

Reģionu komitejas atzinums "Ilgtspējīga nākotne transportam – Ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu"

(2010/C 141/07)

REĢIONU KOMITEJA

- Ilgtspējību transporta nozarē nevar panākt, ierobežojot pieprasījumu pēc transporta pakalpojumiem. Nav būtiski, cik pasažieru vai kādu kravas apjomu pārvadā, bet gan kā to dara. Ilgtspējas principam neatbilstošu pārvadājumu apjomu var mazināt vienīgi efektīva transporta cenu politika. Tādēļ ir svarīgi nodrošināt godīgu un pārredzamu modeli transporta izmaksu sadalījumam starp dažādiem transporta veidiem;
- norāda, ka satiksmes sastrēgumu problēmas risināšana sekmēs transporta sistēmu ilgtspēju. Taču transporta tīklu jaudas palielināšana vien nebūs pietiekama, jo lielāko tīklu ietekme uz vidi ātri vien var pārsniegt pieņemamo līmeni. Tāpēc jāstiprina ilgtspējīgu transporta sistēmu konkurētspēja;
- uzskata, ka vietējās un reģionālās pašvaldības ir ieinteresētas atbalstīt sauszemes transportam alternatīvus risinājumus, īpaši pārslogotajos tīkla posmos, kas rada nopietnas problēmas, proti, troksni, piesārņojumu, sastrēgumus, kavēšanos, ceļu stāvoķļa ātru pasliktināšanos un rada attiecīgiem reģioniem būtiskus ceļu uzturēšanas izdevumus;
- uzsver, ka pilsētas, piepilsētas un reģionālie transporta tīkli ir transporta tīklu un vispārējo piegādes ķēžu svarīga sastāvdaļa, un tiem jāpievērš pienācīga uzmanība;
- pieprasa Baltajā grāmatā par transportu paust stingru politisku signālu attiecībā uz gaidāmo ES budžeta pārskatīšanu, lai ES turpmākie finanšu līdzekļu asignējumi transporta nozarei atbilstu ES tālejošajiem mērķiem, un otrādi.

Ziņotājs: Vāino Hallikmägi (EE/ALDE) Pērnavas pilsētas padomes loceklis

Atsauces dokuments

Komisijas paziņojums "Ilgtermiņa nākotne transportam – ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu"

COM(2009) 279 galīgā redakcija

I. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ

REĢIONU KOMITEJA

Ievads

1. atzinīgi vērtē Komisijas paziņojumu par ilgtspējīgu nākotni transportam, kas ir pirmais solis, pārskatot ES transporta politiku turpmākajām desmitgadēm;

2. atbalsta Komisijas nostāju, ka transporta politikas pamatā jābūt ilgtermiņa un ilgtspējīgam redzējumam par personu un preču mobilitāti. Lai veidotu uz šādu redzējumu balstītu transporta politiku, vispirms ir pareizi jānosaka tendences, kas ietekmē transporta nozari;

3. uzskata, ka turpmāk transporta tīkliem jānodrošina ērta piekļuve visiem Eiropas reģioniem, jo tas ir viens no priekšnosacījumiem, lai nodrošinātu ES teritoriālo kohēziju, un tam ir svarīga nozīme sociālās un ekonomiskās integrācijas veicināšanā un ilgtspējīgas attīstības nodrošināšanā. Transporta politikas īstenošana prasa no dalībvalstīm lielāku politisko gribu un atbalstu ilgtspējīgām un inovatīvām transporta stratēģijām;

Ieteikumi politikas jomā

4. uzskata, ka atjauninātajā baltajā grāmatā par transporta politiku jāiekļauj sistemātiskāks un sīkāks novērtējums par ārējiem faktoriem, transporta nozares iekšējām tendencēm un to savstarpējo mijiedarbību. Jāizvērtē arī klimata pārmaiņu un ekonomikas pārmaiņu ietekme uz transporta nozari un tās attīstību un jāatrod piemērota šās ietekmes pārvaldības metode;

5. uzskata, ka stratēģijas dokuments jāpapildina ar tajā minēto politisko lēmumu un paredzēto pasākumu (salīdzinošu) novērtējumu sociāli ekonomiskajā un vides aspektā. Būtu vēlams novērtējuma rezultātus darīt zināmus dalībvalstīm un reģioniem, lai varētu izvērtēt vienotās transporta politikas ietekmes iespējamās atšķirības. Ir svarīgi noteikt visus transporta attīstības

konceptuālos virzienus, kas saistīti ar tematiskām debatēm par transporta nozares nākotni;

6. uzskata, ka Eiropas transporta politikas veidošanā ir svarīgi, lai dalībvalstu vietējām un reģionālajām pašvaldībām tiktu dotas lielākas iespējas ietekmēt stratēģisko plānu un lēmumu sagatavošanas procesu, tādējādi nodrošinot transporta nozares iniciatīvu un pasākumu īstenošanai nepieciešamo regulatīvo un plānošanas sistēmu. Politikas veidotāji vietējā un reģionālajā līmenī spēj vislabāk novērtēt, kādi pasākumi būtu veicami, lai atrisinātu ar transportu saistītās problēmas vietējā un reģionālajā līmenī. Tāpēc, sniedzot atbalstu vietējām un reģionālajām pašvaldībām, valstu un Kopienas līmenī jāievēro subsidiaritātes princips;

7. uzsver, ka transporta infrastruktūras attīstīšanā ir vajadzīga prioritāru tīklu vai projektu noteikšana, savukārt prioritārās infrastruktūras ātrai izveidei – ES iestāžu un dalībvalstu valdību politisks un finansiāls atbalsts;

8. norāda, ka TEN-T tīkla attīstības gaitā, aizstājot līdzšinējo, uz projektiem balstīto pieeju (30 prioritāri projekti) ar TEN-T pamattīkla nošķiršanu no vispārējā tīkla, jāraugās, lai pietiekama uzmanība un atbalsts tiktu piešķirts transporta savienojumu uzlabošanai starp ES centrālajiem reģioniem un ES attālajiem reģioniem, pierobežu reģioniem, kā arī nelabvēlīgu dabas apstākļu ietekmētiem reģioniem, kā arī lai nodrošinātu labus savienojumus starp ES un tās kaimiņvalstīm. Lai nodrošinātu teritoriālo kohēziju Eiropas robežās un ārpus tām, papildus būtu jāizskata arī iespēja Eiropas transporta politikā nošķirt, piemēram, prioritāro savienojumu tīklus un ķēdes, paredzot atbilstošus finansiāla atbalsta mehānismus. Ir jāizstrādā precīzāks tiesiskais regulējums šajā jomā, nosakot, uz kādiem pamatprincipiem balstās un kā notiek TEN-T tīklu noteikšana un, ja nepieciešams, to pārskatīšana un papildināšana; jebkurā gadījumā ir jāpabeidz jau uzsāktie TEN-T projekti; TEN-T pamattīklā katrā ziņā būtu jāiekļauj arī tā lietderīgi pagarinājumi un papildinājumi — tīkla savienojumi; jāveicina arī projektu labāka koordinācija starp dalībvalstīm, lai izvairītos no nesaskaņotās plānošanas un projektu īstenošanas, kā arī jāmudina dalībvalstis piešķirt prioritāti pārrobežu savienojumiem.

9. norāda, ka kravu pārvadājumiem Eiropas tautsaimniecībā ir svarīga nozīme. Vienlaikus Eiropas transporta sistēmā arvien biežāk novērojami sastrēgumi, kuru galvenie iemesli ir transporta veidu nelīdzsvarotība (pašreizējos tirgus apstākļos ir autotransportam ir pārāk lielas konkurētspējas priekšrocības), nepietiekama infrastruktūra un nepilnīga transporta veidu savstarpējā izmantojamība. Komiteja uzskata, ka dažāda veida transporta infrastruktūru integrācijas veicināšanai vajadzīga atbilstošu risinājumu koordinēšana un lēmumu saskaņotības nodrošināšana gan TEN-T, gan pilsētu mobilitātes jautājumos, tāpat lielāka saskaņotība vajadzīga, nosakot ERAF un Kohēzijas fondu finansējuma prioritātes;

10. uzsver, ka pilsētas ir būtisks un neatņemams transporta tīklu elements. Pilsētas ir komunikāciju mezgls, kurā saplūst dažāda veida transports, sākas un beidzas transporta kustība. Tādēļ transportam pilsētās jāpievērš tāda pati uzmanība kā transporta tīkliem;

11. lūdz turpināt ES finansēšanas procedūru vienkāršošanu, un uzskata, ka valstu un ES finansēšanas programmas ir jāaskaņo;

12. pieprasa Baltajā grāmatā par transportu paust stingru politisku signālu attiecībā uz gaidāmo ES budžeta pārskatīšanu, lai ES turpmākie finanšu līdzekļu asinējumi transporta nozarei atbilstu ES tālejošajiem mērķiem, un otrādi;

Dzelzceļa, jūras un iekšējo ūdensceļu transports

13. uzskata, ka dzelzceļa transporta jomā būtiska problēma ir Eiropas dzelzceļa pārvadājumu tirgus sadrumstalotība, turklāt ir vienlīdz svarīgi novērst nepilnības esošajā infrastruktūrā, jo īpaši tās, kas rodas saistībā ar pārrobežu savienojumiem vai dabīgu šķēršļu dēļ. Lai Eiropā izveidotu efektīvu dzelzceļa transporta tīklu, kas nodrošinātu kvalitatīvus pakalpojumus gan pārvadājumu termiņu ievērošanas, drošuma un kravu apjoma ziņā, ir jāizstrādā ilgtspējīgs un rentabls risinājums, kas kravu pārvadājumus palīdzētu vairāk novirzīt no autoceļiem uz dzelzceļu;

14. norāda, ka transporta nozares sadrumstalotību palielina dalībvalstu atšķirīgie infrastruktūru standarti, piemēram, sliežu platuma, strāvas apgādes un drošības sistēmu standarti. Lai panāktu tehnisko nosacījumu un iekārtu saskaņotību, ir jāaskaņo tehniskie standarti, kam savukārt vajadzīgas investīcijas infrastruktūrā. Vienlaikus būtu jāaskaņo atšķirīgie valstu tiesību akti par vilcienu vadītāju izglītību, kā arī drošības un kravu

noteikumi un, līdzīgi kā aviācijas nozarē, jāizveido kopīga transporta pārvaldības valoda starptautiskajiem pārvadājumiem, īpaši no trešām valstīm. Tas uzlabotu dzelzceļa transporta nozares spēju konkurēt ar autotransportu. Pārslēgtajos tīkla posmos būtu jāradā apstākļi personu un kravu pārvadājumu nodrošināšanai bez savstarpējiem ierobežojumiem kopīgos dzelzceļa posmos vai jaunu sliežu ceļu būvniecībai un kravu un pasažieru pārvadājumu infrastruktūras nošķiršanai, ja šāds risinājums ir tehniski iespējams un ekonomiski rentabls;

15. uzskata, ka kravu pārvadājumiem paredzētai papildu infrastruktūrai, no vienas puses, jānodrošina piekļuve pilsētu centrālajām daļām, tomēr, no otras puses, nav pieļaujams, ka tas palielina satiksmes apjomu pilsētu komerciālajos centros, radot vēl vairāk sastrēgumu;

16. lai integrētu tālāko reģionu ekonomiku Eiropas centrālo reģionu ekonomikā, ir nepieciešamas attīstīt ostas stratēģiski nozīmīgās vietās ar labiem vairākveidu transporta savienojumiem. Komiteja uzskata, ka jāizveido vairākveidu transporta savienojums ar reģioniem, kuros jūras satiksmei ir būtiska nozīme;

17. uzsver, ka ir svarīgi atbalstīt jūras un iekšējo ūdensceļu transportu, kuriem var būt izšķiroša nozīme klimata pārmaiņu radīto sekunovēršanā. Turklāt būtu vajadzīgs lielāks skaits tādu programmu kā pašreizējā programma "Jūras maģistrāles", ņemot vērā to ieguldījumu ES transporta un teritoriālās kohēzijas mērķu sasniegšanā. Līdzīgā kārtā jūras un iekšējo ūdensceļu transports var palīdzēt apmierināt arvien lielāku pieprasījumu pēc pasažieru un kravu pārvadājumiem, bet vienlaikus ir jāsamazina kuģu, ostu un loģistikas aprīkojuma negatīvā ietekme uz vidi. Tādēļ RK pauž nožēlu, ka starptautiskais jūras transports vēl nav iekļauts Kioto protokola mehānismos un siltumnīcefekta gāzu samazināšanas grafikā. Lai pēc iespējas novērstu Eiropas jūrniecībai neizdevīgus konkurences apstākļus, Eiropas Savienībai par prioritāti tomēr jāizvirza tas, lai jebkādas saistošas noteikumus apstiprinātu starptautiskā līmenī. Turklāt būtu jāizvērtē, kāda ietekme varētu būt diferencētu ostu nodevu ieviešanai atkarībā no kuģu radītā vides piesārņojuma;

18. uzskata, ka multimodālo transporta mezglu izveidei jāklūst par vienu no kopējās transporta politikas prioritātēm. Palielinot kravu pārvadājumu apjomu pa dzelzceļu, vienlaikus ir jānodrošina vides un drošības prasību ievērošana un pēc iespējas jāsamazina kravu pārvadājumu negatīvā ietekme uz pasažieru pārvadājumiem;

Gaisa transports

19. uzskata, ka gaisa transporta attīstībā jāņem vērā un jāplāno pasākumi, lai mazinātu gaisa transporta negatīvo ietekmi uz vidi, proti, troksni un gaisa piesārņojumu, izmantojot risinājumus kā tehniskajā, tā arī plānošanas līmenī. Turklāt, iekļaujot vides izmaksas gaisa transporta biļetes cenā, jāņem arī vērā, ka dažādos reģionos gaisa transporta nozīme ir atšķirīga un ka gaisa transports nodrošina piekļuvi attālajiem Eiropas reģioniem. ES atbalsts pirmām kārtām ir vajadzīgs vidēji lielu pilsētu un salu reģionu lidostu attīstībai, lai nodrošinātu gaisa pārvadājumu drošību un klientu vajadzību apmierināšanu.

20. uzskata, ka jānodrošina godīga konkurence starp lidostām, piemērojot vienotus noteikumus attiecībā uz lidostas nodevu aprēķināšanu un noteikšanu;

Transporta izmaksas un ieguldījumi

21. uzsver, ka ieguldījumi labāk jākoordinē. Piemēram, ar TEN-T finansējumu joprojām būtu atbalstāmi uz tirgu orientēti projekti dzelzceļa jomā un reģionālais atbalsts būtu novirzāms uz ekoloģiski nekaitīgiem transporta veidiem, lai pastiprinātu ES teritoriālo kohēziju;

22. uzskata, ka ir svarīgi, lai ārējo izmaksu (vides aizsardzība, nelaimes gadījumu radīti zaudējumi, laika patēriņš) iekļaušana transporta izmaksās un principa "maksā patērētājs" vispārēja piemērošana būtu priekšnoteikums vairākveidu pārvadājumu līdzsvarotai un ilgtspējīgai izmantošanai. Vienlaikus jānodrošina šādi iegūto līdzekļu pārorientēšana uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem, tādējādi palielinot videi nekaitīgāko transporta veidu īpatsvaru un sekmējot visu transporta veidu lielāku efektivitāti un savstarpēju izmantojamību. Uz šādiem principiem balstītā regulējumā jāņem vērā arī maksātspēja attiecīgajā sociāli ekonomiskajā telpā. Pretējā gadījumā tautsaimniecības nozares un uzņēmumi, kas atkarīgi no transporta savienojumiem, zaudēs konkurētspēju kā valsts, tā arī Eiropas līmenī;

23. uzsver, ka nedrīkst apšaubīt būtisko "patieso izmaksu" pamatprincipu. Gadījumā, ja lielākā daļa ieguldījumu transporta infrastruktūrās tiks balstīti uz principu "maksā patērētājs", var rasties izmaiņas atsevišķu reģionu ekonomiskajā un sociālajā struktūrā. Dalībvalstīm, kuras apsver no pārvadājumu intensitātes atkarīgu nodevu ieviešanu vai pielāgošanu atbilstoši mūsdienīgajai "patieso izmaksu" pieejai, būtu ieteicams veikt arī šādu pasākumu ekonomiskās, sociālās un ekoloģiskās ietekmes novērtējumu. Tas nepieciešams, lai vajadzības gadījumā varētu sagatavot uz stratēģiskiem apsvērumiem balstītus piemē-

rotus vidēja un ilgtermiņa pasākumus, piemēram, mērķtiecīga reģionāla atbalsta pārorientēšana;

24. atgādina RK atzinumus par tematu "Zaļā grāmata par pilsētas transportu" (CdR 236/2007) un "Rīcības plāns par mobilitāti pilsētās" (CdR 417/2008). Komisija minētos dokumentus publicēja 2009. gada septembrī, tādējādi ņemot vērā Reģionu komitejas un Eiropas Parlamenta kopējo vēlmi;

Pilsētas transports

25. uzsver, ka ir svarīgi attīstīt pilsētu transportu, jo pilsētas ir transporta tīklu neatņemama sastāvdaļa un dažādu transporta veidu mezgli. Pilsētu transporta jomā galvenais uzdevums ir, nodrošinot piemērotus apstākļus, prioritāti piešķirt sabiedriskajam transportam, tādējādi palielinot tā nozīmi cilvēku pārvadāšanā, kā arī pārveidot pilsētu transportu, lai pēc iespējas mazāk transportlīdzekļu iebrauktu iekšpilsētās, izvērst gājēju un velosipēdistu celiņu tīklu, veicināt elektrotransporta izmantošanu un ievērojami paplašināt videi nekaitīgākus pārvietošanās veidus;

26. iesaka pilsētām veikt stingrākus pasākumus, lai mazinātu pilsētas transporta radīto negatīvo ietekmi uz vidi, un popularizēt veselīgus pārvietošanās veidus; svarīgi panākt, ka ES ievēro subsidiaritātes principu, tādējādi radot priekšnosacījumus, lai atbildīgās vietējās un reģionālās pašvaldības īstenotu minētos pasākumus;

27. uzskata, ka ES transporta politikā jāizvirza mērķis izveidot saskaņotas pilsētu, piepilsētu un lauku teritoriju vietējās transporta sistēmas, kā arī vienā reģionālā sistēmā savienot visas sliežu ceļu transporta sistēmas — dzelzceļa sistēmu, reģionālos vilcienus un tramvajus;

28. uzskata, ka vēl joprojām ir aktuāla labas prakses apmaiņa pilsētas transporta attīstības un izmantošanas jomā – sistēmu "liec un brauc", "liec un ej kājām" un elektrotransporta plašāka izmantošana, bezmotora transportlīdzekļu celiņu tīkla izveide, īpašu joslu izveide sabiedriskajam transportam, vairākveidu termināļu ierīkošana iebraukšanas vietās pilsētā, automobiļu koplietošanas pakalpojumu attīstība, jaunu pārvietošanās ierādumu veicināšana, izmantojot mērķtiecīgus (izglītošana, informēšana) un ierobežojošus (maksā par pārslogotu satiksmes posmu izmantošanu, maksā par stāvvietu) pasākumus. ES ir jāizstrādā un jāattīsta atbalsta mehānismi kopīgiem projektiem, kuru mērķis ir kopīgu risinājumu izstrāde, pamatojoties uz gūto pieredzi;

Tehnoloģiju attīstība

29. uzskata, ka multimodālā sabiedriskā transporta sistēmu attīstības jomā jāsekmē uz IT risinājumiem balstītas biļešu sistēmas, kas ļauj precīzi aprēķināt konkrētā maršruta izmaksas un plānot maršrutus atbilstoši lietotāju vajadzībām, kā arī padara sabiedrisko transportu lietotājiem ērtāku. Jaunie informācijas tehnoloģiju līdzekļi jāizmanto, lai veicinātu intermodālo viedo transporta sistēmu attīstību, un ES būtu jāsekmē to izpildīšana;

30. uzskata, ka tehnoloģiju attīstības jomā galvenais ir panākt tehnoloģiju nodošanu starp reģioniem un starp viena reģiona dažādiem līmeņiem. Paredzot finansējumu tehnoloģiju izstrādei, ir svarīgi neaprobežoties vienīgi ar lielpilsētām piemērotām tehnoloģijām, bet izstrādes un finansēšanas politikas ietvaros piešķirt būtisku resursu daļu vidējo un mazo pilsētu un to teritoriju vajadzībām atbilstošu un ilgtspējīgu risinājumu izstrādei;

31. uzsver, ka nolūkā mazināt transporta nozares atkarību no naftas produktiem jārada apstākļi, lai noteiktu īpašu akcīzes nodokli no citiem resursiem iegūtai degvielai un, ja nepieciešams, samazināt to, lai tas būtu zemāks par pašreiz ES līmenī saskaņoto minimālo līmeni;

32. norāda, ka transporta nozares drošības veicināšanas jomā pamatuzdevums ir saskaņot un stiprināt kontroles uzraudzības mehānismus. Saskaņojot drošības prasības, jāņem vērā vietējie dabas apstākļi, ceļu veidi, kultūras tradīcijas u. c. Lai izveidotu integrētas satiksmes negadījumu datu bāzes, ir vismaz daļēji jāstandartizē valstu datu bāzēs izmantotie rādītāji;

33. uzskata, ka satiksmes kontroles jomā jārada priekšnoteikumi, lai izstrādātu un ieviestu saskaņotus, uz informācijas tehnoloģiju un GPS balstītus risinājumus. Vienlaikus ar atbalstu pētniecībai un izstrādei ES uzdevums ir arī piemērot vienotus standartus, kas ļautu nodrošināt dalībvalstu pārrobežu transporta plūsmas nepārtrauktu uzraudzību;

Izglītošana par satiksmes jautājumiem

34. uzsver, ka izglītības iestādēm ir svarīga nozīme, lai veidotu drošu un ilgtspējīgu satiksmes kultūru. Jāpanāk, lai visu valstu izglītības iestāžu programmās tiktu iekļauta satiksmes noteikumu apgūšana. ES vajadzētu uzsākt mērķtiecīgu izpēti izglītības jomā, kuras rezultātus izmantotu, lai sagatavotu ieteicamos metodiskos materiālus un apmācības modeļus bērnu darziem un skolām;

Savienojumi ar kaimiņvalstīm, starptautiskie pārvadājumi

35. uzskata, ka būtiski jāuzlabo transporta savienojumi ar kaimiņvalstīm. Šajā sakarā ES iestādēm, dalībvalstu valdībām un trešo valstu valdībām jāveic kopīgi ieguldījumi infrastruktūrās uz robežām (termināļi, ceļi, tilti), lai nodrošinātu ātrus un videi nekaitīgus kravu un pasažieru pārrobežu pārvadājumus. Tikpat svarīgi ir sekmēt robežu šķērsošanas un muitas procedūru saskaņošanu un ciešāk sadarboties minēto procedūru īstenošanā;

36. uzskata, ka transporta politikai vajadzētu dot ieguldījumu visattālāko reģionu integrācijas jomā, ņemot vērā īpašos ģeogrāfiskos apstākļus, atbalstot ekoloģiski nekaitīgus jūras un gaisa transporta pakalpojumus, lai savienotu minētās teritorijas ar ģeogrāfiskajā reģionā esošajām valstīm, vienlaikus veicinot arī intermodalitāti;

37. uzskata, ka starptautiskajās organizācijās un sarunās ar trešām valstīm par transporta jautājumiem ES dalībvalstu un iestāžu darbība jāorientē uz godīgu konkurences noteikumu nodrošināšanu dalībvalstu uzņēmumiem saistībā ar visiem transporta veidiem attiecībā uz degvielas akcīzes nodokli, ostu un lidostu nodevām, dzelzceļa maksu, dažādām vides prasībām u. c. Tas ir īpaši svarīgi to valstu tautsaimniecībai, kuras atrodas pie ES ārējām robežām. Iekļaujot ārējās izmaksas transporta cenā, jāņem vērā arī atšķirīgās situācijas konkurences jomā.

Secinājumi un ieteikumi.

38. uzsver, ka ES pilsoņu tiesības brīvi pārvietoties ir viena no pamattiesībām un viens no ES pamatprincipiem. Preču brīva aprīte savukārt ir viens no iekšējā tirgus darbības pamatprincipiem. Ilgtspējību transporta nozarē nevar panākt, ierobežojot pieprasījumu pēc transporta pakalpojumiem;

39. uzsver, ka nav būtiski, cik pasažieru vai kādu kravas apjomu pārvadā, bet gan kā to dara. Ilgtspējības principam neatbilstošu pārvadājumu apjomu var mazināt vienīgi efektīva transporta cenu politika. Tādēļ ir svarīgi nodrošināt godīgu un pārredzamu modeli transporta izmaksu sadalījumam starp dažādiem transporta veidiem;

40. norāda, ka satiksmes sastrēgumu problēmas risināšana sekmēs transporta sistēmu ilgtspējību; dalībvalstīm būtu jāveic ieguldījumi videi nekaitīgā infrastruktūrā, lai novērstu vājās vietas. Taču transporta tīklu jaudas palielināšana vien nebūs pietiekama, jo lielāko tīklu ietekme uz vidi ātri vien var pārsniegt pieņemamo līmeni. Tāpēc jāstiprina ilgtspējīgu transporta sistēmu konkurētspēja;

41. uzskata, ka vietējās un reģionālās pašvaldības ir ieinteresētas atbalstīt sauszemes transportam alternatīvus risinājumus, īpaši pārslogotajos tīkla posmos, jutīgos reģionos, kā arī nelabvēlīgu dabas apstākļu ietekmētos reģionos, jo tas rada nopietnas problēmas, proti, troksni, piesārņojumu, sastrēgumus, kavēšanos, ceļu stāvvokļa ātru pasliktināšanos un rada attiecīgiem reģioniem būtiskus izdevumus ceļu uzturēšanai;

42. uzskata, ka jāpalielina jūras un dzelzceļa transporta konkurētspēja. Lai izveidotu efektīvu dzelzceļa transporta tīklu, kas nodrošinātu kvalitatīvus pakalpojumus gan pārvadājumu termiņu ievērošanas, drošuma un kravu apjoma ziņā, ir jāmazina Eiropas dzelzceļa pārvadājumu tirgus sadrumstalotība. Ir jāizveido vienota jūras transporta nozare un jāpiešķir lielāka prioritāte ieguldījumiem ostās un savienojumos ar ostām;

43. uzsver, ka pilsētu un reģionālā transporta sistēmām ir būtiska ietekme uz reģionālo attīstību. Pilsētas, piepilsētas un reģionālie transporta tīkli ir transporta tīklu un vispārējo piegādes ķēžu svarīga sastāvdaļa, un tiem jāpievērš pienācīga uzmanība;

44. uzskata, ka turpmāk transporta tīkliem jānodrošina ērta piekļuve visiem Eiropas reģioniem. Turpmāk būtu jākonsultējas ar vietējām un reģionālajām pašvaldībām un citām ieinteresētajām pusēm vietējā un reģionālajā līmenī par visām iniciatīvām, kas skar Eiropas transporta tīkla nākotni, atbilstīgi tam, kāda ir pašvaldību vai ieinteresēto pušu loma attiecīgo pasākumu īstenošanā un attiecīgajai iniciatīvai nepieciešamās regulatīvās un plānošanas sistēmas nodrošināšanā.

Briselē, 2009. gada 4. decembrī

*Reģionu komitejas
priekšsēdētājs*

Luc VAN DEN BRANDE
