

**BG**

**BG**

**BG**



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 30.9.2009  
COM(2009) 490 окончателен

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,  
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА  
НА РЕГИОНИТЕ**

**План за действие за градска мобилност**

{SEC(2009) 1211}

{SEC(2009) 1212}

# СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

## План за действие за градска мобилност

### 1. Въведение

През 2007 г. 72 %<sup>1</sup> от европейското население живеят в градски зони, които са ключови за растежа и трудовата заетост. Градовете се нуждаят от ефикасни транспортни системи, за да подпомогнат своята икономика и благосъстоянието на своите граждани. Около 85 % от БВП на ЕС се произвежда в градовете. Градските зони днес са изправени пред предизвикателството да направят транспорта устойчив от екологична гледна точка (СО<sub>2</sub>, замърсяване на въздуха, шум) и от гледна точка на конкурентоспособността (претовареност), като в същото време се обърне внимание на социалните въпроси. Това се простира от нуждата да се обърне внимание на здравните проблеми и на демографските тенденции до поощряване на икономическото и социалното сближаване, за да се вземат предвид нуждите на лицата с ограничена мобилност, семействата и децата.

Гражданите са все по-загрижени относно градската мобилност. Девет от десет граждани на ЕС смятат, че положението с трафика в тяхната зона следва да бъде подобро<sup>2</sup>. Изборът на тези хора по отношение на използвания транспорт ще засегне не само бъдещото градско развитие, но и икономическия просперитет на гражданите и дружествата. Той ще има ключово значение и за успеха на цялостната стратегия на ЕС за борба с изменението на климата, постигане на целта 20-20-20<sup>3</sup> и за насърчаване на сближаването.

Градската мобилност е също централен компонент на превоза на големи разстояния. Много често превозът на пътници и товари започва и завършва в градските зони и преминава през редица градски зони по своя път. Градските зони следва да осигуряват ефикасни точки за взаимовръзка на трансевропейската транспортна мрежа и да предлагат ефикасен транспорт за крайната отсечка от превоза на товарите и пътниците. Следователно те са жизненоважни за конкурентоспособността и устойчивостта на бъдещата европейска транспортна система.

В неотдавнашното съобщение на Комисията относно устойчиво бъдеще за транспорта<sup>4</sup> урбанизацията и нейното въздействие върху транспорта се посочват като едно от основните предизвикателства пред изграждането на по-устойчива транспортна система. То призовава за ефективно и координирано действие, за да се отговори на предизвикателството на градската мобилност и препоръчва рамка на равнището на ЕС, за да се улесни вземането на мерки от страна на местните власти.

---

<sup>1</sup> Обединени нации, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

<sup>2</sup> Отношение към въпроси, свързани с транспортната политика на ЕС Флаш Евробарометър 206b, юли 2007 г.

<sup>3</sup> Заключение на председателството на Европейския съвет в Брюксел (8/9 март 2007 г.)

<sup>4</sup> COM(2009) 279.

Отговорността за политиките в областта на градската мобилност пада основно върху местните, регионалните и националните власти Въпреки това решенията, приети на национално равнище, не се вземат изолирано, а в рамката, определена от националната, регионалната и европейската политика и законодателство. Поради това Комисията счита, че може да се спечели много от съвместната работа за подпомагане на действия на местно, регионално и национално равнище, както и от осигуряване на партньорски подход, като в същото време се отчитат напълно различните компетентности и отговорности на всички на участници.

Консултацията и дебатите, които последваха публикуването на Зелената книга относно градската мобилност<sup>5</sup> потвърдиха и изясниха добавената стойност на действията на равнището на ЕС<sup>6</sup>. Настоящият план за действие се основава на предложенията, направени от заинтересованите страни, от гражданите индивидуално или чрез техните представителни сдружения, и от европейските институции и органи.

Европейският парламент прие резолюция относно Зелената книга на 9 юли 2008 г.<sup>7</sup> и доклад по собствена инициатива относно плана за действие за градска мобилност на 23 април 2009 г.<sup>8</sup> Европейският икономически и социален комитет прие своето становище относно Зелената книга на 29 май 2008 г.<sup>9</sup>, а Комитетът на регионите — своето на 9 април 2008 г.<sup>10</sup> На 21 април 2009 г. Комитетът на регионите прие становище относно доклада на Европейския парламент<sup>11</sup>. Съветът също проведе дискусии по този въпрос<sup>12</sup>.

С настоящия план за действие, който се основава на консултацията, последвала представянето на Зелената книга, се определя съгласувана рамка за инициативи на ЕС в областта на градската мобилност, като се спазва принципа на субсидиарност. Това ще бъде извършено чрез насърчаване и подпомагане на политиките за устойчива градска мобилност, които подкрепят постигането на общите цели на ЕС, например чрез поощряване на обмена на най-добри практики и осигуряване на финансиране. Комисията си дава сметка, че градските зони в ЕС могат да се изправят пред различни предизвикателства в зависимост от тяхното географско местоположение, техния размер или тяхната относителна заможност. Целта на този план не е да се предписват универсални или наложени отгоре решения.

В плана за действие се предлагат краткосрочни и средносрочни практически действия, които да бъдат започнати постепенно отсега до 2012 г., които ще отговорят по интегриран начин на специфичните въпроси, свързани с градската мобилност. Комисията предлага партньорство на местните, регионалните и националните власти въз основа на техния доброволен ангажимент за сътрудничество в избрани области от взаимен интерес Тя приканва също всички други заинтересовани страни в държавите-членки, граждани и промишленост, да си сътрудничат тясно, като отделят специално внимание на нуждите на мобилността на уязвими групи като възрастни граждани, лица

---

<sup>5</sup> COM(2007) 551.

<sup>6</sup> За резюме на резултатите от консултацията виж:  
[http://ec.europa.eu/transport/urban/urban\\_mobility/green\\_paper/green\\_paper\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm).

<sup>7</sup> INI/2008/2041.

<sup>8</sup> INI/2008/2217.

<sup>9</sup> TEN/320 - CESE 982/2008.

<sup>10</sup> CdR 236/2007.

<sup>11</sup> CdR 417/2008.

<sup>12</sup> [http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion\\_informelle\\_des\\_ministres\\_des\\_transports.html](http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html).

с ниски доходи и лица с увреждания, чиято мобилност е намалена поради физическо, интелектуално или сензорно увреждане или недостатък, или поради възраст.

## **2. Каква е ролята на ЕС?**

Градските транспортни системи са неразделна част от европейската транспортна система и поради това са неразделна част от общата транспортна политика съгласно членове 70—80 от Договора за ЕО. Освен това други политики на ЕС (кохезионната политика, политиката в областта на околната среда, политиката в областта на здравеопазването и др.) не могат да постигнат своите цели без да се вземат предвид градските особености, включително градската мобилност.

Политиката и законодателството на ЕС в областта на градската мобилност бяха разработени през последните години. Бе осигурено значително финансиране чрез структурните фондове и чрез Кохезионния фонд. Инициативи, финансирани от ЕС и често подкрепяни от рамкови програми за изследвания и техническо развитие (RTD), подпомогнаха създаването на широка гама от иновативни подходи. Разпространението и възпроизвеждането на тези подходи в целия ЕС може да позволи на публичните власти да постигнат повече при по-високо качество и по-ниски разходи.

Разработването на ефикасни транспортни системи в градските зони е все по-сложна задача предвид претоварените градове и тяхното все по-голямо разширяване. Публичните власти играят ключова роля за осигуряване на планиране, финансиране и регулаторна рамка. ЕС може да стимулира властите на местно, регионално и национално равнище, за да приемат дългосрочни интегрирани политики, които са крайно нужни в сложна среда.

ЕС може също да подпомогне властите да намерят решения, които са оперативно съвместими и улесняват по-безпроблемното функциониране на единния пазар. Съвместимите правила, схеми и технологии улесняват прилагането и налагането. Определянето на стандарти за цялата територия на единния пазар позволява по-голям обем на производството, като намалява разходите за потребителя.

Градските зони се превръщат в лаборатории за технически и организационни иновации, променящи се модели на мобилността и нови решения за финансиране. ЕС е заинтересован от споделяне на иновационните решения на местните политики от полза за транспортните оператори и за гражданите и да гарантира ефикасността на европейската транспортна система чрез ефективна интеграция, оперативна съвместимост и взаимовръзка. В този контекст на промишлеността предстои да изиграе ключова роля за решаването на бъдещите предизвикателства.

В крайна сметка устойчивата градска мобилност придобива все по-голямо значение за връзките с нашите съседи и за глобалното общество, чиято концентрация в градските агломерации расте. Успешните действия съгласно настоящия план за действие, могат да помогнат на всички участници в ЕС и неговата промишленост да формират активно бъдещо глобално общество с акцент върху потребностите на гражданите, хармоничния живот, качеството на живота и устойчивостта.

## **3. Програма с действия в подкрепа на устойчивата градска мобилност**

Предложените действия са обединени около шест теми, отговарящи на основните насоки, които произтекоха от консултацията относно Зелената книга. Те ще бъдат реализирани чрез съществуващи програми и инструменти на ЕС. Действията се допълват взаимно, както и с други инициативи на ЕС. В приложение 1 се представя обзор на действията, включително тяхната времева рамка.

## **Тема 1 — Насърчаване на интегрирани политики**

Чрез интегриран подход могат да се третират най-добре сложността на градските транспортни системи, въпросите на управлението и връзките между градовете и техните околности или региони, взаимозависимостта между видовете транспорт, ограниченията в рамките на градското пространство и ролята на градските системи в по-широката европейска транспортна система. Един интегриран подход е нужен за развитието на транспортната инфраструктура и услуги, а и за правенето на политика, за да се свърже транспортът със закрилата на околната среда<sup>13</sup>, здравословните среди, териториалното планиране, жилищата, социалните аспекти на достъпността и мобилността, както и промишлената политика. Разработването на стратегическо и интегрирано транспортно планиране, създаването на подходящи организации за планиране на мобилността и установяването на реалистични цели са ключови, за да се отговори на дългосрочните предизвикателства на градската мобилност, като в същото време се подкрепя и сътрудничеството с и между транспортните оператори.

### Действие 1 — Ускоряване на приемането на планове за устойчива градска мобилност

В краткосрочен план като последващо действие на Тематичната стратегия относно градската среда<sup>14</sup> Комисията ще подкрепи местните власти при разработването на планове за устойчива градска мобилност, обхващащи превоза на товари и пътници в градските и крайградските зони. Тя ще осигури документи за насоките, ще насърчи обмена на най-добри практики, ще определи показатели и ще подкрепи обучаващи дейности за професионалистите по градска мобилност. В дългосрочен план Комисията може да предприеме по-нататъшни стъпки, например чрез стимули и препоръки.

Когато е възможно Комисията ще насърчава държавите-членки да осигуряват платформи за взаимно обучение и споделяне на опит и най-добри практики, което би поощрило разработването на политики за устойчива градска мобилност. Комисията ще постави въпроса за градската мобилност и в Съвета на кметовете<sup>15</sup> с цел да насърчи интегриран подход, свързващ енергията и изменението на климата с транспорта. Тя ще поощри включването на въпроси от областта на транспорта и мобилността в плановете за действие за устойчива енергия, които ще бъдат подготвени от градовете, участващи в Съвета.

### Действие 2 — Устойчива градска мобилност и регионална политика

С цел да повиши осведомеността относно финансирането, което може да бъде получено чрез структурните фондове, Кохезионния фонд и Европейската инвестиционна банка,

---

<sup>13</sup> Например осигуряване на съгласуваност между плановете за устойчива градска мобилност и плановете за качество на въздуха в рамките на законодателството на ЕС относно качеството на въздуха.

<sup>14</sup> COM(2005) 718.

<sup>15</sup> [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu).

Комисията предвижда да публикува информация за връзката между мерките за устойчива градска мобилност и целите на регионалната политика съгласно условията на сегашната общностна и национална рамка. Тя ще обхване по-широката рамка за устойчиво градско развитие, както и връзката между градския транспорт и трансевропейската транспортна мрежа. Комисията ще изброи и възможностите за финансиране и ще обясни прилагането на правилата в областта на държавната помощ и обществените поръчки.

### Действие 3 — Транспорт за здравословни градски среди

Устойчивият градски транспорт може да играе роля при създаването на здравословни среди и да допринесе за намаляване на незаразните заболявания като заболявания на дихателните пътища, сърдечно-съдови заболявания и за предотвратяване на нараняванията. Комисията подкрепя развиването на партньорства с цел постигане на здравословни среди и ще търси, в контекста на своята работа в областта на публичното здравеопазване, по-специално при прилагането на стратегии по отношение на храненето, наднорменото тегло и затлъстяването, околната среда и здравето, предотвратяването на наранявания и рак, по-нататъшни синергии между публичното здравеопазване и транспортната политика.

### **Тема 2 — Съсредоточаване върху гражданите**

Общественият транспорт с високо качество и на достъпна цена стои в основата на устойчивата градска транспортна система. Надеждността, информацията, безопасността и лесният достъп са жизненоважни за привлекателността на транспортните услуги с автобус, метро, трамвай и тролейбус, влакове или кораби. В законодателството на Общността вече е регламентирана голяма част от инвестициите и операциите в обществения транспорт<sup>16</sup>. Прозрачните договори имат широкообхватни предимства и могат да насърчат иновациите в услугите и технологиите. Гарантирането на високо ниво на защита на правата на пътниците, включително на пътниците с ограничена мобилност, заема важно място в програмата на Комисията. Законодателството за железопътните услуги<sup>17</sup> е в сила и неотдавна бяха направени законодателни предложения за градски и междуградски автобусни услуги<sup>18</sup>, както и за услуги за морски превоз и превоз по вътрешни водни пътища<sup>19</sup>.

### Действие 4 — Платформа относно правата на пътниците в обществения градски транспорт

Комисията ще ръководи диалога със заинтересованите страни, включително организации, представляващи оператори, власти, групите на заетите в сектора и на клиентите, с цел да идентифицира най-добри практики и условия на равнище на ЕС за укрепване на правата на пътниците в обществения градски транспорт. Въз основа на инициативи в сектора и в допълнение на регулативния подход на Комисията се преследва целта да бъде установен набор от амбициозни доброволни ангажименти,

---

<sup>16</sup> Регламент (ЕО) № 1370/2007 относно публичния транспорт и Директиви 2004/17/ЕО и 2004/18/ЕО относно обществените поръчки.

<sup>17</sup> Регламент (ЕО) № 1371/2007 на Европейския парламент и на Съвета от 23 октомври 2007 година относно правата и задълженията на пътниците, използващи железопътен транспорт.

<sup>18</sup> COM(2008) 817.

<sup>19</sup> COM(2008) 816.

включително качествени показатели, ангажименти за защита на правата на пътниците и на лицата с ограничена мобилност, както и всеобщо приети процедури за подаване на жалби и механизми за докладване.

#### Действие 5 — Подобряване на достъпа за лица с ограничена подвижност

Лицата с увреждания имат правото на достъп до градския транспорт при равни условия с останалата част от населението, но на практика достъпът е често недостатъчен, а понякога изобщо отсъства. Бе постигнат значителен напредък, например при използването на автобуси с ниска платформа. Други видове обществен транспорт като метрото в голяма степен са често все още недостъпни. Конвенцията на Организацията на обединените нации за правата на хората с увреждания, подписана през 2007 г. от Европейската общност и всички държави-членки, съдържа ясни задължения.

Член 9 гласи „страни по настоящата конвенция се задължават да предприемат подходящи мерки за осигуряване за хората с увреждания на достъп, равноправно с всички останали, (...) до транспорта както в градските, така и в селските райони“. Комисията ще работи с държавите-членки, за да се постигне пълно спазване на тези задължения, като включи въпроса за градската мобилност в Стратегията на ЕС за хората с увреждания 2010—2020 г. и като разработи подходящи качествени показатели и механизми за докладване. Тя също ще подкрепи по-нататъшни целеви дейности съгласно Рамкова програма 7.

#### Действие 6 — Подобряване на информацията относно пътуванията

Комисията ще работи с операторите на обществения транспорт и властите за улесняване на предоставянето на информация относно пътуванията чрез различни медии, включително информация, отговаряща на нуждите на хората с увреждания. Тя ще подкрепи и разработването на програмни продукти за планиране на национални и регионални пътувания чрез комбиниран транспорт и връзки между съществуващи програмни продукти, с крайната цел да се предостави на потребителите портал за пътувания с обществен транспорт на равнище на ЕС в интернет. Ще се постави специално ударение върху основните звена на мрежата TEN-T и техните местни и регионални връзки.

#### Действие 7 — Достъп до зелени зони

Комисията ще започне проучване на различните правила за достъп до различните видове зелени зони в ЕС с цел да подобри знанията за това, как работят различните системи на практика. Въз основа на резултатите от него тя ще улесни обмена на добри практики.

#### Действие 8 — Кампании относно поведение за устойчива мобилност

Кампаниите за образование, информация и повишаване на осведомеността играят важна роля за създаването на нова култура за градска мобилност. Комисията ще продължи да подкрепя организирането на кампании на всички равнища, включително Европейската седмица на мобилността. За Европейската седмица на мобилността Комисията ще оптимизира съществуващата схема за присъждане на отличителни знаци и ще обмисли присъждането на специален знак, за да насърчи приемането на планове за устойчива градска мобилност.



## Действие 9— Енергийно ефективното шофиране като част от подготовката на водачите

Енергийно ефективното шофиране вече е задължителна част от подготовката и изпитите на професионалните водачи на превозни средства. В рамките на регулаторния комитет за свидетелствата за управление на МПС Комисията ще обсъди с държавите-членки дали и как енергийно ефективното шофиране да бъде включено в изпита за водачи-любители, ще обмисли последващи действия и ще осигури съответната подкрепа. Темата ще бъде засегната и в следващата Програма за действие за безопасност по пътищата.

### **Тема 3 — По-екологичен градски транспорт**

В много градове на цялата територия на ЕС са въведени екологични политики. Действие на равнище на ЕС може да помогне за укрепване на пазарите за нови технологии за чисти превозни средства и алтернативни горива. Това директно ще подпомогне промишлеността на ЕС, ще насърчи и допринесе за възстановяване на европейската икономика. Ако потребителите плащат външните разходи, които причиняват (свързани с екологията, задръстванията и други) съгласно принципа „замърсителят плаща“, интернализацията на външните разходи може да насърчи потребителите на транспортни услуги да преминават след време към по-чисти превозни средства или видове транспорт, да използват по-слабо натоварена инфраструктура или да пътуват по различно време. Правилата на ЕО за заплащане на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури<sup>20</sup> не възпрепятстват недискриминационното прилагане на регулативни такси в градските зони с цел намаляване на претоварването на трафика и на въздействието върху околната среда.

## Действие 10 — Изследователски и демонстрационни проекти за превозни средства с ниски и нулеви емисии

Комисията ще продължи да подкрепя изследователски и демонстрационни проекти, финансирани чрез Седмата рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие (РП7), за да улесни пускането на пазара на превозни средства с ниски и нулеви емисии и алтернативни горива, с цел да се намали зависимостта от изкопаеми горива. Това бе извършено например чрез инициативата CIVITAS<sup>21</sup>, както и чрез проекти за използването на водород, биогорива и хибридни превозни средства в градския транспорт.

В рамките на Европейския план за икономическо възстановяване Комисията даде началото на европейската инициатива за екологични автомобили<sup>22</sup>. През 2009 г. Комисията ще финансира нови проекти, свързани с електрически превозни средства, които ще обхванат акумулатори, електрически влакове и спомагателни средства, информационни и съобщителни технологии и демонстрационен проект за „електромобилност“. Този проект ще бъде насочен към електрическите превозни средства и свързаната инфраструктура в градските зони, ще включва национални инициативи и ще подпомогне стандартизирането на зареждащата инфраструктура.

<sup>20</sup> Директива 1999/62/ЕО и Предложение на Комисията за преразглеждане на директивата относно заплащането на такси от тежкотоварни автомобили за използване на определени инфраструктури — COM(2008) 433.

<sup>21</sup> [www.civitas.eu](http://www.civitas.eu).

<sup>22</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/info/green\\_cars\\_initiative\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html).

## Действие 11 — Интернет наръчник за чисти и енергийно ефективни превозни средства

Комисията ще продължи да разработва наръчник в интернет за чисти и енергийно ефективни превозни средства, включително преглед на пазара, законодателството и схемите за помощ. Уебсайтът ще предостави и подкрепа за съвместно набавяне на превозни средства за публични услуги, а развитията на пазара ще бъдат наблюдавани, за да се запази конкуренцията. Тази услуга ще улесни прилагането на новата директива за насърчаването на чисти и енергийно ефективни пътни превозни средства<sup>23</sup>.

## Действие 12 — Проучване на градските аспекти на интернализацията на външните разходи

След установяване на мрежата на ЕС за интернализация на външните разходи и като вземе предвид заключенията от дебатите, започнати със съобщението относно устойчиво бъдеще за транспорта, Комисията ще даде начало на методическо проучване относно градските аспекти на интернализацията. Проучването ще бъде насочено към ефективността и ефикасността на различните ценови решения, включително към въпроси на прилагането като обществено одобрение, социални последици, възстановяване на разходите, наличност на инструменти за ITS (интелигентни транспортни системи) и как градските ценови политики и другите споразумения за зелените зони могат да бъдат комбинирани ефективно.

## Действие 13 — Обмен на информация за градските ценови схеми

Комисията ще подпомогне обмена на информация между експерти и лица, определящи политиките, относно градските ценови схеми в ЕС. При това ще се използват данните от съществуващи инициативи<sup>24</sup> и ще се включи информация относно процесите на консултиране, изработване на схеми, предоставяне на информация на гражданите, обществено одобрение, оперативни разходи и приходи, технически аспекти и въздействие върху околната среда. Заключенията ще бъдат взети предвид в работата на Комисията по интернализация на външните разходи.

## **Тема 4 — Увеличаване на финансирането**

За да се пожънат ползите от устойчивата градска мобилност, често е необходимо да се инвестира в инфраструктура, превозни средства, нови технологии, подобрени услуги и др. Повечето от разходите се покриват от местни, регионални и национални източници. Местните източници на финансиране са разнообразни и могат да включват местни данъци, пътнически транспортни такси, такси за паркиране, такси за ползване на зелена зона, градски такси и частно финансиране. Нарастващите нужди от финансиране за сложните транспортни системи и вероятното намаляване на публичното финансиране са основните предизвикателства пред бъдещето. Използването на финансиране от ЕС, включително инструменти на Европейската инвестиционна банка, могат да предоставят значителни стимули и да подпомогнат набирането на частно финансиране. В краткосрочен план Комисията може да подпомогне властите и заинтересованите страни да разгледат съществуващите възможности за финансиране и да развият иновативни публично-частни партньорски схеми.

---

<sup>23</sup> Директива 2009/33/ЕО.

<sup>24</sup> Например [www.curacaoproject.eu](http://www.curacaoproject.eu).

#### Действие 14 — Оптимизиране на съществуващите източници на финансиране

Структурните фондове и Кохезионният фонд с 8 милиарда EUR, отделени за чист градски транспорт през сегашния период на финансово планиране, са много важен източник на ЕС за финансиране на инвестиции в инфраструктурата и подвижния състав. В рамките на тема „Транспорт“ на РП7 за първи път има приоритетна област, посветена на устойчивата градска мобилност. Комисията, в допълнение към своите текущи дейности, ще обмисли нови целеви дейности за RTD и демонстрации, свързани с градската мобилност.

Комисията ще продължи да подкрепя STEER, подпрограма на „Интелигентна енергия — Европа“<sup>25</sup>, която разглежда енергийните аспекти на транспорта, и URBACT<sup>26</sup>. Програмата за политическа подкрепа на информационните и комуникационни технологии може да подкрепи пилотни проекти, свързани с градската мобилност. И последно, бе отпуснато финансиране за действия във връзка с градската мобилност в приоритетни области от Зелената книга относно градската мобилност след покана за подаване на предложения през 2008 г.

#### Действие 15 — Анализиране на нуждите от бъдещо финансиране

Комисията ще продължи финансовата подкрепа за успешната инициатива CIVITAS и след третото поколение проекти, които започнаха през 2008 г. Тя започна преглед, за да определи най-подходящия път към CIVITAS FUTURA. Комисията ще разгледа и бъдещите финансови нужди за подобряване на градската мобилност като част от своето общо планиране на следващата многогодишна финансова рамка

#### **Тема 5 — Споделяне на опит и знания**

Комисията ще помогне на заинтересованите страни да извлекат полза от съществуващия опит и ще подкрепи обмена на информация, по-специално относно моделите, разработени в рамките на програмите на Общността. Действие на равнище на ЕС може да бъде решаващо за осигуряване на събирането, споделянето и сравняването на данни, статистики и информация. Засега няма такива, а те са нужни за правилното проектиране на политиките, например относно поръчките в сферата на обществения транспорт, интернализацията на външните разходи или интегрирания транспорт и териториалното планиране. Това би могло да помогне и на градовете, които имат по-малък опит, познания и финансови ресурси, да извлекат полза от практиките, разработени от по-напредналите в областта на устойчивата градска мобилност градове, например в области, свързани с безопасността на пешеходците и велосипедистите, в които обменът на най-добри практики може да помогне за подобряване на безопасността на уязвимите участници в пътното движение в градските зони.

#### Действие 16 — Актуализиране на данните и статистиките

За да се справи с липсата на данни и статистики Комисията ще започне проучване относно това, как да се подобри събирането на данни за градския транспорт и мобилността. Ще бъдат потърсени синергии със съществуващи дейности на Комисията.

---

<sup>25</sup> [http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html).

<sup>26</sup> <http://urbact.eu>

## Действие 17 — Създаване на обсерватория за градска мобилност

Комисията ще създаде обсерватория за градска мобилност за професионалистите от сектора под формата на виртуална платформа<sup>27</sup> за споделяне на информация, данни и статистики, наблюдаване на процеси и улесняване на обмена на най-добри практики. Платформата ще включва и база данни с информация за широк спектър от изпробвани и вече въведени в практиката решения, материали за обучение, програми за обмен на персонал и други помощни инструменти. Тя ще предоставя и общ поглед върху законодателните и финансови инструменти на ЕС, свързани с градската мобилност.

## Действие 18 — Принос към международния диалог и обмен на информация

Местните и регионалните власти по света се изправени пред подобни предизвикателства, свързани с мобилността. Борбата с изменението на климата, улесняването на международната търговия, гарантирането на сигурност за енергийните доставки, на непрекъснатост на транспортните потоци и на социална справедливост са въпроси от глобален интерес. Използвайки съществуващите платформи и финансови механизми, Комисията ще улесни диалога, побратимяването на градовете и обмена на информация относно градската мобилност със съседните региони и с глобалните партньори. Като първа стъпка Комисията ще отвори мрежата на форума на CIVITAS за градовете от съседните на изток държави, средиземноморския и африканския регион<sup>28</sup>. В дългосрочен план Комисията ще включи този въпрос в разработването на CIVITAS FUTURA и ще обмисли по-нататъшни целеви дейности съгласно РП7.

## **Тема 6 — Оптимизиране на градската мобилност**

Ефективната интеграция, оперативната съвместимост и взаимовръзката между различните транспортни мрежи са ключови за една ефикасна транспортна система. Това може да улесни преминаването към по-екологични видове транспорт и по-ефикасна логистика за превоза на товари. Решения за обществен транспорт, подходящи за семействата и на достъпни цени, са ключа към насърчаване на гражданите да станат по-малко зависими от леките автомобили, да използват повече обществения транспорт, ходенето пеша и велосипеда, както и да проучат нови форми на мобилност, например споделянето на един автомобил, на общ автомобилен парк или на велосипеди. Алтернативни видове транспорт като електрически велосипеди, скутери и мотопеди, както и таксите, могат също да изиграят роля. Управлението на корпоративната мобилност може да въздейства върху поведението на пътниците, като привлече вниманието на служителите към варианти с устойчив транспорт. Работодателите и публичните администрации могат да осигурят подкрепа чрез финансови стимули и регулиране на паркирането.

## Действие 19 — Градски товарен транспорт

Комисията има намерение да предостави помощ за това, как да се оптимизира ефикасността на градската логистика, включително за подобряване на връзките между далечния, междуградския и градския товарен транспорт, като се цели да се гарантира ефикасна доставка при крайната отсечка. Тя ще обърне внимание на това как да се интегрира по-добре товарният транспорт в местните политики и как да се управляват и

---

<sup>27</sup> Въз основа на съществуващите инициативи, например [www.eltis.org](http://www.eltis.org).  
<sup>28</sup> COM(2009) 301.

наблюдават по-добре транспортните потоци. Като част от своята подготовка Комисията ще организира конференция относно градския товарен транспорт през 2010 г. На тази конференция ще се оцени и изпълнението на градските инициативи в Плана за действие в областта на логистиката на превоза на товари<sup>29</sup>.

#### Действие 20 — Интелигентни транспортни системи (ITS) за градска мобилност

Комисията планира да предостави подкрепа за приложенията на ITS за градска мобилност като допълнение към Плана за действие за внедряване на ITS<sup>30</sup>. Тя ще обърне внимание например на електронните билети и плащания, управлението на движението, информацията относно пътуванията, регулирането на достъпа и управлението на търсенето, и ще се посочат възможностите, установени с европейската глобална навигационна спътникова система Galileo. Като начало Комисията ще започне проучване за подобряване на оперативната съвместимост на билетните и разплащателни системи между различните услуги и видове транспорт, включително използването на чип карти в градския транспорт с акцент върху основните европейски дестинации (летища, железопътни гари).

#### **4. Перспективи**

Комисията ще провежда активно прилагането на настоящия план за действие. Тя ще продължи диалога със заинтересованите страни и ще изгради подходящи механизми за управление като включи и държавите-членки, например чрез съвместната експертна група за транспорт и околна среда<sup>31</sup>. През 2012 г. Комисията ще извърши преглед на прилагането на настоящия план за действие и ще оцени необходимостта от по-нататъшни мерки.

---

<sup>29</sup> COM(2007) 607.

<sup>30</sup> COM(2008) 886.

<sup>31</sup> Създадена съгласно стратегията на Съвета за включване на въпросите на околната среда и устойчивото развитие в транспортната политика; документ на Съвета 11717/99 TRANS 197 ENV 335, 11 октомври 1999 г.

## Приложение 1 — Обзор на действията за градска мобилност

Действие	№
<b>Начало през 2009 г.</b>	
Ускоряване на приемането на планове за устойчива градска мобилност	1
Подобряване на информацията относно пътуванията	6
Достъп до зелени зони	7
Изследователски и демонстрационни проекти за превозни средства с ниски и нулеви емисии	10
Интернет наръчник за чисти и енергийно ефективни превозни средства	11
Обмен на информация за градските ценови схеми	13
Оптимизиране на съществуващите източници на финансиране	14
Създаване на обсерватория за градска мобилност	17
<b>Начало през 2010 г.</b>	
Транспорт за здравословни градски среди	3
Платформа относно правата на пътниците в обществения градски транспорт	4
Кампании относно поведение за устойчива мобилност	8
Енергийно ефективното шофиране като част от подготовката на водачите	9
Анализиране на нуждите от бъдещо финансиране	15
Актуализиране на данните и статистиките	16
Принос към международния диалог и обмен на информация	18
<b>Начало през 2011 г.</b>	
Устойчива градска мобилност и регионалната политика	2
Подобряване на достъпа за лица с ограничена подвижност	5
Проучване на градските аспекти на интернализацията на външните разходи	12
<b>Начало през 2012 г.</b>	
Градски товарен транспорт	19
Интелигентни транспортни системи (ITS) за градска мобилност	20