



Strasbūrā, 14.12.2021.
COM(2021) 811 final

**KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM, PADOMEI, EIROPAS
EKONOMIKAS UN SOCIĀLO LIETU KOMITEJAI UN REĢIONU KOMITEJAI**

Jaunais ES pilsētmobilitātes satvars

{SWD(2021) 470 final}

1 IEVADS

1. Eiropa ir viens no visvairāk urbanizētajiem pasaules reģioniem¹ — te ir ārkārtīgi daudz dažādu mazāku un lielāku pilsētu, kuras ir svarīgi saimnieciskās un sociālās aktivitātes centri. Saistībā ar pilsētplānošanu un dzīves kvalitāti pilsētās Eiropas pilsētas pārējā pasaulē bieži tiek uzskatītas par pievilcīgām vietām, kuras apmeklēt, kurās dzīvot, mācīties, strādāt un veikt darījumdarbību, un to galvenokārt veicina mobilitāte un transports. Kā galvenie savienojuma punkti pilsētas ir svarīga daļa no Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*), kas ir Eiropas vienotās transporta telpas mugurkauls, un tās ir arī būtiskas vienotā tirgus labai darbībai. Daudzas Eiropas pilsētas ir globālie pionieri transporta inovācijā, ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanā un vērienīgu klimata un ceļu satiksmes drošības mērķrādītāju īstenošanā.
2. Tomēr pilsētas joprojām saskaras ar ievērojamām problēmām to mobilitātes un transporta sistēmu tālākā uzlabošanā. Tajā pašā laikā tām joprojām ir pilnībā jārisina transporta negatīvās sekas attiecībā uz sabiedrību, veselību un vidi, proti, siltumnīcefekta gāzu emisiju rašanās, gaisa un trokšņa piesārņojums, kā arī sastrēgumi un jautājums par ceļu satiksmes negadījumos bojā gājušajiem. Šie problēmjautājumi, tāpat kā vīzija par turpmāko ceļu, ir uzsvērti Eiropas zaļajā kursā², Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā (IVMS)³, paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %”⁴, Nulles piesārņojuma rīcības plānā⁵, kā arī Eiropas Vēža uzveikšanas plānā⁶.
3. Parīzes nolīguma pušu konference Glāzgovā (*COP26*) pievērsa uzmanību starptautisko klimata saistību īstenošanai; Savienība to dara, virzot Eiropas zaļo kursu. Pilsētmobilitāte var sniegt ievērojamu ieguldījumu, ne tikai samazinot tās radīto siltumnīcefekta gāzu emisiju ievērojamo apjomu, bet arī mazāk piesārņojot, radot mazāk sastrēgumu un kļūstot drošāka. Kā ir apstiprināts Savienības 2030. gada klimata mērķrādītāja plānā⁷, bezemisiju transportlīdzekļu ieviešana pilsētu kontekstā sasniegs tikai daļu no šiem mērķiem. Valsts un vietējā līmenī par skaidru prioritāti vajadzētu noteikt sabiedriskā transporta, pārvietošanās kājām un ar velosipēdu, kā arī satīklotas un kopīgotas mobilitātes pakalpojumu attīstīšanu.
4. Mobilitāte ir izšķirošs sociālās iekļaušanas aspekts un svarīgs cilvēku labbūtību noteicošs faktors, jo īpaši neizdevīgā stāvoklī esošām grupām. Transports, kurš Eiropas sociālo tiesību pilārā ir atzīts par pamatpakalpojumu, apmierina pamatvajadzību, sniedzot cilvēkiem iespēju integrēties sabiedrībā un darba tirgū, bet tas arī sastāda ievērojamu daļu no māsaimniecību izdevumiem. Pilnveidota savienojamība un tirgus atvēršana ir devusi ieguldījumu transporta tīklu sasaistē, apvienojot ES un padarot to sasniedzamāku un pieejamāku tūristiem. Šie mērķi ir uzsvērti arī Komisijas priekšlikumā Padomes ieteikumam par taisnīgas pārkārtošanās nodrošināšanu virzībā uz klimatneitralitāti⁸, kurā ir

¹ 70,9 % iedzīvotāju dzīvo pilsētu teritorijās: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52020DC0789>.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/lv/IP_21_3541.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52021DC0400>.

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_lv.pdf.

Tajā uzsvērts, ka ir svarīgi sasaistīt transporta un veselības jautājumus.

⁷ Līdz 2030. gadam samazināt siltumnīcefekta gāzu emisijas par vismaz 55 %: https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_lv.

⁸ COM(2021) 801.

sniegts kopīgs satvars un vienota izpratne par visaptverošajām rīcībpolitikām un ieguldījumiem, kas ir vajadzīgi, lai nodrošinātu, ka pārkārtošanās ir taisnīga, arī attiecībā uz transportu.

5. No vienas puses, Covid-19 pandēmija ir radījusi traucējumus mobilitātē un transportā. No otras puses, un jo īpaši pilsētās, pandēmija arī ir likusi uzlabot aktīvās mobilitātes infrastruktūru. Tādējādi tagad ir vairāk nekā nepieciešams no krīzes iziet ar noturīgāku, viedāku un ilgtspējīgāku pilsētmobilitātes sistēmu, kura ir būtiska arī transporta sistēmas un ekonomikas vispārējai noturībai. Šo uzdevumu risināšana sola ilgtspējīgākus pilsētas mezglus ar augstāku dzīves kvalitāti un labāku savienojamību, pieejamību cenas ziņā un pieklūstamību mobilitātes pakalpojumiem pilsētu un to apkārtnes lauku teritorijās. Lai panāktu ievērojamo pārkārtošanos pilsētmobilitātē, ES, valsts, reģionālajā un jo sevišķi vietējā līmenī ir vajadzīga ātra un nozīmīga rīcība un ieguldījumi.
6. 2013. gada pilsētmobilitātes pakete⁹ koncentrējās uz kopējas vietējās, valstu un Eiropas rīcības veicināšanu, lai reaģētu uz šīm sabiedrības problēmām. Tās izvērtējums¹⁰ izcēla vairākus jautājumus, jo sevišķi ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānu¹¹ (IPP), kuri ir pieejas centrāls elements, īstenošanas trūkumu ES mērogā. Citi jautājumi bija pilsētmobilitātes datu konsekventas vākšanas trūkums un vajadzība pēc labāka ES pārvaldības satvara, kurā būtu vairāk iesaistītas dalībvalstis, reģionālās un vietējās iestādes. Vietējām iestādēm vajadzētu būt pieejamam atbalstam, lai labāk sasaistītu pārrobežu transporta stratēģijas ar ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāniem, spēju veidošanu un mācībām, kā arī labāku pilsētplānošanu. Tādējādi, lai Eiropas mazās un lielās pilsētas veiksmīgi samazinātu siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisijas, sastrēgumus un ceļu satiksmes negadījumus bojāgājušo skaitu, ir jāpieliek liekākas pūles.
7. Eiropas transporta tīkls (*TEN-T*) saistībā ar pasažieru un kravas “pirmā un pēdējā kilometra” savienojumiem paļaujas uz pilsētmobilitāti. Nākotnes Eiropas transporta tīklā pilsētām un reģioniem ir jāspēlē vēl lielāka loma, lai uzlabotu mobilitāti un transporta plūsmas. To var panākt, nodrošinot pilsētas mezglu labāku darbību vispārējā satvarā un vietējo iestāžu labāku iesaisti *TEN-T* pārvaldībā.
8. Tādējādi, lai dotu ieguldījumu arvien vērienīgākajos ES klimata, vides, digitālajos, veselības un sociālajos mērķos, ES ir jārīkojas izlēmīgāk attiecībā uz pilsētmobilitāti, lai no pašreizējās pieejas, kura balstās uz satiksmes plūsmām, pārietu uz pieeju, kura balstās uz cilvēku un preču kustību ilgtspējīgākā veidā. Tas nozīmē spēcīgāku kolektīvā/sabiedriskā transporta mugurkaulu, labākas aktīvās mobilitātes (piemēram, iešanas kājām vai braukšanas ar velosipēdu) iespējas, efektīvu bezemisiju pilsētloģistiku un “pēdējā kilometra” piegādes. Kaut arī šādi multimodalitātei vajadzētu būt mūsu vadošajam principam pilsētmobilitātē, bezemisiju, satīklota un automatizēta mobilitāte būs būtiska sastāvdaļa pārejā uz klimatneitrālu pilsētu nākotni, kas arī dod iespēju piepilsētas teritorijām un lauku apvidiem ilgtspējīgā veidā savienoties ar pilsētām. Lai palielinātu visas sistēmas efektivitāti, ir vajadzīga labāka transporta un mobilitātes pārvaldība, kam izmanto multimodālos centrus un digitālos risinājumus.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹¹ Skatīt pielikumu https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF un <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

2 JAUNAIS ES PILSĒTMOBILITĀTES SATVARS

9. Pārejā uz drošu, piekļūstamu, iekļaujošu, viedu, noturīgu un bezemisiju pilsētmobilitāti ir nepieciešams skaidri orientēties uz aktīvu, kolektīvu un kopīgotu mobilitāti, kuras pamatā ir mazemisiju un bezemisiju risinājumi. Līdz ar to tā prasa pastiprinātu un paātrinātu rīcību un jaunus ieguldījumus; ir īpaši jāpievēršas sabiedriskajam transportam, multimodalitātei un aktīvās mobilitātes infrastruktūrai. Tas ir jāpanāk, stiprinot pastāvošos instrumentus un tos papildinot ar jauniem. Pamatojoties uz rūpīgu analīzi, šeit ir izklāstīts jauns ES pilsētmobilitātes satvars, lai nepieciešamajā pārveidē atbalstītu dalībvalstis, reģionus, pilsētas un citas ieinteresētās personas.

2.1 Pastiprināta pieeja TEN-T pilsētas mezgliem

10. Pilsētas ir svarīgi labi funkcionējoša **TEN-T tīkla** elementi. Tomēr ievērojamas problēmas pilsētas mezglu integrēšanai **TEN-T** tīklā joprojām rada tīkla sastrēgumpunkti, iztrūkstoši posmi un vāji savienojumi.

Pasažieri

11. Pilsētas mezgli ir svarīgi ne tikai cilvēkiem, kuri dzīvo mazākās un lielākās pilsētās. Aptuveni trešā daļa no iedzīvotājiem dzīvo ciematos, mazpilsētās un piepilsētas teritorijās pilsētu nomalēs, un viņi bieži ir atkarīgi no privātajiem vieglajiem automobiļiem, lai sasniegtu netālos pilsētas mezglus un nokļūtu darbā vai skolā, socializētos, ceļotu vai iepirktos. Tomēr tas arī nozīmē, ka pilsētas saskaras ar nepārtrauktiem sastrēgumiem un piesārņojumu, daudziem vieglajiem automobiļiem katru dienu tajās iebraucot un no tām izbraucot, kas negatīvi ietekmē arī ceļu satiksmes drošību. Tāpat arī sabiedriskajam transportam ir grūti apmierināt augsto pieprasījumu sastrēgumstundu laikā, un pārslogoti dzelzceļa un ceļu tīkli, vilcieni, tramvaji, autobusi un metro var saskarties ar ierobežojumiem, kuri kavē satiksmes plūsmu ne tikai pilsētas mezglā, bet arī visā **TEN-T** tīklā.
12. Vajadzība pēc tādas efektīvas un iekļaujošas savienojamības starp lauku apvidiem un piepilsētu un pilsētas teritorijām, kurai izmanto ilgtspējīgas mobilitātes iespējas, ir atzīta ES līmenī¹². Tas ietver integrētas saiknes starp lauku apvidiem un piepilsētas un pilsētas teritorijām **TEN-T** tīkla plānošanā, kā arī savienojumus starp šīm teritorijām un pilsētām. Lai palielinātu sabiedriskā transporta izmantošanas īpatsvaru, ir vajadzīga piemērotāka infrastruktūra. Tas nozīmē, piemēram, multimodālos centrus ar stacijām/pieturām, kuras ir efektīvi savstarpēji savienotas ar pilsētas dzelzceļa, metro, tramvaju, autobusu un kopīgotās mobilitātes pakalpojumiem, kā arī labākiem un lielākiem stāvparkiem un kuras ir labāk aprīkotas ar piemērotām velosipēdu novietnēm un publiski pieejamiem uzlādes un uzpildes punktiem mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļiem¹³. Visu šo objektu projektēšanā vairāk uzmanības ir jāpievērš arī cilvēkiem ar invaliditāti.

Kravu pārvaldījumi

¹² Ilgtermiņa vīzija ES lauku apvidiem: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en.

¹³ Komisijas priekšlikums Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu (Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula (ADIR)): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>.

13. Efektīviem kravu pārvadājumiem nepieciešamā starpsavienojamība starp tālsavienojumiem un “pirmā un pēdējā kilometra” savienojumiem ir ļoti būtiska *TEN-T* raitai darbībai, un to vajadzētu labāk atspoguļot pilsētplānošanā un reģionu plānošanā. Piemēram, lai atbalstītu ātrāku un efektīvāku bezemisiju loģistiku pilsētas mezglos, ir vajadzīgs pietiekams skaits multimodālo termināļu un kravu konsolidācijas centru.
14. Mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešana šajos centros un loģistikas centros ir īpaši svarīga piegādes transportlīdzekļiem un tālsatiksmes kravas automobiļiem¹⁴. Pilsētloģistikā arī vajadzētu apsvērt un labāk izmantot alternatīvus piegādes risinājumus, kā kravas velosipēdus un iekšzemes ūdensceļus, nākotnē vajadzības gadījumā arvien vairāk izmantojot automatizētās piegādes un dronus (bezpilota gaisa kuģus).
15. Lai risinātus šos trūkumus saistībā ar pasažieru un kravu pārvadājumiem, *TEN-T* regula ir jāstiprina, tajā iekļaujot pilsētmobilitāti, kura ir būtiska tīkla vispārējai labai darbībai. Tajā pašā laikā pilsētām ir jā saglabā pietiekams elastības līmenis, pilnībā ievērojot subsidiaritāti. Tādējādi ierosinātā *TEN-T* regulas pārskatīšana paredz pastiprinātu pieeju lielākam pilsētas mezglu skaitam¹⁵. Šie pilsētas mezgli ir sākuma punkti un galamērķi (“pirmais un pēdējais kilometrs”) pasažieriem un kravai, kas pārvietojas pa *TEN-T*, kā arī transfēra punkti dažādos transporta veidos vai starp tiem, un tie ir īpaši nozīmīgi sabiedriskajam transportam. Pārskatīšanā arī tiek novērsti trūkumi, kurus Revīzijas palāta konstatēja savā 2020. gada īpašajā ziņojumā¹⁶, un tiek ņemti vērā tās ieteikumi.

Komisija ierosina pārskatīt *TEN-T* regulu un saistībā ar pilsētas mezgliem jo sevišķi pieprasa:

- pieņemt ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānus, ņemot vērā lielāka attāluma Eiropas transporta plūsmu veicināšanas vispārējo nozīmīgumu, krasi samazinot transporta radīto piesārņojumu pilsētās, stimulējot bezemisiju mobilitāti — arī aktīvo, kolektīvo un kopīgoto mobilitāti, kā arī samazinot transporta energointensitāti;
- vākt un iesniegt pilsētmobilitātes datus, kuri attiecas vismaz uz siltumnīcefekta gāzu emisijām, sastrēgumiem, ceļu satiksmes negadījumu izraisītiem nāves gadījumiem un smagām traumām, visu transporta veidu modālo īpatsvaru, piekļuvi mobilitātes pakalpojumiem¹⁷, kā arī datus par gaisa un trokšņa piesārņojumu pilsētās;
- attīstīt multimodālus pasažieru centrus, to skaitā stāvparkus, lai uzlabotu pirmā un pēdējā kilometra savienojumus un pilnveidotu nepieciešamās spējas liela attāluma savienojamībai pilsētas mezglos un starp tiem;
- attīstīt multimodālus kravas termināļus, lai nodrošinātu ilgtspējīgu pilsētloģistiku, balstoties uz visaptverošu analīzi dalībvalstu līmenī.

¹⁴ Uz to attieksies arī Alternatīvo degvielu infrastruktūras regula.

¹⁵ Komisijas priekšlikums palielina to skaitu līdz 424, faktiski iekļaujot visas pilsētas ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotāju (vai, ja *NUTS* 2. līmeņa reģionā nav pilsētas mezgla ar iedzīvotāju skaitu, kas lielāks par 100 000, šā *NUTS* 2. līmeņa reģiona galveno meglu).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/lv/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

¹⁷ Iedzīvotāju īpatsvars, kam ir pienācīga piekļuve mobilitātes pakalpojumiem (piemēram, sabiedriskajam transportam).

2.2 Pastiprināta pieeja ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāniem (IPP) un mobilitātes pārvaldības plāniem

16. 2013. gadā ieviestie ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāni ir ES pilsētmobilitātes stūrakmens. IPP palīdz risināt mobilitātes problēmas visai funkcionālajai pilsētas teritorijai, ietverot sinerģijas ar telpiskajiem, enerģētikas un klimata plāniem. Pēdējo gadu laikā kopienas ietvaros ir izstrādāts plašs ieteikumu un norādījumu apkopojums, un ES pilsētmobilitātes novērošanas centrā pilsētām un ieinteresētajām personām ir pieejams attiecīgs pamatnostādņu kopums¹⁸. Pastāv arī pašnovērtējuma instruments, kas pilsētām palīdz saprast to IPP stiprās un vājās puses¹⁹.
17. Tomēr 2013. gada pilsētmobilitātes paketes izvērtējumā tika konstatēti vairāki trūkumi, kuri neļauj IPP lietderīgāk sniegt ieguldījumu ES arvien vērienīgākajos transporta, klimata, veselības un sociālajos mērķos un saistībās, kas noteikti Eiropas zaļajā kursā un Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā. Dalībvalstu starpā un to iekšienē IPP īstenošana notiek nevienmērīgi: daudzām mazākām un lielākām pilsētām joprojām nav IPP, un tām, kurām tie ir, pastāv lielas atšķirības to kvalitātē. Turklāt ir vajadzīgi lielāki centieni, lai nodrošinātu, ka pastāvošie ilgtspējīgas pilsētloģistikas plāni ir labāk iestrādāti IPP satvarā un tiek tālāk izstrādāti un īstenoti visā ES. Šiem trūkumiem lielā mērā ir saistība ar to, kas līdz šim bijusi nesaistoša pieeja, un tie ir jānovērš.
18. Vietējām iestādēm un plānošanas praktiķiem noderīgi būtu papildu plānošanas instrumenti, kuri risinātu mobilitātes, enerģētikas un ilgtspējas sistēmiskos aspektus. Tiks pārskatītas iespējas stiprināt šādas saskarnes starp IPP un citiem nozīmīgiem pilsētu plāniem, kuri attiecas uz enerģētiku (jo īpaši ilgtspējīgas enerģētikas un klimatrīcības plāniem (IEKP)) un ilgtspēju.
19. Saskaņā ar pārskatīto *TEN-T* regulu IPP pienākumi tiek ierosināti attiecībā uz izveidotajiem pilsētas mezgliem. Tajā pašā laikā IPP aptvērums būtu tālāk jāpapildina un jāuzlabo, ņemot vērā saiknes ar apkārtnes lauku apvidiem un arī paredzot vajadzību pēc specifiskiem IPP rādītājiem un prasībām *TEN-T* pilsētas mezgliem.
20. Turklāt Komisija aicina katru dalībvalsti īstenot valsts ilgtermiņa IPP atbalsta programmu ar valsts programmas vadītāju. Šī programma varētu ietvert juridiskus, finanšu un organizatoriskus pasākumus ar mērķi palīdzēt veidot spējas un īstenot IPP saskaņā ar Eiropas IPP pamatnostādnēm²⁰.
21. Paralēli vajadzētu mudināt publiskās un privātās organizācijas, piemēram, uzņēmumus, slimnīcas, skolas un tūrisma objektus, attīstīt mobilitātes pārvaldības plānus un pasākumus, kuri veicina mazemisiju un bezemisiju mobilitātes veidus, kā sabiedrisko transportu, aktīvo mobilitāti un kopīgoto mobilitāti.

Komisija:

- līdz 2022. gada beigām publicēs Komisijas ieteikumu dalībvalstīm par valsts programmu reģionu un pilsētu atbalstam efektīvu ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānu ieviešanā. Tajā būs iekļauta atjaunināta IPP koncepcija un noteiktas skaidras prioritātes ilgtspējīgu risinājumu atbalstam, to skaitā aktīvam, kolektīvam un sabiedriskam transportam un kopīgotai mobilitātei (ieskaitot pilsētu–lauku

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>.

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

savienojumus), pilnībā integrējot noturības aspektus, kā arī ilgtspējīgas pilsētloģistikas plānus, kuru pamatā ir bezemisiju transportlīdzekļi un risinājumi;

- veicinās sadarbību ar Eiropas Pilsētas mēru paktu, saskaņojot IPP un ilgtspējīgas enerģētikas un klimatrīcības plānu (IEKP) instrumentus;
- papildinās un racionalizēs IPP pamatnostādņu kopumu.

2.3 Progresu uzraudzība. Ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītāji

22. Lai saprastu panākto progresu un uzlabotu pastāvošos plānus, ir jābūt pieejamiem visaptverošiem datiem. Tā kā vietējās iestādes politikas mērķu sasniegšanā rīkojas individuāli, kļūst arvien skaidrāks, ka trūkst kopējas pieejas uzraudzībai un informācijas sniegšanai. ES mēroga standartizēti rādītāji pilsētām arī atvieglotu paraugprakses apmaiņu. Savukārt šī kopējā zināšanu bāze tām ļautu izmantot apvienotas pieejas Eiropas līmenī, lai īstenotu ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānus.
23. Izmēģinājuma projektā ar vairākām ES pilsētām Komisija pārbaudīja vairākus ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītājus, tādus kā sabiedriskā transporta pieejamība cenas ziņā, ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un ievainoto skaits, siltumnīcefekta gāzu un gaisa piesārņotāju emisijas, sastrēgumi un transporta veidu īpatsvars, un sniedza ar to saistītu salīdzinošās vērtēšanas instrumentu²¹. Saņemtās atsauksmes ir sniegušas norādījumus par to, kā uzlabot rādītāju kopumu, jo īpaši lai nodrošinātu, ka to metodika tiek vienkāršota un gūst labumu no ilgtermiņa atbalsta un saistībām. Tās arī norādīja uz vajadzību sniegt atbalstu pilsētām, palielināt attiecīgos resursus vietējās iestādēs un atbalstīt datu iegūšanu.
24. Turklāt tika noteikta vajadzība procesā labāk iesaistīt dalībvalstis, jo vairākas dalībvalstis attiecīgos datus nevāc sistemātiski. Tas ir īpaši svarīgs jautājums *TEN-T* pilsētas mezgliem, ņemot vērā, ka tie ir *TEN-T* tīkla būtiskas daļas.
25. Balstoties uz iepriekš minēto, tiek ierosināta pakāpeniska sagatavošanās pieeja. Tā sāksies ar rādītāju precizēšanu, kam sekos atbalsts pilsētām un dalībvalstīm vajadzīgo datu vākšanā, ņemot vērā ierosinātās prasības attiecībā uz *TEN-T* pilsētas mezglu datu vākšanu.

Līdz ar to, lai palielinātu rādītāju izmantošanu, Komisija:

- līdz 2022. gada beigām uzlabos un racionalizēs 19 jau noteikto ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītāju kopumu, kā arī saistīto salīdzinošās vērtēšanas instrumentu;
- 2023. gadā uzsāks programmas atbalsta rīcību Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta ietvaros datu vākšanai saskaņotiem mobilitātes rādītājiem, lai uzraudzītu *TEN-T* pilsētas mezglu panākto progresu virzībā uz ilgtspējīgu pilsētmobilitāti.

2.4 Pievilcīgi sabiedriskā transporta pakalpojumi, kuri tiek atbalstīti ar multimodālu pieeju un digitalizāciju

26. Sabiedriskais transports, piemēram, pilsētas dzelzceļš, metro, tramvaji, autobusi, ūdens autobusi, prāmji un trošu vagoni, ir drošākais, efektīvākais un ilgtspējīgākais veids, kā liels cilvēku skaits var pārvietoties. Sabiedriskais transports arī sniedz cenas ziņā pieejamas un iekļaujošas mobilitātes iespējas, sekmējot sociālo kohēziju un vietējo ekonomikas attīstību. Tāpēc Komisija šodien ierosina *TEN-T* tīkla pilsētas mezgliem izstrādāt ilgtspējīgas

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en.

pilsētmobilitātes plānus, kuru mērķis ir palielināt sabiedriskā transporta izmantošanu, un jaunajā ES pilsētmobilitātes satvarā paredz veicināt šā transporta veida stiprināšanu pilsētās un reģionos.

27. Tomēr 2013. gada politikas satvara izvērtējums parādīja, ka kopš 2013. gada sabiedriskā transporta izmantojums Eiropas pilsētās ir tikai nedaudz palielinājies, un Covid-19 pandēmija ir smagi ietekmējusi sabiedriskā transporta pārvadājumus un pasažieru skaitu. Vairākas pilsētas ir parādījušas, cik efektīvi vietējās, reģionālās un valsts, kā arī transporta iestādes iesaistās kampaņās, lai atgūtu sabiedrības uzticēšanos un cilvēkus atkal pieradinātu izmantot sabiedrisko transportu. Ir jādara vairāk attiecībā uz sabiedrisko transportu un ar to saistītajiem aspektiem, kā multimodālajām informācijas sistēmām un viedu biļešu pārdošanu. Tas jo īpaši būtu jāatspoguļo stiprinātajā IPP satvarā.
28. Sabiedriskais transports rada darbvietas, veicina teritoriālo piekļūstamību un sociālo iekļaušanu, un ir būtisks savienojamībai ar lauku apvidiem un piepilsētas teritorijām. Šajā ziņā dzelzceļa transports atrodas labā pozīcijā, lai paplašinātu tā modālo īpatsvaru, arī pilsētu teritorijās un to apkārtnē. Eiropas Dzelzceļa gads 2021. gadā bija laba iespēja uzsākt šo procesu.
29. Ūdeņraža autobusi un jo sevišķi akumulatoru baterijas elektroautobusi kā daļa no plašākas pārejas virzienā uz bezemisiju mobilitāti jau veido strauji augošu sabiedriskā transporta parka daļu visā ES. Alternatīvo degvielu infrastruktūras regulējums²², kas šobrīd tiek pārskatīts kā daļa no paketes “Gatavi mērķrādītājam 55 %”²³, nosaka satvaru uzlādes infrastruktūras standartizācijas pabeigšanai ES līmenī, un pārskatītā Tīro autotransporta līdzekļu direktīva²⁴ nosaka valstu mērķrādītājus tīro autobusu, kravas automobiļu, vieglo automobiļu un furgonu publiskajam iepirkumam tādiem pakalpojumiem kā sabiedriskais transports, atkritumu savākšana, kā arī pasta un paku pārvadājumi. Komisija ir noteikusi par prioritāti atbalstu, jo īpaši nepieciešamās uzlādes un uzpildes infrastruktūras ieviešanai, lai panāktu sekmīgu pārkārtošanos uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Komisija ir arī izveidojusi Eiropas Tīro autobusu platformu²⁵, lai palīdzētu pilsētām pārejā uz tīru autobusu parkiem.
30. Sabiedriskā transporta tīkls un tā piekļūstamība pilsētās ir uzlabojusies²⁶. Tomēr ir jādara vairāk, lai paaugstinātu tā kvalitāti, piekļūstamību personām ar invaliditāti un nodrošinātu labāku integrāciju starp sabiedriskā transporta un kopīgotās mobilitātes pakalpojumiem un aktīvu mobilitāti, ieskaitot mikromobilitātes pakalpojumus, lai nosegtu pēdējo kilometru, kur piekļuves punkti ir tālu vai sabiedriskais transports nekursē bieži. Tas arī ļaus samazināt nepieciešamību izmantot motorizētos transportlīdzekļus, un tādējādi mazināsies sastrēgumi. Turklāt sabiedriskā transporta un kopīgotās mobilitātes pakalpojumiem vajadzētu būt savstarpēji papildinošiem. Dažos gadījumos kopīgotā mobilitāte un mobilitāte pēc pieprasījuma varētu kļūt par daļu no sabiedriskā transporta, jo īpaši lauku apvidos, integrēta mobilitātes kā pakalpojuma modeļos.

²² Direktīva 2014/94/ES par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu.

²³ Komisijas priekšlikums Regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>.

²⁴ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2009/33/EK (2009. gada 23. aprīlis) par tīru autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu mazemisiju mobilitātes atbalstam: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:02009L0033-20190801>.

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/lv/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

31. Labas kvalitātes sabiedriskais transports vienlīdz noder svārstmigrantiem un ceļotājiem, augstu un zemu ienākumu mājsaimniecībām, vecākiem cilvēkiem un jauniešiem, sievietēm un vīriešiem. Mums ir jāpielāgo pilsētu sabiedriskā transporta infrastruktūra un pakalpojumi, lai cita starpā nodrošinātu labāku piekļūstamību²⁷, arī tālab, lai daudzās pilsētās tie labāk kalpotu vecāka gadagājuma iedzīvotājiem, kā arī personām ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām.
32. Lai to panāktu, sabiedriskajam transportam ir jābūt ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanas centrā, tam jābūt pieejamam un pievilcīgam visiem un jānodrošina piekļuve bez šķēršļiem. Tam vajadzētu uzturēt augstu drošības kultūru, lai aizsargātu plašu sabiedrību, bērnus un neaizsargātus lietotājus, kā arī lai piesaistītu jaunas cilvēku grupas. Sabiedriskā transporta plānošanā vajadzētu arī paredzēt savienojumus ar teritorijām ārpus pilsētas centra, ieskaitot savienojumus ar priekšpilsētām un lauku apvidiem ārpus pilsētas.
33. Lielāka uzmanība jāpievērš arī tramvaju, autobusu, pilsētas dzelzceļa un metro pakalpojumu digitalizācijai un automatizācijai; tas var palielināt pakalpojumu kustības biežumu un samazināt darbības izmaksas. Turklāt ir nepieciešams vairāk datu par cilvēku faktiskajām satiksmes plūsmām, lai pilsētas mērogā dinamiski pielāgotu sabiedriskā transporta ietilpību, maršrutus un grafikus, nevis turpinātu vēsturiski iedibinātus fiksētus transporta piedāvājumus.
34. Plašākā nozīmē digitāli multimodāli risinājumi ir nozīmīgi arī sabiedriskā transporta pievilcības palielināšanā. Līdz ar to ir jāizstrādā mobilitātes kā pakalpojuma (*Maas*) lietotnes ar sabiedrisko transportu kā pamatu. Sabiedriskā transporta iestādēm ir jānodrošina, ka pasažieriem tiek sniegti sabiedriskā transporta reāllaika grafiki, kā arī multimodālas iespējas. Visām ieinteresētajām personām ir jāsadarbojas, lai *Maas* lietotņu izstrādē un darbībā saskaņotu komerciālās un sabiedriskās intereses. Integrēts piedāvājums, kas ietver vienotu biļeti, arī palīdzētu veidot ērtus savienojumus ar tālsatiksmes dzelzceļa transportu un palielināt mobilitātes iespējas cilvēkiem, kuri dzīvo attālās teritorijās, personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām un svārstmigrantiem, to skaitā personām no lauku apvidiem un piepilsētas teritorijām.
35. Turklāt ir svarīgi nodrošināt, lai pilsētas transporta pakalpojumu sniedzēji sniegtu pieejamu informāciju, lai savas tīmekļa vietnes, mobilās lietotnes, elektroniskos biļešu pārdošanas pakalpojumus, reāllaika braucienu informācijas pakalpojumus, biļešu pārdošanas un reģistrācijas automātus padarītu atbilstošus ES mēroga piekļūstamības prasībām²⁸.
36. Tajā pašā laikā ar automatizāciju un digitalizāciju saistītās pārmaiņas arī radīs sarežģījumus sabiedriskajam transportam, kā arī tā darbiniekiem. Pastāv liels risks, ka transportlīdzekļu vadītāju darbs tiks automatizēts²⁹. Līdz ar to pārejā uz bezemisiju sabiedrisko transportu nākotnē ievērojama loma ir jāspēlē pārkvalifikācijai un kvalifikācijas celšanai, un dialogā ar sociālajiem partneriem ir jāizstrādā citi pasākumi. Eiropas Prasmju pilnveides pakts³⁰

²⁷ Šajā ziņā tiek piemērota Regula (ES) 2021/782 par dzelzceļa pasažieru tiesībām un Regula (ES) Nr. 181/2011 par autobusu pasažieru tiesībām.

²⁸ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/882 (2019. gada 17. aprīlis) par produktu un pakalpojumu piekļūstamības prasībām (tā tiks piemērota 2025. gadā): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:32019L0882>.

²⁹ Padziļinātāka ar transporta darbviētām un prasmēm saistīto problēmjaudājumu analīze ir iekļauta Komisijas dienestu darba dokumentā, kas pievienots Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijai (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=en>.

palīdzēs mobilizēt ieinteresētās personas un stimulēs tās rīkoties saistībā ar kvalifikācijas celšanu un pārkvalifikāciju.

37. Visiem šiem aspektiem, kuri ir stingri noteikti IPP satvarā, vajadzētu dot ieguldījumu labākā sabiedriskajā transportā, padarot to pievilcīgāku un tādējādi palielinot tā izmantošanu visās demogrāfiskajās grupās, to skaitā no piepilsētas teritorijām un lauku apvidiem. Publiskā iepirkuma noteikumiem ir nozīmīga loma efektīvā pilsētmobilitātes pakalpojumu sniegšanā. Līdz ar to Komisija aicina dalībvalstis veikt to saistītās iepirkuma procedūras, par prioritāti nosakot inovatīvus, digitālus, pieklūstamus, ilgtspējīgus un multimodālus risinājumus.

Komisija:

- pastiprinās finansējumu (skatīt 5. iedaļu) un politikas atbalstu (piemēram, ar pastiprināto IPP koncepciju) sabiedriskajam transportam un strādās ar valsts un vietējām pārvaldes iestādēm un visām ieinteresētajām personām, lai nodrošinātu, ka šī transporta forma arī turpmāk ir pilsētmobilitātes pamats, un novērstu nevienlīdzību piekļuvē sabiedriskā transporta tīklam, cita starpā uzlabojot piekļuvi dzelzceļa stacijām;
- 2022. gadā pārskatot Deleģēto regulu (ES) 2017/1926 par multimodāliem maršruta informācijas pakalpojumiem, apsvērs obligātu operatoru reāllaika datu (piemēram, informācijas par grafiku un traucējumiem) sniegšanu, tajā skaitā no sabiedriskā transporta, izmantojot nacionālos (datu) piekļuves punktus;
- ierosinās, ka pilsētas mezgļiem kā daļai no *TEN-T* tiks pieprasīts ļaut pasažieriem piekļūt informācijai, veikt rezervāciju, samaksāt par braucieniem un saņemt biļetes, izmantojot multimodālus digitālos mobilitātes pakalpojumus, kas līdz 2030. gadam ļautu sabiedriskajam transportam kļūt par kolektīvās mobilitātes mugurkaulu pilsētas mezglos.

2.5 Veselīgāka un drošāka mobilitāte: atjaunots uzsvars uz iešanu kājām, braukšanu ar velosipēdu un mikromobilitāti

38. Aktīvie mobilitātes veidi, piemēram, iešana kājām un braukšana ar velosipēdu, ir bezemisiju mobilitātes formas ar zemām izmaksām un var arī radīt ar aktīvāku dzīvesveidu saistītus papildu ieguvumus veselībai. Lai pilnībā attīstītu to potenciālu, tie būtu pienācīgi jāaplūko pilsētmobilitātes politikā visos pārvaldības un finansējuma līmeņos, transporta plānošanā, izpratnes veicināšanā, telpas piešķiršanā, drošības noteikumos un piemērotā infrastruktūrā, ieskaitot īpašas uzmanības veltīšanu cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām. Tas arī atbalstīs Eiropas Vēža uzveikšanas plāna īstenošanu. Tas ir vēl viens iemesls, kāpēc Komisija šodien ierosina *TEN-T* tīkla pilsētas mezgļiem izstrādāt ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānus, kuru mērķis ir arī palielināt aktīvās mobilitātes izmantošanu, un jaunajā ES pilsētmobilitātes satvarā paredz veicināt šā mobilitātes veida stiprināšanu pilsētās un reģionos.
39. Izmantojot aktīvo mobilitāti, darba devēji var veicināt labāku darba ņēmēju veselību. Reklāmas kampaņas un darba vietas stimulu shēmas, kas papildinātas ar nepieciešamajiem ieguldījumiem infrastruktūrā un kas veicina došanos uz darbu kājām un ar velosipēdu, uzlabo darba ņēmēju veselību un labbūtību.
40. Kopš Covid-19 epidēmijas daudzas vietējās iestādes ir rīkojušās, piemēram, pārveidojušas stāvvietas vai paplašinājušas gājēju ietves, lai atvēlētu vairāk publiskās telpas tādiem ilgtspējīgiem mobilitātes veidiem kā iešana kājām un braukšana ar velosipēdu. Ceļu infrastruktūra ir publiska telpa, kuru var pielāgot, lai visi to varētu droši izmantot.

41. Aktīvās mobilitātes veidi var būt daļa no multimodālajiem braucieniem (jo īpaši pirmajā un pēdējā kilometrā), un tie arī paši piedāvā mobilitātes “no durvīm līdz durvīm” risinājumu. Tiem ir liels potenciāls uzlabot cilvēku veselību, pateicoties fiziskajai aktivitātei, kā arī mazināt sastrēgumus, tādējādi samazinot oglekļa dioksīda emisijas un gaisa un trokšņa piesārņojumu. Ieguldījumi aktīvās mobilitātes infrastruktūrā arī nes konkrētus ekonomiskus ieguvumus³¹.
42. Elektrovelosipēdi ļauj pārvietoties ar velosipēdu kalnainu teritoriju vai priekšpilsētu iedzīvotājiem, kā arī vecākiem cilvēkiem un personām ar ierobežotām pārvietošanās spējām, un tādējādi daudz vairāk cilvēku sniedz iespēju pārvietoties un doties daudz tālāk, izmantojot velosipēdu. Turklāt kravas elektrovelosipēdi arvien vairāk tiek izmantoti komerciālo piegāžu pakalpojumu sniegšanā. Elektrovelosipēdi pašlaik ir visātrāk augošais elektromobilitātes segments Eiropā – to pārdošanas apjoms 2020. gadā palielinājās par 52 %. Ņemot vērā pašreizējo tendenci, ES arī attīsta spēcīgāku industriālo bāzi velosipēdu un divriteņu mehānisko transportlīdzekļu tehnoloģijām. Tās kļūst viedākas, un ir jādara vairāk, lai veicinātu ieguldījumus velotransporta infrastruktūrā un izmantotu digitalizācijas un datu potenciālu, lai palielinātu velotransporta izmantošanu un tā integrāciju multimodālajās kombinācijās.
43. Arvien lielāks to cilvēku skaits, kuri pārvietojas kājām un ar velosipēdu, apvienojumā ar strauju elektrisko skrejriteņu un citu jaunu mikromobilitātes formu parādīšanos nozīmē vairāk neaizsargātu ceļu satiksmes dalībnieku³² pilsētu ielās. Visiem ceļu satiksmes dalībniekiem, ieskaitot tos, kas izmanto motorizētos transportlīdzekļus, ir jāpielāgojas jaunajai situācijai, palielinot savu izpratni un izglītību ceļu satiksmes drošības jomā. Neaizsargātie ceļu satiksmes dalībnieki veido 70 % no ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo skaita pilsētās, un līdz ar to šai grupai vajadzētu saņemt vairāk uzmanības, jo sevišķi, ja ES vēlas sasniegt “nulle vīzijas”³³ mērķrādītāju — samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un traumas guvušo cilvēku skaitu līdz gandrīz nullei. Ceļu satiksmes drošības aspektiem būtu jāpievērš lielāka uzmanība, un tie būtu jāintegrē visos pilsētmobilitātes plānošanas līmeņos. Neaizsargātajiem ceļu satiksmes dalībniekiem vajadzētu atvēlēt pietiekamu telpu, piemēram, kur vien iespējams, gājēju, velosipēdistu/mikromobilitātes ceļus fiziski nošķirot no motorizētās satiksmes. Piešķirot ES finansējumu pilsētmobilitātes projektiem un pilsētu infrastruktūras projektiem, vajadzētu pieprasīt, lai šajos projektos tiek ievērota “drošās sistēmas” pieeja. Eiropas pilsētas jau īsteno pasākumus, lai samazinātu risku, kas saistīts ar ātrumu, pielāgojot maksimālā ātruma ierobežojumus, kā arī turpina darbu saistībā ar labāku ātruma pārvaldību.
44. Jau pirms Covid-19 pandēmijas daudzās ES pilsētās daudzi operatori bija sākuši sniegt jaunus mikromobilitātes pakalpojumus, piemēram, piedāvāt stacijai nepiesaistītos un stacijai piesaistītos (elektriskos) divriteņu mehāniskos transportlīdzekļus (velosipēdus, skrejriteņus un elektriskos mopēdus) un citas personīgās mobilitātes ierīces. Tomēr valstu un vietējā līmenī tiek piemēroti atšķirīgi noteikumi, bieži pat vienas dalībvalsts ietvaros, kas iebraucējiem sarežģī pareizu vietējo noteikumu ievērošanu un traucē to koplietošanas shēmu operatoru darījumdarbībai, kuri vēlas darboties vairāk nekā vienā valstī.

³¹ Katrs 1 EUR, kas tiek ieguldīts riteņbraukšanā Helsinku galvenajās pilsētas artērijās, nes 3,6 EUR ieguvumu (*Helsinki conducts first Bikenomics analysis | CIVITAS Handshake (handshakecycling.eu)*).

³² Šo mobilitātes formu aizstāvji bieži runā par “vērtīgajiem ceļu satiksmes dalībniekiem”, jo viņi samazina sastrēgumus un uzlabo gaisa kvalitāti visiem.

³³ *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards “Vision Zero”*: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

45. Tāpēc šodien ES pilsētmobilitātes novērošanas centra platformā tiek publicēti pēc apspriešanās ar visām ieinteresētajām personām izstrādātie norādījumi attiecīgajām iestādēm par mikromobilitātes ierīču drošu lietojumu. Šī IPP tematiskā rokasgrāmata sniedz paraugprakses piemērus un būtiskākos ieteikumus par mikromobilitātes ierīču integrēšanu pilsētmobilitātes plānošanā ar mērķi panākt to drošāku lietojumu pilsētu teritorijās. Tā palīdzēs integrēt mikromobilitāti nulles vīzijas pieejā un sasniegt ES ilgtermiņa mērķi — panākt, ka ceļu satiksmē bojāgājušo un smagas traumas guvušo skaits ir tuvu nullei.

Tādēļ Komisija:

- pārskatītajā *TEN-T* regulā ierosinās prasības par multimodālajiem pasažieru centriem pilsētas mezglos, lai labāk integrētu aktīvos transporta veidus, kā arī prasības saglabāt velosipēdu ceļu nepārtrauktību un piekļūstamību, lai veicinātu aktīvās mobilitātes veidus;
- atjauninātajos IPP pamatnostādņu dokumentos palielinās iešanas kājām un braukšanas ar velosipēdu lomu;
- šodien ES pilsētmobilitātes novērošanas centra platformā publicēs īpašu IPP tematisko rokasgrāmatu par mikromobilitātes ierīču drošu lietojumu, lai palīdzētu pilsētmobilitātes plānotājiem un vietējām iestādēm nodrošināt drošu jaunu ierīču izvietošanu pilsētu ielās;
- pamatojoties uz pieredzi drošības prasību jomā valsts un vietējā līmenī, sagatavos noteikumus par mikromobilitātes ierīču drošumu;
- līdz 2022. gada beigām projektēšanas posma sākotnējā revīzijā saskaņā ar Direktīvu 2008/96/EK³⁴ par ceļu infrastruktūras drošības pārvaldību sniegs norādījumus par kvalitatīvas infrastruktūras prasībām neaizsargātiem ceļu satiksmes dalībniekiem.

2.6 **Bezemisiju pilsētas kravu loģistika un pēdējā kilometra piegāde**

46. Pilsētas kravu pārvadājumi jeb loģistika ir būtiski svarīgi pilsētu ekonomikas darbībai, vēl jo vairāk Covid-19 pandēmijas laikā un pēc tās, kad ir pieaugusi e-komercijas aktivitāte un piegādes uz mājām. Pandēmijas dēļ e-komercijas piegādes patērētājiem 2020. gadā pieauga par 25 %, un pēdējā kilometra piegāžu pieaugums, visticamāk, turpināsies³⁵.
47. Tādējādi līdzās *TEN-T* regulas pārskatīšanā ierosinātajām pilsētas mezglu funkcijām ir jāpaātrina strauji attīstošos un ilgtspējīgu risinājumu, kā kravas velosipēdu, ieviešana, izmantojot jaunus izplatīšanas modeļus, dinamisko maršrutēšanu un labāku multimodālu pilsētas dzelzceļa un iekšzemes ūdensceļu savienotu izmantojumu. Tas palīdzētu optimizēt transportlīdzekļu un infrastruktūras izmantojumu un samazinātu vajadzību pēc tukšiem un liekiem braucieniem.
48. Turklāt kravas pārvadājumu dimensijai vajadzētu ieņemt ievērojamu vietu ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanā, lai paātrinātu to ieviešanu. Ir jāvelta lielākas pūles, lai nodrošinātu, ka pastāvošie ilgtspējīgas pilsētloģistikas plāni³⁶ ir labāk iestrādāti IPP satvarā

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:32008L0096>.

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-resaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>.

³⁶ 2019. gada oktobrī IPP kontekstā tika publicēta īpaša tematiskā rokasgrāmata: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

un tiek tālāk attīstīti un īstenoti visā ES³⁷. Tas palīdzēs līdz 2030. gadam sasniegt bezemisiju pilsētloģistikas mērķi.

49. Rīcībai šajā jomā ir jākoncentrējas uz bezemisiju risinājumu, tehnoloģiju un transportlīdzekļu ieviešanu pilsētloģistikā. Komisija pārskatīs CO₂ emisiju standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem, lai šajā nozarē virzītos uz bezemisiju transportlīdzekļiem. Komisijas priekšlikums par vērienīgākiem CO₂ emisiju standartiem mazas noslodzes transportlīdzekļiem³⁸ arī ievērojami palielinās pilsētloģistikā izmantoto bezemisiju furgonu ieviešanu.
50. Publisko un privāto ieinteresēto personu iesaistes nodrošināšana ir ļoti svarīga, lai optimizētu pilsētloģistiku un pēdējā kilometra piegādi ekonomikas, sociālā un vides aspektā. Sadarbība starp vietējām iestādēm un privātā sektora ieinteresētajām personām, regulāri dialogi starp visām pusēm, tīklošanās un viedokļu apmaiņa starp pilsētplānotājiem ir gan vietējo iestāžu, gan privātā sektora ieinteresēto personu minētās galvenās darbības³⁹ zināšanu veidošanai par ilgtspējīgas pilsētloģistikas pārvaldību un plānošanu. Turklāt ES līmenī jāpieliek vairāk pūļu, lai novērtētu, vai ir vajadzīgs vākt un kopīgot vairāk datu par pilsētas kravu pārvadājumiem⁴⁰.

Tādēļ Komisija:

- līdz 2022. gada beigām izstrādās priekšlikumu pārskatīt CO₂ emisiju standartus lielas noslodzes transportlīdzekļiem, lai šajā nozarē virzītos uz bezemisiju transportlīdzekļiem;
- nodrošinās, ka pašreizējie ilgtspējīgas pilsētloģistikas plāni ir pilnībā integrēti IPP satvarā;
- atbalstīs dialogu un sadarbību starp visām pusēm, tīklošanos un viedokļu apmaiņu starp pilsētplānotājiem;
- atbalstīs datu brīvprātīgu kopīgošanu visu ieinteresēto personu starpā, lai padarītu pilsētu kravu pārvadājumus efektīvākus, ilgtspējīgākus un konkurētspējīgākus⁴¹.

2.7 Digitalizācija, inovācija un jauni mobilitātes pakalpojumi

51. Digitalizācijai ir neizmantots potenciāls: tādas tehnoloģijas kā mākslīgais intelekts, digitālie dvīņi, blokķēdes, lietu internets, Eiropas satelītnavigācijas un zemes novērošanas risinājumi sola padarīt pilsētmobilitāti viedāku, noturīgāku un ilgtspējīgāku.
52. Pateicoties jaunām lietotnēm un platformām, viedtālruni var sniegt piekļuvi plašam pakalpojumu klāstam. Piemēram, “mobilitātes kā pakalpojuma” lietotnes var palīdzēt ar visu mobilitātes piedāvājumu biļešu rezervāciju un apmaksu. Jo raitākus mēs padarīsim multimodālos braucienus, jo vairāk lietotāju tos atbalstīs un pieņems. Nākotnē gan

³⁷ 2021. gada faktu vākšanas pētījumā tika konstatēts, ka, kaut arī 68 % no izlasē iekļautajām ES pilsētām zināja par ilgtspējīgas pilsētloģistikas plānu pamatnostādņēm, tikai 13 % pilsētu ir īpaši ilgtspējīgas pilsētloģistikas plāni, savukārt 58 % pilsētu loģistikas elementus ir iekļāvušas savos ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānos.

³⁸ Priekšlikums Regulai par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)).

³⁹ Turpat.

⁴⁰ Faktu vākšanas pētījumā atklāts, ka tikai 29 % no izlasē iekļautajām ES pilsētām vāc datus par pilsētloģistiku un tikai 32 % no tām ir izvērtējuma satvars.

⁴¹ Pienācīgi ņemot vērā risinājumus, kuri tiek izstrādāti Digitālā transporta un loģistikas forumā (DTLF).

transporta operatoriem, gan pasažieriem būs iespēja izmantot Eiropas digitālās identitātes makus⁴², ko izdos dalībvalstis un kas dos pilsoņiem, pastāvīgajiem iedzīvotājiem un uzņēmumiem iespēju apmainīties ar akreditācijas datiem un tos uzrādīt, arī pilsētmobilitātes vajadzībām.

53. Turklāt digitālie mobilitātes pārvaldības rīki var palīdzēt sabiedriskā transporta iestādēm gūt precīzu izpratni par publiskās telpas izmantojumu, veikt labākus ieguldījumus multimodālajā infrastruktūrā un transportlīdzekļos, kā arī efektīvi plānot un uzraudzīt atbilstību noteikumiem.
54. Lai turpinātu atbalstīt labāku satiksmes un mobilitātes pārvaldību, plānotā ITS direktīvas pārskatīšana⁴³ un pārskatītā Deleģētā regula par reāllaika satiksmes informācijas pakalpojumu nodrošināšanu visā ES⁴⁴ stiprinās reāllaika satiksmes informācijas un multimodālos digitālās mobilitātes pakalpojumus.
55. Digitalizācija arī piedāvā veidu, kā atrisināt dažas problēmas, kuras saistītas ar transportlīdzekļu pilsētpiekluves regulēšanu (TPR). Eiropā lielākā daļa (73 %) no TPR pasākumiem attiecas uz mazemisiju (un bezemisiju) zonām. Mazemisiju zonas var būt efektīvs instruments vietējo gaisa kvalitātes problēmu risināšanai, jo īpaši teritorijās, kur satiksme ir galvenais vispārējā gaisa piesārņojuma avots. Turklāt vairākas vietējās iestādes apsver ārkārtas piesārņojuma shēmas un ceļu maksas shēmas citu problēmu, piemēram, sastrēgumu, novēršanai⁴⁵. Daudzās pilsētās grūtības rada lokāli satiksmes sastrēgumi un gaisa kvalitātes problēmas, ko izraisa transports, bieži pārsniedzot ES gaisa kvalitātes standartus un piesārņojuma sliekšņus⁴⁶. It īpaši autotransportam vajadzētu kļūt ievērojami mazāk piesārņojošam, sevišķi pilsētās. Plānotais priekšlikums par stingrākiem gaisa piesārņotāju emisiju standartiem transportlīdzekļiem (Euro 7) palīdzēs pilsētām pārejā uz tīru mobilitāti. Bez tam TPR var būt pasākums, kas nodrošina atbilstību ES gaisa kvalitātes standartiem un ierobežo sastrēgumus un satiksmes radītās emisijas. Turklāt TPR pasākumi arī stimulē sabiedriskā transporta izmantošanu un aktīvu mobilitāti, samazinot piesārņojošāku transportlīdzekļu piekļuvi jutīgām pilsētu zonām.
56. Ir svarīgi, lai tad, kad tiek ieviesti TPR pasākumi, tie nodrošinātu raitu un lietotājam draudzīgu ceļošanu vienotajā tirgū, nediskriminējot autovadītājus, kuri nav rezidenti. Kaut arī konkrētu TPR pasākumu ieviešana ir un tai vajadzētu būt kompetento valsts un vietējo iestāžu uzdevumam, dažādo TPR pasākumu daudzveidība ES rada jaunas problēmas pasažieru un kravu pārvadājumiem. Ceļu satiksmes dalībniekiem ir vajadzīga labāka piekļuve informācijai, lai viņi zinātu par šiem noteikumiem un varētu tos ievērot; un pilsētas bieži nespēj izveidot un pienācīgi īstenot efektīvas un funkcionālas shēmas. Šīs problēmas ir jo sevišķi nopietnas ārvalstu transportlīdzekļiem, pat tad, ja tie ir bezemisiju.

⁴² 2021. gada 3. jūnijā Eiropas Komisija pieņēma priekšlikumu Eiropas Parlamenta un Padomes regulai, ar ko Regulu (ES) Nr. 910/2014 groza attiecībā uz Eiropas digitālās identitātes regulējuma izveidi saistībā ar Komisijas 2021. gada 3. jūnija Ieteikumu par kopīgu Savienības rīkkopu koordinētai pieejai Eiropas digitālās identitātes satvaram. Ja likumdošanas diskusijas tiks noslēgtas līdz 2022. gada beigām, dalībvalstis digitālās identitātes makus izdos 2024. gadā.

⁴³ [https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelektiskas-transporta-sistemas-ES-noteikumu-parskatisana- lv](https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelektiskas-transporta-sistemas-ES-noteikumu-parskatisana-_lv).

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/ALL/?uri=CELEX:32015R0962>.

⁴⁵ 2021. gada 21. oktobrī spēkā esošie vai plānotie TPR pasākumi attiecās uz 328 mazemisiju zonām, 130 ārkārtas piesārņojuma shēmām, 36 bezemisiju zonām un 6 pilsētu ceļu lietošanas maksas zonām. Avots: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

⁴⁶ Direktīva 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:02008L0050-20150918>.

Trūkst standartizēta un efektīva veida, kā autovadītājiem sniegt informāciju un datus par TPR noteikumiem. Tāpat pilsētu iestādēm trūkst datu, kas vajadzīgi noteikumu pārrobežu izpildes panākšanai.

57. Komisija līdz šim ir koncentrējusi savus centienus uz to, lai uzlabotu informācijas sniegšanu un datu kopīgošanu, šādi:

- a. īstenojot Regulu (ES) 2018/1724 par vienoto digitālo vārteju⁴⁷, kura prasa, lai publiskā sektora iestādes informāciju ceļu satiksmes dalībniekiem sniegtu, izmantojot vārteju;
- b. gatavojoties pārskatīt Deleģēto regulu par reāllaika satiksmes informāciju^{48, 49}, kura dalībvalstīm prasa sniegt piekļuvi plašam statisko un dinamisko datu klāstam, lai iekļautu jaunas datu kopas, piemēram, tās, kas saistītas ar TPR;
- c. īstenojot projektu “UVAR Box”⁵⁰, kura mērķis ir palīdzēt pilsētām izstrādāt lietotājiem draudzīgu rīku, ar ko standartizētā formātā sniegt datus par pilsētu un reģionālajām TPR shēmām;
- d. īstenojot projektu “UVARexchange”⁵¹, kura mērķis ir uzlabot informācijas sniegšanu transportlīdzekļu vadītājiem TPR zonu tuvumā, kā arī uzlabot vietējo iestāžu piekļuvi informācijai, jo īpaši par ārvalstu transportlīdzekļiem un vadītājiem, lai nodrošinātu netraucētu braukšanu un vietējās iestādes varētu piemērot TPR pasākumus.

58. Ir jāturpina darbs, lai panāktu efektīvus, rentablus, lietotājiem draudzīgus un taisnīgus risinājumus, kuri dod labumu gan publiskā sektora iestādēm, gan transportlīdzekļu vadītājiem un īpašniekiem, kā arī palīdz strādāt ar TPR pasākumiem un tos piemērot.

59. Digitalizācija arī ļauj piedāvāt jaunus mobilitātes pakalpojumus, tādus kā stacijai nepiesaistītu vieglo automobiļu un velosipēdu koplietošana, braucienu pasūtīšana un inovatīvi taksometru pakalpojumi, kā arī piegādes pakalpojumus, kuri galvenokārt tiek piedāvāti, izmantojot mobilās lietotnes. Turklāt šie pakalpojumi ir liela iespēja Eiropas uzņēmumiem.

60. Braucienu pasūtīšanas uzņēmumi var radīt ievērojamas pārmaiņas, piedāvājot privātu nomas transportlīdzekļu ar vadītājiem (PNT) pakalpojumus, kuri konkurē ar tradicionālajiem taksometru pakalpojumiem. Taksometru vadītāji bieži uzskata braucienu pasūtīšanas uzņēmumu konkurenci par negodīgu, ja tiem nav jāievēro tādi paši noteikumi kā taksometriem. Tajā pašā laikā braucienu pasūtīšanas uzņēmumi un PNT operatori uzskata PNT noteikumus par novecojušiem. Komisija 2022. gadā sniegs mērķorientētus norādījumus par noteikumiem, kuri attiecas uz taksometru un PNT pakalpojumiem. Šie norādījumi papildina nesenos Komisijas priekšlikumus par taisnīgiem darba apstākļiem

⁴⁷ Regula par vienoto digitālo vārteju (VDV) darbojas kā vienots punkts, no kura iedzīvotāji un uzņēmumi var piekļūt informācijai par noteikumiem un prasībām, kas viņiem jāievēro saskaņā ar ES, valstu, reģionālajiem un vietējiem noteikumiem. Citu prasību starpā publiskā sektora iestādēm, izmantojot vārteju, ir jāsniedz ceļu satiksmes dalībniekiem informācija par TPR. Attiecībā uz emisiju uzlīmju saņemšanas procedūru regula nosaka, ka šīm publiskā sektora struktūras vai iestādes izsniegtajām uzlīmēm ir jābūt pilnībā pieejamām tiešsaistē ne vēlāk kā 2023. gada 12. decembrī.

⁴⁸ Sagaidāms, ka deleģētā akta pieņemšana notiks 2022. gada 1. ceturksnī.

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>.

⁵⁰ Eiropas Parlamenta finansēta sagatavošanas darbība, kuru pārvalda Komisijas dienesti (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Eiropas Parlamenta finansēta sagatavošanas darbība, kuru pārvalda Komisijas dienesti (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

platformu ekonomikā. Lai nodrošinātu šo pakalpojumu attīstību saskaņā ar Eiropas zaļo kursu, pašreizējais priekšlikums pārskatītajām *TEN-T* pamatnostādnēm paredz, ka ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānos, kas attiecas uz pilsētas mezgliem, vajadzētu iekļaut plānus pārejai uz bezemisiju vieglo automobiļu parkiem.

61. Rodas citi jauni mobilitātes un transporta pakalpojumi, kuri bieži tiek atbalstīti ar ES finansējumu pētniecības un inovācijas darbībām. Satīklotas un kooperatīvas automatizētās mobilitātes (SKAM) pakalpojumi un gaisa mobilitāte pilsētās (GMP)⁵² ir divi no tiem. Lai palielinātu to potenciālo devumu pilsētmobilitātei, tos jau no paša sākuma ir nepieciešams integrēt IPP satvarā.
62. Plašākā kontekstā daudzas Eiropas pilsētas jau ir globālie pionieri transporta inovācijā, ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanā un vērīgu klimata un ceļu satiksmes drošības mērķrādītāju īstenošanā. Mūsu pilsētas bieži ir labākās “dzīvās laboratorijas”, kur tiek izstrādāti, pārbaudīti un īstenoti jauni risinājumi bieži sastopamām problēmām, ne tikai dodot ieguldījumu lietderīgākā un ilgtspējīgākā pilsētmobilitātē, bet arī papildus paaugstinot dzīves kvalitāti Eiropas pilsētās cilvēkiem, kuri tajās dzīvo. Pilsētas arī eksperimentē ar vietējo digitālo dvīņu izmantojumu, apvienojot datus no dažādām jomām (ieskaitot mobilitāti) un izmantojot vizualizāciju, modelēšanu un simulāciju, lai pamatotu savu lēmumu pieņemšanu integrētā veidā.
63. Sabiedriska diskusija un piedalīšanās jaunu mobilitātes koncepciju radīšanā ir ļoti būtiska, lai sabiedrība tās pieņemtu. Ar šādu mērķi kopš 2002. gada iniciatīvu *CIVITAS* atbalsta secīgās pētniecības un inovācijas pamatprogrammas, un tā ir ieviesusi inovatīvas darbības vietējā un reģionālā līmenī, ļaujot publiskā sektora iestādēm labāk pārvaldīt inovāciju un pieņemt jaunus rīkus, risinājumus un procesus. Tas palīdz veicināt ilgtspējīgu un viedu pilsētmobilitātes risinājumu ieviešanu un atkārtotāni visā Eiropā un ārpus tās.
64. Turklāt ir daudz ES pētniecības un inovācijas iniciatīvu, kurām ir saikne ar pilsētmobilitāti, to skaitā kopīgi plānotās partnerības 2ZERO (virzība uz bezemisiju autotransportu) un SKAM (satīklotā un kooperatīva un automatizētā mobilitāte), institucionālās partnerības “Tīrs ūdeņradis” un “Eiropas dzelzceļš”, līdzfinansētā partnerība “Impulsi pilsētu pārejā”, Inovatīvu pilsētvides darbību iniciatīva, EIT Zināšanu un inovāciju kopiena pilsētmobilitātei, iniciatīva *living.eu* un Viedo pilsētu platforma. Šīs iniciatīvas cita citu papildina, un tām ir liels sinerģiju potenciāls, lai paātrinātu inovāciju virzībā uz ilgtspējīgākām, dzīvei piemērotākām pilsētām un pilsētvidi. Īpaši daudzsoļš veids, kā efektīvi koordinēt pilsētu jautājumu iniciatīvas, ir misija “Klimatneitrālas un viedas pilsētas” (sk. turpmāk).

Komisija:

- līdz 2022. gadam ierosinās likumdošanas iniciatīvu par komerciāli sensitīvu datu sniegšanu un izmantošanu multimodālajiem digitālās mobilitātes pakalpojumiem, arī uzlabojot piekļūstamību cilvēkiem ar ierobežotām pārvietošanās spējām;
- 2022. gadā iepazīstinās ar pasākumiem, ar kuriem tiks izveidota vienota Eiropas mobilitātes datu telpa, lai atvieglotu piekļuvi mobilitātes datiem un to kopīgošanu, tajā skaitā pilsētu

⁵² Definēta kā: ļoti zema augstuma liela apjoma gaisa satiksme virs apdzīvotām vietām.

līmenī;

- ar programmas “Digitālā Eiropa”⁵³ atbalstu radīs ES vietējo digitālo dvīņu rīkkopu, lai palīdzētu pilsētām to vietējā kontekstā apvienot datus no dažādām jomām, piemēram, mobilitātes, kā arī izmantot vizualizāciju un simulāciju lēmumu pieņemšanas atbalstam;
- 2022. gadā uzsāks īpašu pētījumu, kurā tiks noteikts un precizēts, kuri digitālie un tehniskie risinājumi būtu pieejami, lai īstenotu efektīvākus un lietotājam draudzīgākus TPR pasākumus, tajā pašā laikā ievērojot subsidiaritātes principu;
- izdos norādījumus par vietējo transportu pēc pieprasījuma, t.i., par taksometriem, privātajiem nomas transportlīdzekļiem ar vadītājiem un braucienu pasūtīšanu;
- tālāk attīstīs iniciatīvu *CIVITAS* programmas “Apvārsnis Eiropa” ietvaros un sadarbību ar atbilstošajām ES finansējuma iniciatīvām, izmantojot misiju “Klimatneitrālas un viedas pilsētas”;
- atbalstīs inovācijas darbības pētniecības un inovācijas programmā “Apvārsnis Eiropa”, izmantojot partnerības, kuras ir nozīmīgas pilsētmobilitātes pasākumiem (līdzfinansēto partnerību “Impulsi pilsētu pārejā”, kopīgi plānotās partnerības 2ZERO un SKAM, institucionālās partnerības “Tīrs ūdeņradis” un “Eiropas dzelzceļš”).

2.8 Celā uz klimatneitrālām pilsētām: noturīgs, videi draudzīgs un energoefektīvs pilsētas transports

65. Svarīgs Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijas atskaites punkts ir panākt, lai vismaz 100 Eiropas pilsētas līdz 2030. gadam būtu klimatneitrālas. Ņemot vērā piemērotu tehnoloģisko un citu politikas risinājumu pieejamību bezemisiju mobilitātei, pilsētām vajadzētu veikt pasākumus, lai sekmētu zaļo pārkārtošanos un galu galā nodrošinātu, ka pilsētmobilitāte un transports kļūst klimatneitrāli pēc iespējas ātrāk. Tam vajadzētu ietvert sinerģijas ar atjaunīgās enerģijas ražošanu, uzglabāšanu un energokopienām. Sevišķi pilsētu iestādēm vajadzētu izmantot to rīcībā esošās pilnvaras, piemēram, publiskā iepirkuma, koncesijas, licenču piešķiršanas procedūru un dotāciju piešķiršanas kontekstā, lai paātrinātu sabiedriskā transporta un transportlīdzekļu parku, piemēram, kopīgotās mobilitātes un nomas transportlīdzekļu, piegādes transportlīdzekļu, kā arī taksometru un PNT pakalpojumu, zaļināšanu.
66. Publiskā sektora iestādēm vajadzētu nodrošināt efektīvu, sadarbībspējīgu un lietotājam draudzīgu uzlādes un alternatīvo degvielu uzpildes infrastruktūru. Tādēļ Ilgtspējīga transporta forums jau ir izstrādājis ieteikumu kopumu publiskā sektora iestādēm iepirkumam, koncesiju un licenču piešķiršanai un/vai atbalsta sniegšanai elektriskās uzlādes infrastruktūrai vieglajiem pasažieru automobiļiem un furgoniem⁵⁴. Turklāt 2022. gadā tiek plānots publicēt norādījumus par uzlādes infrastruktūras atļauju un tīkla savienojumu procedūru uzlabošanu, kā arī ieteikumus par specializēto transportlīdzekļu parku un uzņēmumu autoparku elektrifikācijas paātrināšanu.
67. Pārkārtošanos uz klimatneitralitāti praksē izstrādās un parādīs pilsētas, kuras ir iesaistītas misijā “Klimatneitrālas un viedas pilsētas”⁵⁵. Misijas mērķis ir panākt, lai līdz 2030. gadam

⁵³ Programmas “Digitālā Eiropa” darba programma 2021.–2021. gadam, C(2021) 7914 final, pielikums. Indikatīvs uzaicinājums sākas 2022. gadā.

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en.

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52021DC0609>.

100 Eiropas pilsētas kļūtu klimatneitrālas un viedas, kā arī sagatavot pamatus tam, lai līdz 2050. gadam klimatneitrālas kļūtu visas pilsētas. Pilsētmobilitāte būs šīs apņemšanās centrā. Attiecībā uz pētniecību un inovāciju pirmā programmas “Apvārsnis Eiropa” darba programma 2021.–2022. gadam ietver darbību kopumu, kas palīdzēs likt pamatus misijas īstenošanai, tajā skaitā vairākās svarīgās jomās, piemēram, sabiedriskā transporta jomā.

Komisija:

- ierosinās pārskatītajā *TEN-T* regulā iekļaut pienākumus par uzlādes un uzpildes infrastruktūras pieejamību, kuri izriet no Komisijas priekšlikuma regulai par alternatīvo degvielu infrastruktūras ieviešanu⁵⁶, tajā skaitā pilsētas mezglos;
- iekļaus programmas “Apvārsnis Eiropa” pētniecības un inovācijas darba programmās tematus, lai palīdzētu pilsētām veikt ieguldījumus pilsētmobilitātes inovācijā pilsētu misijas ietvaros, koncentrējoties uz sabiedrisko transportu un aktīvo mobilitāti, kā arī transporta partnerību ietvaros atbalstīs automatizētus, viedus un bezemisiju transportlīdzekļus un to integrāciju ar uzlādes sistēmām pilsētu teritorijās;
- laikposmā no 2021. līdz 2023. gadam programmas “Apvārsnis Eiropa” ietvaros piešķirs 359,3 miljonus EUR misijas “Klimatneitrālas un viedas pilsētas” sākotnējam īstenošanas posmam;
- attīstīs turpmākas sinerģijas ar finansējumu no citām ES programmām (kā Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumentu un Atvēršanas un noturības mehānismu), Eiropas Investīciju bankas un privātā sektora avotiem, lai atbalstītu bezemisiju mobilitātes, transportlīdzekļu un to veicinātāju ieviešanu.

2.9 Izpratnes veicināšana un spēju veidošana

68. Eiropas Mobilitātes nedēļa (no 16. līdz 22. septembrim)⁵⁷ — Eiropas Komisijas kampaņa sadarbībā ar valstu koordinatoru tīklu — kopš 2002. gada ir veicinājusi uzvedības izmaiņas virzībā uz ilgtspējīgu mobilitāti, atbalstot aktīvo mobilitāti, sabiedrisko transportu un citus ilgtspējīgus un viedus transporta risinājumus. Kaut arī kampaņa risinās visu gadu, galvenais decentralizētais pasākums notiek septembrī, kad mazākas un lielākas pilsētas organizē pasākumus, kuri saistīti ar gada tēmu, piemēram, arvien populārākās “dienas bez auto”. 20. kampaņas tēma 2021. gadā bija “Droši un veselīgi ar ilgtspējīgu mobilitāti”, un tajā piedalījās rekordliels skaits mazu un lielu pilsētu (3200) 53 valstīs visā pasaulē. Gadskārtējie pasākumi, piemēram, lielas ES konferences⁵⁸ un ES līmeņa balvas, kas saistītas ar pilsētmobilitāti, kalpo līdzīgam mērķim un ļauj dalībniekiem tīkloties un apmainīties ar paraugpraksi. Pašreiz notiekošā konference par Eiropas nākotni arī nodrošina izcilu forumu interaktīvai saziņai ar iedzīvotājiem par ilgtspējīgiem transporta risinājumiem.

69. Gadskārtējā Pilsētas pieejamības balva⁵⁹, kuru Eiropas Komisija iedibināja 2010. gadā, pauž atzinību Eiropas pilsētām par to centieniem kļūt piekļūstamākām personām ar invaliditāti, arī transporta un ar to saistītās infrastruktūras jomā. Divpadsmitajā Pilsētas pieejamības balvas gadā tika īpaši pieminēta dzelzceļa staciju piekļūstamības uzlabošana,

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/LV/TXT/?uri=CELEX:52021PC0559>.

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ Jo īpaši *Civitas* forums, IPP konference un Pilsētmobilitātes dienas.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>.

lai svinētu Eiropas Dzelzceļa gadu (2021). Balva mudina katru ES pilsētu nodrošināt personām ar invaliditāti un vecākiem cilvēkiem vienlīdzīgu piekļuvi pilsētas dzīvei. Turklāt tā sniedz iespēju pilsētām citai citu iedvesmot un apmainīties ar paraugprakses piemēriem.

70. Līdztekus izpratnes veicināšanai pastāv arī vajadzība palīdzēt veidot vietējo un reģionālo iestāžu, kā arī pilsētu transporta darbinieku spējas, lai viņi varētu efektīvi īstenot savu pienākumu saistībā ar ilgtspējīgu un viedu pilsētmobilitāti. ES ir atbalstījusi spēju veidošanu, jo sevišķi ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanai, nodrošinot tehnisko palīdzību un mācības, kā arī īstenojot daudzus projektus un sniedzot norādījumu dokumentus.

Komisija:

- turpinās savus izpratnes veicināšanas pasākumus, kuru centrā ir Eiropas Mobilitātes nedēļa un ES pilsētmobilitātes balvas un pasākumi;
- turpinās nodrošināt tehnisko palīdzību un jo īpaši pasākumus vietējo, reģionālo un valsts iestāžu spēju veidošanai, lai sagatavotu un īstenotu pilsētmobilitātes pasākumus un stratēģijas.

3 PĀRVALDĪBA UN KOORDINĀCIJA

71. Mobilitātes jautājumos ir iesaistīti visi politikas līmeņi (ES, valsts, reģionālās un vietējās iestādes). Ir vajadzīga **daudzlīmeņu integrētas pārvaldības** pieeja pilsētmobilitātes, kā arī citu nozīmīgu nozaru, piemēram, enerģētikas, pārvaldībai; minētā pieeja ir daļa no virzības uz klimatneitralitāti, piemēram, izmantojot misiju “Klimatneitrālas un viedas pilsētas”. Šajā ziņā ir svarīgi nodrošināt, lai pilsētas būtu pilnībā iesaistītas un atbalstītu Eiropas mērķu sasniegšanu. Ievērojot subsidiaritātes principus, vajadzētu atbalstīt valsts, vietējās un reģionālās iestādes to darbā un īstenot apvienotu pieeju visā ES.
72. Ir vajadzīga spēcīgāka platforma dialogam un jaunu pasākumu kopīgai izveidei, lai īstenotu jauno ES pilsētmobilitātes satvaru, vairāk iesaistot dalībvalstis un veidojot labāku dialogu ar pilsētām, reģioniem un ieinteresētajām personām par visiem pilsētmobilitātes jautājumiem. Šim mērķim vajadzētu izmantot pastāvošās struktūras un tās pielāgot, ciktāl iespējams⁶⁰.
73. Reformētā Pilsētmobilitātes ekspertu grupa⁶¹ var uzņemties centrālu lomu šīs jaunās pārvaldības pieejas izstrādē un īstenošanā. Grupas līdzšinējā darbība kopumā neatbilst sākotnējām gaidām, un sabiedriskajās apspriešanās un darbsemināros tika uzsvērts, ka tās struktūra un darba kārtība ir jāuzlabo. Tam vajadzētu ietvert dalības atvēršanu vietējām iestādēm, pilsētu tīkliem un sociālajiem partneriem, kā arī skaidru darba mērķu un sasniedzamo rezultātu noteikšanu. Ekspertu grupas darbība būtu jāatbalsta apakšgrupām, ja tas ir lietderīgi.
74. Ekspertu grupai jo sevišķi vajadzētu strādāt ar sabiedrisko transportu, kopīgoto un aktīvo mobilitāti, bezemisiju transportlīdzekļu parkiem, pilsētloģistiku un pirmā un pēdējā kilometra piegādi, ietverot pārrobežu pilsētu teritorijas, kā arī ar pilsētas un lauku apvidu

⁶⁰ 2023. gadā plānotajā pilsētprogrammas pārskatīšanā varētu izpētīt sinerģijas starp tās daudzlīmeņu pārvaldības dialogu un pilsētmobilitātes kopienu un ieinteresētajām personām.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=lv>.

saiknēm. Tai arī vajadzētu koordinēt sagatavotību pilsētas transporta ārkārtas situācijām starp dalībvalstīm⁶², kā arī starp nacionālo IPP programmu vadītājiem un IPP Koordinācijas platformas grupu.

Komisija:

- līdz 2022. gadam pārskatīs Komisijas Pilsētmobilitātes ekspertu grupas mandātu un darbību.

4 STARPTAUTISKIE ASPEKTI

75. Pilsētmobilitāte ir viena no dimensijām, uz kurām attiecas 11. ilgtspējīgas attīstības mērķis par ilgtspējīgām pilsētām un kopienām, kā arī Jaunā pilsētattīstības programma. Šie globālā satvara dokumenti ir vadījuši ES daudzpusējo un divpusējo sadarbību, kā arī citas darbības, kuras tika uzsāktas, lai atbalstītu prakšu un risinājumu ieviešanu ārpus ES.
76. Starptautiskā pilsētsadarbības programma⁶³ no 2017. līdz 2020. gadam deva ieguldījumu dialoga par mobilitātes jautājumiem veidošanā starp pilsētām visā pasaulē, izmantojot pilsētu pārus un kopēju rīcības plānu izstrādi. Kā piemēru var minēt sadarbību starp Turīnu (Itālija) un Sanpaulu (Brazīlija) ar mērķi veidot multimodālu pilsētmobilitāti lielās starppašvaldību sistēmās, kā arī Nāgpuras (Indija) un Karlsrūes (Vācija) darbu, apsverot uz cilvēkiem orientētu mobilitāti un publisko velosipēdu koplietošanu.
77. Jaunās Starptautiskās pilsētu un reģionālās sadarbības programmas (*IURC*) 2021.–2024. gadam⁶⁴ ietvaros 44 pilsētas no ES valstīm un valstīm ārpus ES ir izrādījušas interesi strādāt ar tematisku pilsētu un reģionālās atjaunošanas un sociālās kohēzijas tīklu, kurš īpaši ietver ilgtspējīgas mobilitātes un transporta jautājumus.
78. Ir notikuši daudzi citi starptautiski pasākumi ar mērķi stiprināt un īstenot ilgtspējīgas pilsētmobilitātes risinājumus, atbalstot ES attīstības sadarbību un partnerības dažādos ģeogrāfiskajos reģionos. Šie pasākumi attiecas uz ieguldījumu dimensiju un stratēģiskās mobilitātes pārvaldības jēdzienu pašvaldību līmenī ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanai, kurā ES IPP koncepcija un pamatnostādnes ir kļuvušas par globālu atskaites punktu. Tās visā pasaulē ir pielāgotas ģeogrāfiskajiem kontekstiem un specifikai.
79. Lai sasniegtu ES klimata mērķus, ir svarīgi vairāk piesaistīt vietējo politisko līdzatbildību saistībā ar ilgtspējīgas mobilitātes mērķiem. Balstoties uz Eiropas misijas “Klimatneitrālas un viedas pilsētas” iecerēm, Komisija stiprinās starptautisko sadarbību saistībā ar starpnozaru pieejām uzticamu un cenas ziņā pieejamu tīrās enerģijas risinājumu integrācijai, arī pilsētu transporta nozarē, izmantojot globālo pilsētu pārkārtošanās iniciatīvu “Misija — inovācija”⁶⁵.

Komisija:

- veicinās sadarbību ar globālo Pilsētas mēru paktu klimatam un enerģijai pilsētmobilitātes

⁶² Komisijas Robežu kontaktpunkts, kura sastāvā ir pārrobežu jautājumu eksperti, var dot ieguldījumu arī ekspertu grupas darbā (piemēram, risinot juridiskus un administratīvus šķēršļus saistībā ar robežām).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>.

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>.

jautājumos;

- attīstīs ciešāku sadarbību pilsētmobilitātes jautājumos ar citām nozīmīgām starptautiskām struktūrām, piemēram, Starptautisko Transporta forumu (STF);
- turpinās veicināt ilgtspējīgas pilsētmobilitātes pieejas ārpus ES, piemēram, kā daļu no ekonomikas un investīciju plāniem Rietumbalkāniem⁶⁶, Austrumu partnerībai⁶⁷ un dienvidu kaimiņreģionam^{68, 69}.

5 FINANSĒJUMS UN LĪDZEKĻU NODROŠINĀŠANA PILSĒTMOBILITĀTES PROJEKTIEM

80. Pilsētmobilitātes dekarbonizācijai, attīrīšanai, digitalizācijai un modernizācijai ir nepieciešami ievērojami centieni jaunu risinājumu izstrādē un testēšanā, kā arī ieguldījumi mobilajos aktīvos un infrastruktūrā.

81. 2021.–2027. gada finanšu periodā Eiropas un valstu līmenī ir pieejami vairāki finansēšanas instrumenti atbalstam pārejai uz ilgtspējīgu pilsētmobilitāti, piemēram, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments, programma *InvestEU*, Eiropas Reģionālās attīstības fonds, Kohēzijas fonds, pētniecības un inovācijas pamatprogramma “Apvārsnis Eiropa”, programma “Digitālā Eiropa” un Atveseļošanas un noturības mehānisms; kā arī Kaimiņattiecību, attīstības sadarbības un starptautiskās sadarbības instruments (*NDICI*) un Pirmspievienošanās palīdzības instruments (*IPA III*) paplašināšanās reģionā.

82. Ir arī sperti būtiski soļi, lai finanšu sistēmu padarītu ilgtspējīgāku, īpaši ar 2020. gadā pieņemto Taksonomijas regulu, ar kuru tika izveidota videi draudzīgu saimniecisko darbību klasifikācijas sistēma. Tas sekmēs tādu zaļo finanšu produktu paplašināšanu, kuri ir piemēroti ieguldījumu veicināšanai pilsētmobilitātē un alternatīvo degvielu ieviešanā. Misija “Klimatneitrālas un viedas pilsētas” atbalstīs šo procesu, nodrošinot lielākas sinerģijas un papildinātību ar citām ES programmām, un tajā pašā laikā palīdzēs pilsētām panākt zaļo un digitālo pārkārtošanos, sagatavojot un īstenojot pilsētu klimatlīgumus, kuros būs iekļauti arī ieguldījumu plāni, kas ietvers ES, valsts un reģionālo finanšu atbalstu, un kuros būs noteikts, kā pilsētas plāno piekļūt finansējumam no citiem avotiem, lai izvērstu un ieviestu inovatīvus risinājumus saistību izpildei.

83. Izmantojot tehniskā atbalsta instrumentu⁷⁰, Komisija palīdz dalībvalstīm izstrādāt un īstenot reformas, kuru mērķis ir pārvarēt ieguldījumu nepietiekamību un paātrināt zaļo un digitālo pārkārtošanos. Dalībvalstis var lūgt atbalstu, izmantojot tehniskā atbalsta instrumentu, lai izstrādātu un īstenotu pasākumus, kas ļaus tām veikt lietderīgas un ilgtspējīgas reformas un ieguldījumus tīrākai, viedākai un integrētākai pilsētmobilitātei, kā arī tādējādi sekmēs pāreju uz ilgtspējīgu pilsētmobilitāti.

⁶⁶ Paziņojums “Ekonomikas un investīciju plāns Rietumbalkāniem” (COM(2020) 641 final).

⁶⁷ Kopīgs paziņojums “Noturības stiprināšana — Austrumu partnerība, kas sniedz labumu visiem” (JOIN(2020) 7 final) un kopīgs dienestu darba dokuments “*Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities*” (SWD(2021) 186 final).

⁶⁸ Kopīgs paziņojums “Atjaunota partnerība ar dienvidu kaimiņreģionu. Jauna programma Vidusjūras reģionam” (JOIN(2021) 2 final) un kopīgs dienestu darba dokuments “*Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours*” (SWD(2021) 23 final).

⁶⁹ Šīs darbības un programmas finansēs ar jauno Kaimiņattiecību, attīstības sadarbības un starptautiskās sadarbības instrumentu “Eiropa pasaulē”.

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_lv.

84. Izmantojot konsultāciju centru *InvestEU*, tiks sniegts lielāks konsultatīvais atbalsts un tehniskā palīdzība ar specializētu instrumentu palīdzību, jo īpaši *ELENA*, *URBIS* un *SIA/JASPERS*, kā arī izmantojot Eiropas Komisijas Tehniskās palīdzības un informācijas apmaiņas instrumentu (*TAIEX*) vai mērķsadarbības projektus ar trešām valstīm. Tas arī palīdzēs palielināt ES finansējuma apguvi un ietekmi.
85. Integrēta pilsētmobilitātes stratēģija (ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāns vai tam līdzvērtīgs plāns) var sniegt papildu pārliecību par ieguldījumu lietderību un efektivitāti kā daļu no sistēmiskas pieejas.

Komisija:

- izveidos stiprāku saikni starp IPP un finansēšanas instrumentiem un, piemēram, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta darba programmās piešķirs prioritāti pilsētmobilitātes projektiem, kurus atbalsta IPP vai līdzīgi plāni, un programmas “Apvārsnis Eiropa” uzaicinājumos piešķirs prioritāti pretendentiem, kam ir IPP;
- turpinās sniegt finanšu atbalstu ilgtspējīgiem ieguldījumiem pilsētmobilitātes jomā gan ES, gan ārpus tās, tajā skaitā viedas un ilgtspējīgas pilsētmobilitātes projektiem pilsētās, izmantojot ES pētniecības un inovācijas pamatprogrammu “Apvārsnis Eiropa” (2021.–2027. gads).

6 SECINĀJUMI

86. Šis paziņojums ir aicinājums rīkoties visos pārvaldības līmeņos, lai risinātu mobilitātes problēmas, ar kurām saskaras pilsētu teritorijas: Komisija pastiprinās savu atbalstu teritorijās ar konstatētu ES pievienoto vērtību (jo īpaši saistībā ar *TEN-T* pilsētas mezgliem un ieteikumiem dalībvalstīm par efektīviem ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāniem), tajā pašā laikā veidojot kopēju satvaru visām ES pilsētām pārejai uz ilgtspējīgāku un viedāku pilsētmobilitāti. Dalībvalstis tiek mudinātas atbalstīt vietējo iestāžu pastiprinātos centienus padarīt pilsētmobilitāti ilgtspējīgāku, viedāku un noturīgāku. Pārejas uz klimatneitrālu un tīru pilsētmobilitāti paātrināšana ir grūts uzdevums, taču tā arī sniedz milzīgas iespējas pilsētām un reģioniem, kā arī nozarei visā Savienībā un ārpus tās. Visbeidzot, tā apmierina iedzīvotāju vēlmi pēc tīrāka gaisa, mazāka sastrēgumu daudzuma un trokšņa, kā arī lielākas ceļu satiksmes drošības un labākas veselības – tas pilnībā saskan ar mūsu jauno Eiropas izaugsmes stratēģiju.