmēra komercaizdevumiem, kuri vajadzīgi ilgtspējīgu transporta infrastruktūru izveidei plašā mērogā;

7. atbalsta Eiropas Parlamenta ziņojuma projektā iekļautos ieteikumus, ka finanšu plānā 2014.–2020. gadam būtu jāizskata tāda Eiropas finanšu instrumenta iespējamība, kas dotu iespēju līdzfinansēt

— pilsētu un lielpilsētu teritoriju transporta plānus (mobilitātes plānus pilsētās) un

— ieguldījumus mobilitātē pilsētās un lielpilsētu teritorijās atbilstoši ES mērķiem vides un sociāli ekonomiskajā jomā;

8. aicina Komisiju izveidot finanšu instrumentu, kas veicinātu mobilitātes plānu īstenošanu pilsētu un lielpilsētu teritorijās. Šādam finanšu instrumentam vajadzētu būt tieši pieejamam reģioniem un pilsētu teritorijām neatkarīgi no dalībvalsts apstiprinājuma. Par mobilitātes plāniem atbildīgām jābūt pašām pilsētām. Vietējā un reģionālajā līmenī projekti bieži ir atkarīgi no publiskā un privātā sektora ieguldījuma pareiza sadalījuma, un minētā procesa veicināšana būtu ES kompetencē;

9. aicina Eiropas Komisiju pievienot vērtību, finansējot stimulējošus pasākumus, veicināšanas programmas un paraugprakses apmaiņu. RK atzinumā par zaļo grāmatu izteikts ierosinājums izveidot sistēmu, kas būtu līdzvērtīga ES Zilā karoga sistēmai, un attiecīgo balvu, pamatojoties uz īpašiem rādītājiem, piešķirtu pilsētu teritorijām, kurās ir maz piesārņojuma un nav satiksmes pārslogojuma.

Vispārējās piezīmes

10. Efektīvas un ilgtspējīgas transporta sistēmas pilsētās ievērojami veicina pilsētu, reģionu un visas ES konkurētspēju. Lai gan subsidiaritātes principa piemērošana liek secināt, ka šādu sistēmu izveide ir attiecīgo vietējo un reģionālo pašvaldību kompetencē, ES uzdevums ir popularizēt paraugpraksi, veicināt kopīgas mācības, paātrināt tehnoloģiju tālāknodošanu un nodrošināt ieviestu tehnoloģiju savietojamību tādā apmērā, kāds vajadzīgs, lai atvieglotu transportlīdzekļu brīvu kustību starp dalībvalstīm.

11. Apstākļos, kad vispārējā recesija padziļinās un Eiropas uzņēmējdarbības cīnās par to, lai saglabātu tirgus daļu aizvien konkurējošākos globālajos tirgos, ES jārada piemērs un jāiesaiņstās, lai pierādītu, ka pilsētu infrastruktūras, kas paredzēta iedzīvotāju un preču pārvietošanai, kvalitāte nodrošina Eiropas uzņēmumu priekšrocības attiecībā pret globālajiem konkurentiem, nevis samazina minēto uzņēmumu konkurētspēju. Tādēļ ir ļoti svarīgi saglabāt stimulu, ko radīja Zaļās grāmatas par mobilitāti pilsētās publicēšana 2007. gada septembrī, kā arī, lai ES veiktu konkrētus pasākumus minētajā jomā.

Ieteikumi par Eiropas Parlamenta ziņojuma projektu

Eiropas pētniecības un inovācijas paātrināšana pilsētvides mobilitātes jomā

12. atbalsta esošās statistikas un datu bāzu pilsētvides jomā tūlītēju pārskatīšanu, izvērtēšanu un saskaņošanu, lai novērtētu modernizācijas nepieciešamību;

13. atbalsta Eiropas interneta portāla un foruma par mobilitāti pilsētās tūlītēju izveidi, lai veicinātu informācijas, paraugprakses un jauninājumu apmaiņu un izplatīšanu, jo īpaši ilgtspējīga transporta veicināšanas jomā;

14. atbalsta priekšlikumu ieviest Eiropas gada balvu, lai izteiktu atzinību par izcilām un plaši izmantojamām iniciatīvām un projektiem, bet iesaka izveidot sistēmu, kas būtu līdzvērtīga ES Zilā karoga sistēmai, un attiecīgo balvu, pamatojoties uz īpašiem rādītājiem, piešķirtu pilsētu teritorijām, kurās ir maz piesārņojuma un nav satiksmes pārslodzes;

15. atbalsta jaunās CIVITAS iniciatīvas izstrādi, bet iesaka pēc iespējas pārskatīt un pilnveidot mehānismus CIVITAS projektu ietvaros radīto zināšanu un jauninājumu plašai pārņemšanai;

16. principā atbalsta to, ka jāpalielina automatizētas transporta sistēmas (ITS) pētniecības un izstrādes programmas finansējums, tomēr atzīst, ka sistēmu integrācijas un savietojamības pasākumu īstenošana rada ievērojamas problēmas;

Atbalsts dažādu transporta veidu optimizācijai: ilgtspējīgas mobilitātes veicināšana pilsētvidē, nodrošinot ES pievienoto vērtību

17. stingri atbalsta pilsētu transporta integrētu plānu (mobilitātes plānu pilsētās) veicināšanu, bet, paturot prātā iespējamās problēmas saistībā ar subsidiaritāti, uzskata, ka, ja ES uzdevums ir veicināt šādu plānu izstrādi, popularizējot un izplatot paraugpraksi, lēmumu par minēto plānu izstrādi pieņem attiecīgās pilsētas un reģioni, lai iekļautu plašākas zonas, no kurām iedzīvotāji dodas uz darbu;

18. stingri atbalsta priekšlikumu, ka Eiropas sniegtais finansējums un līdzfinansējums pilsētu transporta projektiem ir atkarīgs no integrētu mobilitātes plānu īstenošanas, papildinot ES veiktos pasākumus minēto plānu izstrādes veicināšanai;

19. noteikti atbalsta to, lai tiktu izstrādātas pamatnostādnes ES piešķirtajam stimulēšanas finansējumam esošo reģionālās politikas instrumentu ietvaros, koordinējot valstu un reģionālos ieguldījumus, darbus un projektus, kas saistīti ar piepilsētas satiksmi un cilvēku pārvietošanos uz darbu no attālākiem rajoniem, ja šādi ieguldījumi atbilst ES mērķiem vides, sociālajā un ekonomikas jomā, tajā skaitā veicina visu transporta veidu izmantošanu. Komiteja atbalsta arī Eiropas finanšu instrumenta iekļaušanu 2014.–2020. gada finanšu plānā, dodot iespēju līdzfinansēt pilsētu transporta plānus, finansējot nevis projektus, bet gan rezultātus, kas atbilst ES mērķiem vides un sociāli ekonomiskajā jomā, un lūdz izskatīt iespēju, lai neliela apjoma eksperimentālām iniciatīvām būtu pieejams iepriekšējs finansējums. Komiteja iesaka arī izveidot vērienīgākus instrumentus, lai varētu nodrošināt lielāka apjoma finansējumu pilsētu transporta plānu izstrādei ar nosacījumu, ka ir noslēgti publiski-publiski / publiski-privāti vai nolīgumi par mobilitāti pilsētvidē, kas piesaista līdzekļus no privātā sektora, vietējām, reģionālajām un valsts programmām;

20. atzinīgi vērtē pieredzes par tarifu integrāciju (ieskaitot viedkartes) izpēti sākšanu un atbalstītu turpmākus pētījumus par intermodālas informācijas (ieskaitot informāciju par integrētu satiksmi ar velosipēdu/vilcienu/autobusu) sniegšanu ES konurbācijās, kā arī rosina izpētīt viedkaršu savstarpējas izmantojamības iespējas, lai tās turpmāk varētu izmantot kā biļetes, kas derīgas vairākās Eiropas Savienības lielpilsētu teritorijās;

21. atbalsta aicinājumu Komisijai izstrādāt ziņojumu par tarifkāciju pilsētās un pamatnostādnes par minēto tarifkāciju un ceļa nodevām, lai iekļūtu lielajās pilsētās un pilsētu centros. Lai gan sarežģījumi saistībā ar minēto pasākumu ir ievērojami, tam tomēr ir arī vērtīga priekšrocība, jo īpaši saskaņotu transporta plānu veicināšanā un virzībā uz "vienas pieturas" intermodālajām maksājumu sistēmām;

Pilsētu transports: nozare un Eiropas tehnoloģijas, kurām būtu jārod izpausme Lisabonas stratēģijā un Eiropas ekonomikas atveseļošanas plānā

22. stingri atbalsta Eiropas iniciatīvas ieviešanu iekārtu standartizācijā un sertificēšanā attiecībā uz drošību, ērtumu (troksnis, vibrācija u.c.), tīklu savietojamību, pieejamību cilvēkiem ar kustību traucējumiem, ilgtspējīgu transportu un videi nekaitīgu dzinēju tehnoloģiju, kas balstās uz oglekļa emisijas auditu;

23. noteikti atbalsta to, ka Eiropas ekonomikas atveseļošanas plānā atbrīvoto apropriāciju ievērojamu daļu piešķir pašreizēju ieguldījumu pilsētu transportā finansējumam un projektiem, kurus var finansēt nekavējoties, ja šādi ieguldījumi atbilst ES mērķiem vides un sociāli ekonomiskajā jomā;

Labāka saskaņotība ar pārējām ES politikām

24. aicina Eiropas Komisiju veicināt lielāku saskaņotību vietējā līmenī ar pārējām ES politikām, piemēram, saistībā ar vidi, pilsētu ilgtspējīgu attīstību, pasažieru un preču transportu neapdzīvotos rajonos, klimata pārmaiņām un reģionālo attīstību;

25. atkārtoti aicina izveidot ES līmeņa mehānismu pārskatu sniegšanai par sasniegumiem pilsētu transporta plānu īstenošanā, lai sniegtu piemērus pārējām pilsētām. Minētais process būtu jā-sāk ar ES finansētu pētījumu, kurā salīdzinātas pilsētas visā ES un to īstenotie pasākumi, lai mazinātu sastrēgumus, panāktu uzlabojumus vides jomā un nodrošinātu ilgtspējīgākus transporta veidus.

Briselē, 2009. gada 21. aprīlī

*Reģionu komitejas
priekšsēdētājs*
Luc VAN DEN BRANDE