

LV

LV

LV



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 25.9.2007
COM(2007) 551

ZALĀ GRĀMATA

Ceļā uz jaunu pilsētu mobilitātes kultūru

SATURS

1.	Ievads	3
2.	Problēmas risinājuma meklēšana	5
2.1	Ceļā uz raitāku pilsēttransportu.....	5
2.2	Ceļā uz videi nekaitīgāku pilsēttransportu	8
2.3	Ceļā uz viedāku pilsēttransportu	11
2.4	Ceļā uz pieejamu pilsēttransportu	13
2.5	Ceļā uz drošāku pilsētu transportu	16
3.	Jaunas pilsētu mobilitātes kultūras izveide	18
3.1	Zināšanu uzlabošana... ..	18
3.2	... kā arī datu vākšana	18
4.	Finanšu resursi	19
5.	Apspriedes.....	22

KOMISIJAS DIENESTU DARBA DOKUMENTS

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility
SEC (2007)1209 – 25.9.2007

1. IEVADS

Faktiski vairāk nekā 60 % iedzīvotāju dzīvo pilsētvidē¹. Pilsētvidē rodas ap 85 % ES iekšzemes kopprodukta. Pilsētas ir Eiropas ekonomikas dzinējspēks. Tās piesaista ieguldījumus un darbavietas. Bez pilsētām ekonomika nebūtu dinamiska.

Pilsētas ir dzīves veida noteicošais faktors lielākajai daļai Eiropas pilsoņu, kuriem jānodrošina pēc iespējas augsts dzīves līmenis. Šā iemesla dēļ ir laiks kopīgi apspriesties par pilsētu mobilitātes jautājumu.

Eiropas pilsētas atšķiras. Bet visas no tām saskaras ar līdzīgām problēmām un meklē kopējus risinājumus.

Visā Eiropā pilsētu centros pieaug satiksmes apjoms, izraisot arvien biežākus satiksmes sastrēgumus, kam ir daudz dramatisku seku gan neefektīvi izmantota laika, gan videi nodarīto kaitējumu izteiksmē. Šīs parādības dēļ Eiropas ekonomikai ik gadus rodas zaudējumi apmēram 100 miljardu euro apmērā, kas atbilst 1 % ES iekšzemes kopprodukta.

Ik gadus pieaug atmosfēras un trokšņu piesārņojums. Pilsētu satiksme izraisa 40 % CO₂ emisiju un 70 % citu autotransporta radīto piesārņojošo vielu emisiju.

Ar katru gadu pilsētās pieaug arī ceļu satiksmes negadījumu skaits: atbilstoši pašreizējai statistikai viens no trīs negadījumiem, kurā ir bojāgājušie, notiek pilsētu teritorijā, un tieši kājāmgājēji un velosipēdisti ir visneaizsargātākie satiksmes dalībnieki un potenciāli pirmie upuri.

Šīs problēmas atklājas vietējā līmenī, bet to ietekme izpaužas visplašākā mērogā, un tā ir šāda: klimatiskā sasilšana, veselības problēmu pieaugums, pārslogojuma punkti loģistikas ķēdē u.c.

Šo jautājumu risinājumus vietējās struktūras vienas pašas nespēs rast; ir vajadzīga sadarbība un koordinēšana Eiropas mērogā. Kopīgiem spēkiem visos līmeņos — gan vietējā, reģiona, valsts, gan Eiropas līmenī — ir jāstimulē pārdomas par šo būtisko tematu, proti, pilsētu mobilitāti. Eiropas Savienībai jābūt dzinējspēkam, kas mobilizē visus centienus ar to saistīto problēmu risināšanā.

Eiropai tās kreativitātes, priekšlikumu izstrādes un mobilizēšanas potenciāls jāizmanto mērķtiecīgās, vietējā mērogā īstenotās politiskās iniciatīvās

Eiropas Komisija, 2006. gadā iesniedzot Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskatu², darīja zināmu savu nodomu iesniegt zaļo grāmatu par pilsētu transportu.

Pēdējos mēnešos Komisija uzsāka plašu sabiedrisku apspriešanos. Divas konferences un četras tehniskās mācības pulcēja galvenās iesaistītās personas, uz kurām šis temats attiecas.

¹ Pēc Eurostat datiem vairāk nekā 10 000 iedzīvotāju

² COM (2006) 314.

Tika uzsākta arī apspriede internetā. Komisijas saņēma daudz atsaucības³. Visbeidzot šajā jautājumā savu nostāju pauda arī Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komiteja⁴.

Šis apspriežu process ļāva noteikt, kādas ir galvenās, zaļās grāmatas izveidotās tematiskās nostādnes. Apspriežu procesa gaitā tika gūts arī apstiprinājums tam, ka nozarē iesaistītās personas liek lielas cerības uz to, ka Eiropa reāli definēs savu politiku pilsētu mobilitātes jomā. Ar šo zaļo grāmatu Komisija vēlas uzsākt plašas sabiedriskas apspriedes par iespējamiem Eiropas politisko iniciatīvu risinājumiem šajā jautājumā.

Novatorisms attiecībā uz mobilitāti pilsētās nozīmē optimālu visu transporta veidu izmantojumu, komodalitāti starp dažādiem kolektīvā transporta veidiem⁵ (vilciens, tramvajs, metro, autobuss, taksometrs), kā arī starp dažādiem individuālās pārvietošanās veidiem (auto, motocikls, velosipēds, iešana kājām). Ar šo novatorismu pilsētu mobilitātes jomā iespējams arī sasniegt kopīgos ekonomiskās labklājības mērķus, mobilitātes tiesību ievērošanu, sekmīgi pārvaldot transporta pieprasījumu, nodrošināt dzīves kvalitāti un vides aizsardzību. Turklāt, neraugoties uz to, kāds transporta veids tiek izmantots, ar novatorisku pieeju var saskaņot kravu pārvadājumu un pasažieru pārvadājumu intereses.

Eiropas stratēģija pilsētu mobilitātes jomā atbilstoši Eiropas iedzīvotāju prasībām

Ir atzīts, ka pilsētu mobilitāte ir faktors, kas sekmē izaugsmi un nodarbinātību un būtiski ietekmē noturīgu attīstību ES. Tādējādi Komisija ir nolēmusi iesniegt zaļo grāmatu par pilsētu mobilitāti, lai apzinātu, vai un kā ir iespējams pievienot vērtību vietējā līmenī jau īstenotām darbībām. Pēdējo gadu laikā jautājumi saistībā ar pilsētu transportu ir risināti vairākās ES politiskajās iniciatīvās. Ir izstrādātas likumdošanas iniciatīvas, kas dažkārt ir bijušas diezgan haotiskas.

Apspriedēs, kuras Komisijas organizēja zaļās grāmatas sagatavošanas nolūkā, tika saņemta informācija, uz kuras pamata izstrādātas vairākas politiskās iespējas un aktualizēti 25 jautājumi par šīm iespējām. Komisija līdz 2008. gada 15. martam uzsāks jaunu apspriešanās procesu, lai 2008. gada agrā rudenī iesniegtu rīcības plānu, kurā būs definēta virkne konkrētu darbību un iniciatīvu labākas un noturīgākas pilsētu mobilitātes sekmēšanai. Katrai ierosinātajai darbībai rīcības plānā būs noteikts tās izpildes termiņš, kā arī nodalīta dažādu iesaistīto personu atbildība.

Turklāt Komisijas uzdevums ir organizēt šo visu iesaistīto personu viedokļu apmaiņu, lai pēc tam varētu ierosināt vispārēju stratēģiju, kas, protams, atbilst subsidiaritātes principam. Jaunās apspriežu procedūras mērķauditorija būs tādas sabiedrības grupas kā pilsētu iedzīvotāji, pilsētu transporta (gan sabiedriskā, gan ne) izmantotāji, kolektīvā transporta organizāciju darba devēji; tāds ekonomiskās grupas kā vietējie uzņēmumi, tostarp mazie un vidējie uzņēmumi, pilsētu transporta nozare, autobūves industrija; valsts, reģiona un vietējās iestādes, iesaistīto personu pārstāvji un attiecīgo jomu asociācijas.

Šīs stratēģijas pamatā būs ne tikai notikušās un nākotnē plānotās apspriedes, bet arī pieredze, kuru Komisija pilsētu transporta jomā kopš 1995. gada ir jau uzkrājusi, kā arī tās zaļā grāmata

³ Komisijas dienestu darba dokuments „Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility - SEC (2007)1209 – 25.9.2007”.

⁴ CESE 615/ 2007

⁵ Termins „kolektīvais transports” ir plašāks par terminu „sabiedriskais transports, jo tas ietver arī, piemēram, taksometru pakalpojumus un transporta pakalpojumus pēc pieprasījuma.

un paziņojums par iedzīvotājiem paredzēto tīklu⁶. Ir daudz pētniecības un attīstības projektos gūtu atziņu, kas arī tiks izmantotas.

Bet nepārtraukti atkārtojas šāda galvenā doma: lai pilsētu mobilitātes politika būtu efektīva, izvēlētajā stratēģijā jāapvieno katrai problēmai vispiemērotākie risinājumi, tostarp tehnoloģiju jauninājumi, „tīru”, drošu un viedu transporta sistēmu būvēšana, ekonomiskie stimuli un grozījumi tiesību aktos.

Šajā vispārējā stratēģijā ņems vērā visas Kopienas politiskajā satvarā īstenotās iniciatīvas, vienlaikus cenšoties sasniegt Lisabonas stratēģijas mērķus.

Eiropas Savienībai ir jābūt dzinējspēkam, lai pārmaiņas varētu notikt, bet neuzspiežot tādus risinājumus, kas varētu būt nepiemēroti, jo situācijas vietējā mērogā ir ļoti dažādas.

Eiropas pievienotajai vērtībai var būt dažādas izpausmes: sekmēt paraugprakses apmaiņu visos — vietējā, reģiona, valsts — līmenī; sekmēt vienotu standartu noteikšanu un vajadzības gadījumā normatīvu saskaņošanu; sniegt finansiālu atbalstu tiem, kam tas visvairāk vajadzīgs; atbalstīt pētījumus, kuru rezultātā izstrādātie lietojumi uzlabo mobilitāti, drošību un vidi; vienkāršot tiesību aktus un atsevišķos gadījumos atcelt spēkā esošos tiesību aktus, vai arī ieviest jaunus.

Kopīgi, Eiropas līmenī definētai stratēģijai var būt pozitīvi rezultāti tikai tad, ja vietējā līmenī īstenotās darbības ir adekvātas.

Veidot jaunu pilsētu mobilitātes kultūru

Nodrošināt noturīgu attīstību pilsētu teritorijās ir ļoti grūti: pilsētu ekonomiskā attīstība un piekļuves iespējas ir jāuzlabo, vienlaikus uzlabojot dzīves līmeni un aizsargājot vidi.

Šiem visiem aspektiem ir daudz seku; kopēji centieni sekmēs novatoriskus un vērienīgus risinājumus pilsētu transporta jomā, lai pilsētu transporta sistēmas būtu raitākas, lai tās būtu drošākas, radītu mazāk piesārņojuma un būtu daudz pieejamākas.

Mums kopīgiem spēkiem ir jāatrod veids, kā panākt labāku pilsētu un piepilsētu mobilitāti, noturīgu mobilitāti, tādu, no kuras labumu gūtu visi Eiropas iedzīvotāji, bet kas arī uzņēmējdarbības struktūrām nodrošinātu to vietu pilsētā.

2. PROBLĒMAS RISINĀJUMA MEKLĒŠANA

Pilsētu mobilitātei jābūt tādai, kas nodrošina pilsētu ekonomisko izaugsmi, iedzīvotāju dzīves kvalitāti un vides aizsardzību. Tālab Eiropas pilsētām jāaskaras ar piecām būtiskām problēmām, kuras jārisina kompleksā veidā.

2.1 Ceļā uz raitāku pilsēttransportu

Risināmā problēma

Satiksmes sastrēgumi pilsētās ir viena no galvenajām apspriedēs identificētajām problēmām. Sastrēgumiem ir negatīva ietekme ekonomiskā, sociālā, veselības un vides ziņā, un tie

⁶ COM(95) 601, COM(1998) 431.

degradē dabu un apbūvēto vidi. Sastrēgumi nereti veidojas pilsētas apvedceļos un ietekmē Eiropas transporta tīklu (TEN-T) jaudu. Raitai transporta sistēmai būtu jānodrošina, ka cilvēki un preces ierodas laikā, un būtu arī jāierobežo negatīvās sekas. Vietējā mērogā svarīgs mērķis, kas, neraugoties uz grūtībām, būtu jāsasniedz, ir sastrēgumu negatīvo seku mazināšana, vienlaikus nodrošinot, ka pilsētu teritorijas uztur savu ekonomisko labklājību. Atzinīgi jānovērtē progresīvāko pilsētu ieguldītie centieni sastrēgumu novēršanā.

Risinājumi

Iesaistīto personu pieredze liecina, ka viena gatava metode sastrēgumu mazināšanai nepastāv. Tomēr vajadzētu cilvēkus motivēt izvēlēties tādas privāto auto alternatīvas kā iešana kājām, braukšana ar velosipēdu, sabiedriskā transporta izmantošana vai pārvietošanās ar motociklu vai skuteri. Iedzīvotājiem būtu jāspēj optimizēt savu pārvietošanos ar efektīviem dažādu transporta veidu savienojumiem. Atbildīgajām iestādēm būtu jāsekmē tā sauktā komodalitāte un jāpārskata, kā tiek atvēlēta telpa, kas atbrīvojas pēc sastrēgumu mazināšanas pasākumu īstenošanas. Viedas un pielāgotas satiksmes pārvaldības sistēmas ir pierādījušas savu efektivitāti arī sastrēgumu mazināšanā.

Sekmēt iešanu kājām un braukšanu ar velosipēdu...

Lai sekmīgāk motivētu iešanu kājām un braukšanu ar velosipēdu un lai šādu pārvietošanās veidu drošība tiktu uzlabota, vietējām un reģionālām iestādēm vajadzētu nodrošināt to pilnīgu integrāciju pilsētu mobilitātes politikas izstrādē un pārraudzībā. Vairāk uzmanības jāpievērš atbilstošas infrastruktūras izveidei. Ir daudz dažādu novatorisku veidu, lai nodrošinātu ģimeņu, bērnu un jauniešu piedalīšanos politikas definēšanā. Pilsētās, uzņēmumos un skolās izvērstas iniciatīvas var sekmēt braukšanu ar velosipēdu un iešanu kājām, piemēram, piedāvājot par satiksmi izglītojošas spēles, ceļu drošības novērtējumus un didaktiskus līdzekļus. Iesaistītās personas ir ierosinājušas, ka lielākās pilsētas varētu apsvērt iespēju izraudzīt īpašu atbildīgo transporta politikas jautājumos attiecībā uz kājāmgājējiem un velosipēdistiem.

... optimāls privāto auto izmantojums

Dzīves veida atkarību no auto var mazināt ar tādiem paņēmieniem kā koplietošanas auto sistēmas. Vēl noturīgāks veids, kā izmantot privātos auto, būtu sekmēt, piemēram, lai vairākas personas pārvietotos ar vienu auto, kā rezultātā uz ceļiem samazinātos auto skaits, jo katrs auto pārvadās vairāk cilvēku. Citi risinājumi varētu būt „virtuālā mobilitāte”: tā sauktais tāldarbs (*tele-working*), tāliepirkšanās (*tele-shopping*) etc.

Apspriežu laikā tika arī pausts ieteikums, ka privāto auto skaita samazināšanai pilsētu centros ir vajadzīga atbilstoša autostāvvietu politika. Nodrošinot vairāk autostāvvietu, ilgtermiņā tiek sekmēts autotransports, jo īpaši tad, ja stāvvietas ir bezmaksas. Maksājumus par auto novietošanu stāvvietās var izmantot kā ekonomisku instrumentu. Var paredzēt atšķirīgus tarifus, tādējādi ņemot vērā ierobežoto sabiedrisko telpu un ieviešot regulējošus pasākumus (piemēram, bezmaksas stāvlaukumi pilsētas nomalē, bet paaugstināti tarifi pilsētas centrā).

Labi organizētas vietas privātā auto novietošanai, no kurām, savukārt, nodrošināts sabiedriskais transports (tā sauktais „Park&Ride”), ir lielisks veids, kā stimulēt privātā un sabiedriskā transporta kombinēšanu. Tādējādi stabili savienojumi ar efektīvu, augstas kvalitātes sabiedrisko transportu ir ļāvuši mazināt satiksmi pilsētas zonās, piemēram, Minhenē, izveidojot integrētas transporta sistēmas.

Dažos atsevišķos gadījumos ir vajadzīgas jaunas infrastruktūras, bet pirmais solis ir apzināt, kā pastāvošās infrastruktūras izmantot pēc iespējas efektīvāk. Ir izrādījies, ka maksas ieviešana par pilsētas infrastruktūru izmantošanu, kāds ir Londonas un Stokholmas piemērs, pozitīvi ietekmē transporta plūsmas raitumu. Viedās transporta sistēmas (*ITS*) ir veids, kā optimizēt brauciena plānošanu, uzlabot satiksmes pārvaldību un vienkāršot pieprasījuma pārvaldību. Tāds elastīgāks un daudzveidīgāks infrastruktūras izmantojums kā Barselonā (elastīgas autobusa līnijas, elastīgas iekraušanas vietas un stāvvietas) var samazināt ceļu noslogojumu.

Mobilitātes pārvaldība papildina tradicionālos, uz infrastruktūras balstītos pasākumus, braucēju uzvedību ietekmējot vēl pirms brauciens ir sācies un vēršot cilvēku uzmanību uz ilgtspējīgākām pārvietošanās iespējām. Piemēram, plānošanas atļauju piešķiršanas procedūrā būvniecības projektu izstrādātājiem varētu paredzēt nosacījumu — sagatavot katram konkrētajam objektam piemērotu mobilitātes plānu. Iesaistītās personas arī atbalstīja ieceri noteikt „mobilitātes ietekmes novērtējumu” plaša apjoma infrastruktūras projektiem.

... un, protams, kravu pārvadājumi

Nozīmīgs kravu pārvadājumu aspekts ir tā ietekme uz pilsētām⁷. Iesaistītās personas uzskata, ka pilsētu mobilitātes politikai jāattiecas gan uz pasažieru, gan uz kravu pārvadājumiem. Piegādēm pilsētu zonās vajadzīgas efektīvas saskarnes starp tālsatiksmes un tuvējās satiksmes pārvadājumiem uz piegādes galamērķi. Vietējām piegādēm var izmantot mazākus, efektīvākus un „tīrākus” transportlīdzekļus. Ar noteiktiem plānošanas un tehniskiem pasākumiem jāsamazina to tālsatiksmes kravu pārvadājumu negatīvā ietekme, kas tranzītā šķērso pilsētu zonas.

„Pakalpojumu ekonomika” izraisa jaunu autoceļu telpas pieprasījumu. Ir pierādīts, ka 40 % visu satiksmē esošo transportlīdzekļu, kas nav privātie auto, ir ar pakalpojumu sniegšanu saistītie transportlīdzekļi (evakuācijas auto, tehniskās apkopes pakalpojumi, maza apjoma piegādes u.c.). Kurjerpakalpojumu sniegšanā nereti tiek izmantoti motocikli vai mopēdi. Ir iespējams piegādes plānot pa teritorijām, proti, piegādes pilsētu zonās un ierobežotas piekļuves zonās, bet šajā nolūkā ir vajadzīgs efektīvs ceļu plānojums, lai izvairītos no tukšbraucieniem vai nevajadzīgas pārvietošanās un apstāšanās. Lai izstrādātu šāda veida risinājumus, jāiesaistās visām ieinteresētajām personām.

To, kā pilsētās integrēta kravu piegāde, uzlabo ar vietēja mēroga lēmumiem vietējo institūciju līmenī. Sabiedrisko pasažieru transportu parasti kontrolē kompetentā administratīvā struktūra, kamēr par kravu piegādēm parasti atbild privātais sektors. Vietējām iestādēm visa pilsētu loģistika — gan saistībā ar pasažieru transportu, gan ar kravu pārvadājumiem — jāuzskata par vienotu loģistikas sistēmu.

⁷ Šo aspektu izskatījis arī pašreiz sagatavošanas stadijā esošajā „Loģistikas rīcības plānā”.

1. Vai būtu jāievieš „progresīvās pilsētas” nosaukums, kuru piešķirtu pilsētām, tādējādi paužot atzinību par ieguldītajiem centieniem sastrēgumu novēršanā un dzīves apstākļu uzlabošanā?
2. **Kādi pasākumi jāievieš, lai iešana kājām un braukšanu ar velosipēdu būtu reāla alternatīva privātā auto izmantošanai?**
3. **Kas būtu jā dara, lai sekmētu pāreju no viena transporta veida uz citu ilgtspējīgāku transportu pilsētās?**

Kāda varētu būt ES potenciālā loma?

2.2 Ceļā uz videi nekaitīgāku pilsēttransportu

Risināmā problēma

Galvenās ekoloģiskās problēmas pilsētās ir saistītas ar to, ka visplašāk izmantotā degviela ir benzīns, kas, savukārt, rada CO₂, gaisu piesārņojošas emisijas un troksni.

Runājot par CO₂ emisijām, tieši transporta nozare ir tā, kurā šo problēmu risināt ir vissarežģītāk. Neraugoties uz sasniegumiem attiecībā uz automašīnu tehnoloģijām, satiksmes pieauguma un tās nepārtrauktības dēļ pilsētas ir galvenais CO₂ emisiju avots, kas arvien pieaug un izraisa klimatiskās pārmaiņas. Klimatiskās pārmaiņas izraisa dramatiskas pārmaiņas vispārējā pasaules ekosistēmā, un ir nekavējoties jāīsteno pasākumi, lai šī ietekme vēl būtu izkontrolējama. Eiropadome⁸ ir izvirzījusi mērķi — ES siltumnīcefekta gāzu emisijas līdz 2020. gada samazināt par 20 %. Savs ieguldījums jāsniedz no visiem avotiem.

Pēc brīvprātīgas Eiropas Komisijas un nozares pārstāvju vienošanās laikā no 1995. līdz 2004. gadam CO₂ emisijas no jauniem privātiem auto ES ir samazinātas par 12,4 %. Lai ES līdz 2020. gadam varētu sasniegt savu 120 g/km mērķi, Komisijas savā 2007. gada februāra paziņojumā⁹ izklāstīja jaunu visaptverošu stratēģiju. Samazinājumu 130 g CO₂ apmērā uz vienu km ir paredzēts sasniegt ar tiesību aktiem attiecībā uz transportlīdzekļu dzinēju tehnoloģijām, un tālāko samazinājumu — 10 g CO₂/ km — ar citiem tehnoloģiskiem uzlabojumiem un biodegvielu arvien plašāku izmantojumu. Piesārņojošo vielu emisijas no transportlīdzekļiem ir būtiski samazinātas arī, pakāpeniski padarot arvien stingrākas Eiropas emisiju normas. Piemērojot ES regulu, ar ko paredzēja pastāvīgi un pakāpeniski pazemināt jauniem transportlīdzekļiem noteiktās robežvērtības, pēdējo 15 gadu laikā kopš pirmo ES standartu pieņemšanas ir panākts vispārējs slāpekļa oksīda un daļiņu emisijas apjoma samazinājums no transporta par 30–40 %, neraugoties uz pieaugošo satiksmes apjomu.

Tomēr, neraugoties uz šādiem uzlabojumiem, vides apstākļi nebūt nav apmierinoši: vietējām iestādēm neizdodas nodrošināt atbilstību tādām gaisa kvalitātes prasībām kā daļiņu un slāpekļa oksīdu ierobežojumi apkārtējā gaisā. Šīs emisijas negatīvi ietekmē sabiedrības veselību.

⁸ Eiropadomes 2007. gada 8.–9. marta secinājumi; salīdzinājumā ar 1990. gadu.

⁹ COM (2007) 19.

Trokšņa mazināšanas pasākumus atvieglināja ES direktīvas pieņemšana par trokšņa kartēšanu. Pamatojoties uz informāciju, kura atbilstoši „trokšņa direktīvai”¹⁰ apkopota, vietējās iestādes tagad var izstrādāt trokšņa mazināšanas plānus un pieņemt konkrētus pasākumus. Trokšņa mazināšanas plānu izstrādi var sekmēt informācijas apmaiņa ES līmenī. Iesaistīto personu viedoklis ir tāds, ka troksni var samazināt jau pašā tā avotā, nosakot stingrākus ES standartus attiecībā uz autotransporta, dzelzceļa transporta, kā arī riepu trokšņa emisijām. Pilsētās troksni var samazināt arī ar pazemes transporta sistēmām.

ES jāturpina sniegt savu ieguldījumu un nodrošināt atbalstu, lai paplašinātu, atjaunotu un uzlabotu tādu tīru pilsētas sabiedrisko transportu kā trolejbusi, tramvaji, metro un piepilsētas vilcieni, kā arī citus ilgtspējīga pilsētas transporta projektus.

Risinājumi

Jaunas tehnoloģijas...

Ar nozares atbalstu un piemērojot Eiropas emisiju sliekšņus, klasiskās iekšdedzes dzinēju tehnoloģijas ir kļuvušas tīrākas. Paredzams, ka nākotnē katalītiskie neutralizatori un daļiņu filtri ļaus būtiski samazināt piesārņojošo emisiju apjomus. ES līdzfinansētā pētniecība un tehnoloģiju izstrāde lielā mērā koncentrējās uz tīrām un energoefektīvām transportlīdzekļu tehnoloģijām un alternatīvajām degvielām, piemēram, biodegvielām, ūdeņraža un kurināmā elementiem¹¹.

Pašreizējā transportlīdzekļu parka ekoloģisko efektivitāti varētu uzlabot, nosakot saskaņotas transportlīdzekļu darbības minimālos standartus. Ja šos standartus ar laiku pakāpeniski noteiks arvien stingrākus, vecos, ļoti piesārņojošos transportlīdzekļus pastāvīgi uzlabos, vai arī pamazām norakstīs. Ar šādu vispārēju pieeju varētu palielināt tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu izmantošanu pilsētas transportā un ilgtermiņā izvairīties no dažāda emisijas apjoma zonu pārlietas fragmentācijas.

Jaunu tehnoloģiju daudz straujāku laišanu plašā tirgū var panākt gan ar ekonomiska rakstura instrumentiem — piemēram, atbalstot, lai publiskās struktūras iepērk un ekspluatē tīrus un energoefektīvus transportlīdzekļus —, gan ar neekonomiskiem instrumentiem — nosakot ierobežojumus ļoti piesārņojošiem transportlīdzekļiem un paredzot kritiskās teritorijās prioritāru piekļuvi transportlīdzekļiem ar nelielu emisiju apjomu, ar nosacījumu, ka šādi pasākumi atbilst iekšējā tirgus noteikumiem.

Ir gana daudz iespēju sekmēt paraugprakses apmaiņu tīra pilsētas transporta jomā arī ārpus Eiropas robežām un auglīgi ieguldīt zināšanas un pieredzi, kas gūti tādās ES iniciatīvās kā, piemēram, CIVITAS¹²; tādējādi dažādu projektu rezultātā trešās valstis var gūt labumu no ES pilsētu pieredzes saistībā ar integrētu pilsētu mobilitātes stratēģiju. Energoresursu ilgtermiņa pieejamības un cenu perspektīvā Eiropas stratēģiskajās interesēs ir ieguldīt ārvalstīs attīstībā ar zemu enerģijas intensitāti. Ar šādu starptautisko dialogu iespējams arī dot iespējas Eiropas rūpniecības nozarēm eksportēt.

¹⁰ Direktīva 2002/49/EK

¹¹ Sk., piemēram, COM (2007) 541 galīgā redakcija — Komisijas paziņojums Padomei, Eiropas Parlamentam, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai „Ceļā uz drošāku, tīrāku un efektīvāku mobilitāti Eiropas mērogā: pirmais ziņojums par viedajiem automobiļiem” 17.9.2007.

¹² CIVITAS tīmekļa vietne: www.civitas-initiative.eu

...pamats veikt iepirkumus, kas atbilst vides aizsardzības prasībām

Atbilstīgi komisijas plāniem¹³ un iesaistīto personu apspriežu laikā paustajiem ierosinājumiem tīru un energoefektīvu transportlīdzekļu laišanu tirgū var sekmēt, veicot publiskos iepirkumus, kas atbilst vides aizsardzības prasībām.

Viena no iespējamām stratēģijām varētu būt balstīta uz ārējo izmaksu internalizāciju, proti, viens no līgumu piešķiršanas kritērijiem līdztekus transportlīdzekļa cenai būtu kalpošanas laikā radušās izmaksas, tostarp enerģijas patēriņš, CO₂ emisijas, piesārņotāju emisijas. Iepirkuma procedūrā iekļaujot arī kalpošanas laikā radušās izmaksas, padziļinātos izpratne par ekspluatācijas izmaksām. Šāda metode nodrošinātu priekšrocības konkurences ziņā vismazāk piesārņojošiem un enerģijas izmantojuma ziņā visefektīvākajiem transportlīdzekļiem, vienlaikus samazinot vispārējās izmaksas. Tādējādi publiskais sektors būtu labs „ilgtspējīgas attīstības piemērs,” no kura varētu mācīties arī citi tirgus dalībnieki. Turklāt par publisko iepirkumu atbildīgās personas varētu dot priekšroku transportlīdzekļiem, attiecībā uz kuriem ievēroti jaunie Eiropas standarti. Jo laicīgāk sāks izmantot tīrākus transportlīdzekļus, jo drīzāk izdosies uzlabot gaisa kvalitāti pilsētu teritorijās. Komisija šajā jautājumā līdz 2007. gada beigām ir paredzējusi iesniegt pārskatītu priekšlikumu.

... un vienoti publiskie iepirkumi

Dažas iestādes sava sabiedriskā transporta un taksometru parka atbilstību ekoloģiskajiem standartiem ir uzlabojušas, iepērkot tīrākus transportlīdzekļus un piedāvājot ekonomiska rakstura stimulus privātiem uzņēmējiem. Vairākās pilsētās noteicošs faktors ir bijis publiskā sektora finanšu atbalsts jaunām alternatīvo degvielu piegādes struktūrām. Publiskajām struktūrām kopīgi iepērkot tīrus un energoefektīvus transportlīdzekļus, varētu paātrināt jauno tehnoloģiju tirgus izveidi un nodrošināt to ekonomisko dzīvotspēju. Komisija pašlaik jau sniedz atbalstu, lai izstrādātu shēmu vienotiem videi labvēlīgiem iepirkumiem, kurus veic publiskās iestādes visā ES eksperimentālo projektu ceļā¹⁴. Pamatojoties uz šo projektu rezultātiem, Komisija par plānot plašāku šāda veida pasākumu ieviešanu.

... un jauns transportlīdzekļa vadīšanas veids

Jo īpaši autoskolās, kā arī profesionālu autovadītāju apmācības gaitā ir jāsekmē „ekoloģisks braukšanas veids”, kuras rezultātā līdz ar braukšanas paradumu maiņu samazinātos enerģijas patēriņš. Elektroniskas vadītāja atbalsta sistēmas varētu palīdzēt uzlabot braukšanas stilu. Liels ieguldījums sagaidāms arī no infrastruktūras un satiksmes pārvaldības sistēmu uzlabojumiem, kā arī no „viedākiem” transportlīdzekļiem.

Un satiksmes ierobežojumi?

Dažos gadījumos vietējā mērogā ir noteikti satiksmes ierobežojumi, kā arī maksa par pilsētas ceļu infrastruktūru izmantošanu. Šādas individuālas iniciatīvas ir apsveicamas, jo to rezultātā jau daudz kas ir paveikts. Bet vairākas iesaistītās personas ir nobažījušās, jo pastāv risks, ka, ieviešot šādas jaunas robežas, visā ES varētu izveidoties pilsētu teritorijas, kas būt pārāk

¹³ Priekšlikums direktīvai par „tīro” transportlīdzekļu izmantošanas veicināšanu. COM (2005) 634.

¹⁴ STEER programma: http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html

sadrumstalotas. Piemēram, dažas iestādes ierobežojumu attiecībā uz piekļuvi pilsētu centriem nosaka, pamatojoties uz ES normām, savukārt citas — izvēlas citu ierobežojumu pamatu.

Daudz iesaistīto personu lūdz, lai ES līmenī tiktu sagatavotas vadlīnijas un tiktu izstrādāti saskaņoti noteikumi tā saukto zaļo zonu izveidei pilsētās (attiecībā uz gājēju zonu ieviešanu, piekļuves un ātruma ierobežojumi, maksu par pilsētas infrastruktūru izmantošanu u.c.), lai tādējādi šādus pasākumus varētu plaši piemērot, neradot nesamērīgus šķēršļus iedzīvotāju un preču mobilitātei. Turklāt līdzīgu tehnoloģiju saskaņošana un savstarpēja savietojamība samazinās izmaksas. Dažas iesaistītās personas iesaka ES līmenī padziļināti apsvērt arī iespēju izveidot Eiropas reģistru, kurā būtu ietverti visi transportlīdzekļi, kā arī ieviest pārkāpumu pārrobežu kontroles pasākumus starp pilsētām.

4. **Kā varētu vēl lielākā mērā sekmēt tīru un energoefektīvu tehnoloģiju izmantojumu pilsētas transportā?**
5. **Kā varētu sekmēt vides prasībām atbilstošu iepirkumu veikšanu?**
6. **Vai jāievieš kritēriji un vadlīnijas „zaļo zonu” definēšanai un ar tām saistītajiem ierobežojošiem pasākumiem? Kā vislabāk nodrošināt šādu zonu atbilstību brīvās aprites principam? Vai attiecībā uz „zaļo zonu” izveides noteikumiem, kurus nosaka vietējā mērogā, būtu jāparedz to pārrobežu īstenošana?**
7. **Kā būtu iespējams veicināt ekoloģisku braukšanas veidu?**

Kāda varētu būt ES potenciālā loma?

2.3 Ceļā uz viedāku pilsēttransportu

Risināmā problēma

Eiropas pilsētām pastāvīgi jāspēj tikt galā ar pieaugošo kravas un pasažieru plūsmu. Tomēr tam, cik lielā mērā infrastruktūras var attīstīt, lai risinātu šo pieauguma problēmu, ir arī savas robežas, kas saistītas ar telpas trūkumu un vides apsvērumiem. Šajā sakarā iesaistītās personas ir akcentējušas, ka pilsētu mobilitātes efektīvai pārvaldībai viedās transporta sistēmas (*Intelligent Transport Systems* jeb *ITS*) pašlaik vēl netiek pietiekamā mērā izmantotas, vai arī ir izstrādātas, neņemot vērā savstarpējās savietojamības apsvērumus.

Risinājumi

Apstrādājot datus par satiksmi un pārvietošanos, noderīgu informāciju, palīdzību un dinamisku transporta kontroli var sniegt ceļotājiem, vadītājiem, transportlīdzekļu parku operatoriem un tīklu pārvaldniekiem. Jau tagad ir pieejama virkne lietojumu attiecībā uz autotransportu, dzelzceļa transportu vai iekšējo ūdensceļu transportu. Turpmākajos gados līdz ar *Galileo* satelītu sistēmas darbību šie lietojumi tiks uzlaboti, un būs iespējams daudz precīzāk noteikt atrašanās vietu.

Viedas tarifkācijas sistēmas ...

Arvien pieaug izpratne par to, ka pārdomāta tarififikācija var būt efektīvs veids pieprasījuma pārvaldībai. Kolektīvā transporta gadījumā viedo transporta sistēmu (*ITS*) izmantošana nodrošina labāku darbību pārvaldību un piedāvā jaunus pakalpojumus (transportlīdzekļu parka pārvaldība, ceļotāju informācijas sistēmas, biļešu sistēmas u.c.). Lai būtu iespējama datu apmaiņa starp šiem lietojumiem, ir jāizveido datu apmaiņas protokoli. Iesaistītās personas akcentēja, ka noteiktajiem standartiem ir jābūt savstarpēji savietojamiem un jāparedz jauninājumu iespējas; viedajās maksājumu sistēmās vajadzētu izmantot viedkartes, kas būtu savietojamas attiecībā uz dažādiem transporta veidiem un funkcijām (piemēram, maksājumi par transporta izmantošanu, pakalpojumi, kas nav transporta pakalpojumi, novietošana stāvvietā, pastāvīgajiem klientiem paredzētas shēmas), kas būtu savietojamas dažādās zonās, kā arī — ilgtermiņa perspektīvā — valstīs. Sistēmās varētu būt iespējama tarifu diferencēšana atkarībā no laika un mērķa grupas (piemēram, sastrēguma stundas/neliela noslogojuma stundas).

... uzlabota informētība labākai mobilitātei

Viens no svarīgākajiem faktoriem, no kura ir atkarīga mobilitāte pilsētu tīklos, ir informācijas nodrošināšana personām, kas pārvietojas, lai, pamatojoties uz to rīcībā esošo informāciju, tie varētu pieņemt lēmumus par pārvietošanās laiku un veidu. Tas ir iespējams tikai tad, ja ir pieejama lietotājam draudzīga, adekvāta un savstarpēji savietojama informācija, kas, savukārt, ļauj plānot braucienu ar dažāda veida transportlīdzekļiem.

Iesaistītās persona norāda, ka, izmantojot *ITS*, iespējams dinamiski pārvaldīt esošo infrastruktūru. Efektīvāk izmantojot autoceļu telpu, iespējams iegūt papildu kapacitāti 23–30 % apmērā vai pat vairāk. Tas ir jo īpaši svarīgi, jo parasti pilsētu teritorijās nav daudz kapacitātes, lai papildus paplašinātu autoceļu telpu. Drošību un vidi pozitīvi ietekmē arī aktīva pilsētas transporta infrastruktūru pārvaldība. Īpaša *ITS* izmantošanas joma varētu būt tīklu stabilo savienojumu pārvaldība pilsētas un starppilsētu saskarnē.

Ar *ITS* var uzlabot arī pilsētas kravu piegāžu efektivitāti, jo īpaši sekmīgāk sinhronizējot darbības, ar paaugstinātiem slodzes koeficientiem un efektīvāku transportlīdzekļu izmantojumu. Tādēļ ir vajadzīgas integrētas sistēmas, kurās būtu apvienota vieda ceļu plānošana, vadītāju atbalsta sistēmas, viedāki transportlīdzekļi un mijiedarbības ar infrastruktūrām.

Vietējām iestādēm un privātā sektora iesaistītajām personām jau no paša sākuma būtu pilnībā jāiesaistās šo lietojumu un pakalpojumu izpildē un ekspluatācijā. Šīs iesaistītās personas jo īpaši ir tehnoloģiju piegādātāji, transporta un infrastruktūru operatori, nozares pārstāvji, pievienotās vērtības pakalpojumu sniedzēji, digitālo karšu programmētāji, kontroles iestādes un infrastruktūras izmantotāji.

Iesaistītās personas ir ierosinājušas Komisijai atbalstīt plašāku paraugprakses izplatīšanu *ITS* jomā. Jo īpaši ir ierosināts izveidot plānu *ITS* izvēršanai ES pilsētās, lai tādējādi risinātu jautājumus saistībā ar savstarpēju savietojamību, kā arī datu un informācijas apmaiņu.

8. Vai būtu jāizstrādā labāki ceļotāju informācijas pakalpojumi?
9. Kādas turpmākas darbības būtu vajadzīgas, lai nodrošinātu *ITS* lietojumu saskarnes un savietojamības standartizāciju pilsētās? To īstenojot, kādas būtu prioritārās rīcības jomas?
10. Attiecībā uz *ITS* — kā varētu uzlabot informācijas un paraugprakses apmaiņu starp visām iesaistītajām personām?

2.4 Ceļā uz pieejamu pilsēttransportu

Risināmā problēma

Pieejamība ir īpaši aktuāls jautājums cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām, ar īpašām vajadzībām, vecāka gadu gājuma cilvēkiem, ģimenēm ar maziem bērniem, kā arī maziem bērniem pašiem: šiem sabiedrības locekļiem jānodrošina vienkārša piekļuve pilsētas transporta infrastruktūrām.

Pieejamība sevī ietver arī kvalitāti, kā cilvēki un uzņēmumi var piekļūt pilsētu mobilitātes sistēmām, ko veido infrastruktūra un pakalpojumi.

Pilsētas infrastruktūrai — tostarp autoceļiem, veloceļiem u.c., bet arī vilcieniem, autobusiem un sabiedriskajai telpai, stāvvietām, autobusu pieturām, termināliem u.c. — ir jābūt augstas kvalitātes infrastruktūrai. Ir svarīgi arī efektīvi savienojumi pilsētās, savienojumi ar citām pilsētām un apkārtējo reģionu, pilsētas un piepilsētas tīklu savienojumi, kā arī Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*) savienojumi. Lai savstarpēji savienotu dažādus transporta veidus, īpaši svarīgi ir arī savienojumi ar lidostām, dzelzceļa stacijām un ostām, kā arī kravu vairākveidu pārvadājumu termināliem.

Turklāt iedzīvotāji rēķinās ar to, ka sabiedriskais transports atbildēs uz to vajadzībām kvalitātes, efektivitātes un pieejamības ziņā. Lai cilvēki būtu motivēti izmantot sabiedrisko transportu, tam jābūt ne tikai pieejamam, bet arī biežam, ātram, uzticamam un ērtam. Pieredze liecina, ka nereti šķērslis, kādēļ neizdodas īstenot pāreju no privātā uz sabiedrisko transportu, ir sabiedriskā transporta pakalpojumu zemā kvalitāte, lēnums un neuzticamība¹⁵.

Pēc iesaistīto personu domām pietiekama uzmanības netiek veltīta komodalitātei un trūkst tādu integrētu kolektīvā transporta risinājumu kā pilsētas dzelzceļa sistēmas, tramvaja–dzelzceļā sistēmas, kā arī kolektīvā transporta terminālos pilsētu nomalēs labā vietā izveidotas stāvvietas privāto auto novietošanai, nu kurām nodrošināti sabiedriskā transporta pakalpojumi („Park&Ride”). Kravu loģistikas nolūkiem nereti ir vajadzīgi piegādes centri vai termināli piepilsētas zonās.

Risinājumi

Kolektīvais transports, kas atbilst pilsoņu vajadzībām...

Transporta baltās grāmatas vidusposma pārskatā tika uzsvērtā vajadzība visos transporta veidos nodrošināt pasažieru pamattiesību ievērošanu, īpašu uzmanību veltot pasažieriem ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Iesaistītās personas ierosināja, ka Komisijai būtu jāatbalsta iecere pieņemt Eiropas hartu par pasažieru tiesībām un pienākumiem kolektīvajā transportā.

Iesaistītās personas uzsvēra, ka iedzīvotāji rēķinās ar to, ka kolektīvais transports atbilst pamata mobilitātes vajadzībām un apmierina to vajadzības transporta pieejamības ziņā. Sabiedrība mainās, tā noveco, un lietotāji cer uz viedākiem mobilitātes risinājumiem. Svarīga ir efektivitāte; kolektīvais transports nebūs konkurētspējīgs, ja brauciena laiks, izmantojot kolektīvo transportu, nebūs līdzvērtīgs tam, kas vajadzīgs, braucot ar privāto auto.

¹⁵ Saskaņā ar pētījumu par vispārējās nozīmes pakalpojumiem, pilsētu transports ir vispārējās nozīmes pakalpojums, ar kuru patērētāji ES ir vismazāk apmierināti. 13 % ES-25 patērētāju ir apgrūtināta piekļuve sabiedriskajam transportam, kamēr 4 % šādas piekļuves vispār nav.
Sk. http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.htm

Iedzīvotājiem ir vajadzīgi arī elastīgāki transporta risinājumi gan attiecībā uz kravu, gan pasažieru mobilitāti. Daudzviet taksometru uzņēmumi ir sākuši piedalīties jaunos tirgos. Sniedzot pakalpojumus pēc pieprasījuma, var izmantot arī mazākus transportlīdzekļus.

Pilsētu mobilitātes sociālie aspekti ir problemātisks temats. Pilsētu transportam jābūt tādām, ko var atļauties arī tie cilvēki, kam ir ļoti mani ienākumi. Iedzīvotājiem ar ierobežotām pārvietošanās spējam un vecāka gadu gājuma iedzīvotājiem ir vajadzīga labāka un augstākas kvalitātes mobilitāte. Personas neatkarība ir atkarīga no tās mobilitātes.

... pamatojoties uz piemērotu ES tiesisko bāzi

Abas „publisko iepirkumu” direktīvas¹⁶ pilnībā piemēro sabiedrisko pakalpojumu līgumiem, piemēram, attiecībā uz autobusa un tramvaja pārvadājumiem. Turklāt ar jauno regulu par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļus un autoceļus¹⁷, tiks nodrošināta pārskatāmība un iestādēm un transporta operatoriem palīdzēs uzlabot kvalitāti un efektivitāti.

Ar šo regulu ļauj kompetentajām iestādēm definēt sabiedriskā pakalpojuma sniegšanas saistības, lai nodrošinātu vispārējas nozīmes pakalpojumus sauszemes pasažieru pārvadājumu jomā. Ar šo regulu ļauj noteikt sociāla rakstura tarifus. Ja sabiedriskā pakalpojuma saistību izpildes nolūkā ir paredzēta finansiāla kompensācija un/vai ir paredzēts piešķirt ekskluzīvas tiesības, iestādei un izraudzītajam operatoram ir jānoslēdz līgums atbilstoši iepirkumu procedūrai.

Atbilstoši abu šo dokumentu — proti, gan direktīvas, gan regulas — noteikumiem kompetentās iestādes var izvēlēties, vai tās pakalpojumus nodrošina pašas, vai arī organizē konkursu attiecīgo pakalpojumu sniegšanai. Šīs iestādes var ieviest izraudzīšanas kritērijus konkursa dalībnieku sniegtā pakalpojuma jaudai, kā arī attiecībā uz pakalpojumu kvalitāti.

... izmantojot novatoriskus risinājumus un atbilstošu prasmi

Apspriežu gaitā tika izstrādāts ieteikums, ka Eiropas Komisijai vajadzētu sekmēt lētākus kolektīvā transporta risinājumus, piemēram, ekspress autobusa pakalpojumus kā alternatīvu dārgajām tramvaja un metro sistēmām. „Ekspress autobusa” sistēmas nodrošina ātrākus un biežākus autobusa sabiedriskā transporta pakalpojumus, izmantojot tieši šai satiksmei paredzētus koridorus ar tādām pašām iezīmēm, kādas ir metro līnijām. Var sekmēt novatorisku paraugpraksi, kas jau ir izstrādāta. Vēl viena īpaša joma ir („tīro”) taksometru izmantošana kolektīvā transporta ķēdē, kā arī transporta pakalpojumos pēc pieprasījuma, izmantojot *ITS*. Apspriežu laikā arī tika aktualizēts jautājums, ka ir jāizstrādā vadlīnijas attiecībā uz kolektīvā transporta vairākveidu pārvadājumu termināliem.

Labas piekļuves dēļ veikali, uzņēmumi un ekonomiskās darbības teritorijas, tostarp kravu termināli un ostas, būtu sekmīgi jāapkalpo ar pilsētas transporta tīkliem, lai kravu pārvadātājiem, pakalpojumu sniedzējiem, darbiniekiem un klientiem nodrošinātu vienkāršu nokļūšanu. Šis aspekts ir īpaši svarīgs gadījumos, kad ir izveidotas ierobežotas piekļuves zonas.

¹⁶ 2004. gada 31. marta Direktīva 2004/17/EK un Direktīva 2004/18/EK.

¹⁷ Regula par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļus un autoceļus, ar ko atceļ Padomes Regulas (EEK) Nr. 1191/68 un 1107/70 (starpiestāžu dokuments 2000/0212 (COD)).

Pilsētas transportam jāpiesaista un jāspēj saglabāt auksti kvalificēts personāls. Atbilstoši apspriežu laikā paustajiem ierosinājumiem ar tādām apmācību programmām kā, piemēram, „ekoloģisks braukšanas veids”, var uzlabot kolektīvā transporta un kravu pārvadājumu personāla praksi un samazināt CO₂ emisijas un piesārņojumu.

Visas pasaules kontekstā Eiropa ir ļoti populārs tūrisma galamērķis, un Eiropas pilsētās ir ļoti daudz tūristu. Tūrisms sekmē ekonomisko izaugsmi un nodarbinātību. Nozarē iesaistītās personas uzskata, ka tūristi ir īpaša transporta lietotāju grupa, kurai ir savas prasības gan attiecībā uz pakalpojuma apjomu, gan uz tā struktūru un kas var izdarīt īpašu spiedienu uz pilsētas transporta sistēmu. Šis aspekts noteikti jāpatur prātā, izskatot jautājumu par piekļuves iespējām pilsētu teritorijā, kā arī šīs teritorijas pieejamību no ārpuses.

...līdzsvarota zemes izmantojuma koordinācijas un integrēta pieeja pilsētu mobilitātei

Nozarē iesaistītās personas, uz kurām tas visvairāk attiecas, un jo īpaši pilsētu pārstāvji, kas piedalās pieredzes apmaiņas tīklos, ir akcentējuši problēmu saistībā ar pilsētu aglomerāciju, kurai jārisina problēmas par labākām piekļuves iespējām tām visaktīvākajām lielpilsētu teritorijām, kuras attīstība ietekmējusi visvairāk. Tā kā piepilsētas attīstās un pilsētas izplešas, zemes izmantojums ir mazāk blīvs un sekmē segregāciju izmantotas telpas ziņā. Palielinoties attālumiem starp dzīvesvietu, darba vietu un atpūtas vietu, pieaug transporta pieprasījums¹⁸. Tā kā nomales teritorijas nav tik blīvas, ir grūti nodrošināt pietiekami kvalitatīvus kolektīvā transporta risinājumus, lai piesaistītu pietiekami lielu skaitu tā izmantotāju. Vecāka gadu gājuma cilvēku veselības aprūpes organizācija var būt apgrūtināta, ja nav pareizu transporta risinājumu (līdztekus sociālajai izolētībai). Īpaši izstrādāti risinājumi ir labāk piemēroti piepilsētas zonām: transports pēc pieprasījuma vai transporta pakalpojumi, kas savstarpēji savieno tos savienojumus, kas galvenokārt orientēti uz pilsētu centriem.

Nozarē iesaistītās personas uzskata, ka koordinācija starp atbildīgajām iestādēm var palīdzēt risināt pilsētu mobilitātes problēmas. Turklāt pilsētu mobilitāti varētu uzlabot vēl vairāk, integrējot vairākas politisko iniciatīvu jomas, piemēram, pilsētu plānošanu, ekonomiskās un sociālās lietas, transporta politiku u.c.

Efektīvas pilsētu mobilitātes plānošanas stabils pamats ir arī tādu mobilitātes plānu izstrāde, kuros iekļautas visa pilsētas konurbācija, aptverot gan pasažieru, gan kravu pārvadājumus attiecīgajā pilsētā un tās apkārtnē. Iesaistītās personas akcentē, ka jāizveido piemērotas organizatoriskas struktūras, lai vienkāršotu šo plānu izstrādi un izpildi.

Pilsētvides tematiskajā stratēģijā¹⁹ tika pieminēta virkne ar vidi saistīto problēmu, kuras varētu risināt, izstrādājot un ieviešot ilgtspējīga pilsētu transporta plānus²⁰. Šajā stratēģijā Eiropas Komisija uzņēmas sagatavot vadlīnijas šādu plānu sagatavošanai. Saistībā ar šo zaļo grāmatu un plašajām apspriedēm par pilsētu transportu ir pamats izmantot iespēju, lai risinātu jautājumu par ilgtspējīga pilsētu transporta plānu turpmāko īstenošanu pilsētu mobilitātes rīcības plāna ietvaros.

¹⁸ Eiropas Vides aģentūras 2006. gada ziņojums „Eiropas pilsētu tendence izplesties — problēma, kas līdz šim netika ņemta vērā”.

¹⁹ COM (2005) 718.

²⁰ Sk. http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

11. **Kā Eiropas pilsētās varētu uzlabot kolektīvā transporta kvalitāti?**
12. **Vai vajadzētu pilsētās izveidot braukšanas joslas, kas būtu speciāli paredzētas kolektīvajam transportam?**
13. **Vai Eiropas harta par pasažieru tiesībām un pienākumiem kolektīvajā transportā būtu vajadzīga?**
14. **Kādi būtu iespējamie pasākumi, lai gan pētījumos, gan pilsētu mobilitātes plānošanā sekmīgāk integrētu pasažieru un kravu pārvadājumus?**
15. **Kā iespējams panākt sekmīgāku pilsētu un starppilsētu transporta koordinēšanu un zemes ierīcību? Kāda veida organizatoriskā struktūra būt piemērota?**

Kāda varētu būt ES potenciālā loma?

2.5 Ceļā uz drošāku pilsētu transportu

Risināmā problēma

Visiem ES iedzīvotājiem pilsētu teritorijās ir jānodrošina tādi dzīves un pārvietošanās apstākļi, kas būtu droši. Ikvienam cilvēkam, kas iet kājām, brauc ar velosipēdu, privāto auto vai kravas mašīnu, būtu jāgarantē iespējami minimāls fiziskais risks. Tālab infrastruktūra, jo īpaši krustojumi, ir teicami jāprojektē. Iedzīvotāji arvien vairāk apzinās, ka to rīcībai jābūt atbildīgai, lai aizsargātu paši savu un citu cilvēku dzīvību.

2005. gadā Eiropas Savienībā uz autoceļiem bojā gājušo skaits bija 41 600²¹. Šis skaits krasi atšķiras no 2010. gadam izvirzītā mērķa — lai nāves gadījumu skaits uz ceļiem nepārsnigtu 25 000²². Apmēram divas trešdaļas nelaimes gadījumu un viena trešdaļa to nelaimes gadījumu, kuros ir bojā gājušie, notiek pilsētu teritorijās un skar visneaizsargātākos satiksmes dalībniekus. Velosipēdistu vai kājām gājēja risks nonākt ceļu satiksmes negadījumā sešas reizes pārsniedz autobraucēju risku. Nereti negadījumu upuri ir sievietes, bērni, gados vecāki iedzīvotāji.

Šīs personiskās pasažieru neaizsargātības dēļ noteiktas sociālās grupas atsakās no ceļošanas vai no sabiedriskā transporta pakalpojumu izmantošanas. Šī neaizsargātība attiecas ne tikai uz transportlīdzekļiem, termināliem un autobusu/tramvaju pieturām, bet arī uz iešanu kājām uz pieturām un no tām. Šādu bažu dēļ cilvēki var izvēlēties privātā auto izmantošanu pat tad, kad tas nav vajadzīgs, kā arī atturēt no aktīva dzīves veida.

Risinājumi

Eiropas ceļu drošības politika skar gan uzvedību uz ceļa, gan ar transportlīdzekļiem un infrastruktūru saistītos jautājumus.

²¹ CARE: Kopienas ceļu satiksmes negadījumu datubāze.

²² COM (2001) 370.

Droša uzvedība...

Iesaistītās personas ir ierosinājušas, ka Komisijas varētu uzlabot ceļu satiksmes drošību, lielākā mērā sekmējot paraugprakses izplatīšanu un iesaistoties intensīvākā un veiksmīgāk strukturētā dialogā ar vietējiem un reģiona nozares pārstāvjiem, kā arī ar dalībvalstīm jo īpaši par jaunajām drošības uzlabošanas tehnoloģijām — konkrēti *ITS*.

Lai iedzīvotājiem padziļinātu izpratni par to uzvedību satiksmē, izglītošanas un informācijas kampaņas ir absolūta prioritāte. Vienā no nākamajām Eiropas ceļu satiksmes drošības dienām varētu organizēt ceļu satiksmes drošības kampaņas un iniciatīvas jauniešu apmācībai, īpašu uzmanību veltot tieši pilsētu teritorijām. Viens no veidiem, kā — atbilstoši iesaistīto personu ieteikumiem — uzlabot jauno velosipēdistu uzvedību uz ceļa, būtu popularizēt drošības ķiveru izmantošanu Eiropā, vai arī sekmēt pētniecības iniciatīvas vēl ergonomiskāka ķiveru modeļa izstrādei. Un, protams, galvenais nosacījums ir, lai visi motociklisti, skuteru vadītāji un velosipēdisti stingri ievērotu ceļu satiksmes drošības noteikumus. Iesaistītās personas ir ierosinājušas ES atbalstīt darbības, lai arvien plašāk attiecībā uz visiem satiksmes dalībniekiem pilsētās izmantotu ceļu satiksmes noteikumu pārkāpumu kontroles instrumentus.

... Infrastruktūras, kas nodrošina satiksmes un personisko drošību

Iesaistītās personas uzskata, ka satiksmes un personiskās drošības uzlabojumi ir atkarīgi no virknes pilsētvidē īstenotu pasākumu. Ievērojumus uzlabojumus var panākt ar augstas kvalitātes infrastruktūru, jo īpaši tādu, kurā ir labi aprīkotas ietves kājām gājējiem un riteņbraucējiem. Vispārējo drošību var sekmēt arī labāka redzamība, piemēram, nodrošinot labāku apgaismojumu, kā arī ielās pamanāmas par sabiedrisko kārtību atbildīgās personas. Būtisks ieguldījums varētu būt arī *ITS* risinājumi, kas nodrošinātu ātru un atbilstošu informāciju, kā arī uz drošību orientētu satiksmes pārvaldību. Iesaistītās personas ir ierosinājušas, ka ES varētu arī definēt ierosinājumu pilsētas transporta drošības un tās standartu iestrādei pilsētu infrastruktūras projektēšanā.

Īpašs jautājumu bloks pilsētu transporta drošības sakarā ir pasākumi terorisma apkarošanai. Šo aspektu Komisija izskatīs vienlaikus šai zaļajai grāmatai publicētajā paziņojumā.

Drošāki transportlīdzekļi ...

Pilsētu teritorijās īpaši svarīgi ir uzlabot transportlīdzekļu drošību, jo pilsētu satiksmē tie piedalās vienlaikus ar kājām gājējiem, velosipēdistiem un kolektīvo transportu. Visu pilsētas satiksmes dalībnieku drošību var uzlabot ar tādām tehnoloģijām kā nakts redzamības iekārtas, automātiskā bremzēšana, sadursmes novēršanas iekārtas un automātiskā pretaizmigšanas sistēma. Eiropas Komisijas paziņojumā par *e*-drošību²³ un i2010 viedā automobiļa iniciatīvā „Izpratnes padziļināšana par *IST* gudrākiem, drošākiem un tīrākiem transportlīdzekļiem”²⁴ izklāstīti iedarbīgi risinājumi, kurus varētu piemērot pilsētvidē. Pasažieru pārvadājumus varētu veikt ar tā sauktajiem „pilsētas transportlīdzekļiem”, un iesaistītās personas ir ierosinājušas, ka smagkravas un lielizmēra transportlīdzekļiem būtu jānosaka piekļuves ierobežojumi.

²³ COM (2003) 542.

²⁴ COM (2006) 59.

16. **Kas būtu turpmāk jādara, lai palīdzētu pilsētām risināt ar ceļu satiksmes drošību un personisko drošību saistītās problēmas pilsētu transportā?**
17. **KĀ OPERATORUS UN IEDZĪVOTĀJUS VARĒTU LABĀK INFORMĒT PAR PREIKŠROCĪBĀM, KURAS ATTIECĪBĀ UZ DROŠĪBU VAR SNIEGT PROGRESĪVAS INFRASTRUKTŪRU PĀRVALDĪBAS UN TRANSPORTLĪDZEKĻU TEHNOLOĢIJAS?**
18. **VAI BŪTU JĀIZSTRĀDĀ PILSĒTU VIDEI PIEMĒROTAS AUTOMĀTISKO RADARU IEKĀRAS, UN VAI ŠĀDU IEKĀRTU IZMANTOJUMS BŪTU JĀSEKMĒ?**
19. **VAI VIDEO NOVĒROŠANA IR PIEMĒROTS VEIDS DROŠĪBAS UZLABOŠANAI PILSĒTU TRANSPORTĀ?**

KĀDA VARĒTU BŪT ES POTENCIĀLĀ LOMA?

3. JAUNAS PILSĒTU MOBILITĀTES KULTŪRAS IZVEIDE

3.1 Zināšanu uzlabošana ...

Apspriežu laikā ir noskaidrojies, ka jaunas Eiropas „pilsētu mobilitātes kultūras” labad ir jāizveido partnerattiecības. Šajā jaunajā pilsētu mobilitātes kultūrā izšķiroša nozīme var būt arī jaunām plānošanas metodēm un rīkiem. Svarīga ir izglītošana, apmācība, kā arī izpratnes padziļināšana.

Ir jāuzlabo pilsētu mobilitātes jomā strādājošo kompetence. Nozarē iesaistītās personas uzskata, ka ES šajā sakarā varētu būt lielāka nozīme, sistemātiski atvieglinot personāla apmācību un pieredzes apmaiņas organizēšanu.

Pilsētu mobilitāte ir jautājums, ko jau skatīja ES reģionālās politikas satvarā uzsāktajās tīklu veidošanas iniciatīvās, piemēram, *URBACT* un iniciatīvā „Reģioni ekonomiskām pārmaiņām”²⁵. Īstenojot šīs iniciatīvas, Eiropas Komisija paredz vēl vairāk nostiprināt un atbalstīt jaunus ar pilsētu mobilitāti saistītus tīklus.

Apspriedēs tika izteikts ierosinājums Komisijai skaidrot un aktīvi popularizēt tās darbu pilsētu mobilitātes politikas jomā. Komisija — sadarbojoties ar nozarē jau aktīvi iesaistītajām personām — varētu organizēt Eiropas iedzīvotāju informēšanas un izpratnes veicināšanas kampaņas par tās darbību ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes sekmēšanai. Šādos pasākumos varētu iekļaut informācijas un izpratnes veidošanas kampaņas, kuru nolūks būtu ietekmēt kādas konkrētas mērķa grupas uzvedību. Cits priekšlikums ir izveidot ikgadēju Eiropas konferenci par „progresīviem pilsētas transporta risinājumiem”. Šo ieceri varētu vadīt *CIVITAS* forums.

3.2 ... kā arī datu vākšana

Apspriedes un iepriekšējās datu vākšanas iniciatīvas apliecināja, ka ES līmenī statistika par pilsētu mobilitāti nebūt nav visaptveroša un ka, neraugoties uz dažām ES reģionu politikas satvarā izstrādātām iniciatīvām, nav ieviestas vienotas definīcijas. Šie trūkumi ir jānovērš, lai

²⁵ Sk. http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

lēmumu pieņēmējiem un visos līmeņos praktiski iesaistītajām personām nodrošinātu vajadzīgo informāciju.

Ieinteresētās personas ierosināja, ka Eiropas Kopiena varētu šajā jomā daudz ko paveikt, izveidojot pētījumu centru, kuru pamatā būtu tās vispārējā pieredze statistikas datu vākšanā, saskaņošanā un izmantošanā Eiropas mērogā. Šis centrs varētu palīdzēt nodrošināt politikas izstrādē iesaistītajām personām un visplašākajai sabiedrībai vajadzīgo informāciju un uzlabot zināšanas par pilsētu mobilitāti. Centrs varētu funkcionēt kā informācijas sniedzējs un paraugprakses apmaiņas platforma.

20. VAI VISĀM IESAISTĪTAJĀM PERSONĀM BŪTU JĀSADARBOJAS JAUNAS EIROPAS MOBILITĀTES KULTŪRAS IZVEIDOŠANĀ? Kā paraugu izvēloties Eiropas Ceļu satiksmes drošības pētījumu centru, vai būtu lietderīga iniciatīva šīs sadarbības sekmēšanai izveidot Eiropas Pilsētu mobilitātes pētījumu centru?

4. FINANŠU RESURSI

Vajadzīgs ievērojams dažāda veida finansējums, lai ieguldītu infrastruktūrā un savstarpējā ar pasažieru apmaiņā, tīklu uzturēšanā un to darbībās, transportlīdzekļu parka atjaunošanā un uzturēšanā un sabiedrības informēšanas un komunikācijas kampaņās. Par šo ieguldīšanu lielākoties ir atbildīgas attiecīgās vietējās iestādes.

Saskaņā ar nesen veikta pētījuma²⁶ datiem vairāk nekā 40 % pilsētas tramvaja un ātrgaitas dzelzceļa transportlīdzekļu parka ES-15 un 67 % jaunajās dalībvalstīs veido vairāk nekā 20 gadus veci transportlīdzekļi un būtu jāaizstāj pirms 2020. gada.

Sekmīgai pilsētas transporta projektu finansēšanai vajadzīgi visdažādākie budžeta, regulatīvie un finanšu instrumenti, tostarp īpaši vietējie nodokļi. Jādomā par ilgstošu rīcību.

Finansēšanas instrumenti pilsētām ...

Visām ieinteresētajām personām ir jāiegulda vietējā, reģionālā un ES mērogā. Arī lietotājiem jāiegulda un labi jāmaksā par kolektīvā transporta pakalpojumiem. Viņi ir gatavi maksāt par kvalitatīviem pakalpojumiem. Privāts finansējums, kura veids parasti ir partnerattiecības starp valsts un privāto sektoru, var būt nozīmīgs, bet prasa stabilu tiesisko regulējumu. Maksa par autostāvvietām un maksa par pilsētas ceļu izmantošanu arī var būt ieguldījums pilsētas transporta finansējumā, jo īpaši piešķirot ieņēmumus, kas gūti, lai finansētu pilsētas transporta pasākumus. Shēma maksas noteikšanai sastrēgumstundās Londonā ir labs paraugs, kā uzlabot autobusu pārvadājumu pakalpojumus.

Ieinteresētās personas ierosināja, ka ES varētu apsvērt *Eurovignette* direktīvas darbības jomas paplašināšanu, ieviešot pilsētas aspektu, lai maksu par ceļiem varētu piemērot visiem mehāniskajiem transportlīdzekļiem un infrastruktūrām. To varētu saistīt arī ar saskaņotas metodikas izstrādāšanu līdz 2008. gada vidum, lai aprēķinātu transporta ārējās izmaksas.

Ieinteresētās personas uzskata, ka papildus varētu analizēt tādu uz tirgu orientētus mehānismu kā iespēju izmantot emisiju kvotu tirdzniecības sistēmas, piešķirot emisiju tiesības vai

²⁶ *Light rail and metro systems in Europe, ERRAC, 2004.*

līdzvērtīgus kredītus iestādēm, kas iegulda jaunā un tīrākā infrastruktūrā. Tomēr jāizvairās no negatīvas ietekmes uz sistēmas darbību un vides aizsardzības efektivitāti.

Komisijas politika attiecībā uz valsts atbalstu paredz ņemt vērā labumu videi, ko dod ieguldījumi videi draudzīgā transportā, un vajadzību pāriet uz vidi mazāk piesārņojošiem transportlīdzekļiem. Piemēram, vides aizsardzības pamatnostādņu projektā²⁷ paredzēti īpaši izņēmumi jaunu transportlīdzekļu iegādes atbalsta gadījumā, lai paātrinātu Kopienas standartu pieņemšanu pirms tie kļūst obligāti. Turklāt Komisijas priekšlikumā par jaunu Grupāla atbrīvojuma regulu²⁸ ir īpaši uzsvērts, ka ieguldījumi transportlīdzekļu un transporta aprīkojumā, kas nav kravu autopārvadājumi un gaisa transports, ir atbilstīgi aktīvu ieguldījumi. Visbeidzot Komisija pašlaik apsver iespēju sagatavot pamatnostādnes par valsts atbalstu dzelzceļa nozarei, lai uzlabotu pārskatāmību un juridisko noteiktību, veicot saimniecisku darbību, kas pakāpeniski atveras konkurencei un ir būtiska, lai Eiropā nodrošinātu ilgtspējīgu mobilitāti. Viens no jautājumiem, kas Komisija jāapsver, ir vajadzība ātri aizstāt novecojošos ritošo sastāvu, lai panāktu lielāku uzticamību, drošību un labāku savietojamību. Dažos ģeogrāfiskos apgabalos visā Eiropā šī vajadzība ir ļoti liela, un tādējādi reģionālais atbalsts ir atbilstīgs instruments šīs problēmas risināšanai.

... Eiropas finanšu atbalsts ir daudzveidīgs

ES mērogā ir pieejami vairāki finansējuma avoti, piemēram, struktūrfondi, Kohēzijas fonds un Eiropas Investīciju bankas aizdevumi. ES kohēzijas politika no 2007. gada līdz 2013. gadam joprojām būs svarīgs naudas līdzekļu avots atbilstīgiem reģioniem. Iepriekšējā laikposmā no 2000. līdz 2006. gadam finansējums transporta projektiem no Eiropas Reģionālā attīstības fonda (ERAF) bija apmēram 35 miljardi EUR, no kuriem mazliet vairāk nekā 2 miljardi EUR tika piešķirti pilsētas transportam. Saskaņā ar programmas dokumentiem, ERAF un Kohēzijas fonds no 2007. gada līdz 2013. gadam ieguldīs pilsētas transportā gandrīz 8 miljardus EUR. Integrētiem pilsētu un lauku atjaunošanas projektiem ir rezervēti vēl 9,5 miljardi EUR, kas var ietvert ieguldījumus, kuri saistīti ar transportu.

Kohēzijas instrumenti pašreizējā periodā (2007-2013) ir lielāks un nopietnāks pamats pilsētas transporta un kolektīvā transporta līdzfinansēšanai visā Eiropā²⁹. ERAF un Kohēzijas fonda noteikumos ir skaidras atsauces uz videi draudzīgu pilsētas transportu un sabiedrisko transportu un pirmo reizi arī uz videi draudzīga transporta integrētajām stratēģijām. Iestādēm jo īpaši jaunajās dalībvalstīs jāizmanto šīs iespējas, lai modernizētu pilsētas transporta sistēmas.

Lielākā daļa dalībvalstu iesniegto valsts stratēģisko pamatprincipu kopumu kā darbības jomu ietver ilgtspējīgu pilsētas transportu. ES līdzfinansēšana atbilstīgi kohēzijas instrumentiem ir iespējama ieguldījumiem infrastruktūrā (piem., dzelzceļi un termināli) un tādā ritošajā sastāvā kā videi draudzīgi autobusi, trolejbusi, tramvaji, metro un piepilsētas dzelzceļa vilcieni. Tas pats attiecas uz tādiem pasākumiem kā uzlabošana un modernizēšana vai citiem komponentiem, kas ir integrētas un lietotājiem draudzīgas pilsētas transporta sistēmas daļa (*ITS*, ceļotāju informēšana, vienota biļešu iegāde, satiksmes pārvaldība, u.c.). ERAF var arī finansēt aprīkojumu, kas saistīts ar videi nekaitīgiem ilgtspējīgiem pilsētas transporta

²⁷ Provizorisks projekts Kopienas pamatnostādnes par valsts atbalstu vides aizsardzībai http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_lv.pdf

²⁸ Komisijas priekšlikums jaunai regulai par grupālo atbrīvojumu, pieņemts 2007. gada 14. aprīlī, *SEC(2007) 513 galīgā redakcija*.

²⁹ Sk. http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm.

projektiem un paredzēts dažu iedzīvotāju mērķgrupu (vecāka gadagājuma cilvēki, invalīdi) atbalstam. ERAF arvien vairāk finansē projektus, kas saistīti ar viedām transporta sistēmām.

Katru gadu Eiropas Investīciju banka³⁰ aizdod vidēji apmēram 2,5 miljardus EUR pilsētas transporta projektiem. Projekti ietver celtniecību, kolektīvo transporta infrastruktūru paplašināšanu vai atjaunošanu vai ritošā sastāva iegādi lielās apdzīvotās vietās un vidēji lielās pilsētās. Papildus parastajām aizdevumu operācijām EIB sadarbojas ar Komisiju un Eiropas Rekonstrukcijas un attīstības banku, lai izstrādātu jaunus finanšu instrumentus vai iniciatīvas.

Ar Pētniecības un tehnikas attīstības septīto pamatprogrammu (FP7) tiek veicināta pētniecība, tehnikas attīstība un demonstrējumu pasākumi, lai nodrošinātu mobilitāti pilsētās, enerģētikas aspektus transporta jomā, videi draudzīgu pilsētas transportu un ilgtspējīgu mobilitāti visiem iedzīvotājiem.

FP7 attiecībā uz transporta tematu ir ietverta darbības joma, kas paredz nodrošināt ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās. Tā attiecas uz tehnisko izpēti, demonstrējumiem un politisko atbalstu jauna transporta un mobilitātes koncepciju, inovatīvu pieprasījuma pārvaldības shēmu, kvalitatīva sabiedriskā transporta un inovatīvu videi draudzīga transporta stratēģiju jomā. Pārējās darbības galvenokārt būs paredzētas, lai izstrādātu ļoti inovatīvus, nepiesārņojošus, viedus transporta veidus un mobilitātes koncepcijas, arī to izvēšanu. *FP7* attiecībā uz IKT tēmu finansē arī darbības, kas saistītas ar mobilitāti un pakalpojumiem. Ceļu infrastruktūras un viedu un videi draudzīgu transportlīdzekļu pētniecības jautājumi tiek risināti neatkarīgi no ģeogrāfiskā konteksta, tomēr rezultātus var lietderīgi izmantot pilsētā.

CIVITAS ir Komisijas demonstrējumu un pētniecības programma tīram pilsētas transportam. CIVITAS iniciatīva palīdz pilsētām izmēģināt un demonstrēt politisku un tehnoloģisku pasākumu integrētus kopumus, kuru nolūks ir sasniegt ilgtspējīgāku, tīrāku un energoefektīvāku pilsētas transporta sistēmu. Ar CIVITAS programmu līdz šim ir nodrošināts līdzfinansējums darbībām 36 pilsētās ar ES finansiālo līdzdalību 100 miljonu euro apmērā. *CIVITAS-Plus* tika uzsākta jau *FP7* laikā.

Iesaistītās personas ir uzsvērušas, cik svarīgi ir CIVITAS iniciatīvu turpināt. Iesaistītās personas arī iesaka, ka CIVITAS „stratēģija” varētu sagatavot ceļu ES atbalsta programmai, kas būtu īpaši veltīta tīra pilsētas transporta finansēšanai ārpus pētniecības satvara. Šī programma varētu koncentrēties uz lielapjoma darbībām, kas orientētos uz inovatīvu darbību integrēšanu pilsētās un to nomalē. Konkrētas ieceres par šādu programmu varētu apsvērt, tiklīdz būs pieņemts pilsētu mobilitātes rīcības plāns.

Programmā „Saprātīga enerģija Eiropai” jeb *IEE*, ko finansē atbilstoši konkurētspējas un jauninājumu programmai³¹, ietilpst *ALTENER* un *STEER* apakšprogrammas, kas atbalsta iniciatīvas, piemēram, attiecībā uz jauniem un atjaunīgiem enerģijas avotiem, alternatīvo degvielu izmantošanas sekmēšanu un energoefektivitātes sekmēšanu transportā.

³⁰ Sk. www.eib.org.

³¹ 2006. gada 24. oktobra Lēmums Nr. 1639/2006/EK (OV L 310/16, 9.11.2006.).

21. **KĀ TĀDUS ESOŠUS FINANŠU INSTRUMENTUS KĀ STURKTŪRFONDI UN KOHĒZIJAS FONDS IESPĒJAMS SEKMĪGĀK UN KONSEKVENTĀK IZMANTOT, LAI ATBALSTĪTU INTEGRĒTU UN ILGTSPĒJĪGU PILSĒTAS TRANSPORTU?**
22. **KĀ EKONOMISKI INSTRUMENTI, JO ĪPAŠI TIRGUS INSTRUMENTI VARĒTU SEKMĒT TĪRĀKU UN ENERGOEFEKTĪVĀKU PILSĒTTRANSPORTU?**
23. **KĀ AR PĒTNIECĪBAS MĒRĶPASĀKUMIEM VARĒTU MAZINĀT PILSĒTĀM RAKSTURĪGOS ŠĶĒRŠĻUS UN ATTĪSTĪT PILSĒTU SATIKSMI?**
24. **VAI PILSĒTĀS BŪTU JĀIEVIEŠ MAKSA PAR PILSĒTAS INFRASTRUKTŪRU IZMANTOŠANU? VAI ŠAJĀ JOMĀ BŪTU JĀIZVEIDO VISPĀRĒJS REGULĒJUM UN/VAI VADLĪNIJAS? VAI IENĀKUMI NO ŠĀDĀM SISTĒMĀM BŪTU JĀPAREDZ KOLEKTĪVĀ PILSĒTAS TRANSPORTA UZLABOŠANAI? VAI ĀRĒJĀS IZMAKSAS BŪTU JĀINTERNALIZĒ?**
25. **VAI ILGTERMIŅĀ VARĒTU PAREDZĒT EIROPAS PROGRAMMU TĪRA UN ENERGOEFEKTĪVA PILSĒTAS TRANSPORTA FINANSĒŠANAI?**

KĀDA VARĒTU BŪT ES POTENCIĀLĀ LOMA?

5. APSPIEDES

Komisija arī savās turpmākajās iniciatīvās vēlās arvien ņemt vērā nozarē iesaistīto personu viedokli. Ar šo zaļo grāmatu tiek uzsākts otrais šo intensīvo apspriežu posms, kas ilgs līdz **2008. gada 15. martam**. Visas ieinteresētās personas ir aicinātas sniegt savu ieguldījumu, lai kopīgiem spēkiem definētu Eiropas pilsētu mobilitātes politiku, atbildot uz 25 šajā zaļajā grāmatā formulētajiem jautājumiem un izsakoties par visiem tajā izklāstītajiem tematiem. Savu viedokli var paust publiski, ja vien nav pamata pieprasīt, lai tas ir konfidenciāls.

Komentārus un ierosinājumus var nosūtīt

- pa elektronisko pastu, rakstot uz šādu adresi:

tren-urbantransport@ec.europa.eu

- pa pastu, tos adresējot:

Eiropas Komisija
Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāts
„Tīrā” transporta un pilsētu transporta nodaļa
(DM28 02/64)
200, rue de la Loi
B - 1049 Brussels

Papildu informācijai sk. Eiropas Komisijas tīmekļa vietni

http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm.

Ir svarīgi, lai pēc šīs zaļās grāmatas iespējami drīz tiktu īstenotas konkrētas darbības. Komisija uzskata, ka pēc šā apspriežu procesa ir jāpagatavo konkrēts rīcības plāns. Rīcības plānu publicēs 2008. gada rudens sākumā. Plānā tiks iekļautas iespējamās ES, valsts, reģiona un vietējā līmeņa darbības, kā arī nozares un iedzīvotāju līmenī īstenojamās darbības. Tajā katras darbības īstenošanai būs rūpīgi izvēlēts piemērots instruments.