

**Reģionu komitejas Atzinums “Rīcības plāns mobilitātei pilsētās”**

(2010/C 232/05)

## REĢIONU KOMITEJA

- aicina Komisiju, lemjot par ES finansējumu, īpašu uzmanību veltīt pilsētvides mobilitātei, šim mērķim izmantojot struktūrfondus un kohēzijas politiku, kā arī EIB un ERAB;
- uzskata, ka jāpanāk labāka saskaņotība starp Eiropas politikām un iniciatīvām un, jo īpaši, integrētas pieejas izmantošana pilsētvides politikas jomā;
- vēlreiz apliecina savu atbalstu pilsētvides ilgtspējīgas mobilitātes plānu izstrādāšanai vismaz lielpilsētās; atbalsta veicinošu pasākumu īstenošanu ES līmenī, nodrošinot, ka Eiropas finansējumam, ko piešķir pilsētas transporta projektiem, jābūt atkarīgam no tā, vai ir izstrādāti pilsētvides mobilitātes plāni un noslēgti publiski–privātās partnerības nolīgumi mobilitātes jomā;
- Komisijai būtu jāaicina dalībvalstis noteikt, ka šādu plānu izstrāde visās lielpilsētu teritorijās ir obligāta, un īstenot atbilstošus stimulēšanas pasākumus, lai mudinātu pašvaldības šos plānus izstrādāt;
- aicina Komisiju ieviest Eiropas gada balvu nolūkā izteikt atzinību par izcilām un plaši izmantojamām iniciatīvām transporta jomā ES “Zaļā karoga sistēmas” ietvaros, šo balvu piešķirot pilsētu teritorijām, kurās izdevies samazināt vides piesārņojumu un satiksmes sastrēgumus;
- aicina Komisiju nekavējoties uzsākt ierosināto pētījumu par dažādu transporta veidu ārējo izmaksu internalizācijas pilsētvides aspektiem, lai varētu līdzsvarot dažādu transporta veidu izmaksas.

<b>Ziņotājs:</b>	sers <i>Albert Bore</i> , Birmingemas pilsētas padomes loceklis (UK/PSE)
<b>Atsauces dokuments:</b>	“Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Rīcības plāns mobilitātei pilsētās”  COM(2009) 490 galīgā redakcija

## I. VISPĀRĪGAS PIEZĪMES

### Pamatojums

1. Reģionu komiteja 2008. gadā pieņēma atzinumu <sup>(1)</sup> par Eiropas Komisijas Zaļo grāmatu “Ceļā uz jaunu pilsētvides mobilitātes kultūru” <sup>(2)</sup>. Tam sekoja Rīcības plāns par mobilitāti pilsētās <sup>(3)</sup> 2009. gada aprīlī, atbildot uz Eiropas Parlamenta patstāvīgo ziņojumu <sup>(4)</sup>, kurā Reģionu komiteja atzinīgi novērtēja daudzās jaunās ierosmes ES līmenī pilsētvides politikas jomā.

2. Reģionu komiteja atbalstīja modeli, ar kuru saskaņā pilsētvides mobilitātes plānus īsteno, izmantojot ilgtspējīgus un ilgtermiņa publiskos-publiskos / publiskos-privātos vai mobilitātes nolīgumus, un aicināja Komisiju kohēzijas politikas ietvaros izveidot finanšu instrumentu, kas veicinātu mobilitātes plānu īstenošanu pilsētu teritorijās. Par pilsētvides mobilitātes plānu izstrādāšanu un īstenošanu atbildīgas būtu pašas pilsētas.

3. Eiropas Komisija arī tika aicināta pievienot vērtību, finansējot stimulējošus pasākumus, veicināšanas programmas un paraugprakses apmaiņu, izveidojot sistēmu, kas būtu līdzvērtīga ES Zilā karoga sistēmai attiecībā uz kvalitatīvām piekrastes teritorijām, un attiecīgo balvu, pamatojoties uz īpašiem rādītājiem, piesšķirtu pilsētu teritorijām, kurās ir maz piesārņojuma un nav satiksmes pārslogojuma.

4. uzskata, ka ir vajadzīgi Eiropas līmeņa saskaņošanas pasākumi, sevišķi transportlīdzekļiem piemērojamo tehnisko prasību (piemēram, jau saražoto transportlīdzekļu aprīkošana ar kvēpu filtriem), infrastruktūras aprīkojuma un transporta pakalpojumu jomā, kā arī, lai nodrošinātu informāciju (ceļa zīmes un marķējums) par transportlīdzekļu tiesībām iebraukt “zaļajās zonās” atbilstoši Eiropā spēkā esošajiem izplūdes gāzu un trokšņu līmeņa standartiem.

<sup>(1)</sup> Atzinums “Zaļā grāmata par pilsētas transportu” (CdR 236/2007 fin).

<sup>(2)</sup> COM(2007) 551.

<sup>(3)</sup> Atzinums “Rīcības plāns par mobilitāti pilsētās” (ziņotājs: *Albert Bore*) – CdR 417/2008 fin.

<sup>(4)</sup> Ziņojums par rīcības plānu attiecībā uz mobilitāti pilsētā (referents: *Gilles Savary*) – 2008/2217(INI).

5. Turklāt Reģionu komiteja arī norādīja, ka būtu vairāk jāpievēršas pilsētvides mobilitātes sociālajai dimensijai, jo tas ir instruments, lai veicinātu gan sociālo, gan teritoriālo kohēziju pilsētu un piepilsētu teritorijās <sup>(5)</sup>.

6. Komisija ir pieņēmusi Rīcības plānu mobilitātei pilsētās <sup>(6)</sup>, kurā ierosināti divdesmit pasākumi nolūkā atbalstīt vietējās un reģionālās pašvaldības un valsts iestādes, palīdzot tām sasniegt izvirzītos pilsētvides ilgtspējīgas mobilitātes mērķus. Pirmo reizi ir paredzēta visaptverošu atbalsta pasākumu pakete pilsētvides mobilitātes jomā.

7. Komisijas ierosinātos pasākumus plānots īstenot četru gadu laikā pēc rīcības plāna pieņemšanas, taču Eiropas Komisija 2012. gadā veiks minētā rīcības plāna īstenošanas pārskatu un izvērtēs turpmāku pasākumu nepieciešamību.

### Piezīmes par Eiropas Komisijas rīcības plānu mobilitātei pilsētās

8. Reģionu komiteja izsaka atzinību Eiropas Komisijai par visbeidzot publicēto Rīcības plānu mobilitātei pilsētās, kas pievēršas galvenajiem risinājumiem jautājumiem attiecībā uz labāku mobilitāti mūsu pilsētās.

#### *Ekonomiskie un ekoloģiskie argumenti rīcības plāna atbalstam.*

9. Eiropas Komisija ir konstatējusi, ka 72 % Eiropas iedzīvotāju dzīvo pilsētu teritorijās <sup>(7)</sup>. Līdz 2050. gadam šis skaits pieaugs līdz 84 %. Pilsētu teritorijām nākas risināt uzdevumu — panākt transporta ilgtspējību gan konkurences (pārslodotības un transporta izmaksu), gan vides (gaisa piesārņojuma un trokšņu) aspektā.

<sup>(5)</sup> Atzinums “Zaļā grāmata par teritoriālo kohēziju” (ziņotājs *Jean-Yves Le Drian*) – CdR 274/2008 fin.

<sup>(6)</sup> COM(2009) 490.

<sup>(7)</sup> Apvienoto Nāciju Organizācija, “Urbanizācijas tendences pasaulē — 2007. gada pārskats”.

10. Reģionu komiteja atzīst pilsētvides mobilitātes un pilsētu transporta izšķirīgo nozīmi Eiropas nākotnei, jo tie skar ilgtspējīgas attīstības trīs galvenos pilārus:

- **ekonomisko pilāru**, tā kā transporta pārslogotība ir šķērslis ekonomiskās konkurētspējas nodrošināšanai (tirdzniecības kavējumi, augstākas preču pārvadājumu izmaksas u.c.). Pilsētu teritorijas ir Eiropas ekonomikas dzinējspēks, ņemot vērā, ka tajās tiek radīti 70 % ES saimnieciskās bagātības. Tomēr 7 % šīs bagātības tiek izšķērdēti sakarā ar negadījumu, pārslogotības, veselībai un videi radītā kaitējuma ārējām izmaksām;
- **ekoloģisko pilāru**, tā kā pasažieru autotransporta un kravas autotransporta radītais piesārņojums un pārslogotība pilsētu un lielpilsētu teritorijās un starppilsētu satiksmē ir viens no galvenajiem šķēršļiem ES "20-20-20" mērķa sasniegšanā. Pilsētās motorizētie transportlīdzekļi veido 40 % no autotransporta kopumā radītajām siltumnīcas efektu izraisošo gāzu emisijām un līdz 70 % citu piesārņojuma veidu. Acīmredzami pāreja uz citiem pilsētas transporta veidiem (sabiedrisko transportu paredzot kā galveno risinājumu) sekmēs Eiropas attīstības ilgtspējību;
- **sociālo pilāru**, tā kā labākas sabiedriskā transporta sistēmas un pārslogotības samazināšana pozitīvi ietekmēs iedzīvotāju dzīves kvalitāti un sabiedrības veselību; tas arī nodrošinās ne-labvēlīgākā stāvoklī esošām teritorijām labāku piekļuvi pilsētu centriem, tādējādi uzlabojot nodarbinātības iespējas, kā arī pakalpojumu (veselības, izglītības) un kultūras pasākumu pieejamību.

*Uzdevumi un pienākumi.*

11. Reģionu komiteja atzinīgi vērtē pilnīgo izpratni attiecībā uz subsidiaritātes principu, ko Eiropas Komisija ir apliecinājusi, rīcības plānā atzīstot, ka pilsētvides mobilitātes politika ir galvenokārt vietējo un reģionālo pašvaldību un valsts iestāžu kompetencē pat tad, ja uz vietējā līmenī pieņemtajiem lēmumiem bieži vien ir attiecināmi reģionālās, valstu vai ES politikas līmenī noteiktie pamatprincipi.

12. Eiropas Komisija uzskata, ka ļoti vērtīga būtu partnerības pieeja, pilnībā ievērojot subsidiaritātes principu un dažādās visu pārvaldības līmeņu kompetences un atbildības jomas.

13. Rīcības plānā ierosinātie 20 pasākumi galvenokārt attiecas uz instrumentiem, lai palīdzētu pilsētām un reģioniem izstrādāt ilgtspējīgas mobilitātes politiku, un atspoguļo lielāko daļu no RK iepriekš sniegtajiem ieteikumiem. Šie instrumenti ir:

- informācijas un paraugprakses apmaiņa;

- pilsētvides mobilitātes plānu izstrādei veltītu informatīvu un pamatnostādņu dokumentu publicēšana;

- dialogs ar sabiedriskā transporta operatoriem, lai definētu brīvprātīgas saistības pasažieru tiesību jomā;

- tiešsaistē pieejama rokasgrāmata par "tīriem" transportlīdzekļiem un diskusijas ar dalībvalstīm par pasākumiem energotaupīgu braukšanas paņēmieni iekļaušanai autovadītāju eksāmenos;

- pilsētvides mobilitātes novērošanas centrs;

- virkne pētījumu pilsētvides mobilitātes jomā, tostarp par dažādu veidu "zaļo zonu" darbību ES.

14. Komisijas Rīcības plāns mobilitātei pilsētās dod iespēju izstrādāt tādu ES sistēmu, kas palīdzētu vietējām un reģionālajām pašvaldībām un valsts iestādēm veikt pasākumus pilsētu teritorijās, kur jāveido ilgtspējīgi transporta tīkli un jāievieš tehnoloģiski jauninājumi, ievērojot kompetences un atbildības jomas, īstenojot pasākumus, kas dod ES iedzīvotājiem iespēju izmantot ekoloģiski nekaitīgu transportu pilsētu teritorijās un izmainīt ar mobilitāti saistītos ieradumus pilsētās, lai sasniegtu ES mērķus vides, ekonomikas konkurētspējas un sociālās kohēzijas jomā.

15. Eiropas Komisijas rīcības plānā izklāstīti 6 temati, kas izriet no apspriedēm par zaļo grāmatu; par visiem šiem tematiem ir vērts izteikt papildu piezīmes.

*Sekmēt integrētas politiskās iniciatīvas.*

16. Iespējams, ka vissvarīgākais no trim ierosinātajiem pasākumiem šajā jomā ir plānotais atbalsts vietējām pašvaldībām pilsētvides ilgtspējīgas mobilitātes plānu izstrādē attiecībā uz kravas un pasažieru pārvadājumiem pilsētu un piepilsētu teritorijās. Šis pasākums bija viens no galvenajiem Reģionu komitejas ieteikumiem <sup>(8)</sup>.

17. Taču interesants un atbalsta vērts papildinājums ir priekšlikums aktualizēt mobilitātes dimensiju arī ilgtspējīgas enerģētikas plānos, kas Pilsētas mēru pakta <sup>(9)</sup> ietvaros izstrādājami pilsētām, tādējādi sekmējot integrētu pieeju, kurā enerģētikas un klimata pārmaiņu tematika būtu saistīta ar transporta un mobilitātes jautājumiem.

<sup>(8)</sup> Skat 3. zemsvītras piezīmi.

<sup>(9)</sup> [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu).

18. Komisija arī plāno sagatavot informāciju par saikni starp pasākumiem ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes jomā un reģionālās politikas mērķiem, pievēršoties arī saiknei starp pilsētu transportu un Eiropas transporta tīklu.

*Koncentrēties uz iedzīvotājiem.*

19. Ir atzīts, ka iedzīvotāju motivēšanā izmantot autobusus, tramvajus, metro un citus sabiedriskā transporta veidus būtiska nozīme ir pasažieru tiesībām, transporta pieejamībai un informācijai par uzticamību, drošību utt. Komisija plāno visā ES apkopot paraugpraksi un īstenot virkni brīvprātīgu apņemšanos, kuru nolūks būtu stiprināt sabiedriskā transporta pasažieru tiesības; šo iniciatīvu Reģionu komiteja ir atbalstījusi jau iepriekš<sup>(10)</sup>.

20. Eiropas Komisija ir iecerējusi sadarboties ar sabiedriskā transporta uzņēmumiem un citām pusēm, lai vienkāršotu informācijas sniegšanu par satiksmi un īstenotu uzdevumu — izveidot ES mēroga sabiedriskā transporta informācijas portālu internetā, pievēršot īpašu uzmanību galvenajiem satiksmes mezgliem Eiropas transporta tīklā TEN-T un to vietējiem un reģionāliem savienojumiem, kā to bija ierosinājusi Reģionu komiteja jau iepriekš<sup>(10)</sup>.

21. Komisija ierosina sākt ES mēroga pētījumu par piekļuves noteikumiem attiecībā uz “zaļajām zonām”; pētījuma nolūks ir panākt labas prakses apmaiņu. Šis priekšlikums sasauca ar Reģionu komitejas ierosinājumu<sup>(10)</sup> par Eiropas gada balvas ieviešanu nolūkā izteikt atzinību par izcilām un plaši izmantojamām iniciatīvām transporta jomā, līdzīgi ES Zilā karoga sistēmai, attiecīgo balvu piešķirot teritorijām, kurās ir zems vides piesārņojuma un satiksmes pārslogotības līmenis (“Zaļā karoga sistēma”). Eiropas Komisija paredz, ka Eiropas mobilitātes nedēļas ietvaros pašreizējā apbalvojumu piešķiršanas sistēma tiks optimizēta un ieviests īpašs apbalvojums, lai veicinātu pilsētvides ilgtspējīgas mobilitātes plānu pieņemšanu.

22. Tā kā energoefektīva transportlīdzekļa vadīšana jau ir obligāta profesionālo autovadītāju apmācību un novērtējuma daļa, Komisija apspriedīsies ar dalībvalstīm par to, vai un kā energoefektīvu transportlīdzekļa vadīšanu varētu iekļaut personīgo automobiļu vadītāju braukšanas eksāmenos.

*Padarīt pilsētu transportu videi draudzīgāku.*

23. Eiropas Komisija uzskata, ka ES mēroga rīcība var palīdzēt stabilizēt tirgu jaunām, tīrām transportlīdzekļu tehnoloģijām un alternatīvām degvielām. Tādēļ tā ierosina turpināt atbalstīt pētniecības un demonstrējumu projektus, ko finansē saistībā ar

Septīto pamatprogrammu, lai atvieglinātu tādu transportlīdzekļu nonākšanu tirgū, kuri rada mazāk emisiju vai nerada tās vispār un kuros izmanto alternatīvās degvielas, un īpaši atsaucas uz Eiropas “zaļo” automobiļu iniciatīvu<sup>(11)</sup>, kuras centrā ir elektriskie transportlīdzekļi un atbilstīga pilsētas infrastruktūra.

24. Tiks izstrādāta internetā pieejama rokasgrāmata par “tīriem” un energoefektīviem transportlīdzekļiem, nodrošinot atbalstu transportlīdzekļu kopējiem iepirkumiem sabiedrisko pakalpojumu sniegšanai.

25. Tiklīdz kā būs izveidots ES satvars ārējo izmaksu internalizācijai, Komisija uzsāks pētījumu par internalizācijas aspektiem pilsētās, ņemot vērā cenu veidošanas risinājumu efektivitāti un lietderību, lai panāktu, ka lietotāji sedz ārējās izmaksas (vides, pārslotības un citas izmaksas).

*Stabilizēt finansējumu.*

26. Reģionu komitejas iepriekšējā atzinumā<sup>(10)</sup> bija ietverts konkrēts ieteikums, ka Eiropas finansējumam un līdzfinansējumam, ko piešķir pilsētas transporta projektiem, jābūt atkarīgam no integrētu pilsētvides mobilitātes plānu īstenošanas, papildinot ES pasākumus minēto plānu izstrādes veicināšanai. Reģionu komiteja atbalstīja Eiropas finanšu instrumentu iesaistīšanu, tādējādi nodrošinot pilsētvides mobilitātes plānu līdzfinansēšanu ar nosacījumu, ka ir noslēgti publiski-publiski / publiski-privāti pilsētvides mobilitātes nolīgumi, kuros paredzēta līdzekļu piesaistīšana no privātā sektora, vietējām, reģionālajām un valsts finansējuma programmām.

27. Komisijas rīcības plāns paredz, ka ES finansējums, tostarp Eiropas Investīciju bankas instrumenti, var būt nozīmīgs stimuls un mazināt slogu, kurš gulstas uz privātajiem fondiem, tādējādi palīdzot vietējām pašvaldībām izstrādāt novatoriskas publiskā un privātā sektora partnerības shēmas. Komisija vēlas palīdzēt iestādēm un iesaistītajām personām apzināt pastāvošās finansējuma iespējas un izstrādāt inovatīvas publiskā un privātā sektora partnerības shēmas.

28. Turklāt Komisija ir atzinusi, ka tai jāturpina atbalstīt CIVITAS iniciatīvu arī pēc 2008. gadā sākto trešās paaudzes projektu pabeigšanas, kā jau iepriekš aicināja Reģionu komiteja<sup>(10)</sup>.

<sup>(10)</sup> Skat 3. zemsvītras piezīmi.

<sup>(11)</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/info/green\\_cars\\_initiative\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html)

*Dalīties pieredzē un zināšanās.*

29. Eiropas Komisija plāno uzsākt pētījumu par to, kā uzlabot datu vākšanu par pilsētas transportu un mobilitāti, un ir iecerējusi izveidot virtuālu platformu, kurā apmainīties ar informāciju, datiem un statistiku, pārraudzīt norises un vienkāršot paraugprakses apmaiņu, balstoties uz pašreizējām iniciatīvām <sup>(12)</sup>. Par šo ieceri Reģionu komiteja jau ir paudusi atzinību.

*Optimizēt pilsētvides mobilitāti.*

30. Eiropas Komisija vēlas stimulēt pāreju uz videi nekaitīgiem transporta veidiem un efektīvākiem kravu pārvadājumiem, tādēļ tā plāno 2010. gadā sarīkot konferenci par kravu pārvadājumiem pilsētās. Reģionu komiteja atzinīgi vērtē šo iniciatīvu.

31. Komisija arī paredz sniegt atbalstu intelektisko transporta sistēmu piemērošanai — cerams, ka ar sadarbībspējīgiem sakaru protokoliem un datu pārraidi, lai uzlabotu pilsētvides mobilitāti, piemēram, saistībā ar elektronisko biļešu pārdošanu un norēķiniem, satiksmes vadību, informāciju par satiksmi u.c.

## II. IETEIKUMI POLITIKAS JOMĀ

### REĢIONU KOMITEJA

32. atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas rīcības plānu mobilitātei pilsētās un atbalsta ierosinātos pasākumus, jo tie nemazina subsidiaritātes principa nozīmīgumu un vietējo un reģionālo pašvaldību un valsts iestāžu atbildību, un uzskata, ka izaicinājumi pilsētvides mobilitātes jomā ir tikpat nozīmīgi kā reģionālā un tālsatiksmes transporta infrastruktūras attīstība, turklāt tie katrā ziņā labi papildina atsevišķas reģionālā līmeņa darbības jomas;

*Pārejas uz sabiedriskā transporta izmantošanu finansēšana*

33. uzskata, ka uz tehnoloģijām balstīti Septītās pamatprogrammas ietvaros finansēti pasākumi (jaunas dzinēju tehnoloģijas, labākas degvielas un citi uzlabojumi) vien nebūs pietiekami, lai nodrošinātu augsti kvalitatīvas, drošas un par pieņemamām cenām pieejamas sabiedriskā transporta sistēmas un, līdz ar to, vēra ņemamu transporta veida maiņu un mazāku satiksmes pārslogotību pilsētu teritorijās; jāveicina pāreja uz visa veida sabiedrisko transportu, velotransportu un pārvietošanos kājām;

34. tādēļ rosina Komisiju ņemt vērā mobilitāti pilsētās, paredzot skaidrus ilgtspējības kritērijus ES pilsētu un piepilsētu teritorijās un izmantojot struktūrfondus, kohēzijas politiku, Eiropas Investīciju bankas (EIB) un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības bankas (ERAB) līdzekļus;

<sup>(12)</sup> Piemēram, [www.eltis.org](http://www.eltis.org).

35. turklāt saistībā ar ES finanšu plāna gaidāmo pārskatīšanu aicina ņemt vērā pilsētas transporta vajadzības, īpaši tāpēc, ka pilsētvides mobilitātes plānu finansēšana varētu sniegt ievērojamu ieguldījumu attiecībā uz lielpilsētu teritoriju ilgtspējīgas attīstības ekonomisko, ekoloģisko un sociālā pilāru;

36. atbalsta Eiropas Parlamenta ierosinājumus, ka 2014.–2020. gada finanšu plānā būtu jāizskata iespēja ieviest tādu Eiropas finanšu instrumentu, ar kura palīdzību varētu piešķirt līdzfinansējumu:

- pilsētvides mobilitātes plāniem un
- ieguldījumiem pilsētu un lielpilsētu mobilitātē, kas atbilst ES ekoloģiskajiem un sociālekonomiskajiem mērķiem;

37. uzskata, ka šie pasākumi ir nepieciešami, lai Eiropas pilsētās un piepilsētu teritorijās nodrošinātu augsti kvalitatīvas, drošas, par pieņemamām cenām pieejamas un izvērstas sabiedriskā transporta sistēmas, kas dos iespēju:

- sekmēt ekonomikas izaugsmi un konkurētspēju, samazinot satiksmes pārslogotību un transporta izmaksas, palielinot pasažieru un preču pārvadājumu vadības efektivitāti, radot darba vietas sabiedriskā transporta sistēmās un nodrošinot šādu ieguldījumu radīto sviras efektu <sup>(13)</sup>;
- uzlabot vides kvalitāti, samazinot SEG emisijas un citus piesārņojuma veidus, samazinot ceļu satiksmi un veicinot energotaupību <sup>(14)</sup>, uzlabojot gaisa kvalitāti un samazinot elpošanas un asinsvadu saslimstību izraisītās veselības problēmas;
- veicināt sociālo un teritoriālo kohēziju <sup>(15)</sup>, palielinot iedzīvotāju mobilitāti, jo īpaši, attiecībā uz atstumtām iedzīvotāju grupām trūcīgās nomalēs, un vienlaikus uzlabojot vidi dzīvojamajos rajonos un tūristu iecienīto vietu apkārtni pilsētu centros;

<sup>(13)</sup> Ieguldījumi sabiedriskajā transportā rada daudzkrāsojošu efektu vietējā un reģionālajā ekonomikā — EK Piektā pamatprogramma (2005.g.): *Transecon* pētījums.

<sup>(14)</sup> Pilsētās ar augstu sabiedriskā transporta pārvadājumu īpatsvaru ir iespējami enerģijas ietaupījumi aptuveni 400 līdz 500 kg degvielas uz vienu iedzīvotāju (*UITP*).

<sup>(15)</sup> Skat 5. zemsvītras piezīmi.

*Integrēta pieeja pilsētvides politikas jomā*

38. uzskata, ka jāpanāk labāka saskaņotība starp Eiropas politikām un iniciatīvām un, jo īpaši, integrēta pieeja pilsētvides politikas un teritoriālpilnošanas jomā, lai iniciatīvas attiecībā uz satiksmes pārslogotības un vides piesārņojuma problēmu risināšanu lielpilsētās, īstenojot integrētus, ilgtspējīgus pilsētvides mobilitātes plānus, nebūtu pretrunā, piemēram, ar pilsētplānošanas un mājokļu politikām;

39. vēlreiz apliecinā savu atbalstu pilsētvides ilgtspējīgas mobilitātes plānu izstrādāšanai vismaz attiecībā uz lielpilsētām, pilsētu un piepilsētu teritorijām, lai risinātu pieejamības problēmas, ņemot vērā gan iedzīvotāju, gan kravas transporta vajadzības šajās teritorijās, kā arī ietekmi uz satiksmes pārslogotību, vidi un veselību;

40. atbalsta veicinošu pasākumu īstenošanu ES līmenī, tādējādi nodrošinot, ka Eiropas finansējumam un līdzfinansējumam, ko piešķir pilsētu un lielpilsētu transporta projektiem, jābūt atkarīgam no integrētu pilsētvides mobilitātes plānu īstenošanas un pilsētvides mobilitātes nolīgumu pieņemšanas ar nosacījumu, ka ir noslēgti publiski-privāti partnerības nolīgumi, kuros paredzēta līdzekļu piesaistīšana no privātā sektora, vietējām, reģionālajām un valsts finansējuma programmām;

41. atzīst, ka daudzas pilsētas jau ir izstrādājušas mobilitātes plānus, taču uzskata, ka, ja šī pieeja būtu īstenota visās lielākajās pilsētu teritorijās ar iesaistīto pušu aktīvu līdzdalību, pilsētām joprojām būtu brīvas iespējas pielāgot mobilitātes plānus atbilstoši saviem apstākļiem, savukārt Komisijai būtu iespēja parādīt ES līmeņa pasākumu pievienoto vērtību;

42. atzīmē, ka tāpat kā iepriekš, kad Eiropas Komisija aicināja vietējās pašvaldības izstrādāt un īstenot ilgtspējīga pilsētas transporta plānus<sup>(16)</sup>, Komisijai būtu jāīsteno atbilstoši pilsētu un reģionu stimulēšanas pasākumi, lai atvieglotu šādu plānu izstrādi un jārosina dalībvalstis tos padarīt obligātus attiecībā uz lielpilsētu vai piepilsētu teritorijām;

43. aicina palielināt finansējumu CIVITAS iniciatīvai, lai CIVITAS varētu ne tikai īstenot demonstrējumu projektus un paraugprakses apmaiņu, bet arī sekmēt pilsētvides mobilitātes plānu veicināšanu un īstenošanu;

44. aicina Komisiju vēl vairāk stimulēt pilsētvides mobilitātes plānu izstrādi un īstenošanu, paredzot Eiropas gada balvas ieviešanu nolūkā izteikt atzinību par izcilām un plaši izmantojamām iniciatīvām transporta jomā ES "Zaļā karoga sistēmas" ietvaros, piemēram, attiecīgo balvu piešķirot pilsētu teritorijām, kuras pieņēmušas pilsētvides mobilitātes plānus un kurās ir sasniegts zems vides piesārņojuma un satiksmes pārslogotības līmenis vai izdevies būtiski sekmēt dažādu transporta veidu izmantošanu (*Modal Split*);

<sup>(16)</sup> Pilsētvides tematiskā stratēģija (COM(2005) 718).

45. iesaka Komisijai pieņemt rādītāju kopumu, kas būtu par pamatu "Zaļā karoga" statusa piešķiršanai, taču atzīst, ka zema vides (gaisa un trokšņu) piesārņojuma un satiksmes pārslogotības (braucieni ātrums un uzticamība) līmeņa sasniegšana var būt mainīgs faktors, ņemot vērā, ka dažādu pilsētu un to transporta īpatnības lielā mērā atšķiras;

46. iesaka pilsētu zaļā karoga piešķiršanas sistēmā ņemt vērā arī ekoloģiskas/dabu saudzējošas attieksmes veicināšanu pilsētu teritorijās, piemēram, atbalstu alternatīvo transporta veidu izmantošanai (veloceliņu un kājāmgājējiem paredzētu celiņu ierīkošana vai citu alternatīvu transporta veidu popularizēšana utt.);

*Pārejas uz citiem transporta veidiem veicināšana*

47. atzīst, ka ES iedzīvotāji, arvien vairāk apzinoties klimata pārmaiņu problēmu aktualitāti, tagad var būt pozitīvāk noskaņoti pret tādu pasākumu pieņemšanu, kas liek lietotājiem segt transporta sistēmu ārējās izmaksas (vides, pārslogotības un citas izmaksas), ja publiskās iestādes neinvestē sabiedriskajā transportā: tādējādi darbojas princips "piesārņotājs maksā";

48. aicina Komisiju ātri uzsākt ierosināto pētījumu par transporta veidu ārējo izmaksu internalizācijas pilsētvides aspektiem, lai varētu pieņemt pasākumus, kas palīdzētu līdzsvarot dažādu transporta veidu izmaksas<sup>(17)</sup> <sup>(18)</sup> un sekmēt ilgtspējīgākas transporta sistēmas pilsētu teritorijās;

49. uzskata, ka Eiropas Komisijas rokasgrāmata par dažādiem variantiem, kā transporta cenās atspoguļot mobilitātes ārējās izmaksas, veicinās sabiedrības atbalstu "tīriem" transporta veidiem, sekmēs transporta veidu maiņu un liks iedzīvotājiem apzināties, ka individuālais transports tikai šķietami ir ekonomiskāks, jo ārējās izmaksas netiek iekļautas aprēķinos par transporta nozares kopējām izmaksām;

50. atzinīgi vērtē Komisijas atbalstu pētniecībai, lai ieviestu "tīrus" un energoefektīvus transportlīdzekļus un alternatīvas degvielas, taču atzīmē, ka, kaut gan tehnoloģiskais progress sekmē vides jautājumu risināšanu, ir vajadzīgi pasākumi, lai panāktu pāreju uz citiem transporta veidiem un tādējādi risinātu vides un satiksmes pārslogotības problēmas pilsētu teritorijās;

<sup>(17)</sup> Braukšanas maksa dzelzceļa transportā un autobusus palielinās straujāk nekā privāto automobiļu lietošanas izmaksas (Eiropas Vides aģentūra, ziņojums 3/2004).

<sup>(18)</sup> Atzinums "Ilgtspējīga nākotne transportam – ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu" (ziņotājs Väino Hallikmägi), CDR 146/2009 fin.

*Pasažieru tiesību uzlabošana*

51. atzinīgi vērtē Eiropas Komisijas priekšlikumus attiecībā uz pasažieru tiesībām un informācijas par uzticamību un drošību pieejamību, taču, tā kā tas aprobežojas ar brīvprātīgu apņemšanos, kas balstīta uz ES paraugpraksi, aicina Komisiju pastiprināt šo priekšlikumu sagaidāmo ietekmi, atbalstot saziņas un izpratnes

veicināšanas kampaņas visās dalībvalstīs sadarbībā ar valstu iestādēm un vietējām un reģionālajām pašvaldībām;

52. aicina šādās izpratnes veicināšanas kampaņās iekļaut informāciju par pilsētvides mobilitātes veicināšanas pasākumu un Eiropas iedzīvotāju mobilitātes izvēles ietekmi uz vidi un Eiropas un tās reģionu ekonomisko konkurētspēju.

Briselē, 2010. gada 15. aprīlī

*Reģionu komitejas  
priekšsēdētājas pirmais vietnieks  
Ramón Luis VALCARCEL SISO*

---