



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 25.9.2007
KOM(2007) 551 galutinis

ŽALIOJI KNYGA

Nauja mobilumo mieste kultūra

(pateikta Komisijos)

{SEK(2007) 1209}

TURINYS

1.	Įvadas	3
2.	Iššūkiai ir sprendimai	6
2.1	Miestai be spūsčių	6
2.2	Aplinkosauga miestuose	8
2.3	Pažangesnis miesto transportas	10
2.4	Prieinamas miesto transportas	12
2.5	Saugus ir patikimas miesto transportas	15
3.	Nauja mobilumo mieste kultūra	17
3.1	Gilesnės žinios	17
3.2	Tikslesni duomenys	18
4.	Finansiniai ištekliai	18
5.	Konsultacijos	21

Komisijos tarnybų darbo DOKUMENTAS

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility

ŽALIOJI KNYGA

Nauja mobilumo mieste kultūra

1. ĮVADAS

Daugiau nei 60 % Europos gyventojų gyvena miestuose¹. Miestuose sukuriama apie 85 % ES bendrojo vidaus produkto. Miestai yra Europos ekonomikos variklis. Jie pritraukia investicijas ir leidžia sukurti darbo vietas. Miestai yra būtini, kad ekonomika funkcionuotų sklandžiai.

Didžioji gyventojų dalis dabar gyvena miestuose ir jiems reikia sudaryti kuo aukštesnės kokybės gyvenimo sąlygas. Todėl šiandien mobilumo miestuose klausimus būtina svarstyti drauge.

Europos miestai skiriasi, tačiau jiems kylančios problemos bei uždaviniai – panašūs, todėl mėginama rasti bendrus sprendimus

Visoje Europoje dėl miestų centruose didėjančio transporto srauto susidaro nuolatinės spūstys, kurių pasekmės sugaištamo laiko ir aplinkos taršos požiūriu yra labai neigiamos. Dėl minėtų priežasčių Europos ekonomika kasmet netenka apie 100 mlrd. EUR, t. y. 1 % ES BVP.

Oro tarša ir triukšmingumas kasmet didėja. Miesto transporto sukeliami tarša sudaro apie 40 % viso išmetamo CO₂ ir 70 % kelių transporto išmetamų kitų teršalų.

Eismo įvykių mieste skaičius kasmet didėja: šiuo metu vienas iš trijų mirtinų eismo įvykių įvyksta mieste, juose dažniausia nukenčia lengviausiai pažeidžiami eismo dalyviai: pėstieji ir dviratininkai.

Nors problemos kyla vietos lygmeniu, jų poveikis jaučiamas visame žemyne: klimato kaita (visuotinis atšilimas), daugiau sveikatos problemų, kliūtys logistikos grandinėse ir t. t.

Vietos valdžios institucijos šių problemų spręsti vienos negali, būtina koordinuotai bendradarbiauti Europos lygmeniu. Šios svarbios užduoties – mobilumo mieste – sprendimo klausimus reikia svarstyti visiems drauge ir visais lygmenimis (vietos, regionų, valstybės ir Europos mastu). Europos Sąjunga turi atlikti pagrindinį vaidmenį sutelkdama šioje srityje dedamas pastangas.

Europa turi panaudoti savo intelektinį, pasiūlymų teikimo ir pastangų sutelkimo potencialą, kad politinės nuostatos būtų patvirtintos ir įgyvendintos vietos lygmeniu

Europos Komisija 2006 m. pateikdama baltosios transporto knygos laikotarpio vidurio įgyvendinimo analizę², pranešė apie ketinimą parengti žaliąją miesto transporto knygą.

Pastaraisiais mėnesiais Komisija suorganizavo plataus masto viešąją konsultaciją. Pagrindinės suinteresuotosios šalys dalyvavo dviejose konferencijose ir keturiuose seminaruose. Buvo

¹ Iš daugiau nei 10 000 gyventojų (šaltinis: Eurostat)

² KOM(2006) 314.

organizuotos konsultacijos internetu. Komisijai buvo pateikta daug nuomonių ir pastabų³. Šiuo klausimu savo poziciją taip pat pateikė Ekonomikos ir socialinių reikalų komitetas⁴.

Konsultacijos suteikė galimybę nustatyti pagrindines tokios žaliosios knygos gaires. Svarbiausia, konsultuojantis įsitikinta, kad suinteresuotųjų šalių viltys, siejamos su mobilumo mieste krypties formavimu europinėje politikoje, ypač didelės. Komisija viliasi, kad parengus žaliąją knygą bus galima pradėti plataus masto viešąsias diskusijas dėl šios krypties europinėje politikoje turinio.

Mobilumo mieste pertvarkymas reiškia optimalų visų transporto rūšių panaudojimą, įvairių bendrojo transporto⁵ rūšių derinimą (traukiniai, tramvajai, metro, autobusai, taksi) ir individualių susisiekimo rūšių derinimą (automobilis, dviratis, vaikščiojimas pėsčiomis). Tai taip pat reiškia siekti bendrųjų ekonominio klestėjimo tikslų, teisės laisvai judėti įgyvendinimo tinkamai valdant transporto paklausą, gyvenimo kokybės ir aplinkos apsaugos gerinimo. Tai taip pat apima krovinių ir keleivių transporto interesų suderinimą, nepriklausomai nuo naudojamos transporto rūšies.

Piliečių viltis atitinkanti Europos strategija, skirta mobilumui mieste

Mobilumas mieste laikomas svariu veiksniu, skatinant augimą ir užimtumą ir turi lemiamos įtakos ES tvariai plėtrai. Norėdama išsiaiškinti galimybes ir būdus suteikti vietiniu lygmeniu taikomoms priemonėms pridėtinės vertės, Komisija nusprendė parengti žaliąją knygą dėl mobilumo mieste. Pastaraisiais metais miesto transporto klausimai sprendžiami įgyvendinant kelias ES politikos kryptis. Sukurtos ne visada vientisos įstatymų leidybos iniciatyvos.

Ruošdamasi parengti žaliąją knygą, Komisija rengė konsultacijas. Remiantis gauta informacija suformuotos galimos politikos kryptys ir 25 su šiomis kryptimis susiję klausimai, į kuriuos dar teks atsakyti. Pateikdama šią žaliąją knygą Komisija pradeda dar vieną iki 2008 m. kovo mėn. truksiantį konsultacijų etapą, kad 2008 m. rudens pradžioje pateiktų veiksmų planą, kuriame bus apibrėžtos konkrečios priemonės ir iniciatyvos, kuriomis bus siekiama geresnio ir tvaresnio mobilumo mieste. Veiksmų plane kiekvienai siūlomai priemonei bus numatytas įgyvendinimo grafikas ir paskirstytos vykdančiųjų šalių pareigos.

Komisija imsis organizuoti visų suinteresuotųjų šalių diskusijas, kad vėliau galėtų parengti bendros strategijos pasiūlymą, atitinkantį subsidiarumo principą. Be kitų suinteresuotųjų šalių, naujojo konsultacijų etapo tikslinei auditorijai priklauso: socialinės grupės, kaip antai miestiečiai, miesto transporto (viešojo arba asmeninio) keleiviai, bendrojo transporto organizacijų darbdaviai ir darbuotojai; ekonomikos grupės, kaip antai vietinio lygmens verslas, įskaitant mažąsias ir vidutines įmones, miesto transporto pramonė, automobilių pramonė; valstybių, regionų ir vietos valdžios institucijos, suinteresuotųjų šalių atstovai ir atitinkamų sričių asociacijos.

Strategija bus pagrįsta jau vykusių ir būsimų konsultacijų rezultatais bei 1995 m. Komisijos pradėtais darbais miesto susisiekimo srityje ir žaliaja knyga bei komunikatu „Piliečių tinklas –

³ Komisijos tarnybų darbo dokumentas. Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility - SEK(2007) 1209 – 25.9.2007.

⁴ CESE 615/ 2007.

⁵ Bendrojo transporto sąvoka, kuriai priskiriami, pavyzdžiui, taksi ir užsakomasis transportas, yra platesnė nei viešojo transporto sąvoka.

Tinklas piliečiams“⁶. Taip pat bus pasinaudota gausia patirtimi, įgyta vykdant mokslinių tyrimų ir plėtros projektus.

Tačiau nuolat grįžtama prie pagrindinės minties: kad mobilumas mieste būtų veiksmingas, jis turi būti grindžiamas kuo geriau integruotais principais, kiekvienai atskirai problemai parenkant tinkamiausią sprendimą, paremtą technologinėmis naujovėmis, ekologiškų, saugių ir pažangių transporto priemonių skatinimu, ekonominėmis paskatomis arba teisės aktų tobulinimu.

Rengiant šią bendrąją strategiją bus atsižvelgta į visas susijusias ir pagal kitas Bendrijos politikos kryptis įgyvendinamas iniciatyvas, siekiant konkrečiai prisidėti prie Lisabonos strategijos įgyvendinimo.

Europos Sąjungos imtis pagalbinio vaidmens, kad būtų pasiekta pokyčių neprimetant sprendimų „iš viršaus“, kurie greičiausiai būtų netinkami, žinant, kad padėtis įvairiose vietovėse labai skiriasi.

Europoje sukuriamą pridėtinę vertę galėtų būti įvairialypė: skatinti keistis gerąja praktika visais lygmenimis (vietos, regionų arba valstybių); padėti nustatyti ir prireikus suderinti bendruosius standartus; teikti finansinę paramą tiems, kuriems ji labiausia reikalinga; skatinti mokslinius tyrimus, kurie būtų pritaikomi gerinant susisiekimą, saugumą ir aplinkos apsaugą; supaprastinti teisės aktų sistemą, o prireikus panaikinti kai kuriuos teisės aktus arba parengti naujus.

Bet kurią Europos lygmeniu parengtą strategiją sėkmingai įgyvendinti įmanoma tik ryžtingai veikiant vietos lygmeniu, „estafetę perims“ ir konkrečias priemones taikys vietos valdžios institucijos.

Kuriama nauja mobilumo mieste kultūra

Tvarios plėtros srityje tenka spręsti ypatingai sunkius miestų uždavinius: pirma, suderinti miestų ekonominę plėtrą ir prieinamumo galimybes, antra, pagerinti gyvenimo kokybę bei apsaugoti aplinką.

Sprendžiant tokius sudėtingus klausimus, galinčius turėti įvairių pasekmių, bendromis pastangomis galima paskatinti ieškoti novatoriškų plataus užmojo miesto susisiekimo sprendimų, kurie padėtų pasiekti, kad eismas miestuose būtų pralaidesnis, labiau patikimas, mažiau taršus ir sklandesnis.

Turime visi kartu rasti būdų pagerinti mobilumą miestuose ir priemiesčiuose, užtikrinti tvarų mobilumą ir mobilumą visiems Europos gyventojams, o ekonominės veiklos vykdytojams sudaryti sąlygas dirbti mūsų miestuose.

2. IŠŠŪKIAI IR SPRENDIMAI

Mobilumas mieste turi leisti užtikrinti ekonominę miestų plėtrą, tinkamą miestų gyventojų gyvenimo kokybę ir aplinkos apsaugą. Todėl integruoto metodo besilaikantiems Europos miestams reikia spręsti penkis uždavinius.

⁶ KOM(1995) 601, KOM(1998) 431.

2.1. Miestai be spūsčių

Problema

Viena iš pagrindinių konsultacijos metu iškeltų problemų yra spūstys miestuose. Spūstys neigiamai veikia ekonomiką, socialinę sferą, sveikatą ir aplinką; dėl jų nyksta antropogeninė aplinka. Dažnai spūstys formuojasi žiediniuose keliuose ir veikia Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pralaidumą. Jei sistema veiktų sklandžiai, žmonės ir kroviniai nevėluotų bei būtų susilpnintas neigiamas poveikis. Pagrindinis vietinio lygmens uždavinys yra silpninti neigiamą spūsčių poveikį užtikrinant miestų ekonominę gerovę. Verta pažymėti pažangiausių miestų pastangas kovoti su spūstimis kovojančių.

Galimybės

Remiantis suinteresuotųjų šalių patirtimi, galima teigti, kad universalaus sprendimo sumažinti spūstis nėra. Tačiau būtina, kad asmeninio automobilio alternatyvos, pavyzdžiui, ėjimas, važiavimas dviračiu, viešasis transportas, motociklai ir mopedai, taptų patrauklesnės ir saugesnės. Naudodamiesi sklandžiai veikiančiomis jungtimis tarp įvairių transporto, piliečiai galėtų keliauti optimaliai. Valdžios institucijos turėtų populiarinti kombinuotąjį transportą ir perskirstyti plotus, atlaisvintus pritaikius spūsčių mažinimo priemones. Jau įsitikinta intelektualųjų ir adaptyviųjų transporto valdymo sistemų nauda mažinant spūstis.

Daugiau vaikščioti ir dažniau važiuoti dviračiu

Kad būtų populiariau ir saugiau vaikščioti arba važiuoti dviračiu, vietos ir regionų valdžios institucijos turėtų užtikrinti, kad šie būdai keliauti yra pilnai integruoti plėtojant ir kontroliuojant mobilumo mieste politikos kryptį. Tinkamai infrastruktūrai sukurti turėtų būti skiriama daugiau dėmesio. Yra naujoviškų būdų užtikrinti, kad formuojant politikos kryptį aktyviai dalyvautų šeimos, vaikai ir jaunimas. Ėjimą ir važiavimą dviračiais galima populiarinti įvairiomis miestų, bendrovių ir mokyklų iniciatyvomis, pavyzdžiui, saugaus eismo žaidimais, kelių saugumo įvertinimais arba mokomosiomis programomis. Suinteresuotosios šalys pasiūlė, kad didesniuose miestuose turėtų būti apsvarstyta galimybė skirti pareigūną, atsakingą už politikos sritis, susijusias su pėsčiaisiais ir dviratininkais.

Asmeniniais automobiliais naudotis optimaliai

Nuo automobilių mažiau priklausomą gyvenimo būdą galima populiarinti naujais sprendimais, pavyzdžiui, automobiliu keliauti drauge su pakeleiviais (angl. *car-sharing*). Jei automobiliais būtų naudojamasi tausiau, pavyzdžiui, drauge važiuojama vienu automobiliu, mažiau automobilių pervežtų daugiau žmonių. Be to, galimas ir „menamas mobilumas“: nuotolinis darbas, nuotolinis pirkimas ir t. t.

Konsultuojantis siūlyta laikytis tinkamos automobilių statymo strategijos siekiant, kad į miestų centrus automobiliais būtų važiuojama rečiau. Jei įrengiama daugiau stovėjimo aikštelių, ypač nemokamų, ilgainiui tikėtina, kad automobilių eismas tik suintensyvės. Kaip ekonominis instrumentas galėtų būti naudojamas mokestis už stovėjimą. Trūkstant viešųjų plotų, galėtų būti imamas diferencijuotas užmokestis ir kuriamos paskatos, pavyzdžiui, nemokamas automobilio stovėjimas miesto pakraščiuose ir aukštas mokestis už stovėjimą miesto centre.

Jei būtų patogi infrastruktūra palikti automobilį stovėjimo aikštelėje ir tęsti kelionę viešuoju transportu (angl. *Park&Ride*), būtų daugiau paskatų derinti asmeninį ir bendrąjį transportą. Taip integravus transporto sistemas ir sukūrus sklandžias sąsajas su našiu ir kokybišku viešuoju transportu, centriniai Miuncheno rajonai išlaisvinti nuo eismo.

Nauja infrastruktūra kartais yra būtina, tačiau pirmiausia reikėtų išsiaiškinti, kaip geriau panaudoti esamą infrastruktūrą. Pavyzdžiui Londone ir Stokholme įvedus miesto transporto mokesčius, pasiektas teigiamas poveikis transporto srautų judėjimui. Įdiegus intelektualiąsias transporto sistemas (ITS), galima optimaliau planuoti keliones, geriau reguliuoti eismą ir lengviau valdyti paklausą. Jei infrastruktūra būtų eksploatuojama lanksčiau ir įvairiau, pavyzdžiui, kaip Barselonoje (lanksti autobusų linijų, įlipimo ir automobilių statymo sistema), būtų palengvintas važiuojamajai daliai tenkantis krūvis.

Keičiant keliavimo įpročius, kelionei dar neprasidėjus, ir atkreipiant žmonių dėmesį į galimybes keliauti tausiau, tradicinės infrastruktūra paremtos priemonės papildomos mobilumo valdymu. Pavyzdžiui, statybų leidimo besikreipiantieji projektuotojai galėtų būti skatinami parengti konkretaus rajono mobilumo planą. Be to, suinteresuotosios šalys siūlė „įvertinti mobilumo poveikį“, kai infrastruktūra plėtojama plačiu mastu.

Krovinių transportas

Krovinių logistika turi su miestais susijusį aspektą⁷. Suinteresuotųjų šalių požiūriu, bet kuri mobilumo mieste politikos kryptis turi apimti ir keleivių, ir krovinių pervežimą. Išvežiojant krovinius miestuose, būtina našiai susieti ilgųjų ir trumpųjų nuotolių transportą iki paskirties taško. Vietiniam krovinių išvežiojimui būtų galima naudoti mažesnės, našesnės ir ekologiškesnės transporto priemonės. Planavimo ir techninėmis priemonėmis turėtų būti mažinama neigiama tolimojo krovinių transporto, kertančio miestus, įtaka.

„Paslaugų ekonomika“ skatina važiuojamosios dalies poreikį. Įrodyta, kad 40 % visų nekeleivinių transporto priemonių sudaro su paslaugų teikimu susijusios transporto priemonės: perkraustymo, eksploatavimo ir mažų siuntų bendrovių transporto priemonės. Dažnai motociklai arba mopedai naudojami teikiant kurjerių paslaugas. Miestuose ir zonose, įvažiavimas į kurias ribojamas, įmanoma organizuoti konsoliduotą krovinių išvežiojimą, tačiau būtina efektyviai planuoti maršrutus ir vengti tuščių reisų arba nebūtino važiavimo ir transporto priemonės statymo. Būtina, kad rengiant tokius sprendimus dalyvautų visos suinteresuotosios šalys.

Krovinių išvežiojimą mieste būtina geriau integruoti su institucijų struktūromis ir vietos politikos formavimu. Paprastai už viešojo keleivių transporto priežiūrą atsako kompetentinga vykdomoji institucija, o krovinių transporto paskirstymu rūpinasi privatus sektorius. Vietos valdžia turėtų traktuoti visą su keleivių ir krovinių vežimu susijusią logistiką miestuose kaip vieningą logistikos sistemą.

⁷ Šis aspektas bus išsamiai aptartas dabar rengiamame „Logistikos veiksmų plane“.

1. Ar būtina numatyti „ženklinimo“ sistemą, skirtą įvertinti pažangiausių miestų pastangas kovoti su spūstimis ir gerinti gyvenimo sąlygas?
2. Kokių priemonių imtis populiarinant vaikščiojimą ir važiavimą dviračiu kaip alternatyvas automobiliui?
3. Kas turėtų būti atlikta, kad miestuose būtų pereita prie tausesnių transporto rūšių?

Koks galėtų būti ES vaidmuo?

2.2. Aplinkosauga miestuose

Problema

Pagrindinės miestų aplinkosaugos problemos yra susiję su triukšmu, išmetamais teršalais ir su vyraujančiomis transporto kuro rūšimis, gaminamomis iš naftos, kurias sudeginus išleidžiama CO₂.

Transportas yra viena iš tų sričių, kuriose CO₂ problemą spręsti sunkiausia. Nors automobiliai tapo techniškai tobulesni, tačiau dėl vis intensyvesnio eismo ir dažno automobilių srauto sustojimo miestuose išmetama vis daugiau CO₂, kuris prisideda prie klimato kaitos. Dėl klimato kaitos neįtikėtinais keičiasi pasaulio ekosistemos; siekiant suvaldyti poveikį, priemonių būtina imtis nedelsiant. Europos Vadovų Taryba⁸ nustatė tikslą iki 2020 m. sumažinti ES išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį 20 %. Būtinai visų sektorių indėlis.

Savanoriškai sudarius Europos Komisijos ir pramonės sektoriaus atstovų susitarimą, ES parduotų lengvųjų automobilių išmetamo CO₂ kiekis nuo 1995 iki 2004 m. sumažėjo 12,4 % . 2007 m. vasario mėn. komunikate⁹ Komisija pateikė išsamios strategijos metmenis, kad 120 g CO₂/km ES tikslas būtų pasiektas iki 2012 m. Tesės aktais turėtų būti užtikrinta, kad 130 g CO₂/km norma būtų pasiekta tobulinant transporto priemonių variklių technologijas, išmetamo anglies dvideginio kiekis būtų sumažintas dar 10 g CO₂/km taikant kitus technologinius patobulinimus ir naudojant daugiau biokuro. Transporto priemonių išmetamų teršalų kiekis sėkmingai mažinamas palaipsniui griežtinant išmetamųjų teršalų standartus EURO. ES teisės aktais naujiems automobiliams nuolat nustatomos vis griežtesnės teršalų normos, todėl per 15 metų nuo pirmojo EURO standarto priėmimo pasiekta, kad kelių transporto išmetamo azoto oksido ir kietųjų dalelių sumažėjo 30–40 %, nors eismas vis intensyvėjo.

Tačiau nepaisant pažangos, aplinkos sąlygos vis dar nepatenkinamos: vietos valdžiai kyla rimtų sunkumų užtikrinti, kad būtų laikomasi oro kokybės reikalavimų, pavyzdžiui, aplinkos ore esančių kietųjų dalelių ir azoto oksido normos. Šios oro priemonės yra žalingos žmonių sveikatai.

Priėmus Europos direktyvą dėl triukšmo kartografavimo, lengviau taikyti priemones triukšmui mažinti. Remdamasi pagal Direktyvą dėl aplinkos triukšmo įvertinimo ir valdymo¹⁰

⁸ 2007 m. kovo 8 d. ir 9 d. Europos Vadovų Tarybos išvados; palyginti su 1990 m. lygmeniu.

⁹ KOM(2007) 19.

¹⁰ Direktyva 2002/49/EB.

surinktais duomenimis, vietos valdžia gali sudaryti planus triukšmui mažinti ir taikyti konkrečias priemones. Sudarant planus triukšmui mažinti, būtų naudinga keistis informacija ES lygmeniu. Suinteresuotųjų šalių nuomone, triukšmingumas jo kilmės vietose galėtų būti sumažintas sugriežtinus ES standartus, taikomus kelių transporto priemonių ir geležinkelių riedmenų bei padangų keliamam triukšmui. Mažinti triukšmą miestuose padeda ir požeminės transporto sistemos.

ES lygmeniu turėtų būti toliau populiarinama ir skatinama rekonstruoti ir atnaujinti ekologiškas miesto transporto rūšis, pavyzdžiui, troleibusus, tramvajus, priemiesčių geležinkelius, taip pat kiti tvaraus miesto transporto projektai.

Galimybės

Naujosios technologijos

Pramonės pastangomis ir taikantis prie Europoje nustatytų išmetamųjų teršalų normų, vidaus degimo variklio technologija tampa švaresnė. Naudojant katalizatorius ir kietųjų dalelių filtrus, išmetamųjų teršalų kiekiai ateityje bus žymiai sumažinti. Vykdamas bendrai su ES finansuojamus mokslinius tyrimus ir tobulinant technologijas, ypatingas dėmesys skiriamas ekologiškoms ir energijos suvartojimo požiūriu našioms technologijoms bei alternatyvioms degalų rūšims, kaip antai biodegalai, vandenilio ir degalų elementai¹¹.

Ekspluatuojamų transporto priemonių aplinkosaugos rodikliai galėtų būti dar pagerinti nustatant suderintus minimalius transporto priemonių eksploatavimo standartus. Jei laikui bėgant šie standartai būtų vis griežtinami, senos ypač aplinką teršiančios transporto priemonės būtų nuolat atnaujinamos arba jų eksploatavimas būtų palaipsniui nutraukiamas. Laikantis šio bendrojo principo, lengviau paskatinti miesto transporto sistemoje eksploatuoti daugiau ekologiškesnių ir energiją taupiau vartojančių transporto priemonių, ilgainiui neliktų galimybių formuoti neorganizuotoms mažos taršos zonoms.

Jei tik taikant įvairius instrumentus neiškraipoma vidaus rinka, masinę naujų technologijų pateikimą į rinką galima dar paskatinti ir ekonominiais instrumentais, pavyzdžiui, valdžios institucijų paskatomis pirkti ir eksploatuoti švaresnes ir energiją efektyviau vartojančias transporto priemones, ir ne ekonominiais instrumentais, pavyzdžiui, drausti aplinką ypač teršiančioms transporto priemonėms įvažiuoti į aplinkosaugos požiūriu pažeidžiamus rajonus ir teikti pirmenybę mažai aplinką teršiančioms transporto priemonėms.

Jei vykdamas tam tikrus projektus trečiosios šalys galėtų pasinaudoti patirtimi, sukaupia Europos Sąjungos miestuose, kuriuose taikomi integruoti miesto transporto metodai, galima išplėsti keitimąsi gerąja švaraus miesto transporto praktika už Europos ribų bei pasinaudoti žiniomis ir patirtimi, gauta iš tokių ES iniciatyvų kaip CIVITAS¹². Žiūrint iš ilgalaikio energijos tiekimo ir kainų perspektyvų, Europos strateginis interesas yra prisidėti prie augimo kitose šalyse, kuriam pakanka žemo energijos intensyvumo. Toks tarptautinis dialogas padėtų sukurti Europos pramonei eksporto galimybių.

Viešieji pirkimai ir aplinkosauga

¹¹ Žr., pavyzdžiui, 2007 m. rugsėjo 17 d. Komisijos komunikatą Tarybai, Europos Parlamentui, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui dėl saugesnio, švaresnio ir našesnio susisiekimo Europoje, Pirmoji ataskaita apie pažangų automobilį. KOM(2007) 541.

¹² CIVITAS tinklavietė www.civitas-initiative.eu

Kaip numatė Komisija¹³ ir pagal konsultacijos metu pateiktą suinteresuotųjų šalių siūlymą, švarios ir energiją efektyviau vartojančios transporto priemonės į rinką patektų lengviau, jei vykdant viešuosius pirkimus būtų atsižvelgta į aplinkos tausojimą.

Galima būtų taikyti išorinių sąnaudų priskyrimo vidinėms sąnaudoms metodą, kai konkurso būdu perkant transporto priemones, atrankos kriterijumi gali būti ne tik transporto priemonės kaina, bet ir transporto priemonės eksploatavimo laikotarpiu patiriamos sąnaudos, susijusios su energijos vartojimu, išmetamais CO₂ ir kitų teršalų kiekiais. Jei pirkimo procedūrose būtų numatomas išorinių sąnaudų priskyrimas vidinėms sąnaudoms, eksploatavimo sąnaudos būtų aiškesnės. Ekologiškoms ir efektyviausiai energiją vartojančioms transporto priemonėms būtų suteiktas konkurencinis pranašumas ir būtų sumažintos bendros sąnaudos. Taip viešasis sektorius galėtų parodyti „tvarios ūkinės veiklos“ pavyzdį, kuriuo galėtų sekti kiti veikėjai rinkoje. Be to, vykdant viešuosius pirkimus pirmenybė galėtų būti teikiama naujiems EURO standartams. Oro kokybė miestuose pagerėtų, jei švaresnės transporto priemonės būtų pradėtos eksploatuoti anksčiau. Persvarstytą pasiūlymą šiuo klausimu Komisija ketina pateikti iki 2007 m. pabaigos.

Jungtiniai viešieji pirkimai ir aplinkosauga

Kai kurioms valdžios institucijoms pavyko pagerinti viešojo transporto parko ir taksi automobilių aplinkosaugos rodiklius perkant ekologiškesnes transporto priemones ir siūlant privatiems operatoriams ekonominių paskatų. Kai kuriuose miestuose valstybės finansinė parama buvo ypač naudinga kuriant naują infrastruktūrą alternatyvių rūšių degalams skirstyti. Valdžios institucijų rengiami jungtiniai viešieji ekologiškų ir taupiai energiją vartojančių transporto priemonių pirkimai galėtų pagreitinti naujų technologijų rinkos formavimąsi ir tokių technologijų ekonominį gyvybingumą. Vykdydama bandomuosius projektus¹⁴ Komisija jau remia valdžios institucijų kuriamas jungtinių viešųjų pirkimų schemas visoje ES. Pagal šių projektų rezultatus Komisija gali numatyti tokias priemones taikyti plačiau.

Nauji vairavimo įpročiai

Vairavimo mokyklose bei mokant vairuotojus-profesionalus turėtų būti skatinami aplinkai mažiau kenksmingi vairavimo įpročiai (angl. *ecodriving*). Elgesys vairuojant galėtų būti pagerintas įdiegus elektronines pagalbos vairuotojui sistemas. Daug tikimasi iš geresnės infrastruktūros ir eismo valdymo sistemų bei „pažangiųjų“ automobilių.

O eismo ribojimas?

Kai kuriais atvejais yra nustatyti eismo apribojimai ir miesto transporto mokesčiai. Dėl pasiekto poveikio šių priemonių taikymas yra pagirtinas. Tačiau kai kurių suinteresuotųjų šalių nuomone, kyla pavojus sukurti padriką miesto zonų sistemą su per Europą besidriekiančiomis naujomis „demarkacijos linijomis“. Pavyzdžiui, kai kurios institucijos įvažiavimą į miesto centrą riboja pagal EURO standartus, kitos – renkasi kitą pagrindą.

¹³ Siūloma Direktyva dėl ekologiškų kelių transporto priemonių skatinimo. KOM(2005) 634.

¹⁴ Programa STEER http://europa.eu.int/comm/energy/intelligent/index_en.htm

Daugelis suinteresuotųjų šalių paragino imtis vadovavimo ir parengti suderintas žaliųjų zonų taisykles (pėsčiųjų zonų kūrimas, įvažiavimo ribojimas, greičio ribojimas, miesto transporto mokesčiai ir t. t.) ES lygmeniu, kad minėtos taisyklės būtų taikomos plačiai, nesudarant nepamatuotų kliūčių žmonėms ir prekėms judėti. Be to, sąnaudas sumažintų vienodinimas ir panašių technologijų suderinamumas. Kai kurios suinteresuotosios šalys siūlė ES lygmeniu apsvarstyti visų transporto priemonių Europos registro ir tarpvalstybinio įgyvendinimo miestuose klausimus.

4. Kaip miesto transporto sistemoje galėtų būti plečiamas ekologiškų ir energiją taupiai vartojančių technologijų naudojimas?
5. Kaip galėtų būti skatinami jungtiniai viešieji pirkimai, kuriuos rengiat atsižvelgiama į aplinkosaugą?
6. Ar būtina numatyti kriterijus arba rekomendacijas, pagal kurias būtų steigiamos žaliosios zonos ir nustatomi įvažiavimo į jas apribojimai? Kaip geriausia derinti šiuos apribojimus su laisvu judėjimu? Ar kyla tarpvalstybinio žaliųjų zonų taisyklių taikymo problema?
7. Kaip galėtų būti dar paskatinti aplinkai mažiau kenksmingi vairavimo įpročiai?

Koks galėtų būti ES vaidmuo?

2.3. Pažangesnis miesto transportas

Problema

Europos miestams tenka spręsti vis aštrėjančią krovinių ir keleivių vežimo problemą. Tačiau kuriant reikalingas infrastruktūras, atsižvelgiant į transporto srauto intensyvėjimą, susiduriama su dideliais erdvės ir aplinkosaugos apribojimais. Esant tokioms aplinkybėms, suinteresuotosios šalys pabrėžė, kad intelektualiujų transporto sistemų (ITS) teikiamos galimybės veiksmingai valdyti susisiekimą miestuose dar neišnaudojamos arba tokios sistemos yra plėtojamose tinkamai neatsižvelgiant į suderinamumą.

Galimybės

Apdoroti eismo ir kelionių duomenys pagelbėti keleiviams, vairuotojams, transporto priemonių parkų operatoriams ir tinklų valdytojams, tokia informacija gali būti paremtas dinaminis transporto valdymas. Jau yra kelios taikomosios sistemos, skirtos kelių, geležinkelių arba vandens kelių transportui. Ateityje šių taikomųjų sistemų galimybės bus dar labiau išplėtos naudojant „Galileo“ palydovų sistemą, kuria galima dar tiksliau nustatyti buvimo vietą.

Pažangesnės apmokestinimo sistemos

Vis geriau suprantama, kaip pažangiais apmokestinimo metodais valdoma paklausa. Taikant ITS viešajame transporte, užtikrinamas geresnis veiklos ir naujų paslaugų valdymas (transporto priemonių parko valdymas, keleivių informacijos sistemos, bilietų pardavimo sistemos ir t. t.). Kad šios sistemos galėtų keistis duomenimis, būtina nustatyti duomenų

mainų protokolus. Suinteresuotosios šalys pabrėžė, kad standartai turėtų būti sąveikūs ir lengvai tobulinami; Pažangiosios mokėjimų sistemos turėtų būti naudojamos su atmeniosiomis kortelėmis, kurios veiktų įvairiose transporto rūšyse, būtų tinkamos įvairioms funkcijoms (pavyzdžiui, mokesčiai už važiavimą, mokesčiai už kitas paslaugas, automobilių stovėjimą ir klientų lojalumo programos), galėtų būti naudojamos skirtinguose rajonuose, o laikui bėgant ir įvairiose šalyse. Sistemoje turėtų būti numatyta galimybė diferencijuoti tarifus pagal laiką arba pagal tikslinę grupę (pavyzdžiui, piko arba ne piko valandos).

Tikslesnė informacija – daugiau mobilumo

Kad mobilumas miesto tinkluose būtų sėkmingas, keleiviai turėtų rinktis transporto rūšį ir kelionės laiką turėdami pakankamai informacijos. Kelionių planavimui būtina vartotojui suprantama, tinkama ir suderinama informacija apie keliones mišriuojų transportu.

Suinteresuotosios šalys pažymėjo, kad esamos infrastruktūros dinaminiam valdymui galima naudoti ITS. Papildomi 20–30 % arba net didesni pajėgumai gaunami efektyviau išnaudojant važiuojamąją dalį. Tai ypač svarbu, kadangi galimybės suteikti daugiau važiuojamosios dalies miestuose paprastai yra ribotos. Aktyviai valdoma miesto transporto infrastruktūra gali turėti teigiamos įtakos saugumui ir aplinkai. Konkreti ITS įdiegimo sritis galėtų būti sklandžių jungčių tarp miesto ir priemiesčio tinklų valdymas.

Miestuose kroviniai būtų išvežiojami efektyviau, jei ITS būtų naudojamos derinti reišius, siekti didesnių pakrovimo koeficientų ir efektyvesnio transporto priemonės eksploatavimo. Tam būtinos integruotosios sistemos, apimančios pažangųjį maršrutų planavimą, pagalbos vairuotojui sistemas, pažangiąsias transporto priemones ir sąveiką su infrastruktūra.

Tokias taikomas sistemas nuo pat pirmųjų etapų turėtų bendrai diegti ir eksploatuoti vietos valdžios institucijos ir privataus sektoriaus suinteresuotosios šalys. Suinteresuotosioms šalims priskiriami technologijų teikėjai, transporto ir infrastruktūros operatoriai, pramonė, pridėtinės vertės paslaugų teikėjai, skaitmeninių žemėlapių sudarytojai, už priežiūrą ir įgyvendinimą atsakingos institucijos bei infrastruktūros naudotojai.

Suinteresuotosios šalys siūlė Komisijai paremti gerosios praktikos ITS srityje skleidimą. Konkrečiai, pasiūlyta nustatyti pagrindus ITS diegimui ES miestuose, kad būtų išspręsti suderinamumo bei duomenų ir informacijos mainų klausimai.

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">8. Ar turėtų būti kuriamos ir populiarinamos geresnės keleivių informavimo paslaugos?9. Ar būti imtis tolimesnių priemonių, skirtų standartizuoti miestų ITS taikomųjų sistemų sąsajas ir suderinamumą? Kurioms taikomosioms sistemoms turėtų būti teikiama pirmenybė?10. ITS atveju, kaip pagerinti susijusių šalių informacijos ir gerosios praktikos mainus? |
|---|

Koks galėtų būti ES vaidmuo?

2.4. Prieinamas miesto transportas

Problema

Transporto prieinamumas aktualiausias riboto judumo, neigaliems, pagyvenusiems asmenims, šeimoms su mažais vaikais ir patiems vaikams. Miesto transporto infrastruktūra jiems turi būti lengvai prieinama.

Prieinamumo sąvoka taip pat apima žmonių bei verslo prieigos prie miesto susisiekimo sistemos, kurią sudaro infrastruktūra ir paslaugos, kokybę.

Miesto infrastruktūra, kuriai priskiriami ne tik keliai, dviračių takai ir t. t., bet ir traukiniai, autobusai, viešosios erdvės, automobilių stovėjimo aikštelės, autobusų stotelės ir stotys, turi būti aukštos kokybės. Be to, miestuose būtinos sklandžios transporto jungtys su aplinkiniais regionais, su tarp miestiniais tinklais taip pat su Transeuropiniais transporto tinklais (TEN-T). Geras susisiekimas su oro uostais, traukinių stotimis ir uostais taip pat su kombinuotojo transporto krovinių terminalais yra ypač svarbus, kadangi taip apjungiamos įvairios transporto rūšys.

Be to, piliečiai nori, kad viešasis transportas atitiktų jų kokybės, naudingumo ir prieinamumo poreikius. Kad būtų populiariesnis, viešasis transportas turėtų kursuoti dažniau, būti greitas, patikimas ir patogus. Sprendžiant iš patirties, keisti transporto rūšį – pereiti nuo asmeninio prie visuomeninio transporto – dažnai trukdo žema viešojo transporto paslaugų kokybė, lėtumas ir nepatikimumas¹⁵.

Suinteresuotųjų šalių nuomone, per mažai dėmesio skiriama transporto rūšių derinimui ir integruotų viešojo transporto sprendimų trūkumui, pavyzdžiui, priemiestinių traukinių sistemoms, tramvajų ir traukinių sistemoms, patogiai infrastruktūrai palikti automobilius netoli viešojo transporto stočių miestų prieigose ir tęsti keliones viešuoju transportu (angl. *Park&Ride facilities*). Krovinių išvežiojimui dažnai būtinos stotys arba terminalai priemiesčiuose.

Galimybės

Piliečių poreikius atitinkantis visuomeninis transportas

Svarstant Transporto baltosios knygos laikotarpio vidurio įgyvendinimo rezultatus, pabrėžta, kad visose transporto rūšyse būtina nustatyti pagrindines keleivių teises, ypač atsižvelgiant į riboto judumo keleivius. Suinteresuotosios šalys rekomendavo Komisijai remti Europos viešojo transporto keleivių teisių ir pareigų chartijos idėją.

Suinteresuotosios šalys pažymėjo piliečių lūkesčius, kad visuomeninis transportas atitiktų pagrindinius susisiekimo ir prieinamumo poreikius. Visuomenė keičiasi, sensta, todėl reikia pažangesnių mobilumo sprendimų. Svarbiausia – naudingumas. Bendrasis transportas bus nekonkurencingas tol, kol kelionės juo truks nepalyginamai ilgiau nei tokios pačios kelionės automobiliu.

¹⁵ Bendrojo intereso paslaugų tyrimo duomenimis miesto transportas yra ta visuotinės svarbos paslauga, kuria vartotojai Europos Sąjungoje yra mažiausiai patenkinti. 25 valstybių narių Europos Sąjungoje viešasis transportas yra sunkiai prieinamas 13 % vartotojų, o 4 % - apskritai nepasiekiamas. http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.htm

Be to, piliečiai pageidautų lankstesnių transporto sprendimų krovinių ir keleivių mobilumo srityje. Daug kur taksi bendrovės padėjo veiklą naujose rinkose. Mažesnės transporto priemonės galėtų būti naudojamos teikiant užsakomąsias paslaugas.

Socialiniai susisiekimo miestuose aspektai yra ypač sudėtingas uždavinys. Miesto transporto paslaugos turėtų būti įperkamos ir mažas pajamas gaunantiems žmonėms. Riboto judumo žmonės taip pat vyresnio amžiaus žmonės pageidautų aukštesnės kokybės ir didesnio mobilumo. Asmeninis mobilumas yra būtina tokių žmonių nepriklausomumo sąlyga.

Tinkama ES teisės aktų sistema

Viešųjų paslaugų susitarimams, pavyzdžiui, teikti susisiekimo autobusais arba tramvajais paslaugas, abi Direktyvos dėl viešųjų pirkimų¹⁶ taikomos visa apimtimi. Be to, naujuoju reglamentu dėl geležinkelių ir kelių keleivinio transporto viešųjų paslaugų¹⁷ bus užtikrinta daugiau skaidrumo ir pagelbėta valdžios institucijoms ir operatoriams gerinti kokybę ir našumą.

Naujuoju reglamentu kompetentingoms valdžios institucijoms suteikiama teisė nustatyti su viešosios paslaugos teikimu susijusius įsipareigojimus, kad būtų užtikrintas bendrus interesus tenkinančių paslaugų teikimas antžeminio keleivių susisiekimo srityje. Juo remdamosi valdžios institucijos gali nustatyti socialinius tarifus. Jei vykdamas su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus reikia finansinio atlygio ir (arba) būtina suteikti išimtinę teisę, pagal reglamento nuostatas būtina, kad susitarimą sudarytų valdžios institucijos ir konkurso būdu atrinktas operatorius.

Laikydamosi direktyvų ir naujojo reglamento, kompetentingos valdžios institucijos gali teikti paslaugas pačios arba skelbti konkursą paslaugoms teikti. Atrankos kriterijus jos nustato atsižvelgdamos į konkurso dalyvių pajėgumą, o sutarties suteikimo kriterijus – atsižvelgdamos į paslaugų kokybę.

Novatoriški sprendimai ir tinkama kvalifikacija

Konsultuojantis Europos Komisija rekomenduota populiarinti pigesnius bendrojo transporto sprendimus, pavyzdžiui, „greituosius autobusus“ kaip alternatyvą brangesnėms tramvajų ir metro sistemoms. „Greitųjų autobusų“ transportas – tai greitas ir dažnai kursuojantis keleivių transportas išskirtinėmis eismo juostomis tarp stočių panašių į metro stotis. Galėtų būti propaguojama sukaupta novatoriška geroji praktika. Svarstyтина galimybė viešojo transporto sistemoje ir užsakomųjų paslaugų teikimui naudoti (ekologiškus) taksi su ITS. Konsultacijos metu užsiminta apie poreikį parengti gaires dėl kombinuotojo bendrojo transporto stočių.

Geram prieinamumui svarbu, kad parduotuvės, bendrovės ir kitos ekonominės veiklos zonos, įskaitant krovinių terminalus ir uostus, būtų lengvai pasiekiamos miesto transporto tinklais, kad krovinių vežėjai, paslaugų tiekėjai ir klientai galėtų jas lengviau pasiekti. Tai ypač svarbu nustatant riboto eismo zonas.

Svarbu, kad miesto transporto sistemoje dirbtų aukštos kvalifikacijos personalas. Konsultacijos metu siūlyta viešojo transporto arba krovinių transporto personalo kvalifikaciją

¹⁶ 2004 m. kovo 31 d. Direktyva 2004/17/EB ir Direktyva 2004/18/EB.

¹⁷ Reglamentas dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų, panaikinant Tarybos reglamentus (EEB) 1191/69 ir 1107/70 (Tarpinstitucinė byla 2000/0212 (COD)).

kelti mokymo programomis, pavyzdžiui, jei mokant aplinkai mažiau kenksmingų vairavimo būdų, ne tik keliama bendrojo transporto ir krovinių transporto personalo kvalifikacija, bet ir mažinamas išmetamo CO₂ kiekis ir tarša.

Europa – vienas iš pasaulio turizmo centrų, todėl miestus lanko daug turistų. Turizmas gali paskatinti ekonomikos augimą ir užimtumą. Suinteresuotųjų šalių nuomone, turistai sudaro specifinę transporto keleivių grupę, kurios transporto apimtys ir struktūros poreikiai kelia tam tikrų rūpesčių miesto transporto sistemoje. Į tai būtina atsižvelgti, svarstant transporto prieinamumo galimybes mieste taip pat galimybes pasiekti miestą iš išorės.

Tolygus teritorinis kelių tinklo išdėstymas ir integruotas mobilumo mieste metodas

Labiausiai susidomėję suinteresuotosios šalys, ypač miestų valdžios atstovai, priklausantys keitimosi patirtimi tinklui, pabrėžė miestų aglomeracijų problemas. Jiems tenka spręsti problemas, susijusias su prieiga prie visų naujų rajonų, prijungiamų prie augančių miestų. Vyraujant priemiesčių augimo ir nežabotos miestų plėtros tendencijoms, vieni nuo kitų izoliuoti žemės plotai užstatomi netankiai. Dėl didelių atstumų tarp gyvenamųjų namų, darbo vietų ir poilsio infrastruktūrų, kyla ir transporto poreikis¹⁸. Kai priemiesčiai apgyvendinti netankiai, sunku pasiūlyti pakankamos kokybės bendrojo viešojo transporto sprendimus, kuriais būtų galima būtų sudominti pakankamai daug vartotojų. Jei pasirenkami netinkami transporto sprendimai, sunkiau organizuoti sveikatos apsaugą pagyvenusiems žmonėms, kurie ir taip patiria „socialinę izoliaciją“. Priemiesčiai būtų aptarnaujami geriau taikant specialius sprendimus, kaip antai užsakomasis transportas arba transporto paslaugos, jungiančios iš miesto centro vienas nuo kito tolstančius maršrutus.

Suinteresuotųjų šalių nuomone, koordinuotais skirtingų valdžios institucijų veiksmais mobilumo mieste problemos būtų sprendžiamos lengviau. Be to, sprendžiant mobilumo mieste klausimus būtų naudinga integruoti kelias politikos sritis, pavyzdžiui, miesto planavimą, ekonominius ir socialinius reikalus, transportą ir t. t.

Kai planuojant mobilumą didesnėse miestų aglomeracijose įtraukiamas ir keleivinis, ir krovinis miesto ir aplinkinių rajonų transportas, sukuriamas tvirtas pagrindas efektyviai planuoti mobilumą mieste. Suinteresuotosios šalys pabrėžė, kad būtina įsteigti atitinkamas organizacines struktūras, kad būtų lengviau kurti ir įgyvendinti tokius planus.

Miesto aplinkos teminėje strategijoje¹⁹ įvardytos kelios aplinkosaugos problemos, kurias būtų galima spręsti kuriant ir įgyvendinant tvaraus miesto transporto planus (TMTP)²⁰. Savo strategijoje Europos Komisija išpareigojo parengti rekomendacijas, kaip turėtų būti sudaromi TMTP. Atsižvelgiant į šią žaliają knygą ir vykstant plačiai diskusijai apie miesto transportą, pats metas aptarti klausimus, susijusius su TMTP, kaip Mobilumo mieste veiksmų plano dalies, plėtojimu.

¹⁸ 2006 m. Europos aplinkos apsaugos agentūros ataskaita „Urbanizacija Europoje. Nespręstas klausimas“.

¹⁹ KOM(2005) 718.

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

11. Kaip galima pagerinti bendrojo transporto Europos miestuose kokybę?
12. Ar reikėtų skatinti specialių eismo juostų skyrimą bendrajam transportui?
13. Ar būtina priimti Europos bendrojo transporto keleivių teisių ir pareigų chartiją?
14. Kokių priemonių reikėtų imtis, kad keleivių ir krovinių transportas būtų geriau integruojamas su tyrimais ir mobilumo mieste planavimu?
15. Kai būtų galima geriau koordinuoti miesto ir tarpmiestinių transportą ir žemėvaldos planavimą? Kokia būtų tinkama organizacinė struktūra?

Koks galėtų būti ES vaidmuo?

2.5. Saugus ir patikimas miesto transportas

Problema

Kiekvienas ES pilietis mieste turėtų gyventi ir judėti saugiai. Einant, važiuojant dviračiu, vairuojant automobilį arba sunkvežimį, rizika asmeniui turėtų būti minimali. Tam būtina gerai suprojektuota infrastruktūra, ypač sankryžose. Piliečiai vis geriau suvokia pareigą elgtis atsakingai, saugoti savo ir kitų žmonių gyvybes.

2005 m. ES keliuose žuvo 41 600 žmonių²¹. Šis aukų skaičius gerokai viršija bendrai nustatytą tikslą: iki 2010 m.²² aukų skaičius neturi viršyti 25 000 per metus. Miestuose įvyksta beveik du trečdaliai visų avarijų ir žūsta apie trečdalis visų eismo įvykių aukų, nelaimės ištinka lengviausiai pažeidžiamus eismo dalyvius. Pavojus žūti avarijoje yra šešis kartus didesnis dviratininkams ir pėstiesiems nei besinaudojantiems automobiliais. Dažnai avarijų aukomis tampa moterys, vaikai ir vyresnio amžiaus žmonės.

Dėl numanomos grėsmės asmens saugumui tam tikros socialinės grupės kartais atsisako kelionių arba visuomeninio transporto paslaugų. Tai pasakytina ne tik apie transporto priemones, stotis ir autobusų arba tramvajų stoteles, bet ir apieėjimą į stoteles arba grįžimą iš jų. Dėl to gali būti bereikalingai naudojami automobiliai, arba trukdomas aktyvus žmonių gyvenimas.

Galimybės

Europos saugumo keliuose politika apima elgesio, transporto priemonių ir infrastruktūros klausimus.

Saugesnis elgesys

Suinteresuotųjų šalių siūlymu, saugumą keliuose Komisija galėtų pagerinti toliau populiarindama gerąsias praktikas bei pradėdama dar intensyvesnį ir geriau apibrėžtą dialogą

²¹ CARE: Bendrijos duomenų bazė apie kelių eismo įvykius.

²² KOM(2001) 370.

su vietos ir regionų suinteresuotomis šalimis ir su valstybėmis narėmis, ypač apie naująsias saugumo technologijas, konkrečiai ITS.

Kad piliečiai dažniau susimąstytų apie eismo įpročius, būtinos švietimo ir informavimo kampanijos. Specialios saugumo keliuose kampanijos galėtų būti rengiamos jaunimui mokytis, o viena iš artimiausių Europos saugaus eismo dienų galėtų būti skirta miestams. Suinteresuotosios šalys pasiūlė skatinti dviratininkus elgtis saugiau, pavyzdžiui, dviratininkus visoje Europoje skatinti dėvėti šalmsus arba skatinti tyrimus susijusius su labiau ergonomiška šalmų konstrukcija. Būtina, kad visi motociklų, mopedų vairuotojai ir dviratininkai griežtai laikytųsi eismo taisyklių. Suinteresuotosios šalys siūlė ES remti priemones, kuriomis būtų skatinamas visuotinis naudojimas įranga, padedanti užtikrinti eismo taisyklių laikymąsi miestuose.

Saugesnė ir labiau patikima infrastruktūra

Suinteresuotųjų šalių nuomone, miesto aplinkoje reikia taikyti kelias priemones siekiant sustiprinti saugumo ir patikimumo pojūtį. Svarbi aukštos kokybės infrastruktūros, įskaitant gerus šaligatvius pėstiesiems ir dviratininkams, įtaka. Saugumo pojūtį padėtų sustiprinti geresnis matomumas, pavyzdžiui, užtikrinamas geresnis apšvietimas, geriau pastebimi kontroliuojantieji pareigūnai. Darbą palengvintų ITS sprendimai, teikiantys greitą ir tinkamą informaciją ir užtikrinantys saugumu paremtą eismo valdymą. Suinteresuotosios šalys siūlė, kad būtų nustatytos ES rekomendacijos, kaip į miesto infrastruktūros projektus įtraukti miesto transporto saugumo ir patikimumo standartus.

Apsauga nuo teroristų išpuolių miesto transporte yra atskiras klausimas. Artimiausiu metu Komisija apsvarstys komunikatą šiuo klausimu.

Saugesnės transporto priemonės

Miestuose ypač svarbios saugesnės transporto priemonės, važiuojančios greta pėsčiųjų, dviratininkų ir viešojo transporto. Visų eismo dalyvių saugumui daug įtakos turi įvairios technologijos, pavyzdžiui, naktinio matymo įranga, ABS, susidūrimų ir užmigimo išvengti padedančios sistemos. Europos Komisijos komunikatuose dėl e.saugumo²³ ir dėl i2010 pažangiojo automobilio iniciatyvos „IRT saugioms ir pažangioms transporto priemonėms“²⁴ pateikiama naudingų sprendimų, kurie galėtų būti taikomi miestuose. Keleiviams pervežti galėtų būti naudojamos „miesto transporto priemonės“, o suinteresuotosios šalys siūlė riboti ypač didelių gabaritų sunkvežimių ir automobilių įvažiavimą.

²³ KOM(2003) 542.

²⁴ KOM(2006) 59.

16. Kokių tolimesnių priemonių reikėtų imtis, kad būtų lengviau spręsti eismo saugumo ir asmeninio saugumo problemas, kylančias miesto transporto srityje?
17. Kaip geriau informuoti operatorius ir piliečius apie pažangaus infrastruktūros valdymo galimybes ir apie transporto priemonių saugumo technologijas?
18. Ar reikėtų kurti miestams pritaikytus automatinius radarus? Ar būtina skatinti jų naudojimą?
19. Ar vaizdo stebėjimo sistemos yra tinkama priemonė miesto transporto saugumui ir apsaugai?

Koks galėtų būti ES vaidmuo?

3. NAUJA MOBILUMO MIESTE KULTŪRA

3.1. Gilesnės žinios

Konsultuojantis aiškiai suprasta, kad būtina užmegzti naujus ryšius kuriant „naująją mobilumo miestuose kultūrą“ Europoje. Naujajai mobilumo mieste kultūrai ypač svarbūs nauji planavimo metodai ir priemonės. Svarbus vaidmuo tenka, švietimui, mokymui ir sąmoninimui.

Būtina sustiprinti mobilumo mieste srities profesionalų kompetencijas. Suinteresuotųjų šalių nuomone, ES galėtų atlikti svarbesnį vaidmenį šioje srityje, jei sistemingai sudarytų palankias sąlygas organizuoti personalo mokymus ir priemonių mainus.

Mobilumo mieste klausimas jau buvo keltas bendradarbiavimo iniciatyvose, pradėtose ES regionų politikos srityje, pavyzdžiui, iniciatyvos²⁵ URBACT ir „Regionų ekonominiai pokyčiai“. Pagal šias iniciatyvas vykstantį bendradarbiavimą mobilumo mieste klausimais Europos Komisija ketina dar sustiprinti ir paremti.

Konsultuojantis Komisijai siūlyta aktyviai aiškinti ir propaguoti savo veiklą mobilumo miestuose politikos srityje. Drauge su šioje srityje jau veikiančiomis suinteresuotomis šalimis Komisija galėtų organizuoti kampaniją Europos visuomenei informuoti apie Komisijos veiklą, susijusią su tvariu mobilumu mieste. Konkrečių tikslinių grupių mobilumo įpročius galima būtų keisti specialia informacija ir informavimo kampanijomis. Be to, siūlyta sukurti kasmetinę Europos konferenciją „pažangiųjų miesto transporto sprendimų“ klausimais. Konferencija galėtų būti rengiama vadovaujant CIVITAS forumui.

3.2. Tiksliesni duomenys

Sprendžiant iš konsultacijų ir ankstesnių iniciatyvų rinkti duomenis, ES lygmens statistikoje apie mobilumą mieste yra nemažų spragų: nors parengtos ES regionų politikos iniciatyvos, trūksta bendro aiškumo. Kad visų lygmenų asmenys, priimanys sprendimus, ir specialistai gautų reikalingą informaciją, būtina spręsti šių skirtumų klausimą.

²⁵ Žr. http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.ht.

Suinteresuotųjų šalių siūlymu, Komisija galėtų atlikti tam tikrą vaidmenį šioje srityje ir įsteigti specialųjį centrą (angl. *observatory*), remdamasi turima bendrąja patirtimi rinkti, derinti ir naudoti statistiką ES lygmeniu. Toks specialusis centras galėtų būti naudingas teikiant būtinus duomenis politikos krypties formuotojams bei visuomenei taip pat gilinant žinias apie mobilumą mieste. Jis galėtų teikti informaciją ir sudaryti sąlygas keistis gerąja praktika.

20. Ar kuriant naująją Europos mobilumo mieste kultūrą turėtų bendradarbiauti visos suinteresuotosios šalys? Ar šiam bendradarbiavimui paremti būtų naudinga steigti specialųjį Europos mobilumo mieste centrą, specialiojo Europos saugaus eismo centro pavyzdžiu?

4. FINANSINIAI IŠTEKLIAI

Finansavimo poreikių daug ir jie dideli, t. y. investicijų į infrastruktūrą ir keleivių vežimo punktus, tinklo veiklą ir priežiūrą, įrenginių priežiūrą ir atnaujinimą, visuomenės švietimo ir komunikavimo priemonės, finansavimas. Didžioji šių išlaidų dalis tenka atitinkamoms vietos valdžios institucijoms.

Neseniai atlikto tyrimo duomenimis²⁶, daugiau nei 40 % tramvajų ir miestų elektrinių geležinkelių parko 15 valstybių narių Europos Sąjungoje ir 67 % transporto priemonių parko naujosiose valstybėse narėse yra senesni nei 20 metų ir turėtų būti pakeisti iki 2020 m.

Geram miesto transporto projektų finansavimui būtinas biudžeto, valdymo ir finansinių instrumentų derinys, įskaitant specifinius vietinius mokesčius. Būtina žvelgti toli į ateitį.

Miestų finansiniai instrumentai

Būtina, kad prisidėtų visi vietos, regiono, valstybės ir ES lygmens suinteresuotosios šalys. Vartotojai taip pat turi prisidėti ir mokėti tinkamą kainą už viešojo transporto paslaugas. Jie pasirengę mokėti už aukštos kokybės paslaugą. Valstybės projektai gali būti įgyvendinami pritraukiant privačių lėšų, tačiau tam būtina tvirtas įstatymų pagrindas. Miesto transportas taip pat gali būti finansuojamas mokesčiais už automobilių stovėjimą ir už naudojimąsi miesto keliais, ypač numatant gautas pajamas skirti miesto transporto priemonių finansavimui. Spūsčių apmokestinimo sistema Londone suteikė naudingos patirties gerinant susisiekimą autobusais.

Suinteresuotosios šalys pasiūlė ES apsvaistyti galimybę į Eurovinjetės direktyvą įtraukti miesto apsektą, kad kelių mokestis galėtų būti taikomas visų tipų transporto priemonėms ir infrastruktūroms. Tai galėtų būti susieta su suderintos metodologijos transporto išorinėms sąnaudoms skaičiuoti, kuri turėtų būti parengta iki 2008 m. vidurio.

Suinteresuotųjų šalių nuomone, toliau turėtų būti svarstomi rinkos mechanizmai, pavyzdžiui, prekybos taršos leidimais sistema, pagal kurią institucijoms, investuojančioms į naują ir švaresnę infrastruktūrą, būtų suteikiama šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo teisių arba jų ekvivalentų. Tačiau būtina vengti neigiamos įtakos sistemos funkcionavimui ir jos aplinkosaugos rodikliams.

²⁶ Miestų elektrinio geležinkelio ir metro sistemos Europoje, ERRAC, 2004.

Igyvendindama politiką valstybės pagalbos srityje, Komisija yra pasiryžusi atsižvelgti į teigiamą poveikį aplinkai, gaunamą investuojant į ekologišką transportą ir pereinant prie aplinką mažiau teršiančių transporto priemonių Pavyzdžiui, kad Bendrijos standartai, prieš jiems tampa privalomais, būtų greičiau priimami, gamtos apsaugos gairių projekte²⁷ numatytos išimtys, taikomos pagalbai įsigyjant naujas transporto priemones. Be to, Komisijos pasiūlyme dėl naujo Bendrosios išimties reglamento²⁸ investicijos į transportą ir kitą transporto įrangą nei kelių arba oro transportas yra aiškiai išskiriamos kaip tinkamos. Be to, Komisija svarsto galimybę išleisti gaires dėl valstybės pagalbos geležinkelių transporto sektoriuje siekiant daugiau skaidrumo ir teisinio apibrėžtumo šioje ekonomikos srityje, kuri palaipsniui atveriamą konkurencijai ir kuri yra lemiamos reikšmės tvariam mobilumui Europoje. Komisijai teks nuspręsti, ar būtina pakeisti greitai senėjančius riedmenis siekiant daugiau patikimumo, saugumo ir geresnio suderinamumo. Tam tikrose Europos geografinėse vietovėse tai ypač būtina, todėl regioninė pagalba būtų tinkamas instrumentas klausimui spręsti.

Įvairūs Europos finansinės paramos aspektai

ES numatė kelis finansavimo šaltinius. Pavyzdžiui, Struktūriniai fondai, Sanglaudos fondas ir Europos investicijų banko paskolos. Visą 2007–2013 m. laikotarpį ES Sanglaudos politika ir toliau bus svarbus lėšų šaltinis kriterijus atitinkančiuose regionuose. Per 2000–2006 m. laikotarpį transporto projektams finansuoti iš Europos regioninės plėtros fondo (ERPF) išleista apytiksliai 35 mlrd. EUR, iš kurių šiek tiek daugiau nei 2 mlrd. EUR skirta miesto transportui. Programavimo dokumentų duomenimis iš ERPF ir Sanglaudos fondo miesto transportui per 2007–2013 m. laikotarpį bus skirta beveik 8 mlrd. EUR. Dar 9,5 mlrd. EUR atidėta Miestų ir kaimo vietovių atgaivinimo integruotiems projektams, kuriuose gali būti numatyta su transportu susijusių investicijų.

Platesnis ir tvirtesnis pagrindas suteiktas bendram miesto transporto ir viešojo transporto finansavimui visoje Europoje²⁹ sanglaudos instrumentais einamuoju 2007–2013 m. laikotarpiu. ERPF ir Sanglaudos fondo nuostatose aiškiai minimas ne tik ekologiškas miesto ir viešasis transportas, bet ir pirmą kartą paminėtos integruotos ekologiško transporto strategijos. Valdžios institucijos, ypač naujųjų valstybių narių, turėtų pasinaudoti šiomis galimybėmis atnaujinti miesto transporto sistemas.

Daugelis valstybių narių pateikė nacionalines strategines orientacines struktūras, į kurias tvarus miesto transportas įtrauktas kaip sritis, kurioje būtina imtis priemonių. ES galėtų bendrai sanglaudos instrumentų lėšomis finansuoti investicijas į infrastruktūrą (pavyzdžiui, geležinkelius ir stotis) ir į riedmenis, pavyzdžiui, ekologiškus autobusus, troleibusus, tramvajus, metro ir priemiesčių geležinkelius. Tas pats pasakytina ir apie priemones, taikomas modifikuojant ir atnaujinant kitus integruotos ir vartotojams patogios miesto transporto sistemos elementus (ITS, keleivių informavimas, integruotas bilietų pardavimas, eismo valdymas ir t. t.). ERPF lėšomis galima finansuoti aplinkosaugos požiūriu tvarius miesto transporto projektus ir remti tam tikrų gyventojų grupių (vyresnio amžiaus žmonių, neįgalųjų) galimybę naudotis įprastomis viešojo transporto paslaugomis. Šio fondo lėšomis finansuojama vis daugiau projektų susijusių su intelektualiosiomis transporto sistemomis.

²⁷ Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos aplinkos apsaugai projektas http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf

²⁸ 2007 m. balandžio 24 d. priimtas Komisijos pasiūlymas dėl naujo Bendrosios išimties reglamento, SEK(2007) 513.

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

Kasmet miesto transporto projektams Europos investicinis bankas (EIB)³⁰ paskolina apie 2,5 mlrd. EUR. Tokiems projektams priskiriama visuomeninio transporto infrastruktūros statyba, plėtra arba atnaujinimas taip pat naujų geležinkelio riedmenų pirkimas didžiosiose aglomeracijose, vidutinio dydžio ir dideliuose miestuose visoje Europoje. EIB atlieka ne tik skolinimo operacijas, bet drauge su Komisija ir Europos rekonstrukcijos ir plėtros banku kuria naujus finansinius instrumentus arba iniciatyvas.

Septintąją bendrąją mokslinių tyrimų ir technologijų plėtros programą (BP7) skatinami moksliniai tyrimai, technologijų plėtra ir demonstravimo veikla miesto susisiekimo, transporto aplinkosaugos aspektų, ekologiško miesto transporto ir visiems piliečiams prieinamo tvaraus mobilumo srityse.

Į BP7 temą „Transportas“ įtraukta veiklos sritis „Tvaraus mobilumo mieste užtikrinimas“. Ji apima techninius tyrimus, demonstravimą ir politikos rėmimą naujų transporto ir mobilumo koncepcijų, novatoriškų paklausos valdymo sistemų, aukštos kokybės viešojo transporto ir novatoriškų ekologiško miesto transporto strategijų srityse. Kita veikla bus orientuota į ypač novatoriškų, ekologiškų, pažangių transporto ir mobilumo koncepcijų tobulinimą, įskaitant jų įdiegimą. Be to, su mobilumu ir paslaugomis susijusi veikla finansuojama pagal BP7 temą „Informacinės ir ryšių technologijos“. Klausimai, susiję su kelių infrastruktūros bei pažangių ir ekologiškų transporto priemonių tyrimais, sprendžiami nepriklausomai nuo geografinio konteksto, tačiau šių tyrimų rezultatai gali būti naudingai taikomi miesto sistemose.

CIVITAS – tai viena iš Komisijos demonstravimo ir mokslinių tyrimų programų ekologiško miesto transporto srityje. Naudodamiesi CIVITAS iniciatyvos teikiamomis galimybėmis, miestai išbando ir demonstruoja integruotus politikos ir technologijų priemonių paketus, kuriuos taikant siekiama sukurti tvarią, ekologišką ir efektyviai energiją vartojančią miesto transporto sistemą. Pagal CIVITAS programą bendrai finansuota 36 miestuose vykdoma veikla ir suteikta 100 mln. EUR ES lėšų. Pagal BP7 jau pradėta vykdyti CIVITAS-Plus programa.

Suinteresuotosios šalys pabrėžė, kad svarbu tęsti CIVITAS iniciatyvą. Suinteresuotųjų šalių siūlymu, CIVITAS „principas“ galėtų duoti pradžią specialiai ES paramos programai, pagal kurią būtų finansuojama kita nei mokslinių tyrimų veikla ekologiško miesto transporto srityje. Programa apimtų plataus masto veiklą, ypatingą dėmesį skiriant miestuose ir jų apylinkėse taikomoms novatoriškoms priemonėms. Tokios programos pasiūlymai galėtų būti svarstomi priėmus Mobilumo mieste veiksmų planą.

Pagal Konkurencingumo ir inovacijų programą³¹ finansuojamai programai „Pažangi energetika Europai“ priklauso ALTERNER ir STEER programos, kuriomis remiamos iniciatyvos susijusios su, pavyzdžiui, naujais ir atsinaujinančiais energijos šaltiniais, alternatyvių degalų rūšių populiarinimu ir energiją taupiai vartojančio transporto skatinimu.

³⁰ Žr. www.eib.org

³¹ 2006 m. spalio 24 d. sprendimas Nr. 1639/2006/EB (OL L 310/15, 2006 11 09).

21. Kaip esami finansiniai instrumentai, pavyzdžiui, struktūriniai ir sanglaudos fondai, galėtų būti geriau derinami remiant integruotą ir tvarų miesto transportą?
22. Kaip ekologiškas ir energiją taupiai vartojantis miesto transportas galėtų būti paremtas ekonominiais, ypač rinkos, instrumentais?
23. Kaip tiksliniais moksliniais tyrimais galima geriau suderinti miesto transporto plėtrą ir miestų suvaržymus?
24. Ar turėtų būti skatinamas miesto transporto mokesčio taikymas? Ar būtina sukurti bendrą miesto transporto mokesčio sistemą ir (arba) gaires? Ar gautos pajamos turėtų būti skiriamos bendrajam miesto transportui? Ar išorinės sąnaudos turėtų būti paskirstomos vidinėms sąnaudoms?
25. Kokios pridėtinės vertės galima ilgainiui tikėtis, jei būtų teikiama tikslinė Europos pagalba ekologiško ir taupiai energiją vartojančio miesto transporto finansavimui?

Koks galėtų būti ES vaidmuo?

5. KONSULTACIJOS

Komisija norėtų ir toliau derinti veiksmus su suinteresuotųjų šalių nuomonėmis. Šia žaliaja knyga pradedama antroji intensyvi konsultacija, kuri truks iki **2008 m. kovo 15 d.** Susidomėjusios šalys kviečiamos prisidėti kuriant mobilumui mieste skirtą Europos politikos viziją ir atsakyti į 25 šiame dokumente pateikiamus klausimus taip pat pareikšti nuomonę apie šiame dokumente iškeltas bendrąsias problemas. Jei šalis nepateikė aiškaus prašymo laikyti jos pareikštą nuomonę konfidencialia, šalies pareikšta nuomonė gali būti skelbiama viešai.

Pastabos ir pasiūlymai turėtų būti siunčiami

– el. paštu

tren-urbantransport@ec.europa.eu

– arba raštu:

Commission européenne
Direction générale de l'Energie et des transports
Transport propre & transport urbain
(DM28 02/64)
200, rue de la Loi
B- 1049 Bruxelles

Daugiau informacijos galima rasti Europos Komisijos tinklavietėje:

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

Svarbu, kad paskelbus šią žaliąją knygą būtų nedelsiant imtasi konkrečių veiksmų. Komisija laikosi nuomonės, kad pasikonsultavus turėtų būti sudarytas konkrečių veiksmų planas. Jis būtų paskelbtas 2008 m. rudens pradžioje. Plane bus numatytos galimos priemonės ES, valstybių, regionų ir vietiniais lygmenimis taip pat pramonės ir piliečių lygmenimis. Jame kiekvienai priemonei bus tiksliai nustatyti atitinkami instrumentai.