

**Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu “Komisijas Paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai – Rīcības plāns mobilitātei pilsētās”**

COM(2009) 490 galīgā redakcija

(2011/C 21/10)

Ziņotājs: **HENCKS kgs**

Eiropas Komisija saskaņā ar Eiropas Kopienas dibināšanas līguma 262. pantu 2009. gada 30. septembrī nolēma konsultēties ar Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteju par tematu

“Komisijas Paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai — Rīcības plāns mobilitātei pilsētās”

COM(2009) 490 galīgā redakcija.

Komitejas Birojs 2009. gada 3. novembrī uzdeva Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētajai nodaļai sagatavot Komitejas atzinumu par šo jautājumu.

Ņemot vērā jautājuma steidzamību (Reglamenta 59. panta 1. punkts), Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja 463. plenārajā sesijā, kas notika 2010. gada 26. un 27. maijā (27. maija sēdē), iecēla Hencks kgu par galveno ziņotāju un ar 175 balsīm par, 1 pret un 1 atturoties, pieņēma šo atzinumu.

## 1. Secinājumi un ieteikumi.

1.1. Pilsētu teritorijās dzīvo vairāk nekā 60 % Eiropas iedzīvotāju. Gandrīz visās šajās teritorijās pastāv vienas un tās pašas problēmas, kuru iemesls ir ceļu satiksme: sastrēgumi, nelabvēlīga ietekme uz vidi, gaisa un trokšņu piesārņojums, satiksmes negadījumi, veselības problēmas, loģistikas traucējumi u.c.

1.2. EESK pilnībā atbalsta to, ka Komisija ar pilsētu mobilitātes plāna starpniecību iesaka vietējām, reģionālajām un valsts pārvaldes iestādēm risinājumus pēc iespējas augstākas un ilgtspējīgākas dzīves kvalitātes nodrošināšanai pilsētu teritorijās.

1.3. EESK pauž pārlicību, ka dažās pilsētu mobilitātes jomās saskaņota rīcība Kopienas līmenī varētu sniegt pievienotu vērtību, un tāpēc aicina skaidrāk definēt ES kompetenci un atbildību saskaņā ar subsidiaritātes un proporcionalitātes principu.

1.4. Jāatzīst tomēr, ka Komisijas rīcības plānā izvirzītie priekšlikumi ir daudz pieticīgāki par EESK iepriekšējos mobilitātei pilsētās veltītajos atzinumos sniegtajiem ieteikumiem.

1.5. Līdz ar to vairums Komisijas ierosināto pasākumu nav nekas vairāk kā ļabi iecerēti un visnotaļ slavējami padomi, kas ne tuvu nav saistoši vai revolucionāri.

1.6. Turklāt tas, ka skatāmajā paziņojumā ir atrodami daudzi secinājumi un priekšlikumi, kas jau ir bijuši izteikti 1998. gada paziņojumā “Pilsoniskā tīkla izveide”, liek domāt, ka stāvoklis gandrīz nav uzlabojies. Tāpēc EESK izsaka vilšanos par to, ka nav izvērtētas šajā agrākajā paziņojumā paredzētās iniciatīvas.

1.7. Izskatāmajā rīcības plānā šoreiz būtu jāiekļauj vismaz izmērāmi kvantitatīvi mērķi, kuru pamatā ir konkrētu rādītāju kopums un kurus pilsētām un piepilsētu rajoniem jātiecas īstenot, izmantojot pašu izvēlētos ilgtspējīgas mobilitātes plānus.

1.8. EESK uzskata, ka rīcības plāns būtu jāpapildina ar vēl vienu plānu, citastarp vairāk pievēršoties noziedzībai sabiedriskajā transportā, nemotorizētai mobilitātei un motocikliem.

1.9. EESK atzinīgi vērtē Padomes prezidentvalsts Spānijas nodomu izveidot vienotu Eiropas shēmu vai programmu, lai Eiropas lielajās un mazajās pilsētās veicinātu pieejamību, īpaši saistībā ar cilvēkiem ar kustību traucējumiem, un izsaka savu vēlmi cieši iesaistīties šādas iniciatīvas īstenošanā, jo tā ir svarīga pilsoniskajai sabiedrībai.

1.10. Visbeidzot EESK iesaka mērķtiecīgāk virzīt ES struktūrfondus un kohēzijas fondus, piemēram, izveidojot speciālu finanšu instrumentu mobilitātes veicināšanai pilsētās. Komiteja ierosina fondus piešķirt ar nosacījumu, ka pilsētās tiek īstenoti mobilitātes plāni un ievēroti kritēriji attiecībā uz piekļuves nodrošināšanu cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

## 2. Rīcības plāna pamatojums.

2.1. Eiropas Komisija 2009. gada 30. septembrī pieņēma rīcības plānu mobilitātes sekmēšanai pilsētās. Lai gan tas nav precizēts nosaukumā, saskaņā ar rīcības plānu šai mobilitātei jābūt ilgtspējīgai.

2.2. Komisija minēto rīcības plānu publicē, atbildot uz aicinājumu, ko izteikusi virkne dalībnieku, pirmām kārtām Eiropas Parlaments, bet arī EESK, kas savā izpētes atzinumā par tematu "Transports pilsētu un lielpilsētu teritorijās" <sup>(1)</sup> un citos atzinumos <sup>(2)</sup> rosinājusi nākt klajā ar šādu iniciatīvu. EESK uzskata, ka šāda veida plāns jāpapildina ar kvantitatīviem mērķiem attiecībā uz dzīves kvalitātes uzlabošanu, vides aizsardzību un energoefektivitāti pilsētās.

2.3. Komisija 2007. gada 25. septembrī ar Zaļo grāmatu "Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru" uzsāka sabiedrisko apspriešanu. Tās rezultāti lielā mērā apstiprināja, ka Eiropas Savienībai ir nozīmīga loma ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanā pilsētās.

2.4. Rīcības plāna publicēšana (kas bija paredzēta Eiropas Komisijas likumdošanas programmā 2008. gadam) tika paziņota un pēc tam atlikta vairākas reizes, jo dažām pusēm bija iebildumi par to, ka ar jebkādu Komisijas iniciatīvu šajā jomā būtu pārkāpts subsidiaritātes princips un vietējo un reģionālo pašvaldību administratīvās brīvības princips.

2.5. Tā kā iepriekš minēto iemeslu dēļ Komisija rīcības plānu nevarēja publicēt kā bija plānots līdz 2008. gada beigām, Eiropas Parlaments, bažīdamies, ka iniciatīva varētu tikt atmesta pavisam, pievērsās šim jautājumam un pieņēma Rezolūciju par rīcības plānu attiecībā uz mobilitāti pilsētā <sup>(3)</sup>, tādējādi atbalstot Komisiju, kurai lūdza virkni zaļajā grāmatā ierosināto ideju iestrādāt rokasgrāmatā reģionālajām pašvaldībām.

## 3. Mobilitāte pilsētās un ES loma.

3.1. Kaut gan ilgtspējīga transporta veicināšanai pilsētās politiķi ir nākuši klajā ar daudzām nodomu deklarācijām, vēl ir vajadzīgs, lai tās būtu saskaņā ar praktiskiem risinājumiem un vispiemērotākajām īstenošanas struktūrām.

3.2. Pilsētu transporta sistēmas ir Eiropas transporta sistēmas sastāvdaļa un tādējādi uz tām attiecas kopējā transporta politika. Neformālajā ES satiksmes ministru sanāksmē 2010. gada 16. februārī apstiprināta nepieciešamība pilsētu mobilitātes

plānus iekļaut tiesību aktos, ko saskaņo vietējās, reģionālās, valstu un ES iestādes, lai veicinātu transporta infrastruktūras un pakalpojumu efektīvāku integrāciju reģionālajās, pilsētu un lauku attīstības stratēģijās.

3.3. Daudzas direktīvas, regulas, paziņojumi un Kopienas rīcības programmas jau ir ievērojami ietekmējušas pilsētu transportu tādos aspektos kā klimata pārmaiņas, veselības un vides aizsardzība, ilgtspējīga enerģija, ceļu satiksmes drošība, kā arī ieguldījumi sabiedriskajā transportā un tā pārvaldībā.

3.4. Lai stingri ievērotu subsidiaritātes principu, Komisija savās piezīmēs aprobežojas ar to, ka rosina pilsētas īstenot klimata pārmaiņu apkarošanas pasākumus un veidot efektīvas, ilgtspējīgas transporta sistēmas, balstoties uz pilnīgi brīvprātīgu apņemšanos.

3.5. Šajā sakarā EESK vēlas atzīmēt, ka, pat ja starp pilsētām un tās aptverošajām teritorijām ir ievērojamas atšķirības, tomēr tās saskaras ar kopīgām ilgtspējīgas attīstības problēmām, kas nebeidzas pie pilsētu robežām un kas ir risināmas tikai ar saskaņotu pieeju un pasākumiem Eiropas līmenī, līdzīgi kā ES tiesību aktos par gaisa kvalitāti un vides trokšņa pārvaldību <sup>(4)</sup>.

3.6. Turklāt Komisija paziņojumā "Ilgtspējīga nākotne transportam — ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu" <sup>(5)</sup> attiecībā uz transporta politiku norāda: "Tomēr rezultāti saistībā ar ES ilgtspējīgas attīstības stratēģijas mērķiem ir necilāki — kā norādīts 2007. gada progresa ziņojumā, Eiropas transporta sistēma vēl nav ilgtspējīga vairākos aspektos."

3.7. Nesenajā atzinumā par Eiropas transporta politiku pēc 2010. gada <sup>(6)</sup> EESK secina, ka, lai gan transports nodrošina daudzas brīvības — brīvību strādāt un dzīvot dažādos pasaules reģionos, brīvību baudīt dažādus produktus un pakalpojumus, brīvību veikt tirdzniecību un dibināt personiskos kontaktus —, ir jānosaka skaidrs minēto brīvību pamatojums vai pat robežas, raugoties, lai tās neskar vai pat neapdraud citas brīvības vai vajadzības, piemēram, cilvēku veselību, vidi un/vai klimatu.

3.8. Lai gan daudzu ilgtspējīga transporta jomā progresīvu pilsētu īstenotā transporta politika pierāda, ka apņēmīgi lēmumu pieņēmēji, ja tiem ir vajadzīgā griba, var mainīt negatīvās tendences, CO<sub>2</sub> emisijas ierobežošanai pasaules mērogā ir nepieciešama Eiropas kolektīvā apņēmība.

<sup>(1)</sup> OV C 168, 20.7.2007., 77. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 224, 30.8.2008., 39. lpp; OV C 317, 23.12.2009., 1. lpp.

<sup>(3)</sup> (2008/2217 (INI)), ziņotājs: Savary kgs.

<sup>(4)</sup> Direktīva 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai; Direktīva 2002/49/EK par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību.

<sup>(5)</sup> COM(2009) 279 galīgā redakcija.

<sup>(6)</sup> OV C 255, 27.9.2010., 110. lpp.

3.9. Pilsētu satiksme, īpaši pārvietošanās ar motorizētiem transporta līdzekļiem, veido 40 % CO<sub>2</sub> emisijas un 70 % citu autotransporta radīto piesārņojošo emisiju. Klimata pārmaiņu jomā izvirzītos mērķus ES varēs sasniegt tikai tad, ja mainīs savu pilsētu transporta politiku. Ar tikai vietējā vai reģionālā līmenī pieņemtiem, savstarpēji norobežotiem *ad hoc* pasākumiem, lai cik slavējami un nozīmīgi tie būtu, problēmas šajā jomā nav atrisināmas ilgtspējīgi.

3.10. Tāpēc vietējo un reģionālo pasākumu atbalstīšanā ir jāiesaista visi ES resursi, lai sasniegtu Eiropas Savienības vispārējās klimata pārmaiņu apkarošanas stratēģijas mērķus — uzlabot energoefektivitāti, attīstīt atjaunojamus energoresursus un veicināt sociālo kohēziju.

#### 4. Rīcības plāns.

4.1. Komisijas ierosinātais rīcības plāns attiecas gan uz kravas, gan pasažieru pārvadājumiem pilsētu un piepilsētu teritorijās un ir lielā mērā balstīts uz 2007. gada 25. septembrī sāktās sabiedriskās apspriešanas rezultātiem.

4.2. Rīcības plāna mērķis ir palīdzēt vietējām, reģionālajām un valsts iestādēm veicināt ilgtspējīgas mobilitātes kultūru, īpaši samazinot satiksmes pārslogotību pilsētās un līdz ar to arī ceļu satiksmes negadījumu skaitu, gaisa piesārņotību un enerģijas patēriņu, tomēr neuzspiežot gatavus risinājumus.

4.3. Komisijas Rīcības plāns nekādā ziņā neparedz aizstāt vietējo un reģionālās pašvaldību un valsts iestāžu izvēli, tām meklējot risinājumus ar mobilitāti pilsētās saistītajām problēmām. Plāns ir iecerēts kā stimuls un ierosina pieredzes apkopošanu, dokumentēšanu un apmaiņu, lai veicinātu labu praksi, palīdzētu izmantot ES finansējuma un līdzfinansējuma iespējas, atbalstītu pētniecības projektus un vadlīniju sagatavošanu, īpaši attiecībā uz kravu pārvadājumiem un intelektiskajām transporta sistēmām.

4.4. Vispārējais rīcības plāns paredz 20 praktiskus pasākumus, kas sagrupēti turpmāk tekstā minētajos sešos galvenajos tematos un īstenojami saskaņā ar grafiku, kurš noteikts līdz 2012. gadam.

##### 4.4.1. Sekmēt integrētas politiskās iniciatīvas.

Mērķis ir izveidot integrētu pieeju, kurā ņemta vērā transporta veidu savstarpējā atkarība, telpas un vides ierobežojumi un pilsētu transporta sistēmu nozīme visu transporta veidu savstarpējā sasaistē, īpaši pilsētu mobilitātes plānu ietvaros.

##### 4.4.2. Koncentrēties uz iedzīvotājiem.

Uzmanība būtu jāpievērš:

— attiecīgajām svirām, piemēram, cenu mehānismiem, piekļuves iespējām saistībā ar personām ar kustību traucējumiem, satiksmes informācijai, pasažieru tiesībām, zaļajām

zonām u.c., lai rosinātu cilvēkus kļūt par regulāriem sabiedriskā transporta vai nemotorizētu transportlīdzekļu lietotājiem;

— izglītības, informēšanas un izpratnes veicināšanas kampaņām, lai sekmētu ilgtspējīgas mobilitātes risinājumu izvēli; un

— energoefektīvai transportlīdzekļu vadīšanai gan privātajiem, gan profesionālajiem autovadītājiem.

##### 4.4.3. Padarīt pilsētu transportu videi draudzīgāku.

Rīcības plāns paredz atbalstu pētniecībai un izstrādei, lai veicinātu transportlīdzekļus ar zemām vai nulles līmeņa emisijām un vidi saudzējošus transporta veidus. Komisija aktualizēs internetā pieejamo rokasgrāmatu par “ekoloģiski tīriem” transportlīdzekļiem un veicinās informācijas apmaiņu par pilsētu transporta cenu shēmām. Tā plāno arī izpētīt transporta nodevu un ārējo izmaksu internalizācijas efektivitāti.

##### 4.4.4. Palielināt finansējumu.

Komisija vēlas turpināt esošo Eiropas finansējuma avotu optimizāciju un nākotnes vajadzību izpēti. Tā publicēs pamatnostādņu dokumentu par ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās un sociālās kohēzijas politiku, kā arī pievērsīsies dažādu pilsētas transporta tarifu formulu izpētei. Tās mērķis ir uzlabot informētību par pašreizējām ES finansējuma iespējām un optimizēt esošo finansējumu, nodrošinot tādu instrumentu kā struktūrfondi un pētniecības fondi efektīvāku kopdarbību, lai apzinātu inovatīvas publiskā un privātā sektora partnerības shēmas un izvērtētu ilgtspējīgas mobilitātes pilsētās pašfinansēšanas nepieciešamību.

##### 4.4.5. Dalīties pieredzē un zināšanās.

Ieinteresētajiem dalībniekiem būtu jāspēj izmantot citu uzkrātā pieredze. Šim nolūkam Komisija izveidos datubāzi, kurā būs apkopota informācija par visdažādākā veida pārbaudītiem risinājumiem, kas ir jau ieviesti. Tā arī ļaus gūt pārskatu par Eiropas tiesību aktiem un noderīgiem finansējuma instrumentiem, īpaši izmantojot pilsētu mobilitātes novērotavu virtuālas platformas veidā.

##### 4.4.6. Optimizēt pilsētu mobilitāti.

Lai veicinātu modālo pāreju uz videi nekaitīgākiem transporta veidiem un efektīvāku loģistiku, Komisija ierosina pilsētās un reģionos paātrināti ieviest ilgtspējīgas mobilitātes plānus. Šajā nolūkā tā izstrādās vadlīnijas par tādu plānu galvenajiem aspektiem, tostarp par preču piegādi pilsētās un intelektiskām transporta sistēmām.

4.5. Komisija 2012. gadā veiks rīcības plāna īstenošanas pārskatu un izvērtēs, kas darāms tālāk.

## 5. Vispārīgas piezīmes.

5.1. Sabiedriskais transports ietilpst vispārējas nozīmes pakalpojumos, un tāpēc uz to ir attiecināmi universāluma, piekļuves, nepārtrauktības un cenu pieejamības kritēriji. Tādēļ EESK atzīnīgi vērtē visus izskatāmajā paziņojumā ierosinātos pasākumus, jo katrs no tiem ir solis pareizajā virzienā.

5.2. Kaut gan Komiteja ar gandarījumu atzīmē, ka Komisijas dokumentā ir sniegtas atsauces uz EESK atzinumu par Zaļo grāmatu par mobilitāti pilsētās, tā tomēr secina, ka Komisijas priekšlikumi ir daudz pieticīgāki par minētajā atzinumā un iepriekšējos EESK atzinumos sniegtajiem ieteikumiem <sup>(7)</sup>.

5.3. Neapšaubot subsidiaritātes principu un ES ierobežotās kompetences šajā jomā, EESK pauž nožēlu, ka nav ņemti vērā izpētes atzinumā par tematu "Transporta un zemes izmantošanas politiku integrēšana ilgtspējīgākam pilsētu transportam" <sup>(8)</sup> sniegtie ieteikumi par ES lomas pastiprināšanu.

5.4. Nevēlēdamās pārkāpt subsidiaritātes principu, Komisija sev paredz veicinātāja vai palīga, nevis regulatora vai pakalpojumu sniedzēja funkciju. Vairums Komisijas ierosināto pasākumu nav nekas vairāk kā labi iecerēti un visnotaļ slavējami padomi, kas ne tuvu nav saistoši vai revolucionāri.

5.5. Turklāt, lasot minēto paziņojumu, nākas secināt, ka vismaz satura ziņā tas ir paziņojuma "Pilsoniskā tikla izveide" (COM(1998) 431 galīgā redakcija) pārstāsts, ja ne precīzs atkārtojums.

5.6. Arī patlaban, 11 gadus pēc 1998. gada paziņojuma, kas bija pazīstams ar lozungu "izstumt un ievilkt" ("*push and pull*" — "izstumt" cilvēkus no privātajiem auto un "ievilkt" sabiedriskajā transportā), šie jautājumi nav zaudējuši aktualitāti, īpaši tādos aspektos kā informācijas apmaiņas veicināšana, pakalpojumu efektivitātes salīdzinošā novērtēšana, atbilstoša politiskā klimata veidošana un Eiropas Savienības finanšu instrumentu efektīva izmantošana.

5.7. EESK izsaka vilšanos par to, ka nav izvērtētas 1998. gada paziņojumā ierosinātās iniciatīvas, piemēram, Eiropas tuvsatiksmes informācijas dienests (ELTIS), līgums ar Eiropas pilsētu un reģionu tīklu (POLIS), valstu veloceļu tīklu savstarpējā savienošana, darbības kvalitātes pašnovērtējuma sistēmas veidošana, vietējā pasažieru transporta sistēmu salīdzinošās novērtēšanas izmēģinājuma projekts, mobilitātes vadības un šķēršļu izpētes rokasgrāmata, elektroniskās biļetes, profesionālu transportlīdzekļu vadītāju apmācība, 2000. gadā plānotais paziņojums par mobilitātes vadību un daudzi pieteikti pētniecības projekti.

5.8. EESK vēlētos, lai izskatāmajā rīcības plānā vismaz būtu izmērāmi kvantitatīvi mērķi, kas būtu balstīti uz rādītāju kopumu (skat. atzinumu 1196/2009), ar mērķi panākt ilgtspējīgu mobilitāti pilsētu un piepilsētu teritorijās, izmantojot pašu izvēlētos ilgtspējīgas mobilitātes plānus.

5.9. Tas vēl jo vairāk nevieš optimismu, ņemot vērā, ka paziņojumā "Ilgspējīga nākotne transportam — ceļā uz integrētu, uz tehnoloģijām balstītu un ērti izmantojamu sistēmu" (COM(2009) 279 galīgā redakcija) Komisija pauž nožēlu par faktu, ka transporta ilgtspējības jomā izvirzītie mērķi ne tuvu nav sasniegti un ka ir vajadzīga fundamentāla virziena maiņa.

5.10. Sociālie jautājumi, patērētāju sabiedrības radītā nelabvēlīgā ietekme uz vidi, nemotorizēta mobilitāte, motocikli un pasākumi motorizētu braucienu novēršanai ir lielā mērā ignorēti. Tas pats attiecas uz pārrobežu sadarbību, zemes izmantošanas plānošanu, pilsētplānošanu un pilsētu izplešanos, kas palielina transporta infrastruktūras vajadzības.

5.11. EESK uzskata, ka rīcības plāns būtu jāpapildina ar citu plānu, kurā citastarp vairāk jāpievēršas nemotorizētai mobilitātei un motocikliem.

5.12. Rīcības plāna pamatlīnija ir "optimizēt" un pārvaldīt individuālo motorizēto transportlīdzekļu mobilitāti, nevis to novērst. Vieglo automobiļu izmantošanas ierobežošana, kas varētu būt balstīta uz pozitīviem pasākumiem, piemēram, automašīnu koplietošanas shēmu veicināšanu, vai preventīviem pasākumiem, piemēram, atturošu autostāvvietu politiku, nodevām un naudas sodiem, aprobežojas ar nodomu veikt pētījumu par to, kādi dažādi piekļuves noteikumi ir spēkā attiecībā uz dažāda veida zaļajām zonām.

5.13. Rīcības plānā paredzētie pētījumi, īpaši attiecībā uz sabiedrības atbalstu iebraukšanas nodevām pilsētās, energoefektīvas transportlīdzekļu vadīšanas veicināšanu, ārējo izmaksu internalizāciju, tehnoloģiju pieejamību un izmaksu atgūšanu katrā ziņā sniegs pievienotu vērtību, tomēr no nepieciešamajiem praktiskajiem pasākumiem nevajadzētu atteikties diskusijas par subsidiaritātes principu dēļ.

5.14. Visbeidzot, rīcības plānā nav risināts jautājums par to, kā pilsoniskā sabiedrība varētu ciešāk iesaistīties ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanas pasākumos, kaut gan tā spēj pulcēt vienkopus ieinteresētās aprindas un politikas veidotājus, kā arī ietekmēt sabiedrības locekļu apziņu tā, lai viņi pārskatītu un mainītu pārvietošanās ieradumus.

## 6. Īpašas piezīmes.

Papildinot iepriekš teikto, EESK vēlas izteikt piezīmes par dažām no 20 ierosinātajām 20 darbībām.

<sup>(7)</sup> OV C 255, 27.9.2010., 110. lpp; OV C 224, 30.8.2008., 39. lpp; OV C 168, 20.7.2007., 77. lpp.

<sup>(8)</sup> OV C 317, 23.12.2009., 1. lpp.



1. darbība — Paātrināt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu īstenošanu

6. darbība — Uzlabot informāciju par satiksmi

6.1. EESK atzinīgi vērtē to, ka Komisija turpmāk vietējām pašvaldībām sniegs loģistikas atbalstu tādu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādē, kuri attiecas uz kravas un pasažieru pārvadājumiem.

6.2. Rīcības plānā norādīts, ka ilgtermiņā Komisija varētu īstenot papildu pasākumus, piemēram, paredzot stimulus vai sniedzot ieteikumus.

6.3. EESK vēlreiz atkārtoti savu priekšlikumu, ka finanšu atbalsts no ES fondiem vietējām pašvaldībām piešķirams ar nosacījumu, ka pilsētās tiek izstrādāti mobilitātes plāni, pieņemot, ka pilsētas tos var brīvi pielāgot vietējām īpatnībām.

6.4. Tādos plānos tomēr būtu jāiekļauj saistošs mērķis — pāreja uz videi draudzīgiem transporta veidiem, kas atbilst ES obligātajām prasībām, lai

— nodrošinātu to, ka visi vietējie iedzīvotāji, viesi un profesionāļi gūst labumu, izmantojot ilgtspējīgus transporta veidus, un novērstu sociālo nevienlīdzību attiecībā uz mobilitāti;

— samazinātu CO<sub>2</sub> emisiju, vides piesārņojumu, trokšņa piesārņojumu un enerģijas patēriņu;

— ņemot vērā ārējās izmaksas, uzlabotu pasažieru un kravas pārvadājumu efektivitāti.

6.5. Komisijas ieteiktais “pilsētu mobilitātes” zīmols, ko EESK aicina ieviest nekavējoties, būtu piešķirams tikai tad, ja ir izpildīti iepriekš minētie kritēriji.

4. darbība — Dialogs par pasažieru tiesībām pilsētas sabiedriskajā transportā

6.6. EESK pauž vilšanos par to, ka Komisija nav ņēmusi vērā tās priekšlikumu visas sabiedriskā transporta pasažieru tiesības apkopot vienā “tiesību hartā”.

6.7. Komiteja tomēr atzinīgi vērtē Komisijas nostādni, ka regulatīvā pieeja cita starpā ietvers kopējus kvalitātes rādītājus, lai aizsargātu pasažieru un personu ar kustību traucējumiem tiesības, kā arī vispārēji pieņemtas sūdzību iesniegšanas procedūras un ziņojumu sniegšanas mehānismus.

6.8. EESK pauž nožēlu, ka paziņojumā nav izvērtēts viens no galvenajiem šķēršļiem sabiedriskā transporta izmantošanai, proti, drošības trūkums, īpaši mazāk izmantotajos maršrutos,

kā arī vakaros un naktīs laikā, ņemot vērā, ka labi apmācīts pavadošais personāls pietiekamā skaitā un videonovērošana ir efektīvi noziedzības novēršanas līdzekļi sabiedriskajā transportā.

6.9. Tā kā šajā jomā ir iesaistīts liels daudzums ieinteresēto pušu, arī pieņemtie pasākumi gan formas gan satura ziņā ir ļoti dažādi, tāpēc ir svarīgi tos regulāri izvērtēt, lai noteiktu, vai attiecīgais pasākums vai politika atbilst lietotāju vajadzībām, un, ja nepieciešams, to pielāgotu, mainītu vai atceltu. Komisijas rīcības plānā šis aspekts tomēr ir atstāts bez ievērības.

5. darbība — Uzlabot piekļuves iespējas personām ar kustību traucējumiem

6.10. Pēc EESK aprēķiniem iedzīvotāju ar kustību traucējumiem skaits (vecāka gadagājuma cilvēki, cilvēki ar invaliditāti, kā arī grūtnieces un personas ar bērnu ratiņiem) Eiropā pārsniedz 100 milj.

6.11. Dažas pilsētas, rūpējoties par personām ar kustību traucējumiem, ir ieviesušas priekšzīmīgus pasākumus, taču tās ir tikai atsevišķas iniciatīvas. Pārāk bieži šādas personas saskaras ar nepārvaramiem šķēršļiem, pārvietojoties ar sabiedrisko transportu (piekļuves problēmas, transportlīdzekļu konstrukcija u.c.) vai kājām (sarežģītas ceļu pārejas, šauras ietves, kafējnicu un restorānu terases uz ietvēm u.c.). Kā vēl vienu faktoru var minēt citu cilvēku pilsoniskās apziņas trūkumu (transportlīdzekļu novietošana neatļautās vietās, personām ar invaliditāti rezervētu stāvvietu aizņemšana u.c.). EESK atzinīgi vērtē Padomes prezidentvalsts Spānijas nodomu izveidot vienotu Eiropas shēmu vai programmu, lai Eiropas pilsētās veicinātu pieejamību, un izsaka savu ieinteresētību cieši iesaistīties šādā iniciatīvā, ņemot vērā tās nozīmību pilsoniskajai sabiedrībai.

6.12. Tehniskais atbalsts nav pienācīgi attīstīts, lai apmierinātu cilvēku reālās vajadzības, jo ierobežotais tirgus apjoms kavē ieguldījumus un jauninājumu ieviešanu.

6.13. Tāpēc EESK pilnībā piekrīt tam, ka piekļuves iespējas personām ar kustību traucējumiem ir jautājums, kas būtu jāiekļauj ES Invaliditātes stratēģijā 2010.-2020. gadam, un ka būtu jāievieš atbilstoši kvalitātes rādītāji un ziņošanas mehānismi.

6.14. Lai atbalstītu iepriekš minētos pasākumus, valstu, reģionālā un vietējā līmenī būtu jāpiešķir atbilstoši finanšu līdzekļi, bet jo īpaši tas jādara ES līmenī, izmantojot tās fondus.

8. darbība — Kampaņas par ilgtspējīgas mobilitātes ieradumiem

6.15. Komisija paredz apsvērt iespēju ieviest īpašu apbalvojumu, lai sekmētu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu pieņemšanu.

6.16. EESK visnotaļ atzinīgi vērtē šāda apbalvojuma ieviešanu un norāda uz savu atzinumu (CES 324/99) par Zaļo grāmatu par pilsoniskā tīkla izveidi, kurā ir norādīts, ka apbalvojumi par kvalitāti un/vai cenām ieviešana būtu reāls stimuls, lai veicinātu uz kvalitāti vērstu konkurenci.

12. darbība — *Pētījums par ārējo izmaksu internalizācijas aspektiem pilsētās*

13. darbība — *Informācijas apmaiņa par tarifkācijas shēmām pilsētās*

6.17. Sabiedriskais transports “par pieņemamu cenu” neapšaubāmi atmaksājas sociāli, taču ir skaidrs, ka no ekonomikas viedokļa tas rada ievērojamus zaudējumus. Ieņēmumi no lietotājiem nevar segt visas darbības izmaksas, un vēl jo mazāk ieguldījumus, tāpēc būtiska nozīme ir publiskajām subsīdijām.

6.18. Tāpēc EESK piekrīt, ka metodoloģisks pētījums par ārējo izmaksu internalizācijas aspektiem pilsētās, par kuru paziņojusi Komisija, izmaksu aprēķināšanas procesu šajā sektorā padarīs pārredzamāku. Komiteja atgādina, ka ārējo izmaksu jautājums jau ir aplūkots 1998. gada paziņojumā, tāpat kā iespēja ieņēmumus no ceļu lietošanas nodevām vēlreiz investēt vietējā līmenī, īpaši sabiedriskajā transportā un gājējiem un velosipēdistiem paredzētajā infrastruktūrā. Abi minētie jautājumi joprojām netiek risināti.

15. darbība — *Analizēt finansējuma vajadzības nākotnē*

6.19. Tikai 9 % transportam paredzēto struktūrfondu apropriāciju ir piešķirti pilsētu transportam, savukārt praktiski visām pilsētām un reģioniem trūkst (ļoti atšķirīgā mērā) nepieciešamā finansējuma investīcijām, kas būtu paredzētas mobilitātei pilsētās.

6.20. Kaut gan Komisijas ceļvedī ir paredzēts izpētīt turpmākā finansējuma vajadzības laikposmam pēc 2010. gada, vienlaikus turpinot sniegt finansālu atbalstu CIVITAS programmas<sup>(9)</sup> īstenošanai, EESK vēlētos redzēt saistošāku apņemšanos piešķirt papildu finansējumu, vienlaikus neatstājot bez ievērības iespējas mobilitāti pilsētās vismaz daļēji finansēt ar ieņēmumiem no maksas par iebraukšanu vai stāvvietu izmantošanu. EESK ierosina izveidot īpašu finanšu instrumentu mobilitātes veicināšanai pilsētās.

6.21. Komisijas 1998. gada paziņojumā “Pilsoniskā tīkla izveide” bija izvirzīts mērķis prioritāri atbalstīt vietējās un reģionālās transporta sistēmas un pausta vēlme izskatīt veidus, kā nodrošināt, lai šādu sistēmu veicinātāji ņemtu vērā pieejamības prasības. EESK būtu ļoti ieinteresēta iepazīties ar minētās izpētes rezultātiem.

6.22. EESK uzskata, ka veicot 2013. gadā paredzēto Kopienas fondu turpmākā regulējuma pārskatīšanu, svarīgāk ir nevis noteikt prioritātes pakāpi, bet gan Kopienas finanšu līdzekļus publiskajam transportam pilsētās piešķirt ar nosacījumu, ka tiek īstenoti pilsētu mobilitātes plāni un stingri ievēroti kritēriji attiecībā uz piekļuves nodrošināšanu cilvēkiem ar kustību traucējumiem.

17. darbība — *Izveidot pilsētu mobilitātes novērotavu*

6.23. EESK atzinīgi vērtē priekšlikumu izveidot pilsētu mobilitātes novērotavu virtuāla foruma veidā, jo labas prakses apmaiņai jāaptver visi pilsētu mobilitātes aspekti, tostarp piekļuves iespējas personām ar kustību traucējumiem.

Briselē, 2010. gada 27. maijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas  
priekšsēdētājs  
Mario SEPI

<sup>(9)</sup> CIVITAS (City Vitality Sustainability) — Kopienas programma pētniecībai un inovācijai pilsētu transporta jomā.