

Trešdiena, 2015. gada 2. decembra

P8\_TA(2015)0423

## Ilgtspējīga mobilitāte pilsētās

**Eiropas Parlamenta 2015. gada 2. decembra rezolūcija par ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās (2014/2242(INI))**

(2017/C 399/02)

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas 2013. gada 17. decembra paziņojumu “Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās” (COM(2013)0913),
- ņemot vērā 2011. gada 15. decembra rezolūciju par ceļvedi uz Eiropas vienoto transporta telpu — virzība uz konkurētspējīgu un resursefektīvu transporta sistēmu <sup>(1)</sup>,
- ņemot vērā 2011. gada 23. jūnija rezolūciju par Eiropas pilsētvides attīstības plānu un tā nākotni saistībā ar kohēzijas politiku <sup>(2)</sup>,
- ņemot vērā Komisijas 2009. gada 30. septembra paziņojumu “Rīcības plāns mobilitātei pilsētās” (COM(2009)0490),
- ņemot vērā Komisijas 2014. gada 18. jūlija paziņojumu “ES rīcībpolitiku urbānā dimensija — ES pilsētprogrammas galvenie aspekti”(COM(2014)0490),
- ņemot vērā Komisijas 2007. gada 25. septembra zaļo grāmatu “Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru” (COM(2007)0551),
- ņemot vērā Komisijas 2013. gada decembra Īpašo Eiropbarometru Nr. 406 “Eiropiešu attieksme pret mobilitāti pilsētās”,
- ņemot vērā to, ka Komisija ir izveidojusi Eiropas platformu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem,
- ņemot vērā Komisijas 1995. gada 29. novembra zaļo grāmatu “Pilsonu tīkls: sabiedriskā pasažieru transporta potenciāla īstenošana Eiropā” (COM(1995)0601),
- ņemot vērā Komisijas 1998. gada 31. marta paziņojumu “Transports un CO<sub>2</sub> — kopienas pieejas izstrāde” (COM(1998)0204),
- ņemot vērā Komisijas 2015. gada 25. februāra paziņojumu “Parīzes protokols — plāns klimata pārmaiņu apkarošanai pēc 2020. gada” (COM(2015)0081),
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 21. maija Direktīvu 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai <sup>(3)</sup>,
- ņemot vērā Regulu (EK) Nr. 715/2007 <sup>(4)</sup> un Regulu (EK) Nr. 595/2009 <sup>(5)</sup> attiecībā uz autotransporta līdzekļu piesārņotāju emisiju samazināšanu,
- ņemot vērā 2015. gada 27. oktobra rezolūciju par emisiju mērījumiem autobūves nozarē <sup>(6)</sup>,
- ņemot vērā Komisijas 2013. gada 18. decembra paziņojumu “Programma “Tīru gaisu Eiropā”” (COM(2013)0918),

<sup>(1)</sup> OV C 168 E, 14.6.2013., 72. lpp.

<sup>(2)</sup> OV C 390 E, 18.12.2012., 10. lpp.

<sup>(3)</sup> OV L 152, 11.6.2008., 1. lpp.

<sup>(4)</sup> OV L 171, 29.6.2007., 1. lpp.

<sup>(5)</sup> OV L 188, 18.7.2009., 1. lpp.

<sup>(6)</sup> Pieņemtie teksti, P8\_TA(2015)0375.

Trešdiena, 2015. gada 2. decembra

- ņemot vērā Pasaules Veselības organizācijas pamatnostādnes par gaisa kvalitāti un veselības ekonomiskā novērtējuma instrumentu,
  - ņemot vērā Pasaules Veselības organizācijas ziņojumu “Vides trokšņa izraisīto slimību slogs — Eiropā zaudēto veselīgas dzīves gadu aprēķināšana”,
  - ņemot vērā Eiropas Vides aģentūras 2013. gada decembra TERM ziņojumu “Ciešāks skats uz pilsētas transportu”,
  - ņemot vērā ANO Konvenciju par personu ar invaliditāti tiesībām,
  - ņemot vērā 2013. gada 3. jūlija rezolūciju par ceļu satiksmes drošību 2011.–2020. gadā — pirmie soļi ceļā uz traumu novēršanas stratēģiju <sup>(1)</sup>,
  - ņemot vērā 1988. gada 12. oktobra rezolūciju par gājēju aizsardzību un Eiropas Gājēju tiesību hartu <sup>(2)</sup>,
  - ņemot vērā Vīnes Konvenciju par ceļu satiksmi,
  - ņemot vērā Komisijas paziņojumu “CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei” (COM(2012)0636),
  - ņemot vērā 2013. gada 10. decembra rezolūciju par CARS 2020: rīcības plāns konkurētspējīgai un ilgtspējīgai Eiropas autobūves nozarei <sup>(3)</sup>,
  - ņemot vērā Komisijas 2014. gada 2. jūlija paziņojumu “Ceļā uz aprites ekonomiku: bezatkritumu saimniekošanas programma Eiropai” (COM(2014)0398),
  - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīvu 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs <sup>(4)</sup>,
  - ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 22. oktobra Direktīvu 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu <sup>(5)</sup>,
  - ņemot vērā Eiropas Revīzijas palātas Īpašo ziņojumu Nr. 1/2014 “ES atbalstīto sabiedriskā pilsētas transporta projektu efektivitāte”,
  - ņemot vērā Leipcigas hartu par ilgtspējīgām Eiropas pilsētām,
  - ņemot vērā Pilsētas mēru paktu,
  - ņemot vērā Reglamenta 52. pantu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu un Vides, sabiedrības veselības un pārtikas nekaitīguma komitejas, kā arī Reģionālās attīstības komitejas atzinumus (A8-0319/2015),
- A. tā kā aplēses rāda, ka 2050. gadā līdz pat 82 % ES iedzīvotāju dzīvos pilsētu teritorijās;
- B. tā kā gaidāmais pilsētu iedzīvotāju skaita nozīmīgais pieaugums pilsētu centriem liek risināt sociālus, dzīves kvalitātes un ilgtspējīgas attīstības uzdevumus, kas prasīs holistiskus plānošanas pasākumus;
- C. tā kā mobilitāte pilsētās joprojām ir ievērojami atkarīga no tradicionāli darbināmu automašīnu izmantošanas un tā kā līdz ar to no naftas un naftas produktiem savu enerģijas vajadzību apmierināšanai ir atkarīgi vairāk nekā 96 % ES transporta, kas ir aptuveni viena trešdaļa no visa enerģijas patēriņa;

<sup>(1)</sup> Pieņemtie teksti, P7\_TA(2013)0314.

<sup>(2)</sup> OV C 290, 14.11.1988., 51. lpp.

<sup>(3)</sup> Pieņemtie teksti, P7\_TA(2013)0547.

<sup>(4)</sup> OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp.

<sup>(5)</sup> OV L 307, 28.10.2014., 1. lpp.

**Trešdiena, 2015. gada 2. decembra**

- D. tā kā pilsētas transports veido līdz 25 % no CO<sub>2</sub> emisijas kopējā apjoma un ap 70 % visu emisiju pilsētvidē, kas izraisa klimata pārmaiņas, un tā kā transports ir vienīgā nozare Eiropas Savienībā, kurā siltumnīcefekta gāzu emisija turpina pieaugt;
- E. tā kā saskaņā ar 2013. gadā publicēto Īpašo Eurobarometru Nr. 406 aptuveni puse Eiropas iedzīvotāju ik dienu izmanto personiskās automašīnas, bet tikai 16 % izmanto sabiedrisko transportu un tikai 12 % — velosipēdus;
- F. tā kā saskaņā ar šo pašu ziņojumu ES iedzīvotāji par efektīviem pasākumiem, ar ko uzlabot mobilitāti pilsētās, uzskata zemākas sabiedriskā transporta izmantošanas cenas (59 %), labākus sabiedriskā transporta pakalpojumus (56 %) un veloceļu infrastruktūras uzlabošanu (33 %);
- G. tā kā apmēram puse veicamo attālumu pilsētu teritorijās nesasniedz piecus kilometrus un tāpēc daudzās pilsētās tos varētu pārvarēt kājām, ar divriteni, sabiedrisko/kolektīvo transportu vai jebkādu citu pieejamo transporta veidu, piemēram, organizējot kopīgus braucienus ar automašīnu;
- H. tā kā dīzeļdegvielas plašā izmantošana transporta vajadzībām, jo īpaši vecākos transportlīdzekļos un transportlīdzekļos, kas nav aprīkoti ar daļiņu filtriem, ir viens no galvenajiem cēloņiem augstajai daļiņu koncentrācijai ES pilsētās un tā kā tāpēc būtu jāveicina alternatīvu degvielu izmantošana pilsētas transporta veidos un pārmaiņas šo transporta veidu lietošanas paradumos, tajā pašā laikā neapdraudot mobilitāti pilsētās;
- I. tā kā saskaņā ar Eiropas Vides aģentūras informāciju 2011. gadā vairāk nekā 125 miljoni Eiropas iedzīvotāju bija pakļauti trokšņa piesārņojumam, kas pārsniedza 55 dB drošības līmeni, šo piesārņojumu galvenokārt izraisot ceļu satiksmei;
- J. tā kā augstas kvalitātes transporta pakalpojumi ir īpaši svarīgi cilvēkiem, kas dzīvo pilsētu teritorijās, lai apmierinātu viņu mobilitātes vajadzības profesionālajā dzīvē, kā arī mācību, tūrisma un atpūtas darbībās; tā kā ilgtspējīgs pilsētas transports var palīdzēt samazināt enerģijas patēriņu, atmosfēras un trokšņa piesārņojumu, negadījumu skaitu, satiksmes sastrēgumus, zemes izmantošanu un augsnes resursu zaudēšanu apbūves rezultātā;
- K. tā kā ir iespējams veikt mērķtiecīgus pasākumus, kas vērsti uz ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās, un šādi pasākumi ir nepieciešami, lai sasniegtu ES mērķus un īstenotu tiesību aktus saistībā ar transportu un vidi;
- L. tā kā, pienācīgi ievērojot subsidiaritāti, Eiropas Savienībai, atbalstot vietējā līmeņa darbības, būtu jāpalīdz attīstīt integrētu un ilgtermiņa pieeju pilsētu mobilitātei, kas mazinās satiksmes radīto piesārņojumu, sastrēgumus, troksni un ceļu satiksmes negadījumus, jāsniedz pienācīgs atbalsts pilsētām un jānodrošina labāka informācija, koordinācija un sadarbība starp ES dalībvalstīm;
- M. tā kā ir svarīgi uzsvērt sabiedriskā transporta nozīmīgumu pilsētu ekonomikā, arī trūcīgos rajonos, un atzīt tā sniegto sociālo labumu, piemēram, ieguldījumu nabadzības un sociālās atstumtības apkarošanā un visu iedzīvotāju piekļuves darbvietām nodrošināšanu;
- N. tā kā labs un viegli pieejams sabiedriskais kolektīvais transports vislabāk attur no privātā transporta lietošanas un ir viens no labākajiem veidiem, kā mazināt sastrēgumus;
- O. tā kā 73 % Eiropas iedzīvotāju uzskata, ka ceļu satiksmes drošība pilsētās ir nopietna problēma, un tā kā vairāk nekā 30 % ceļu satiksmes negadījumu, kuros cilvēki zaudē dzīvību vai gūst nopietnas traumas, notiek pilsētu teritorijās, un tajos bieži ir iesaistīti neaizsargāti satiksmes dalībnieki un gājēji;
- P. tā kā 38 % no visiem ceļu satiksmes negadījumiem, kuros iet bojā cilvēki, notiek pilsētu teritorijās un 55 % — uz starppilsētu ceļiem; tā kā negadījumu upuri visbiežāk ir riteņbraucēji un citi neaizsargāti satiksmes dalībnieki un tā kā negadījumi ir saistīti ar lielu transportlīdzekļu koncentrāciju un ātrumu;
- Q. tā kā ilgtspējīgs pilsētas transports ir viens no plašākas teritoriālās plānošanas politikas aspektiem un tā kā pilsētu zaļās zonas var daļēji kompensēt ceļu satiksmes radītā piesārņojuma ietekmi;
- R. tā kā alternatīvu degvielu un transporta līdzekļu izmantošana liek arī atīstīt vajadzīgo infrastruktūru un vienlaikus pielikt pūles, lai mainītu cilvēku pārvietošanās paradumus;

Trešdiena, 2015. gada 2. decembra

- S. tā kā pilsētas un citas lielākas pilsētu teritorijas kā svarīgi ekonomiskās darbības un inovācijas centri ir pareizi atzītas par izšķiroši svarīgiem mezgliem jaunajā stratēģijā TEN-T un ir galvenais posms pasažieru un kravu pārvadājumu ķēdē;
- T. tā kā multimodāli tīkli un dažādu transporta veidu un pakalpojumu integrēšana pilsētu un tām pieguļošajās teritorijās var palīdzēt uzlabot pasažieru un kravu pārvadājumu efektivitāti, tādējādi palīdzot samazināt oglekļa un citas kaitīgas emisijas;
- U. tā kā valstu un valdību vadītāji, tiekoties 2012. gada Apvienoto Nāciju Organizācijas konferencē par ilgtspējīgu attīstību ("Rio+20"), apņēmas atbalstīt ilgtspējīgu transporta tīklu attīstību<sup>(1)</sup>;
- V. tā kā nav tāda risinājuma, kas būtu piemērots pilnīgi visām pilsētu teritorijām, un pilsētas Eiropas Savienībā atrodas atšķirīgās situācijās, un tām ir atšķirīgas vajadzības, jo īpaši saistībā ar ģeogrāfiskajiem un klimatiskajiem apstākļiem, demogrāfisko struktūru, kultūras tradīcijām un citiem faktoriem;
- W. tā kā par mobilitāti pilsētās un pilsētas transporta pārvaldību atbild vietējās un reģionālās pašvaldības, kas izstrādā un īsteno šos publiskās politikas virzienus savās teritorijās saskaņā ar spēkā esošo valsts regulējumu un ES pilsētprogrammu;
- X. tā kā bažas rada tas, ka Komisija izsakās par tādu transporta koncepciju attīstīšanu Eiropas līmenī, kuras pēc tam būtu jāpielāgo atbilstīgi apstākļiem dalībvalstīs; tā kā būtu vēlams nevis pieņemt lejuvērstu pieeju saskaņā ar minētajiem principiem, bet gan — paturot prātā, ka ir vajadzīgi kopīgi noteikumi un standarti, — īstenot augšvērstu pieeju, kas ietvertu vienlaicīgus eksperimentus uz vietas un līdz ar to sekmētu inovāciju; tā kā līdz ar to tas stingri atbalsta platformu izveidi pieredzes apmaiņai starp vietējām ieinteresētajām personām nolūkā plašāk informēt par veiksmes stāstiem,
1. uzsver, ka Eiropas līmenī un daudzās pilsētās līdz šim paveiktais darbs ir pozitīvs un būtu jāturpina, un tāpēc atzinīgi vērtē iepriekšminēto Komisijas paziņojumu par mobilitāti pilsētās;

### **Telpas un infrastruktūras nodošana atpakaļ visiem iedzīvotājiem un pieejamības uzlabošana**

2. norāda, ka zemes izmantojuma plānošana ir vissvarīgākais posms tādu raitu un drošu transporta tīklu izveidē, kas būtu ilgtspējīgi un reāli ietekmētu satiksmes intensitāti un sadalījumu; uzsver, ka drošība vienmēr ir jāskata kā ilgtspējīgas pilsētplānošanas būtisks elements;
3. ir pārliecināts, ka informācijas sniegšana ES iedzīvotājiem, mazumtirgotājiem, kravas transporta operatoriem un citām pilsētu mobilitātē iesaistītajām ieinteresētajām personām, kā arī apspriešanās ar minētajām iedzīvotāju grupām ir būtiski svarīga, lai plānošanu, attīstību un lēmumu pieņemšanu padarītu pārredzamāku; uzsver, ka šai informācijai vajadzētu būt publiski un viegli pieejamai; norāda, ka nolūkā apmainīties ar ilgtspējīgas mobilitātes risinājumiem ir vēlams sekmēt sadarbību ES līmenī ar attiecīgajām iesaistītajām personām un pilsētu starpā;
4. ir pārliecināts, ka ilgtermiņa ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni (IPMP), ko atbalsta IKT, ir svarīgi rīki, ar ko nodrošināt atbilstošus un drošus mobilitātes risinājumus visiem iedzīvotājiem; aicina kompetentās iestādes šajos plānos ņemt vērā personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām īpašās vajadzības sakaru ziņā; uzsver, ka personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām mobilitātei sevišķi svarīga ir infrastruktūra bez šķēršļiem; uzsver, ka ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānos ir jāiekļauj īpašas stratēģijas attiecībā uz ceļu satiksmes drošību un jāgādā par drošu infrastruktūru ar atbilstošu telpu visneaizsargātākajiem ceļu satiksmes dalībniekiem;
5. uzsver IPMP nozīmi ES mērķu sasniegšanā attiecībā uz CO<sub>2</sub> emisijas, trokšņa, gaisa piesārņojuma un satiksmes negadījumu skaita samazināšanu; uzskata, ka IPMP izstrādei vajadzētu būt svarīgam elementam, ko ņemt vērā, finansējot ES projektus pilsētas transporta jomā, un ka ES finansējums un informatīvais atbalsts varētu stimulēt šādu plānu izstrādi un īstenošanu; aicina Komisiju sniegt kompetentajām iestādēm nepieciešamo konsultatīvo un tehnisko palīdzību IPMP izstrādē, pilnībā ievērojot subsidiaritātes principu;

<sup>(1)</sup> Apvienoto Nāciju Organizācijas rezolūcija Nr. 66/288 "Nākotne, kādu mēs vēlamies", 135. punkts.

**Trešdiena, 2015. gada 2. decembra**

6. mudina dalībvalstu iestādes izstrādāt ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus, kuros dota priekšroka zema emisijas līmeņa transporta veidiem, tostarp elektriskajam transportam un transportlīdzekļiem, ko darbina ar alternatīvām degvielām, un kuros paredzēta intelektisku transporta sistēmu izmantošana; atbalsta satiksmes zonu un intermodālu platformu izveidošanu, kurās priekšroka dota sabiedriskā transporta izmantošanai;
7. mudina dalībvalstis un Eiropas pilsētas izstrādāt autostāvvietu politiku (autostāvvietu piedāvājums, automašīnu novietošanas intelektisko sistēmu izmantošana, atbilstošu cenu noteikšana), kas varētu būt daļa no integrētas pilsētpolitikas, un vienlaikus pastiprināt centienus nolūkā izveidot funkcionālus intermodālus mezglus, nodrošinot dažādus transporta pakalpojumus un veicinot transporta risinājumu — piemēram, kolektīvā transporta, kopīgas transportlīdzekļu izmantošanas, riteņbraukšanas un nomas pakalpojumu — sekmīgu apvienošanu; prasa labāk savienot piepilsētu autostāvvietas ar dzelzceļa un sabiedriskā transporta pakalpojumiem, piemēram, izmantojot stāvparkus; atgādina, ka ir jānovērš pakalpojumu trūkumi attiecībā uz iedzīvotājiem ar invaliditāti;
8. uzsver, ka, ņemot vērā vajadzību samazināt nelabvēlīgo ietekmi uz vidi, ko rada ES transporta sistēmas (kurā izmanto galvenokārt naftu un tās produktus) atkarība no naftas, ESI fondi būtu sistemātiski jāizmanto visaptverošu un integrētu IPMP izstrādei un īstenošanai, lai tie savstarpēji stipriņoši papildinātu pilsētu mobilitātes pasākumus plašākā telpiskās plānošanas kontekstā, neradot papildu transporta vajadzību pārmērīgi izmantot automobiļus un centrā izvirzot integrētu transporta sistēmu, kuras pamatā būtu atsevišķu transporta veidu sadarbība;
9. ir cieši pārliecināts, ka Komisijas platformai ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem būtu jāsniedz spēcīgs atbalsts pilsētām un reģioniem attiecībā uz IPMP izstrādi un īstenošanu; uzsver, ka ir svarīgi apsvērt pilsētu mobilitātei paredzētus ieguldījumus visās pilsētās neatkarīgi no to lieluma, kā arī to, ka Eiropas pilsētām un reģioniem ir izšķiroša loma ilgtspējīgas mobilitātes pilsētās sekmēšanā un popularizēšanā; aicina Eiropas platformā un dalībvalstu ekspertu grupā pilsētu mobilitātes un transporta jautājumos iesaistīt dažādu lielumu vietējo un reģionālo pašvaldību pārstāvjus un dažādu ieinteresēto personu (piemēram, riteņbraucēju apvienību) pārstāvjus;
10. uzsver, ka IPMP būtu jāatbilst pašreizējai ES darba programmai un mērķiem, jo īpaši mērķiem, kas attiecas uz pāreju no autotransporta uz dzelzceļa transportu, kā noteikts 2011. gada baltajā grāmatā;
11. mudina Komisiju, dalībvalstis un reģionālās un vietējās pašvaldības novērtēt un revidēt pilsētu mobilitātes plānus atbilstoši stratēģijas “Transports 2050” uzdevumiem un mērķiem;

**Vides, dzīves kvalitātes un veselības uzlabošana**

12. īpaši norāda, ka pašreizējais transporta modelis daudzējādā ziņā nelabvēlīgi ietekmē dabiskās vides pamatelementus, tostarp gaisu, ūdeni un augsni, kā arī dažādās ekosistēmas;
13. pauž pārliecību, ka gaisa piesārņojumam ir vietēja, reģionāla, valsts un pārrobežu dimensija un attiecībā uz šo jautājumu ir vajadzīga visu līmeņu pārvaldes iestāžu rīcība; tādēļ prasa nostiprināt daudzlīmeņu pārvaldības pieeju, kurā visi dalībnieki uzņemas atbildību par pasākumiem, ko var īstenot un kas būtu jāīsteno attiecīgajā līmenī;
14. aicina pilsētas rūpīgi izvērtēt iedzīvotāju un uzņēmumu vajadzības un transporta veidu specifiku, lai nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās, un veikt nepieciešamos pasākumus, lai uzlabotu dzīves kvalitāti pilsētās, cita starpā, veicinot pāreju uz ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu, arī iešanu kājām un riteņbraukšanu, un sekmējot integrētu intermodālo un/vai komodālo pārvadājumu politiku;
15. aicina vietējās pašvaldības ņemt vērā iedzīvotāju labklājību, izstrādājot ilgtspējīgas mobilitātes plānus; jo īpaši aicina kompetentās iestādes veikt pasākumus, lai samazinātu satiksmes troksni pilsētās;
16. mudina kompetentās iestādes veikt preventīvus pasākumus saskaņā ar piesardzības un samērīguma principu, lai uzlabotu gaisa kvalitāti pilsētās un nodrošinātu, ka gaisu piesārņojošo vielu koncentrācija nepārsniedz Pasaules Veselības organizācijas pamatnostādnes noteikto līmeni; šajā nolūkā atbalsta vietēju zema emisijas līmeņa zonu izveidi; uzsver, ka kompetentās iestādes ir atbildīgas par drošu un veselīgu mobilitātes risinājumu sniegšanu iedzīvotājiem; uzskata, ka šo risinājumu pamatā varētu būt nedārga, intelektiska, uzticama un pieejama sabiedriskā transporta sistēmas; mudina dalībvalstis, kā arī vietējās pašvaldības iepriekšminēto PVO pamatnostādņu pārsniegšanas riska gadījumā apsvērt iespēju veikt pasākumus, lai uzlabotu piekļuvi sabiedriskajam transportam, piemēram, organizējot satiksmi pēc maiņas principa;

Trešdiena, 2015. gada 2. decembra

17. norāda, ka attiecībā uz gaisa piesārņojumu Eiropas pilsētās ir vajadzīga holistiska pieeja; tāpēc aicina Komisiju ierosināt efektīvus pasākumus, kas ļautu dalībvalstīm izpildīt Gaisa kvalitātes direktīvas (Direktīva 2008/50/EK) prasības, jo īpaši paredzot efektīvas un vērīgas emisijas maksimālās robežvērtības 2025. un 2030. gadam saskaņā ar Direktīvu par valstīm noteikto maksimāli pieļaujamo emisiju un nodrošinot to pasākumu labāku koordināciju, kurus īsteno saskaņā ar minētajām direktīvām, nosakot vērīgus automašīnu emisijas standartus 2025. un 2030. gadam saistībā ar Regulu par CO<sub>2</sub> un automobiļiem (Regula (EK) Nr. 443/2009) savlaicīgu pārskatīšanu un nosakot skaidru grafiku personisko transportlīdzekļu emisijas testēšanai reālos ekspluatācijas apstākļos;
18. aicina Komisiju novērtēt dalībvalstu individuālos plānus par atmosfēras piesārņojuma mērīšanas un novērošanas iekārtu izvietojumu lielākajās pilsētu aglomerācijās, kurās ir gaisa kvalitātes problēmas, ņemot vērā, ka šādu iekārtu nepareiza izvietojuma ļoti bieži padara datus neprecīzus un līdz ar to varētu apdraudēt sabiedrības veselību;
19. ņem vērā ar transportlīdzekļu īpašumu un lietošanu saistītās dzīvesveida izmaiņas (automobiļu koplietošana); mudina Komisiju attīstīt un atbalstīt transporta sistēmas, kas iekļauj kolektīvās un sabiedriskās mobilitātes veidus;
20. uzskata, ka Komisijai būtu jāizvērtē, kā sabiedrību varētu ietekmēt jauni mobilitātes veidi, kuru pamatā ir sadarbīgā patēriņa modelis, tostarp kopīgu braucienu ar automašīnu organizēšana; uzskata, ka valsts līmenī dalībvalstīm mobilitātes un transporta jautājumos būtu jāievēro koplietojamas pilsētas ("shareable city") koncepcija, jo no tās varētu iegūt iedzīvotāji, it sevišķi mazās un vidēja lieluma pilsētās, kuru sabiedriskā transporta tīkls ir mazāks, un tā varētu ļaut attīstīt uz sadarbību balstītus mobilitātes risinājumus;
21. uzsver, ka augsti attīstīts, efektīvs, nedārgs, drošs un pieejams sabiedriskais transports ir ilgtspējīgas pilsētu attīstības neatņemama daļa; ir pārliecināts, ka uzticamiem sabiedriskā transporta pakalpojumiem var būt nozīmīga loma satiksmes sastrēgumu, gaisa piesārņojuma un trokšņa samazināšanā pilsētās; tāpēc aicina dalībvalstis popularizēt sabiedrisko transportu ar mērķi palielināt tā izmantošanu līdz 2030. gadam; arī mudina valsts un vietējās pašvaldības veicināt digitālo pakalpojumu pieejamību sabiedriskajā transportā un stacijās, atbalstīt novatorisku mobilitātes veidu izstrādi un ieviest intelektiskus transporta risinājumus un citas jaunākās tehnoloģijas; uzsver, ka automašīnu koplietošanas un kopīgu braucienu organizēšanas pakalpojumi ļauj labāk izmantot esošos resursus un palīdz mazināt automašīnu skaitu pilsētās; atzīst Eiropas satelītnavigācijas programmu *Galileo* un *EGNOS* un mobilo ātrgaitas tīklu nozīmīgumu; atbalsta tāda tiesiskā regulējuma izveidi, kas dod iespēju izmantot jaunus mobilitātes veidus un jaunus koplietošanas modeļus, kuros efektīvāk izmanto pašreizējos resursus;
22. uzsver, ka svarīga ir publiski pieejamā informācija par pilsētas sabiedriskā transporta piedāvājumu, arī ņemot vērā tūristu valodas vajadzības un ieguvumus no ilgtspējīgas tūrisma politikas; mudina vietējās iestādes sniegt reāllaika informāciju internetā un uz pietiekama skaita displeju pilsētās; aicina iestādes un transporta operatorus uzlabot bezmaksas digitālo pakalpojumu pieejamību sabiedriskajā transportā un stacijās;
23. uzsver sociālos ieguvumus, ko pilsētu teritoriju pieejamības, pilsētvides atjaunošanas, sociālās iekļaušanas un pilsētu tēla uzlabošanas ziņā sniedz ar dzelzceļu savienots sabiedriskais transports;
24. atzīst sabiedriskā transporta operatoru piedāvāto darbvietu kvalitāti un daudzveidību un attiecīgos ekonomikas ieguvumus; aicina Komisiju uzraudzīt un izvērtēt, kādu ieguldījumu sabiedriskā transporta uzņēmumi sniedz zaļo darbvietu un vidi saudzējošas izaugsmes stratēģiju izveidē nacionālā un Eiropas līmenī;
25. aicina dalībvalstis, ievērojot vietējo pašvaldību pilnvaras, efektīvi rīkoties, lai nodrošinātu drošību sabiedriskajā transportā;
26. atgādina, ka individuālai mobilitātei, neizmantojot motorizētos transportlīdzekļus, piemēram, iešanai kājām un riteņbraukšanai, ir lielākais potenciāls CO<sub>2</sub> neitralitātes panākšanā;

**Trešdiena, 2015. gada 2. decembra**

27. mudina dalībvalstis pārskatīt savas stratēģijas, lai uzlabotu nemotorizētu transportu ar mērķi apmierināt mobilitātes un pilsētvides uzlabošanas ziņā kopīgās intereses; mudina dalībvalstis vajadzības gadījumā veicināt velosipēdu izmantošanu, cita starpā, nosakot vērienīgus mērķus attiecībā uz riteņbraukšanas rādītājiem 2030. gadā, un uzlabot kājāmešanas un riteņbraukšanas apstākļus;

28. mudina Komisiju un dalībvalstis uzlabot informētību par riteņbraukšanu un alternatīviem transporta veidiem, sekmēt pāreju uz ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu un turpināt atbalstīt Eiropas mobilitātes nedēļas kampaņu; aicina pilsētas izveidot ar sabiedrisko transportu saistītas velosipēdu koplietošanas sistēmas; atzinīgi vērtē valsts, reģionālā un vietējā līmeņa iniciatīvas veicināt un organizēt pasākumus "Svētdiena bez automašīnas Eiropas Savienībā" un "ES riteņbraukšanas diena" nolūkā uzlabot pilsētu gaisa kvalitāti;

29. mudina privātus uzņēmumus, pārvaldes iestādes un ES iestādes turpināt uzlabot mobilitātes pārvaldības pakalpojumus saviem locekļiem, darbiniekiem un apmeklētājiem; aicina Komisiju un dalībvalstis veicināt politikas nostādnes, kuru mērķis ir mudināt uzņēmumus mazināt braucienus uz darbavietām un no tām, cita starpā, atļaujot un sekmējot tāldarbu un veicinot IKT un telekonferenču izmantošanu; uzskata, ka mobilitātes pasākumiem, piemēram, Eiropas mobilitātes pārvaldības platformas (EPOMM) koordinētajiem pasākumiem, ir liels potenciāls atrisināt pilsētu sastrēgumu problēmu un nodrošināt pieejamību visiem;

30. mudina dalībvalstis un vietējās pašvaldības publiskā iepirkuma procedūrās noteikt prasības attiecībā uz vides rādītāju izpildi, jo īpaši, iepērkot sabiedriskajam transportam vai valsts iestādēm paredzētus transportlīdzekļus;

**Enerģijas taupīšana un klimata aizsardzība**

31. uzskata, ka energoefektivitāte, mazoglekļa energoresursu un atjaunojamo energoresursu izmantošana ir būtiski svarīga, lai nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās un vienlaikus uzlabotu vides apstākļus, un ka, pieņemot pasākumus nolūkā sasniegt ES mērķus CO<sub>2</sub> emisijas un energotaupības jomā, būtu jāievēro tehnoloģiskā neitralitāte;

32. mudina dalībvalstis atbalstīt Transporta baltajā grāmatā noteiktos mērķus līdz 2030. gadam uz pusi samazināt ar tradicionālajām degvielām darbināmu automašīnu izmantošanu pilsētas transportā un līdz 2050. gadam tās pakāpeniski pārtraukt izmantot; aicina pilsētas veicināt un atbalstīt pāreju uz alternatīvu transporta veidu un mazāk piesārņojošu transportlīdzekļu izmantošanu, ņemot vērā to faktisko oglekļa dioksīda pēdu, lai sasniegtu ES mērķi līdz 2050. gadam par 60 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju; atzinīgi vērtē stimulus, kuri mudina ceļotājus izmantot dažādus transporta veidus;

33. vērs uzmanību uz to, ka emisiju samazināšanai pilsētās svarīga ir elektrisko transportlīdzekļu un ar alternatīvām degvielām (otrās un trešās paaudzes biodegvielas, ūdeņradis, kas iegūts no atjaunojamiem enerģoresursiem, saspiesta dabasgāze (CNG) un sašķidrināta dabasgāze (LNG)) darbināmu transportlīdzekļu izmantošana; atgādina Direktīvā 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu paredzētos noteikumus un mudina dalībvalstis ciešā sadarbībā ar reģionālajām un vietējām pašvaldībām un attiecīgo nozari strauji attīstīt šādu infrastruktūru, jo īpaši Eiropas transporta tīklā (TEN-T); aicina publisko un privāto sektoru veicināt uzlādes iekārtu uzstādīšanu kopējās autostāvvietās;

34. prasa Komisijai un valstu un vietējām iestādēm pēc iespējas veicināt iekšzemes kuģošanu kā integrētu pārvietošanās risinājumu, ar ko panākt videi draudzīgu mobilitāti pilsētās;

35. uzsver augšupējas pieejas nozīmīgumu; tāpēc stingri atbalsta, piemēram, 6 000 personu parakstīto Pilsētas mēru pakta par siltumnīcefekta gāzu emisijas samazināšanu, un atzinīgi vērtē komisāra M. A. Cañete 2015. gada 13. oktobrī Briselē pausto aicinājumu pieņemt vēl vērienīgāku pakta; atbalsta Komisijas kā šādu iniciatīvu aktīva virzītājspēka pozitīvo lomu;

36. aicina Komisiju un dalībvalstis Parīzē 2015. gada decembrī plānotās COP 21 konferences darba kārtībā prioritāti piešķirt vērienīgiem pasākumiem ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes jomā; mudina Komisiju aktīvi atbalstīt tās rīcības programmas iniciatīvas, kas attiecas uz integrētu ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās;

Trešdiena, 2015. gada 2. decembra

**Uz viedu mobilitāti vērsta pētniecības politikas centrā — inovācija**

37. atgādina, ka intelektiskās transporta sistēmas (ITS) padara mobilitāti drošāku, efektīvāku, vidi saudzējošāku un raitāku, un tāpēc aicina Komisiju un dalībvalstis pastiprināt ar ITS saistītos centienus, tostarp inovāciju un īstenošanu tādās jomās kā reāllaika kustības informācijas nodrošināšana, lielā mērā automatizēti transportlīdzekļi, vieda infrastruktūra un intelektiskās satiksmes signālsistēmas; atgādina, ka ITS ir svarīgas, lai nodrošinātu precīzus reāllaika satiksmes un kustības datus, tāpēc aicina Komisiju digitālajā programmā pievērst uzmanību mobilitātei pilsētās; mudina ieinteresētās personas cieši sadarboties, lai attīstītu sadarbspējīgus un integrētus mobilitātes pakalpojumus, piemēram, multimodālu sabiedrisko transportu, kopīgi īstenotu mobilitāti un integrētu intermodālo pārvadājumu biļešu iegādes aprīkojumu; prasa Komisijai noteikt par prioritāti tādu novatorisku lietojumprogramu un jaunu tehnoloģiju izstrādi, kuras satiksmes dalībniekiem ļautu proaktīvāk piedalīties transporta sistēmā kā attīstītājiem un datu sniedzējiem, lai veicinātu mobilitātes pakalpojumu platformu attīstību, ievērojot ES noteikumus un datu aizsardzības prasības;

38. aicina visas iesaistītās personas pilnībā izmantot datu un digitalizācijas sniegtās iespējas, kā arī izmantot ierobežojumu atcelšanu, lai veicinātu jaunus uzņēmējdarbības modeļus;

39. aicina Komisiju un dalībvalstis atbalstīt izpētes programmas, kas veltītas jaunām tehnoloģijām, jauniem uzņēmējdarbības modeļiem un jaunām integrētām ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes metodēm un pilsētas loģistikai; atbalsta programmas "Apvāršnis 2020" prioritātes attiecībā uz sabiedrības uzdevumiem vieda, videi nekaitīga un integrēta transporta un mobilitātes pilsētās nodrošināšanai, kā arī iniciatīvas "Mobilitāte kā pakalpojums" (*Maas*) visā Eiropā; uzskata, ka šai programmai ir jāveicina pētniecība un inovācija dzīves kvalitātes, ilgtspējīgas nodarbinātības, demogrāfijas, aktīvas mobilitātes pārmaiņu, vides un klimata politikas jomās; uzskata, ka Komisijai būtu jāņem vērā minētās prioritātes, jānodrošina pietiekams ES finansējums turpmākām pētniecības un izstrādes darbībām pilsētas dzelzceļa sistēmu jomā un jāuzlabo ilgtspējīga transporta risinājumu sniegums;

**Mobilitāte pilsētā — vairāk ilgtspējas, drošības un drošuma**

40. norāda, ka rūpīgi izstrādāti drošības priekšnoteikumi, kā arī uzlabota satiksmes un ātruma pārvaldība krasi samazina ceļu satiksmes negadījumus pilsētās bojā gājušo vai smagus ievainojumus guvušo cilvēku skaitu; norāda, ka drošības spēki, kuru uzdevums ir pārvaldīt un kontrolēt satiksmi un konsekvēnti pārbaudīt satiksmes drošības pārkāpumus, piemēram, ātruma pārsniegšanu, transportlīdzekļa vadīšanu alkohola, narkotisko vielu un medikamentu ietekmē un mobilo tālrunu un citu saziņas un informācijas ierīču izmantošanu, palīdz samazināt ceļu satiksmes negadījumus pilsētās;

41. aicina dalībvalstis un vietējās pašvaldības līdz 2020. gadam pārskatīt ātruma pārvaldību, ņemot vērā vietējos apstākļus, lai garantētu drošību, cita starpā, dzīvojamajās zonās un skolu un izglītības un sociālo iestāžu tuvumā, un apsvērt drošākas ceļu infrastruktūras attīstīšanu un projektēšanu; aicina dalībvalstis un vietējās iestādes izmantot visus mūsdienīgos risinājumus, tostarp uzlabotu intelektisku satiksmes pārvaldību, lai garantētu drošību visiem satiksmes dalībniekiem, arī kājāmgājējiem; mudina Eiropas pilsētas apmainīties ar labāko praksi attiecībā uz drošības pārvaldību;

**Inovācija ilgtspējīga kravu transporta jomā**

42. uzskata, ka novatoriskas, ilgtspējīgas, videi nekaitīgas pilsētas loģistikas stratēģiju izstrāde, kurā iesaistīti privātā un publiskā sektora dalībnieki, ir sevišķi svarīga sastrēgumu un vides problēmu risināšanai pilsētās; uzskata, ka loģistikas pamatā jābūt ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanai; aicina labāk optimizēt apgādes ķēdi pilsētu teritorijās, pamatojoties uz jauniem, izmaksu ziņā efektīviem darbības, tehnoloģiju un uzņēmējdarbības modeļa veidiem; norāda, ka būtiska nozīme ir ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem, kuros iekļautas komodalitātes loģistikas stratēģijas, un uzsver, ka attiecīgā gadījumā loģistikas stratēģijās un ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānos ir jāintegrē dzelzceļš, videi nekaitīga iekšzemes kuģošana un jūras ostas; aicina kompetentās iestādes pēc iespējas samazināt smago transportlīdzekļu satiksmi pilsētu centros;

43. norāda, ka zonas ar augstu apdzīvojuma blīvumu un citas zonas, piemēram, iepirkšanās un mazumtirdzniecības centri saskaras ar palielinātas satiksmes plūsmas un sastrēgumu problēmām, un norāda uz efektīvas un visaptverošas plānošanas politikas nozīmi, lai minētās zonas savienotu ar efektīviem sabiedriskā transporta pakalpojumiem un intelektiskiem piegādes mājās pakalpojumiem;



Trešdiena, 2015. gada 2. decembra

44. aicina Komisiju izstrādāt politikas nostādnes nolūkā mudināt kravas pārvadājumu nozari padarīt tās autoparku videi nekaitīgāku un mudināt vietējās iestādes atbalstīt un/vai stimulēt operatorus, lai pilsētas kravas pārvadājumus padarītu ilgtspējīgākus; atgādina, ka dzelzceļam un citiem ilgtspējīgākiem transporta veidiem līdz ar labi plānotu apmaiņu un loģistiku var būt svarīga loma preču nogādāšanā uz pilsētas nomaļajām zonām;

#### **Ārējo izmaksu samazināšana un kvalitatīvāku ieguldījumu veikšana**

45. uzsver, ka ieguldījumu izmaksu un ieguvumu novērtējumi būtu jāvērs uz to, lai pēc iespējas palielinātu ārējos sabiedrības ieguvumus un samazinātu ārējās izmaksas, ko rada, piemēram, klimata pārmaiņas, negadījumi, veselības aizsardzība, troksnis, gaisa piesārņojums un telpas izmantojums;

46. uzsver, ka mobilitātei pilsētās būtu jāsekmē ES resursefektivitātes mērķu sasniegšana un jo īpaši ar aprites ekonomiku saistīto mērķu sasniegšana, kā arī tā minētajos mērķos būtu pilnībā jāintegrē;

47. atgādina, ka maksas piemērošana par pilsētas ceļu un autostāvvietu izmantošanu, kas pamatota uz nediskriminācijas un sadarbības principiem, kā arī principu "piesārņotājs maksā", var būt daļa no integrētas pilsētas mobilitātes politikas;

48. atgādina par ienākumu izmantošanas principu attiecībā uz maksas piemērošanu par autoceļu lietošanu un aicina attiecīgā gadījumā daļu no ienākumiem, kas gūti no ceļu infrastruktūras izmantošanas (maksas par autoceļu lietošanu un/vai Eiropinjete), izmantot, lai uzlabotu ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās;

49. uzskata, ka mobilitāte pilsētās būtu jāatspoguļo Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta un Eiropas transporta tīkla (TEN-T) pasākumos, kad vien tas ir piemēroti un atbilst TEN-T tiesību aktiem, cita starpā, sniedzot atbalstu pilsētu mezgliem un integrējot pārrobežu zonu pilsētu mobilitātes plānus, jo tādā veidā tiek gan stimulēta ekonomiskā un sociālā attīstība, gan atbalstīta labāka pieejamība; uzskata, ka dažādu transporta veidu un transporta tīklu efektīvi starpsavienojumi, tostarp attiecībā uz pilsētu un tām pieguļošo teritoriju tīkliem un starpreģionālajiem tīkliem, uzlabotu iedzīvotāju mobilitāti; atbalsta integrētu biļešu iegādes sistēmu izveidi, kas potenciāli varētu uzlabot sabiedriskā transporta pieejamību;

50. aicina Komisiju, dalībvalstis un vietējās pašvaldības izmantot jauno iespēju pilsētu mezglos finansēt pilsētu projektus ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu; atgādina, ka ar Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu var finansēt sinerģijas projektus, piemērojot papildu līdzfinansējuma likmi transporta projektiem ar enerģētikas un telekomunikāciju komponentu, kam ir sevišķi liels potenciāls pilsētu projektu īstenošanā; aicina Komisiju, pārskatot Eiropas Reģionālās attīstības fonda un Kohēzijas fonda budžetu, apsvērt iespēju atvēlēt atbilstošu ES finansējumu ilgtspējīgas mobilitātes projektiem; prasa atbildīgajām iestādēm nodrošināt ciešu saikni starp pārdomātu un ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes politiku un pilsētu mobilitātes projektiem, kas finansēti no ES fondiem, kā arī noteikt skaidrus finansējuma izlietojuma mērķus un rādītājus, lai izvairītos no projektu neatbilstīgas īstenošanas un nemazinātu ieguvumus ekonomikas un sociālajā jomā; atzīst, ka ir vajadzīgi jauni un ilgtspējīgi veidi, kā finansēt sabiedrisko transportu, kas sekmē vides ilgtspēju, digitalizāciju un pieejamību, stimulē pilsētu teritoriju ekonomiku un rada jaunas darbvietas;

51. norāda uz nesen izveidoto Eiropas Stratēģisko investīciju fondu (ESIF) un to, ka šajā instrumentā īpaša uzmanība pievērsta un uzsvars likts uz horizontālajām prioritātēm un pārdomātiem un ilgtspējīgiem pilsētu projektiem; aicina Komisiju un dalībvalstis atbalstīt ilgtspējīgus pilsētu mobilitātes projektus, nodrošināt vajadzīgo sinerģiju starp dažādiem finansējuma avotiem un programmām un attīstīt saikni starp mobilitāti pilsētās, jauno digitālo programmu un enerģētikas savienību;

52. uzsver, cik svarīgi ir veidot vietējo pašvaldību un pilsētām pieguļošo teritoriju spējas izstrādāt un īstenot integrētas attīstības stratēģijas, lai sekmētu dažādu teritoriju sadarbību un tādējādi veicinātu savstarpējo atkarību un papildināmību;

53. uzskata, ka ieguldījumi ilgtspējīgā sabiedriskajā transportā ir ne vien reakcija uz pilsētu mobilitātes problēmām, bet ietver arī pilsētvides atjaunošanas elementus, kas ietekmē pilsētas vispārējo ekonomikas sistēmu un veicina zaļas pilsētvides izveidi, kā arī piekļuvi daudzfunkcionāliem centriem (tirdzniecības un dzīvojamās ēkas, atpūtas, kultūras un izglītības iestādes); uzsver, ka nolūkā pilnīgi izmantot ieguldījumu potenciālu izšķirīgi svarīga ir pienācīga mobilitātes un pilsētvides plānošanas koordinācija;

Trešdiena, 2015. gada 2. decembra

54. aicina jaunatnes nodarbinātības iniciatīvas un citus ESI fondus izmantot, lai veicinātu nodarbinātību teritorijās, kas stimulē ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes attīstību; uzsver, ka pilsētu mobilitātes projektu īstenošana labvēlīgi ietekmē visus reģionus un to iedzīvotājus, palīdzot aizpildīt esošas inovatīvas darbvietas attiecīgajās jomās, tostarp profesijās, kurās trūkst darbaspēka;

55. aicina Komisiju sagatavot viegli pieejamus pārskatus par ES līdzfinansētām pilsētu mobilitātes programmām; turklāt prasa sniegt lietotājam viegli uztveramu informāciju par ES līdzfinansētām iespējām īstenot pilsētas transporta projektus; prasa Komisijai, pārvaldot ES finansētus pilsētu mobilitātes projektus, nodrošināt, ka: a) ir ieviesti pārvaldības instrumenti, lai uzraudzītu pakalpojumu kvalitāti un lietotāju apmierinātības līmeni pēc projektu īstenošanas, b) pilsētu mobilitātes projekti ir iekļauti pārdomātā mobilitātes politikā un c) iepriekš minētos jautājumus risina arī dalībvalstu iestādes; aicina Komisiju, sagatavojot starpposma pārskatu par ESI fondu īstenošanu, sniegt kvalitatīvu un kvantitatīvu analīzi par kohēzijas politikas atbalstu ilgtspējīgai mobilitātei pilsētās;

### ***Efektīvu mobilitātes sistēmu tīklu integrēšana un sadarbības veicināšana***

56. aicina dalībvalstis veicināt daudzlīmeņu pārvaldību nolūkā uzlabot reģionālo, valstu un Eiropas iestāžu sadarbību politikas izstrādē, tostarp tādas pilsētpolitikas veidošanā, īstenošanā un uzraudzībā, kam ir skaidra ietekme uz pilsētu teritorijām;

57. atsaucas uz Komisijas Pilsoņu tīkla iniciatīvu kā labu pamatu tādu intermodālu ilgtspējīgas mobilitātes ķēžu popularizēšanai un atbalstam, kuru pamatā ir kājāmiešana, riteņbraukšana un sabiedriskais vai kolektīvais transports līdztekus automašīnu koplietošanai un kopīgai izmantošanai un taksometriem;

58. aicina Komisiju veicināt un atbalstīt apmaiņu ar labāko praksi un norādēm, lai risinātu pilsētu mobilitātes problēmjautājumus un veicinātu prasmju un tehnoloģiju nodošanu ilgtspējīgas mobilitātes jomā, jo īpaši, lai palīdzētu publiskajām un privātajām personām, kas izstrādā ilgtspējīgas mobilitātes risinājumus, un kooperatīvajam, solidārajam un bezpeļņas sektoram; aicina Komisiju izveidot ilgtspējīgas mobilitātes tīklu, ko veidotu labākās prakses piemēri telpiskās plānošanas un telpas izmantošanas jomā; turklāt aicina dalībvalstis mudināt pilsētas, lai tās iesaistītos Eiropas inovācijas partnerībā progresīvām pilsētām un pašvaldībām; aicina Komisiju un dalībvalstis uzsākt sabiedrības izpratnes veicināšanas kampaņas, lai sekmētu tādu mobilitāti, kas ir efektīva, ilgtspējīga un mazāk atkarīga no privāto ar tradicionālajām degvielām darbināmo automašīnu izmantošanas;

59. atbalsta pilsētu mobilitātes novērošanas centra (*Eltis*) darbu un uzskata, ka ir jāstiprina komunikācija saistībā ar šo iniciatīvu, tostarp tās portālū;

60. atzinīgi vērtē Komisijas pūles saskaņot un apvienot ES iniciatīvas pilsētu mobilitātes jomā, piemēram, pētniecības un inovācijas iniciatīvu *Civitas 2020*, pilsētu mobilitātes novērošanas centru paraugprakses un pieredzes apmaiņai, kā arī platformu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem; aicina Komisiju pastiprināt centienus samazināt attiecīgo ES iniciatīvu un programmu sadrumstalotību un nesaskaņotību un ņemt vērā tādu programmu kā *Urban* un *Urbact* panākumus; aicina Komisiju mudināt dalībvalstu iestādes izveidot izcilības tīklus pilsētu mobilitātes jomā, turpināt iniciatīvas *Civitas 2020* centienus un mudināt lielāku skaitu ES iedzīvotāju iesaistīties šajā projektā;

61. ir pārliecināts, ka, apspriežot turpmākās mobilitātes politikas īstenošanu, būtu vairāk jācenšas tīklā savienot un koordinēt ES izmēģinājuma projektus, piemēram, *Civitas*, *Polis* un *Eltis*, un integrēt pilsētas, ņemot vērā to praktisko pieredzi un zinātību; šajā nolūkā mudina Komisiju sagatavot viegli pieejamus pārskatus par ES līdzfinansētām pilsētu mobilitātes programmām; prasa arī skaidri — lietotājiem viegli uztveramā veidā — informēt par to, kā iespējams saņemt ES līdzfinansējumu pilsētu mobilitātes projektiem; uzsver, ka ir jāfinansē ne vien infrastruktūra, bet arī IT pakalpojumi, uzraudzības procesi un starpreģionālie projekti, kā arī jāveido nozares un Eiropas pilsētu stratēģiskās partnerības nolūkā attīstīt nākotnes pilsētu sistēmas;

Trešdiena, 2015. gada 2. decembra

62. iestājas par spēcīgu saikni starp mobilitātes plāniem un pilsētu ilgtspēju un citām uz ilgtspējīgāku un pašpietiekamāku pilsētu vērstām iniciatīvām, piemēram, Viedo pilsētu iniciatīvu un Pilsētas mēru paktu; uzskata, ka ar Pilsētas mēru paktu izveidotā brīvprātīgā apņemšanās var kalpot par atspēriena punktu, ko izmantot, lai vērstos pie visām pusēm, kas ir ieinteresētas izveidot mobilitātes un ilgtspējas plānus, kurus varētu popularizēt izmaksu ziņā efektīvā veidā; atzinīgi vērtē iniciatīvu "CITIES — rītdienas pilsētas: ieguldījumi Eiropā" un aicina Komisiju izmantot esošās platformas, lai izstrādātu komunikācijas rīkus, kuru mērķis būtu apvienot ieinteresētās personas ilgtspējīgas pilsētattīstības jomā;

o

o o

63. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai.

---