



EUROPOS
KOMISIJA

Strasbūras, 2021 12 14
COM(2021) 811 final

**KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI, TARYBAI, EUROPOS
EKONOMIKOS IR SOCIALINIŲ REIKALŲ KOMITETUI IR REGIONŲ
KOMITETUI**

Naujoji ES judumo mieste sistema

{SWD(2021) 470 final}

1 ĮVADAS

1. Europa yra vienas iš labiausiai urbanizuotų regionų pasaulyje¹ – čia labai daug įvairių miestelių ir miestų, kurie yra svarbūs ekonominės ir socialinės veiklos centrai. Kalbant apie miestų planavimą ir gyvenimo mieste kokybę, likęs pasaulis Europos miestus dažnai laiko patraukliomis vietomis lankytis, gyventi, mokytis, dirbti ir užsiimti verslu, o judumas ir transportas yra pagrindinės įgalinančios priemonės. Miestai, kaip pagrindiniai jungiamieji taškai, yra pagrindinės transeuropinio transporto tinklo (TEN-T), kuris yra bendros Europos transporto erdvės pagrindas, būtinas geram bendrosios rinkos veikimui, sudedamosios dalys. Daugelis Europos miestų pirmauja pasaulyje transporto inovacijų, darnaus judumo mieste planavimo ir plataus užmojo klimato srities bei kelių eismo saugumo tikslų įgyvendinimo srityse.
2. Tačiau miestams vis dar kyla didelių sunkumų toliau gerinant savo judumo ir transporto sistemas. Kartu jie vis dar turi visapusiškai spręsti neigiamų transporto pasekmių visuomenei, sveikatai ir aplinkai problemą, t. y. problemą, susijusią su išmetamomis šiltnamio efektą sukeliančiomis dujomis, oro tarša ir akustine tarša, taip pat spūstimis ir žūtėmis keliuose. Šie uždaviniai ir ateities vizija buvo akcentuoti Europos žaliojo kurso komunikate², Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje (SSMS)³, Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinyje⁴, Nulinės taršos veiksmų plane⁵ ir Europos kovos su vėžiu plane⁶.
3. Glazge vykusioje Paryžiaus susitarimo šalių konferencijoje (COP26) ypatingas dėmesys atkreiptas į tarptautinių klimato srities išipareigojimų įgyvendinimą, kaip ir Sąjungos žaliojo kurso komunikate. Judumas mieste gali iš esmės prisidėti ne tik mažinant dėl jo išmetamą didelį šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, jis taip pat gali pradėti kelti mažiau taršos bei spūsčių ir tapti saugesnis. Sąjungos 2030 m. klimato politikos tikslo įgyvendinimo plane⁷ patvirtinama, kad nulinės taršos transporto priemonių naudojimas miesto sąlygomis padės pasiekti tik dalį šių tikslų. Aiški pirmenybė nacionaliniu ir vietos lygmenimis turėtų būti teikiama viešojo transporto, vaikščiojimo ir važiavimo dviračiu, taip pat susietų dalijimosi judumo priemonėmis paslaugų plėtrai.
4. Judumas yra vienas iš pagrindinių socialinės įtraukties aspektų ir svarbus žmonių gerovę lemiantis veiksnys, ypač palankių sąlygų neturinčių asmenų grupėse. Transportas, pripažintas Europos socialinių teisių ramsčio pagrindine paslauga, patenkina esminį piliečių integracijos į visuomenę ir darbo rinką poreikį, tačiau taip pat sudaro didelę namų ūkių išlaidų dalį. Didesnis junglumas ir rinkos atvėrimas padėjo sujungti transporto tinklus, suartinti ES ir padaryti ją apčiuopiamesnę ir prieinamesnę keliautojams. Šie tikslai taip pat akcentuojami Komisijos pasiūlyme dėl Tarybos rekomendacijos dėl teisingo perėjimo prie

¹ 70,9 % gyvena miestuose: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM (2019) 640 *final*.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

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

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

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

Jame pabrėžiama transporto ir sveikatos susiejimo svarba.

⁷ Iki 2030 m. bent 55 % sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_en.

poveikio klimatui neutralumo užtikrinimo⁸, kurioje numatoma bendra sistema ir bendras visapusiškos politikos ir investicijų, reikalingų siekiant užtikrinti, kad perėjimas būtų teisingas, įskaitant transportą, supratimas.

5. Viena vertus, dėl COVID-19 pandemijos judumas ir transportas sutriko. Kita vertus, ypač miestuose, pandemija taip pat paskatino miestus gerinti aktyvaus judumo infrastruktūrą. Todėl dabar itin svarbu išbristi iš krizės su atsparesne, pažangesne ir tvaresne judumo mieste sistema, kuri taip pat yra labai svarbi bendram transporto sistemos ir ekonomikos atsparumui. Sprendžiant šiuos uždavinius žadama sukurti tvaresnius miestų transporto mazgus, kurie užtikrintų geresnę gyvenimo kokybę ir didesnę judumo paslaugų junglumą, įperkamumą ir prieinamumą miestuose ir aplinkinėse kaimo vietovėse. Norint iš esmės pertvarkyti judumą mieste, ES, nacionaliniu, regioniniu ir ypač vietos lygmeniu reikia imtis skubių ir reikšmingų veiksmų bei investicijų.
6. 2013 m. judumo mieste dokumentų rinkinyje⁹ daugiausia dėmesio skirta siekiui skatinti bendrus vietos, nacionalinius ir Europos veiksmus šiems visuomenės uždaviniams spręsti. Vertinime¹⁰ akcentuojami keli klausimai, visų pirma tai, kad darnaus judumo mieste planai¹¹ – pagrindinis šio metodo elementas – nėra įgyvendinami ES mastu. Kiti klausimai – nepakankamai nuoseklus judumo mieste duomenų rinkimas ir poreikis sukurti geresnę ES valdymo sistemą, kurioje aktyviau dalyvautų valstybės narės, regioninės ir vietos valdžios institucijos. Vietos valdžios institucijos turėtų turėti galimybę gauti paramą, kad tarpvalstybinės transporto strategijos būtų geriau susietos su darnaus judumo mieste planais, pajėgumų didinimu bei mokymu ir geresniu miestų planavimu. Todėl reikia dėti daugiau pastangų, kad Europos miesteliams ir miestams pavyktų sumažinti išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekį, spūstis ir avarijas keliuose.
7. Transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) pagrindas – toks judumas mieste, kad ir keleiviams, ir kroviniams būtų užtikrinamos pirmo ir paskutinio kilometro jungtys. Siekiant pagerinti judumą ir transporto srautus, miestai ir regionai turi atlikti dar svarbesnį vaidmenį ateities TEN-T. Tai galima pasiekti užtikrinant, kad miestų transporto mazgai geriau veiktų bendroje sistemoje ir kad vietos valdžios institucijos būtų aktyviau įtrauktos į TEN-T valdymą.
8. Todėl, siekdama prisidėti prie vis didesnio užmojo ES klimato, aplinkos, skaitmeninių, sveikatos ir visuomeninių tikslų, ES turi imtis ryžtingesnių veiksmų judumo mieste srityje, kad dabartinis eismo srautais pagrįstas požiūris būtų pakeistas požiūriu, grindžiamu tvaresniu žmonių ir prekių judėjimu. Tam reikia tvirtesnio kolektyvinio ir (arba) viešojo transporto pagrindo, geresnių aktyvaus judumo (pvz., pėsčiomis, dviračiais) galimybių ir veiksmingos nulinės taršos miesto logistikos bei paskutinio kilometro pristatymo. Nors toks transporto daugiaryšškumas turėtų būti mūsų pagrindinis judumo mieste principas, nulinės taršos judumas ir sujungtas bei automatizuotas judumas bus pagrindinė perėjimo prie klimatui neutralių miestų ateities, kartu užtikrinančios galimybę tvariai sujungti priemiesčius ir kaimo vietoves su miestais, sudedamoji dalis. Siekiant padidinti visos sistemos veiksmingumą, reikia geriau valdyti transportą ir judumą naudojantis daugiaryšio transporto mazgais ir skaitmeniniais sprendimais.

⁸ COM(2021) 801.

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

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

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

2 NAUJOJI ES JUDUMO MIESTE SISTEMA

9. Pereinant prie saugaus, prieinamo, įtraukaus, pažangaus, atsparaus ir nulinės taršos judumo mieste reikia aiškiai sutelkti dėmesį į aktyvų bei kolektyvinį judumą ir judumą dalijantis transporto priemonėmis, grindžiamą mažataršiais ir nulinės taršos sprendimais. Todėl raginama imtis aktyvesnių ir spartesnių veiksmų ir daryti naujas investicijas; be to, ypatingas dėmesys turi būti skiriamas viešajam transportui, transporto daugiarūšiškumui ir aktyvaus judumo infrastruktūrai. To turi būti siekiama stiprinant esamas priemones ir jas papildant naujomis. Remiantis išsamia analize, čia pristatoma nauja ES judumo mieste sistema, kuria siekiama padėti valstybėms narėms, regionams, miestams ir kitiems suinteresuotiesiems subjektams įgyvendinti būtinus pokyčius.

2.1 Patobulinti TEN-T miestų transporto mazgai

10. Miestai yra svarbūs gerai veikiančio **TEN-T tinklo** elementai. Tačiau miestų transporto mazgų integravimui į TEN-T tinklą tebekyla didelių sunkumų, susijusių su kliūtimis tinkle, trūkstamomis jungtimis ir prastu susisiekimu.

Keleiviai

11. Miestų transporto mazgai yra svarbūs ne tik miesteliuose ir miestuose gyvenantiems žmonėms. Maždaug trečdalis gyventojų gyvena kaimuose, mažuose miesteliuose ir priemiestinėse zonose ir neretai yra priklausomi nuo privačių automobilių, kuriais jie važiuoja iki netoliese esančių miestų transporto mazgų, kad galėtų nuvykti į darbą ar mokyklą, socializuotis, keliauti ar apsipirkti. Tačiau, kai kiekvieną dieną atvažiuoja ir išvažiuoja daug automobilių, tai savo ruožtu reiškia, kad miestai susiduria su nuolatinėmis spūstimis bei tarša ir tai taip pat neigiamai atsiliepia kelių eismo saugumui. Be to, viešajam transportui tenka susidurti su sunkumais, susijusiais su didele paklausa piko valandomis, o perpildyti geležinkelių ir kelių tinklai, traukiniai, tramvajai, autobusai ir metro gali susidurti su apribojimais, trikdančiais transporto srautą ne tik miestų transporto mazge, bet ir visame TEN-T tinkle.
12. ES lygmeniu pripažinta, kad reikia užtikrinti veiksmingą ir integracinį kaimo, priemiesčių ir miesto teritorijų junglumą pasitelkiant darnaus judumo galimybes¹². Tai apima integruotas kaimo, priemiesčių ir miesto teritorijų jungtis planuojant TEN-T tinklą ir susisiekimą tarp šių teritorijų ir miestų. Siekiant padidinti viešojo transporto dalį reikalinga tinkamesnė infrastruktūra. Tai reiškia, kad reikia, pavyzdžiui, daugiarūšio transporto mazgų su stotimis ir (arba) stotelėmis, kurios yra veiksmingai sujungtos su miesto geležinkeliais, metro, tramvajais, autobusais, dalijimosi transporto priemonėmis paslaugomis ir geresnėmis bei didesnėmis privataus ir viešojo transporto jungtimis ir kuriose yra geriau įrengtos tinkamos dviračių stovėjimo aikštelės ir viešai prieinamos įkrovimo ir degalų papildymo vietos mažataršėms ir nulinės taršos transporto priemonėms¹³. Projektuojant visus šiuos įrenginius taip pat reikia daugiau dėmesio skirti neįgaliesiems.

Kroviniai

¹² Ilgalaikė ES kaimo vietovių vizija https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en.

¹³ Komisijos pasiūlymas dėl reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo (Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentas (ADIR)): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

13. Kad TEN-T sklandžiai veiktų, labai svarbus yra ryšys tarp tolimojo susisiekimo ir pirmo ir paskutinio kilometro jungčių, užtikrinantis veiksmingą krovinių vežimą, ir tai turėtų būti labiau atsižvelgiama atliekant miestų ir regionų planavimą. Pavyzdžiui, siekiant užtikrinti greitesnę ir veiksmingesnę nulinės taršos logistiką miestų transporto mazguose, reikia pakankamai daugiarūšio transporto terminalų ir krovinių konsolidavimo centrų.
14. Mažataršių ir nulinės taršos transporto priemonių įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūros diegimas šiuose centruose ir logistikos centruose yra ypač svarbus pristatymo transporto priemonėms ir tolimojo susisiekimo sunkvežimiams¹⁴. Taip pat reikėtų apsvarstyti alternatyvius pristatymo sprendimus, pvz., krovinius dviračius ir vidaus vandenų kelių transportą, ir juos geriau panaudoti miestų logistikoje, nes ateityje vis dažniau bus pasitelkiamas automatinis pristatymas ir bepiločiai orlaiviai.
15. Siekiant pašalinti šiuos trūkumus, susijusius su keleivių ir krovinių vežimu, TEN-T reglamentas turi būti sugriežtintas, į jį įtraukiant judumą mieste, kuris yra labai svarbus geram viso tinklo veikimui. Kita vertus, miestams reikia išlaikyti pakankamą lankstumą, visapusiškai laikantis subsidarumo principo. Todėl siūlomame peržiūrėtame TEN-T reglamente numatytas patobulintas požiūris į didesnę miestų transporto mazgų skaičių¹⁵. Šie miestų transporto mazgai yra TEN-T tinkle judančių keleivių ir krovinių pradinės ir galutinės paskirties vietos (pirmas ir paskutinis kilometras), taip pat persėdimo tarp vienos ar skirtingų transporto rūšių vietos, daug dėmesio skiriant viešajam transportui. Atliekant peržiūrą taip pat šalinami trūkumai, kuriuos Audito Rūmai nustatė savo 2020 m. specialiojoje ataskaitoje¹⁶, ir imamasi tolesnių veiksmų pagal jų rekomendacijas.

Komisija siūlo peržiūrėti TEN-T reglamentą ir visų pirma reikalauti, kad dėl miestų transporto mazgų būtų:

- priimti darnaus judumo mieste planai, atsižvelgiant į tai, kaip svarbu apskritai sudaryti palankesnes sąlygas ilgesnių atstumų transeuropiniams transporto srautams, užtikrinti, kad transportas miestuose keltų gerokai mažiau taršos, skatinti nulinės taršos judumą, įskaitant aktyvų bei kolektyvinį judumą ir judumą dalijantis transporto priemonėmis, taip pat mažinti transporto energijos vartojimo intensyvumą;
- renkami ir teikiami judumo mieste duomenys, apimantys bent jau išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekį, spūstis, žūtis ir sunkius sužalojimus, patirtus dėl avarių keliuose, visų rūšių transporto dalį ir judumo paslaugų prieinamumą¹⁷, taip pat oro ir akustinės taršos miestuose duomenys;
- kuriami daugiarūšio transporto keleivių centrai, įskaitant privataus ir viešojo transporto jungtis, siekiant pagerinti pirmo ir paskutinio kilometro jungtis ir padidinti tolimojo susisiekimo junglumui miestuose ir tarp jų transporto mazgų būtinus pajėgumus;
- plėtoti daugiarūšio transporto krovinių terminalus siekiant užtikrinti darnią miestų logistiką, remiantis išsamia analize valstybių narių lygmeniu.

¹⁴ Šis klausimas taip pat bus sprendžiamas Alternatyviųjų degalų infrastruktūros reglamentu.

¹⁵ Komisijos pasiūlymu jų skaičius padidinamas iki 424 ir tai iš esmės taikoma visiems miestams, kuriuose gyvena daugiau kaip 100 000 gyventojų (arba, jei NUTS 2 regione nėra tokio miestų transporto mazgo, kuriam tektų daugiau kaip 100 000 gyventojų, pagrindiniam to NUTS 2 regiono mazgui).

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

¹⁷ Gyventojų dalis, turinti tinkamą galimybę naudotis judumo paslaugomis (pvz., viešuoju transportu).

2.2 Patobulinti darnaus judumo mieste planai ir judumo valdymo planai

16. 2013 m. pradėti rengti darnaus judumo mieste planai yra ES judumo mieste kertinis akmuo. Darnaus judumo mieste planai padeda spręsti visos funkcinės miesto teritorijos judumo problemas, įskaitant sinergiją su teritorijų planavimo, energetikos ir klimato srities planais. Pastaraisiais metais kartu su bendruomene buvo sudarytas didelis patarimų ir gairių rinkinys, o vėliau gairių rinkinys dėl ES judumo mieste stebėsenos centro pateiktas miestams ir suinteresuotiesiems subjektams¹⁸. Taip pat yra įsivertinimo priemonė, padedanti miestams suprasti savo darnaus judumo mieste planų pranašumus ir trūkumus¹⁹.
17. Tačiau 2013 m. judumo mieste dokumentų rinkinio vertinime nustatyta keletas trūkumų, dėl kurių darnaus judumo mieste planais nepavyksta veiksmingiau prisidėti prie vis platesnio užmojo ES transporto, klimato, sveikatos ir visuomeninių tikslų ir įsipareigojimų, kaip nustatyta Europos žaliojo kurso komunikate ir Darnaus ir išmanaus judumo strategijoje. Valstybėse narėse ir jų viduje darnaus judumo mieste planai įgyvendinami nevienodai: daugelyje miestų ir miestelių darnaus judumo mieste planų vis dar nėra, o tuose, kurie juos turi, jų kokybė labai skiriasi. Be to, reikia dėti daugiau pastangų siekiant užtikrinti, kad esami darnios miestų logistikos planai būtų geriau įtraukti į darnių judumo mieste planų sistemą ir toliau plėtojami bei įgyvendinami visoje ES. Šie trūkumai iš esmės susiję su iki šiol neprivalomu požiūriu ir juos reikia šalinti.
18. Vietos valdžios institucijoms ir planavimo specialistams būtų naudingos papildomos planavimo priemonės, skirtos sisteminiams judumo, energetikos ir tvarumo aspektams. Bus peržiūrėtos galimybės stiprinti tokias darnaus judumo mieste planų sąsajas su kitais atitinkamais miestų planais, susijusiais su energetika (visų pirma Tvarios energetikos ir klimato srities veiksmų planais (SECAP)) ir tvarumu.
19. Pagal peržiūrėtą TEN-T reglamentą siūloma nustatyti įsipareigojimus svarbiems miestų transporto mazgams parengti darnaus judumo mieste planus. Be to, darnaus judumo mieste planų taikymo sritis turėtų būti toliau papildoma ir tobulinama, atsižvelgiant į sąsajas su aplinkinėmis kaimo vietovėmis ir numatant konkrečių rodiklių ir reikalavimų, taikomų TEN-T miestų transporto mazgų darnaus judumo mieste planams, poreikį.
20. Be to, Komisija ragina kiekvieną valstybę narę parengti nacionalinę ilgalaikę darnaus judumo mieste plano rėmimo programą ir paskirti nacionalinės programos valdytoją. Šioje programoje galėtų būti numatytos teisinės, finansinės ir organizacinės priemonės, kurios padėtų stiprinti pajėgumus ir įgyvendinti darnaus judumo mieste planus pagal Europos darnaus judumo mieste planų gaires²⁰.
21. Tuo pat metu viešosios ir privačiosios organizacijos, pavyzdžiui, įmonės, ligoninės, mokyklos ar turistų lankomos vietos, turėtų būti skatinamos rengti judumo valdymo planus ir veiksmus, kuriais būtų skatinamos mažataršės ir nulinės taršos judumo priemonės, kaip antai viešasis transportas, aktyvus judumas ar judumas dalijantis transporto priemonėmis.

Komisija:

- iki 2022 m. pabaigos paskelbs Komisijos rekomendaciją valstybėms narėms dėl nacionalinės programos, skirtos remti regionus ir miestus įgyvendinant veiksmingus darnaus judumo mieste planus. Tai apims atnaujintą darnaus judumo mieste planų

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

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

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

konceptiją, kurioje bus nustatyti aiškūs prioritetai, kad pirmenybė būtų teikiama tvariems sprendimams, įskaitant aktyvų bei kolektyvinį judumą, viešąjį transportą ir judumą dalijantis transporto priemonėmis (įskaitant miesto ir kaimo jungtis), visiškai integruoti atsparumo aspektai ir darnios miestų logistikos planai, grindžiami nulinės taršos transporto priemonėmis ir sprendimais;

- skatins bendradarbiavimą su Europos merų paktu dėl darnaus judumo mieste planų ir Tvarios energetikos ir klimato srities veiksmų planų (SECAP) priemonių suderinimo;
- papildys ir racionalizuos darnaus judumo mieste planų gairių rinkinį.

2.3 Pažangos stebėseną. Darnaus judumo mieste rodikliai

22. Siekiant suprasti padarytą pažangą ir patobulinti esamus planus, reikia turėti išsamius duomenis. Vietos valdžios institucijoms imantis individualių veiksmų politikos tikslams pasiekti, tampa akivaizdu, kad trūksta bendro požiūrio į stebėseną ir informacijos teikimą. ES masto standartizuoti rodikliai taip pat leistų miestams lengviau dalytis geriausia patirtimi. Ši bendra žinių bazė savo ruožtu galėtų sudaryti jiems sąlygas Europos lygmeniu taikyti bendrus metodus darnaus judumo mieste planams įgyvendinti.
23. Keliuose ES miestuose vykdomame bandomajame projekte Komisija išbandė darnaus judumo mieste rodiklius, kaip antai: viešojo transporto įperkumą, žūtis ir sužalojimus keliuose, išmetamą šiltnamio efektą sukeliančių dujų ir oro teršalų kiekį, spūstis ir transporto rūšių dalis, ir pateikė susijusią lyginamosios analizės priemonę²¹. Gautuose atsiliepimuose buvo pateikta rekomendacijų, kaip pagerinti rodiklių rinkinį, visų pirma siekiant užtikrinti, kad jų metodika būtų supaprastinta ir kad jie būtų remiami ir naudojami ilgą laiką. Juose taip pat nustatyta, kad reikia teikti paramą miestams, didinti atitinkamus vietos valdžios institucijų išteklius ir remti duomenų gavimą.
24. Be to, nustatyta, kad į procesą reikia labiau įtraukti valstybės nares, nes kelios valstybės narės sistemingai nerenka atitinkamų duomenų. Tai ypač svarbus klausimas TEN-T miestų transporto mazgams, nes jie yra gyvybiškai svarbios TEN-T tinklo dalys.
25. Remiantis tuo, kas išdėstyta, siūloma laipsniškai taikyti parengiamąjį metodą. Pirmiausia bus tobulinami rodikliai, po to miestams ir valstybėms narėms bus padedama rinkti būtinus duomenis, atsižvelgiant į siūlomus reikalavimus dėl TEN-T miestų transporto mazgų duomenų rinkimo.

Todėl, siekdama padidinti rodiklių naudojimą, Komisija:

- iki 2022 m. pabaigos patobulins ir racionalizuos jau nustatytus 19 darnaus judumo mieste rodiklių ir susijusią lyginamosios analizės priemonę;
- 2023 m. pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę pradės paramos valstybėms narėms veiksmų programą, pagal kurią bus renkami duomenys suderintiems judumo rodikliams, siekiant stebėti TEN-T miestų transporto mazgų padarytą pažangą siekiant darnaus judumo mieste.

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

2.4 Patrauklios viešojo transporto paslaugos, grindžiamos daugiarūšiškumo požiūriu ir skaitmenizacija

26. Viešasis transportas, pvz., miesto geležinkelis, metro, tramvajai, autobusai, vandens autobusai, keltai ar funikulieriai, yra saugiausias, veiksmingiausias ir tvariausias būdas keliauti daugeliui žmonių. Viešasis transportas taip pat suteikia įperkamas ir įtraukias judumo galimybes, sudarančias sąlygas socialinei sanglaudai ir vietos ekonominei plėtrai. Todėl šiandien Komisija siūlo, kad TEN-T tinklo miestų transporto mazgams būtų parengti darnaus judumo mieste planai, kuriais būtų siekiama padidinti viešojo transporto naudojimą ir, pasitelkiant naująją ES judumo mieste sistemą, skatinti šios formos transporto stiprinimą miestuose ir regionuose.
27. Tačiau iš 2013 m. politikos sistemos vertinimo matyti, kad nuo 2013 m. viešojo transporto naudojimas Europos miestuose tik šiek tiek padidėjo, o COVID-19 pandemija smarkiai paveikė viešojo transporto veikimą ir keleivių vežimą. Kai kurie miestai pademonstravo, kad vietos, regioninės ar nacionalinės valdžios ir transporto institucijos veiksmingai dalyvauja kampanijose, kuriomis siekiama atkurti visuomenės pasitikėjimą ir sugrąžinti žmonėms įprotį naudotis viešuoju transportu. Reikia daugiau nuveikti viešojo transporto ir susijusių aspektų, pavyzdžiui, daugiarūšio transporto informacinių sistemų ir pažangaus bilietų pardavimo, srityse. Tai turėtų būti tinkamai atspindėta visų pirma sustiprintoje darnaus judumo mieste planų sistemoje.
28. Viešojo transporto sektoriuje kuriamos darbo vietos, didinamas teritorinis prieinamumas ir socialinė įtrauktis, be to, jis labai svarbus susisiekimui su kaimo vietovėmis ir priemiestinėmis zonomis. Šiuo požiūriu geležinkelių transporto srityje yra daug galimybių plėsti jo dalį, įskaitant miestų teritorijas ir apylinkes. 2021 m. – Europos geležinkelių metai – buvo gera proga pradėti šį procesą.
29. Vykdamas didesnio masto perėjimą prie nulinės taršos judumo, vandeniliu ir visų pirma elektros baterijomis varomi autobusai jau sudaro sparčiai augančią viešojo transporto parko dalį visoje ES. Alternatyviųjų degalų infrastruktūros teisės aktais²², kurie šiuo metu peržiūrimi kaip Pasirengimo įgyvendinti 55 % tikslą priemonių rinkinio²³ dalis, nustatoma ES lygmens įkrovimo infrastruktūros standartizavimo užbaigimo programa, o peržiūrėtoje Švarių transporto priemonių direktyvoje²⁴ nustatomi nacionaliniai švarių autobusų, sunkvežimių, lengvųjų automobilių ir furgonų viešųjų pirkimų tikslai, pvz., viešojo transporto, atliekų surinkimo arba pašto ir siuntinių vežimo srityse. Komisija teikia pirmenybę paramai, visų pirma būtinai įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūrai diegti, kad būtų sudarytos sąlygos sklandžiam perėjimui prie nulinės taršos transporto priemonių. Komisija taip pat sukūrė Europos žaliųjų autobusų platformą²⁵, kad padėtų miestams pereiti prie žaliųjų autobusų parkų.
30. Viešojo transporto aprėptis ir prieinamumas miestuose pagerėjo²⁶. Tačiau reikia nuveikti daugiau, kad būtų pagerinta jo kokybė bei prieinamumas neįgaliesiems ir užtikrinta geresnė

²² Direktyva 2014/94/ES dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo.

²³ Komisijos pasiūlymas dėl reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

²⁴ 2009 m. balandžio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2009/33/EB dėl skatinimo naudoti netaisytas kelių transporto priemones ir taip remti mažataršį judumą: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

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

viešojo transporto ir judumo dalijantis transporto priemonėmis paslaugų bei aktyvaus judumo, įskaitant mikromobilumo paslaugas, integracija, kad būtų padengiamas paskutinis kilometras, kai viešojo transporto prieigos punktai yra toli arba viešasis transportas važinėja retai. Tai taip pat padės sumažinti poreikį naudoti motorines transporto priemones ir taip sumažinti spūstis. Be to, viešasis transportas ir judumo dalijantis transporto priemonėmis paslaugos turėtų papildyti viena kitą. Kai kuriais atvejais judumas dalijantis transporto priemonėmis ir užsakomosios judumo paslaugos galėtų tapti viešojo transporto dalimi, visų pirma kaimo vietovėse, integruojant tai pagal paslauginio judumo modelius.

31. Geros kokybės viešasis transportas aptarnauja į darbą važinėjančius žmones ir kitus keliautojus, dideles ir mažas pajamas gaunančius namų ūkius, vyresnio amžiaus asmenis ir jaunimą, moteris ir vyrus. Turime pritaikyti miesto viešojo transporto infrastruktūrą ir paslaugas, kad, be kita ko²⁷, užtikrintume geresnį prieinamumą, įskaitant geresnį senėjančių gyventojų aptarnavimą daugelyje miestų, taip pat neįgaliųjų ar riboto judumo asmenų aptarnavimą.
32. Kad tai būtų pasiekta, viešajam transportui turi būti skiriama daugiausia dėmesio planuojant darnų judumą mieste, jis turi būti prieinamas ir patrauklus visiems ir užtikrinti prieigą be kliūčių. Turėtų būti išlaikyta aukšta saugos kultūra siekiant apsaugoti plačiąją visuomenę, vaikus bei pažeidžiamus naudotojus ir pritraukti naujas žmonių grupes. Atliekant viešojo transporto planavimą taip pat reikėtų apimti jungtis su už miesto centro esančiomis teritorijomis, įskaitant susisiekimą su priemiesčiais ir už miesto esančiomis kaimo vietovėmis.
33. Taip pat reikia daugiau dėmesio skirti tramvajų, autobusų, miesto geležinkelių ir metro paslaugų skaitmenizavimui ir automatizavimui; taip galima padidinti paslaugų teikimo dažnumą ir sumažinti veiklos sąnaudas. Be to, reikia daugiau duomenų apie faktinius žmonių eismo srautus, kad būtų galima dinamiškai pritaikyti viso miesto viešojo transporto pajėgumus, maršrutus ir tvarkaraščius, o ne toliau teikti istoriškai siūlomas fiksuotas transporto paslaugas.
34. Žvelgiant plačiau, skaitmeniniai daugiarūšio transporto sprendimai taip pat padeda didinti viešojo transporto patrauklumą. Todėl paslauginio judumo (*Mobility as a Service*, MaaS) programėles reikia kurti kaip pagrindą naudojant viešąjį transportą. Viešojo transporto institucijos privalo užtikrinti, kad keleiviams būtų pateikiami viešojo transporto tvarkaraščiai tikroju laiku ir siūlomos daugiarūšio transporto galimybės. Todėl visi suinteresuotieji subjektai turi dirbti kartu, kad suderintų komercinius ir viešuosius interesus, susijusius su MaaS programėlių kūrimu ir veikimu. Integruotas pasiūlymas esant vienam bilietui taip pat padėtų užtikrinti sklandų susisiekimą keliaujant ilgesnių atstumų geležinkeliais ir padidinti atokiaose vietovėse gyvenančių asmenų, riboto judumo asmenų ir į darbą važinėjančių asmenų, įskaitant iš kaimo vietovių ir priemiestinių zonų, judumo galimybes.
35. Be to, svarbu užtikrinti, kad miesto transporto paslaugų teikėjai teiktų prieinamą informaciją, kad jų svetainės, mobiliosios programėlės, elektroninės bilietų pardavimo paslaugos, tikralaikės kelionių informacijos paslaugos, bilietų pardavimo ir registracijos automatai atitiktų ES masto prieinamumo reikalavimus²⁸.

²⁷ Šiuo atžvilgiu taikomas Reglamentas 2021/782 dėl geležinkelių keleivių teisių ir Reglamentas Nr. 181/2011 dėl miesto ir tolimojo susisiekimo autobusų transporto keleivių teisių.

²⁸ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2019/882 dėl gaminių ir paslaugų prieinamumo reikalavimų (bus taikoma nuo 2025 m.): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>.

36. Be to, sunkumų viešajam transportui, įskaitant jo darbuotojus, taip pat kels su automatizacija ir skaitmenizacija susiję pokyčiai. Vairuotojų darbo vietoms kyla ypač didelė automatizacijos rizika²⁹. Todėl perkvalifikavimas ir kvalifikacijos kėlimas atliks svarbų vaidmenį ateityje pereinant prie nulinės taršos viešojo transporto ir palaikant dialogą su socialiniais partneriais turi būti parengtos kitos priemonės. Europos įgūdžių paktas³⁰ padės sutelkti suinteresuotuosius subjektus ir paskatins juos imtis kvalifikacijos kėlimo ir perkvalifikavimo veiksmų.
37. Visi šie aspektai, įtvirtinti darnaus judumo mieste planų sistemoje, turėtų padėti gerinti viešąjį transportą, padaryti jį patrauklesnį ir tokiu būdu padidinti jo naudojimą visose demografinėse grupėse, įskaitant priemiestinių zonų ir kaimo vietovių gyventojus. Svarbų vaidmenį veiksmingai teikiant judumo mieste paslaugas atlieka viešųjų pirkimų taisyklės. Todėl Komisija ragina valstybes nares vykdyti susijusias viešųjų pirkimų procedūras, kad pirmenybė būtų teikiama novatoriškiems, skaitmeniniams, prieinamiems, tvariams ir daugiarūšio transporto sprendimams.

Komisija:

- padidins viešajam transportui skirtą finansavimą (žr. 5 skirsnį) ir politinę paramą (pvz., pagal patobulintą darnaus judumo mieste planų koncepciją) ir bendradarbiaus su nacionalinėmis ir vietos valdžios institucijomis ir visais suinteresuotaisiais subjektais, kad užtikrintų, jog ši transporto rūšis išliktų judumo mieste pagrindu, ir spręstų nelygybės, susijusios su prieiga prie viešojo transporto tinklo, problemą, be kita ko, gerindama prieigą prie geležinkelio stočių;
- peržiūrėdama Deleguotąjį reglamentą 2017/1926 dėl informacijos apie keliavimą daugiarūšiu transportu paslaugų, apsvartys privalomą operatorių tikralaikį duomenų (pvz., tvarkaraščio ir trikdžių informacijos), įskaitant viešojo transporto informaciją, teikimą per nacionalinius (duomenų) prieigos punktus; peržiūrėtas reglamentas turėtų būti priimtas 2022 m.;
- pasiūlys, kad miestų transporto mazgai, kaip TEN-T dalis, privalėtų sudaryti sąlygas keleiviams gauti informaciją, užsisakyti, sumokėti už keliones ir gauti bilietus naudojantis skaitmeninėmis daugiarūšio judumo paslaugomis, kad iki 2030 m. viešasis transportas taptų kolektyvinio judumo miestų transporto mazguose pagrindu.

2.5 Sveiksnis ir saugesnis judumas: atnaujintas dėmesys vaikščiojimui, važiavimui dviračiu ir mikromobilumui

38. Aktyvaus judumo būdai, kaip antai vaikščiojimas ir važiavimas dviračiu, yra pigios nulinės taršos judumo formos, kurios taip pat gali duoti sveikatai papildomos naudos, susijusios su aktyvesniu gyvenimo būdu. Siekiant išnaudoti visą jų potencialą, į jas turėtų būti tinkamai atsižvelgta įgyvendinant judumo mieste politiką visais valdymo ir finansavimo, transporto planavimo, informuotumo didinimo, erdvės paskirstymo, saugos taisyklių ir tinkamos infrastruktūros kūrimo lygmenimis, ypatingą dėmesį skiriant riboto judumo asmenims. Tai taip pat padės įgyvendinti Europos kovos su vėžiu planą. Tai yra dar viena priežastis, kodėl šiandien Komisija siūlo, kad TEN-T tinklo miestų transporto mazgams būtų parengti

²⁹ Išsamesnė su darbo vietomis ir įgūdžiais transporto sektoriuje susijusių problemų analizė pateikta Komisijos tarnybų darbiname dokumente, pridedamame prie Darnaus ir išmanaus judumo strategijos (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

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

darnaus judumo mieste planai, kuriais būtų siekiama išplėsti aktyvų judumą ir, pasitelkiant naująją ES judumo mieste sistemą, stiprintišios rūšies judumą visuose miestuose ir regionuose.

39. Aktyviu judumu darbdaviai gali skatinti geresnę darbuotojų sveikatą. Skatinimo kampanijos ir paskatų darbo vietoje schemas, remiamos būtinomis investicijomis į infrastruktūrą, lengvinančią ėjimą į darbą pėsčiomis ir važiavimą į darbą dviračiu, prisideda prie darbuotojų sveikatos gerinimo ir gerovės didinimo.
40. Nuo COVID-19 epidemijos pradžios daugelis vietos valdžios institucijų ėmėsi veiksmų, pvz., pertvarkė automobilių stovėjimo vietas arba praplėtė pėsčiųjų takus, kad daugiau viešosios erdvės būtų skirta tvarioms transporto rūšims, pvz., vaikščiojimui ir važiavimui dviračiu. Kelių infrastruktūra yra viešoji erdvė, kuri gali būti pritaikyta, kad ja saugiau galėtų naudotis visi.
41. Aktyvaus judumo būdai gali būti įtraukti į keliones daugiarūšiu transportu (ypač pirmą ir paskutinį kilometrą), taip pat gali būti siūlomas judumo nuo durų iki durų sprendimas. Jie turi didelį potencialą pagerinti žmonių sveikatą dėl fizinio aktyvumo ir sumažinti spūstis, taip sumažinant išmetamą anglies dioksido ir kitų teršalų kiekį, oro ir akustinę taršą. Investicijos į aktyvaus judumo infrastruktūrą taip pat duoda apčiuopiamos ekonominės naudos³¹.
42. Elektriniai dviračiai sudaro sąlygas važiuoti dviračiu kalvotose vietovėse arba priemiesčiuose gyvenantiems žmonėms, taip pat vyresnio amžiaus žmonėms ir kai kuriems riboto judumo asmenims, todėl daug daugiau žmonių gali važiuoti į darbą dviračiu gerokai didesniu atstumu. Elektriniai krovininiai dviračiai taip pat sudaro vis didesnę komercinių pristatymo paslaugų dalį. Elektriniai dviračiai šiuo metu yra sparčiausiai augantis elektromobilumo segmentas Europoje, o 2020 m. jų pardavimas padidėjo 52 %. Esant dabatinei tendencijai, ES taip pat kuria tvirtesnę dviračių ir dviračių technologijų pramoninę bazę. Jos tampa pažangesnės, todėl reikia dėti daugiau pastangų siekiant padidinti investicijas į dviračių infrastruktūrą ir išnaudoti skaitmenizacijos ir duomenų perdavimo galimybes, kad dviračių transportas būtų labiau plistų ir būtų integruojamas į daugiarūšio transporto derinį.
43. Didėjantis pėsčiųjų ir dviratininkų skaičius, sparčiai plintantys elektriniai paspirtukai ir kitos naujos mikromobilumo formos reiškia didesnę pažeidžiamų eismo dalyvių skaičių³² miestų gatvėse. Visi eismo dalyviai, įskaitant motorinių transporto priemonių naudotojus, turi prisitaikyti prie naujos aplinkos didinant jų informuotumą ir skleidžiant žinias apie kelių eismo saugumą. Pažeidžiami eismo dalyviai sudaro 70 % žuvusiųjų keliuose miestuose, todėl šiai grupei turėtų būti skiriama daugiau dėmesio, ypač jei ES nori pasiekti savo tikslą – visiškai saugaus eismo viziją³³, kad žuvusiųjų ir sužeistųjų keliuose skaičius būtų sumažintas beveik iki nulio. Kelių eismo saugumo aspektams turėtų būti skiriamas papildomas dėmesys ir jie turėtų būti įtraukti į visų lygių judumo mieste planavimą. Pažeidžiamiesiems eismo dalyviams turėtų būti suteikta pakankamai erdvės, pvz., kai įmanoma, fiziškai atskiriant pėsčiųjų, dviračių ir (arba) mikromobilumo kelius nuo

³¹ Kiekvienas 1 EUR, investuotas į važiavimą dviračiu pagrindinėse Helsinkio miesto arterijose, atneša 3,6 EUR pelną [Helsinkyje atliekama pirmoji „bikenomikos“ analizė. CIVITAS Handshake (handshakecycling.eu)].

³² Šių judumo formų šalininkai dažnai kalba apie „vertingus eismo dalyvius“, nes jie mažina spūstis ir gerina oro kokybę visiems.

³³ 2021–2030 m. ES kelių eismo saugos politikos programa. Tolesni veiksmai įgyvendinant visiškai saugaus kelių eismo viziją, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

motorizuoto eismo. ES finansuojant judumo mieste projektus ir miestų infrastruktūros projektus turėtų būti reikalaujama, kad projektuose būtų laikomasi „saugios sistemos“ principo. Europos miestuose jau įgyvendinamos priemonės su greičiu susijusiai rizikai mažinti, pritaikant didžiausio greičio apribojimus, ir tęsiamas darbas, susijęs su geresniu greičio valdymu.

44. Dar prieš COVID-19 pandemiją daugelis veiklos vykdytojų daugelyje ES miestų pradėjo teikti naujas mikromobilumo paslaugas, pvz., beplatformes arba platformines (elektrines) dvirates priemones (dviračius, paspirtukus arba elektrinius mopedus) ir kitus asmeninio judumo prietaisus. Tačiau nacionaliniu ir vietos lygmenimis, dažnai net vienoje valstybėje narėje, taikomos skirtingos taisyklės, todėl lankytojams sunku tinkamai laikytis vietos taisyklių ir tai trikdo dalijimosi transporto priemonėmis schemų operatorių, norinčių vykdyti veiklą daugiau nei vienoje šalyje, verslą.
45. Todėl šiuo metu skelbiamos ES judumo mieste stebėsenos centro gairės, skirtos atitinkamoms valdžios institucijoms, pagrįstos išsamiomis konsultacijomis su visomis suinteresuotosiomis šalimis, dėl saugaus mikromobilumo prietaisų naudojimo. Šiame darnaus judumo mieste planams skirtame teminiame vadove pateikiama geriausia patirtis ir pagrindinės rekomendacijos dėl mikromobilumo prietaisų integravimo į judumo mieste planavimą, siekiant užtikrinti saugesnį jų naudojimą miesto teritorijose. Tai padės integruoti mikromobilumą į visiškai saugaus eismo vizijos metodą ir pasiekti ilgalaikį ES tikslą – kelių transporto srityje beveik visiškai išvengti žūčių ir sunkių sužalojimų.

Todėl Komisija:

- peržiūrėtame TEN-T reglamente pasiūlys reikalavimus dėl keleivių vežimo daugiarūšių transportu centrų miestų transporto mazguose, kad būtų geriau integruotos aktyviosios transporto rūšys, ir reikalavimus, kad būtų išlaikytas dviračių takų tęstinumas ir prieinamumas siekiant skatinti aktyviasias transporto rūšis;
- atnaujintuose rekomendaciniuose dokumentuose dėl darnaus judumo mieste planų daugiau dėmesio skirs vaikščiojimui ir važiavimui dviračiu;
- šiandien ES judumo mieste stebėsenos centre paskelbs specialų darnaus judumo mieste planams skirtą teminį vadovą dėl saugaus mikromobilumo prietaisų naudojimo, kad judumo mieste planuotojai ir vietos valdžios institucijos galėtų saugiai diegti naujus prietaisus miestų gatvėse;
- remiantis nacionalinio ir vietos lygmenų patirtimi saugos reikalavimų srityje, parengs mikromobilumo prietaisų saugos taisykles;
- iki 2022 m. pabaigos parengs gaires dėl pažeidžiamiems eismo dalyviams skirtos kokybiškos infrastruktūros reikalavimų per pradinį projektavimo etapo auditą pagal Direktyvą 2008/96/EB³⁴ dėl kelių infrastruktūros saugumo valdymo.

2.6 Nulinės taršos krovinių logistika mieste ir paskutinio kilometro pristatymas

46. Krovinių vežimas (logistika) mieste yra labai svarbus miestų ekonomikos veikimui, ypač COVID-19 pandemijos, dėl kurios padidėjo elektroninės prekybos ir pristatymo į namus mastas, metu ir jai pasibaigus. 2020 m. dėl pandemijos vartotojų elektroninės prekybos

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>.

užsakymų padaugėjo 25 % ir tikėtina, kad paskutinio kilometro pristatymo užsakymų skaičius ir toliau augs³⁵.

47. Peržiūrint TEN-T reglamentą, be siūlomų miestų transporto mazgų ypatybių, reikia greičiau diegti sparčiai besivystančius ir tvarius sprendimus, pvz., krovinius dviračius, taikant naujus paskirstymo modelius bei dinamišką maršrutų parinkimą ir užtikrinant geresnį susietąjį naudojimąsi daugiarūšiu miesto geležinkelio ir vidaus vandens kelių transportu. Tai padėtų optimizuoti transporto priemonių ir infrastruktūros naudojimą ir sumažinti tuščių ir nereikalingų važiavimų poreikį.
48. Be to, krovinių vežimo aspektas turėtų būti labai svarbus atliekant darnaus judumo mieste planavimą, kad būtų paspartintas jų diegimas. Reikia dėti daugiau pastangų siekiant užtikrinti, kad esami darnios miestų logistikos planai³⁶ būtų geriau įtraukti į darnių judumo mieste planų sistemą ir toliau plėtojami bei įgyvendinami visoje ES³⁷. Tai padės iki 2030 m. pasiekti nulinės taršos miestų logistikos tikslą.
49. Šioje srityje daugiausia dėmesio skiriama miestų logistikai skirtų nulinės taršos sprendimų, technologijų ir transporto priemonių diegimui. Komisija persvarstys sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normas, kad šiame sektoriuje būtų pereita prie nulinės taršos transporto priemonių. Komisijos pasiūlymu dėl platesnio užmojo lengvųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normų³⁸ taip pat bus gerokai padidintas miestų logistikai naudojamų nulinės taršos furgonų skaičius.
50. Užtikrinti viešojo ir privačiojo sektorių suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą yra labai svarbu siekiant ekonominiu, socialiniu ir aplinkos apsaugos požiūriu optimizuoti miestų logistiką ir paskutinio kilometro pristatymą. Vietos valdžios institucijų ir privačių suinteresuotųjų subjektų bendradarbiavimas, reguliarūs visų šalių dialogai, tinklaveika ir miestų planuotojų mainai – tai pagrindiniai vietos valdžios institucijų ir privačių suinteresuotųjų subjektų nurodyti veiksmas³⁹, kuriais siekiama kaupti žinias apie darnios miestų logistikos valdymą ir planavimą. Be to, reikia daugiau dirbti ES lygmeniu siekiant įvertinti poreikį rinkti daugiau krovinių vežimo mieste duomenų ir jais dalytis⁴⁰.

Todėl Komisija:

- iki 2022 m. pabaigos pateiks pasiūlymą peržiūrėti sunkiųjų transporto priemonių išmetamo CO₂ kiekio normas, kad šiame sektoriuje būtų pereita prie nulinės taršos transporto priemonių;

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

³⁶ 2019 m. spalio mėn. buvo išleistas specialus teminis vadovas, susijęs su darnaus judumo mieste planais: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

³⁷ Atlikus 2021 m. faktų nustatymo tyrimą paaiškėjo, kad nors 68 % atrinktų ES miestų žinojo apie darnios miestų logistikos planų gaires, tik 13 % jų turi specialų darnios miestų logistikos planą, o 58 % savo darnaus judumo mieste planuose turi logistikos elementų.

³⁸ Pasiūlymas dėl reglamento, kuriuo nustatomos naujų lengvųjų automobilių ir naujų lengvųjų komercinių transporto priemonių išmetamų teršalų normos, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)).

³⁹ Ten pat.

⁴⁰ Remiantis faktų nustatymo tyrimu, tik 29 % atrinktų ES miestų renka duomenis apie miestų logistiką ir tik 32 % turi vertinimo sistemą.

- užtikrins, kad esami darnios miestų logistikos planai būtų visiškai integruoti į darnaus judumo mieste planų sistemą;
- remis visų šalių dialogą ir bendradarbiavimą, miestų planuotojų tinklaveiką ir mainus;
- remis savanorišką visų rūšių suinteresuotųjų subjektų keitimąsi duomenimis, kad krovinių vežimas mieste būtų veiksmingesnis, tvaresnis ir konkurencingesnis⁴¹.

2.7 Skaitmenizacija, inovacijos ir naujos judumo paslaugos

51. Skaitmenizacijos potencialas neišnaudotas: tokios technologijos, kaip dirbtinis intelektas, skaitmeniniai dvyniai, blokų grandinės, daiktų internetas, Europos palydovinės navigacijos ir Žemės stebėjimo sprendimai, suteikia vilties, kad judumas mieste taps pažangesnis, atsparesnis ir darnesnis.
52. Dėl naujų programėlių ir platformų išmanieji telefonai gali suteikti prieigą prie įvairiausių paslaugų. Pavyzdžiui, paslauginio judumo programėlės gali padėti užsisakyti ir apmokėti visų judumo pasiūlymų bilietus. Kuo sklandesnes keliones daugiarūšiu transportu galėsime užtikrinti, tuo daugiau naudotojų jas įvertins ir priims. Ateityje tiek transporto operatoriai, tiek keleiviai turės galimybę naudotis Europos skaitmeninės tapatybės deklėmis⁴², kurias valstybės narės išduos, kad piliečiai, gyventojai ir įmonės galėtų keistis kredencialais ir juos pateikti, be kita ko, judumo mieste tikslais.
53. Be to, skaitmeninės judumo valdymo priemonės gali padėti viešojo transporto institucijoms geriau suprasti, kaip naudojamosi viešąja erdve, geriau investuoti į daugiarūšio transporto infrastruktūrą ir transporto priemones, taip pat veiksmingai kurti taisykles ir stebėti, kaip jų laikomasi.
54. Siekiant toliau remti geresnį eismo ir judumo valdymą, numatoma peržiūrėti ITS direktyvą⁴³ ir peržiūrėtu deleguotuoju reglamentu dėl visoje Europos Sąjungoje teikiamų tikralaikės eismo informacijos paslaugų⁴⁴ bus sustiprintos tikralaikės eismo informacijos ir skaitmeninės daugiarūšio judumo paslaugos.
55. Skaitmenizacija taip pat yra būdas išspręsti tam tikras problemas, susijusias su miesto transporto priemonių eismo mieste taisyklėmis (UVAR). Europoje dauguma (73 %) UVAR yra susijusios su mažo (ir nulinio) išmetamo teršalų kiekio zonomis. Mažataršės zonos gali būti veiksminga priemonė vietos oro kokybės problemoms spręsti, ypač tose vietovėse, kuriose eismas yra pagrindinis bendros oro taršos šaltinis. Be to, kai kurios vietos valdžios institucijos svarsto avarines taršos schemas arba kelių apmokestinimo schemas, kad išspręstų kitas problemas, pvz., spūstis⁴⁵. Iš tikrųjų, daugelis miestų susiduria su vietos

⁴¹ Deramai atsižvelgiant į Skaitmeniniame transporto ir logistikos forume (DTLF) rengiamus sprendimus.

⁴² 2021 m. birželio 3 d. Europos Komisija priėmė pasiūlymą dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento, kuriuo dėl Europos skaitmeninės tapatybės sistemos nustatymo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) Nr. 910/2014, kartu su 2021 m. birželio 3 d. Komisijos rekomendacija dėl bendro Sąjungos priemonių rinkinio darniam Europos skaitmeninės tapatybės sistemos kūrimui užtikrinti. Jei teisėkūros diskusijas pavyktų užbaigti iki 2022 m. pabaigos, valstybės narės išduotų skaitmenines tapatybės dekles 2024 m.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-en>.

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>.

⁴⁵ 2021 m. spalio 21 d. nustatytos arba patvirtintos, kaip planuojamos nustatyti, UVAR buvo susijusios su 328 mažataršėmis zonomis, 130 avarinių taršos schemų, 36 nulinės taršos zonomis ir 6 miestų rinkliavomis. Šaltinis: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

kelių spūstimis ir transporto keliamomis oro kokybės problemomis, dėl kurių dažnai viršijami ES oro kokybės standartai ir taršos ribos⁴⁶. Visų pirma kelių transportas turėtų tapti drastiškai mažiau taršus, ypač miestuose. Numatomas pasiūlymas dėl griežtesnių transporto priemonių išmetamų oro teršalų standartų (Euro 7) padės miestams pereiti prie švaraus judumo. Be to, UVAR gali būti priemonė, kuria siekiama laikytis ES oro kokybės normų ir apriboti spūstis bei transporto priemonių išmetamą teršalų kiekį. Be to, jomis taip pat skatinamas naudojimas viešuoju transportu ir aktyvus judumas, taip sumažinant taršesnių transporto priemonių patekimą į jautrias miesto teritorijas.

56. Svarbu, kad ten, kur taikomos UVAR, jos sudarytų sąlygas sklandžiai ir patogiai keliauti bendrojoje rinkoje, nediskriminuojant vairuotojų nerezidentų. Nors konkrečių UVAR nustatymas yra ir turėtų būti nacionalinių ir vietos kompetentingų institucijų uždavinys, dėl skirtingų UVAR įvairovės ES kyla naujų sunkumų keleivių ir krovininių vežimo srityje. Eismo dalyviams reikia geresnės prieigos prie informacijos, kad jie žinotų apie šias taisykles ir galėtų jų laikytis, o miestai dažnai nesugeba sukurti ir tinkamai įgyvendinti veiksmingų ir funkcionalių sistemų. Ypač didelių sunkumų kyla užsienio transporto priemonėms, net jei jų išmetamų teršalų kiekis yra nulinis. Trūksta standartizuoto ir veiksmingo būdo teikti vairuotojams informaciją ir duomenis apie UVAR taisykles. Be to, miestų valdžios institucijoms trūksta duomenų, būtinų tarpvalstybiniam reikalavimų vykdymui užtikrinti.
57. Iki šiol Komisija daugiausia pastangų skyrė informacijos teikimo ir dalijimosi duomenimis gerinimui:
- įgyvendinant Reglamentą (ES) 2018/1724 dėl bendrųjų skaitmeninių vartų⁴⁷, kuriuo reikalaujama, kad valdžios institucijos eismo dalyviams informaciją teiktų per vartus;
 - rengiantis peržiūrėti⁴⁸ Deleguotąjį reglamentą dėl tikralaikės eismo informacijos⁴⁹, pagal kurį reikalaujama, kad valstybės narės suteiktų prieigą prie įvairių statinių ir dinaminių duomenų siekiant įtraukti naujus duomenų rinkinius, pavyzdžiui, susijusius su UVAR;
 - įgyvendinant projektą „UVARbox“⁵⁰, kurio tikslas – padėti miestams sukurti patogią priemonę, kuri standartizuotu formatu teiktų duomenis apie miestų ir regionų UVAR schemas;
 - įgyvendinant projektą „UVARexchange“⁵¹, kurio tikslas – pagerinti informacijos perdavimą vairuotojams, esantiems netoli UVAR zonų, ir vietos

⁴⁶ Direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>.

⁴⁷ Bendrųjų skaitmeninių vartų (BSV) reglamente numatomas bendras prieigos taškas, kuriame žmonės ir įmonės gali susipažinti su informacija apie taisykles ir reikalavimus, kurių jie turi laikytis pagal ES, nacionalines, regionines ar vietos taisykles. Be kitų reikalavimų, valdžios institucijos privalo per vartus eismo dalyviams teikti informaciją apie UVAR. Kalbant apie išmetamo teršalų kiekio įklijų gavimo tvarką, reglamente nustatyta, kad iki 2023 m. gruodžio 12 d. tokias viešosios įstaigos ar institucijos išduotas įklijas turi būti galima įsigyti internetu.

⁴⁸ Deleguotąjį aktą numatoma priimti 2022 m. I ketv.

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

⁵⁰ Europos Parlamento finansuojami parengiamieji veiksmai, kuriuos valdo Komisijos tarnybos (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Europos Parlamento finansuojami parengiamieji veiksmai, kuriuos valdo Komisijos tarnybos (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

valdžios institucijų prieigą prie informacijos, ypač susijusios su užsienio transporto priemonėmis ir vairuotojais, kad būtų galima sklandžiai keliauti ir kad vietos valdžios institucijos užtikrintų UVAR vykdymą.

58. Reikia toliau dirbti siekiant kurti veiksmingus, ekonomiškai efektyvius, patogius ir teisingus sprendimus, kurie būtų naudingi tiek valdžios institucijoms, tiek transporto priemonių vairuotojams bei savininkams ir padėtų jiems veikti ir taikyti UVAR.
59. Skaitmenizacija taip pat suteikia galimybę teikti naujas judumo paslaugas, pavyzdžiui, dalytis dalijimosi platformos automobiliais ir dviračiais, pavėžėjimo ir novatoriškas taksi paslaugas arba pristatymo paslaugas, daugiausia siūlomas mobiliosiomis programėlėmis. Be to, šios paslaugos yra puiki galimybė Europos įmonėms.
60. Pavėžėjimo įmonės gali daug ką pakeisti siūlydamos privačiai nuomojamų transporto priemonių su vairuotojais paslaugas, kurios konkuruoja su nusistovėjusiomis taksi paslaugomis. Taksi vairuotojai neretai laikosi nuomonės, kad pavėžėjimo paslaugų įmonių konkurencija yra nesąžininga, jeigu joms nereikia laikytis tų pačių taisyklių, kaip taksi. Kita vertus, pavėžėjimo paslaugų įmonės ir privačiai nuomojamų transporto priemonių su vairuotojais paslaugų operatoriai mano, kad tokioms paslaugoms taikomos taisyklės yra pasenusios. 2022 m. Komisija pateiks tikslines taksi ir privačiai nuomojamų transporto priemonių su vairuotojais paslaugų taisyklių gaires. Šiomis gairėmis papildomi naujausi Komisijos pasiūlymai dėl tinkamų darbo sąlygų platformų ekonomikoje. Siekiant užtikrinti, kad šios paslaugos būtų plėtojamos pagal Europos žaliąjį kursą, šiandienos pasiūlyme dėl peržiūrėtų TEN-T gairių numatyta, kad miestų transporto mazgų darnaus judumo mieste planai turėtų apimti planus pereiti prie nulinės taršos automobilių parkų.
61. Atsiranda kitų naujų judumo ir transporto paslaugų, dažnai remiamų ES finansuojant mokslinių tyrimų ir inovacijų veiklą. Dvi iš jų – susietojo sąveikiojo automatizuoto judumo (CCAM) paslaugos ir miesto oro transporto (UAM) paslaugos⁵². Siekiant kuo labiau padidinti jų potencialų indėlį į judumą mieste, būtina nuo pat pradžių jas integruoti į darnaus judumo mieste planų sistemą.
62. Kalbant plačiau, daugelis Europos miestų jau pirmauja pasaulyje transporto inovacijų, darnaus judumo mieste planavimo ir plataus užmojo klimato srities bei kelių eismo saugumo tikslų įgyvendinimo srityse. Mūsų miestai neretai yra geriausios „gyvosios laboratorijos“, kuriose kuriami, išbandomi ir įgyvendinami nauji bendrų uždavinių sprendimai, prisidedantys ne tik prie veiksmingesnio ir darnesnio judumo mieste, bet ir prie tolesnio Europos miestų gyventojų gyvenimo kokybės gerinimo. Miestai taip pat eksperimentuoja naudodami vietos skaitmeninius dvynius, derindami skirtingų sričių (įskaitant judumą) duomenis ir taikydami vizualizavimą, modeliavimą ir imitavimą, kad galėtų integruotai priimti sprendimus.
63. Viešos diskusijos ir bendras naujų judumo koncepcijų kūrimas yra gyvybiškai svarbūs, kad visuomenė joms pritartų. Šiuo tikslu nuo 2002 m. CIVITAS iniciatyva buvo remiama pagal vieną po kitos vykdomas bendrąsias mokslinių tyrimų ir inovacijų programas ir vietos bei regionų lygmenimis buvo įgyvendinami novatoriški veiksmai, kuriais valdžios institucijoms buvo sudarytos sąlygos geriau valdyti inovacijas ir taikyti naujas priemones, sprendimus ar procesus. Tai padeda skatinti darnaus ir pažangaus judumo mieste sprendimų diegimą ir pritaikymą visoje Europoje ir už jos ribų.
64. Be to, yra daug ES mokslinių tyrimų ir inovacijų iniciatyvų, susijusių su judumu mieste, įskaitant 2ZERO („Link nulinės taršos kelių transporto“) ir CCAM (susietasis, sąveikasis ir

⁵² Apibrėžtis – labai mažo aukščio oro eismas virš tankiai apgyvendintų vietovių.

automatizuotas judumas) bendrai programuojamas partnerystės, Švariojo vandenilio ir Europos geležinkelių institucinės partnerystės, bendrai finansuojamą partnerystę DUT („Miestų pertvarkos skatinimas“), iniciatyvą „Inovatyvūs miestų sprendimai“, judumo mieste žinių ir inovacijų bendriją EIT, iniciatyvą living.eu ir pažangiųjų miestų platformos (angl. *Smart Cities Marketplace*) iniciatyvą. Šios iniciatyvos papildo viena kitą ir turi didelį sinergijos potencialą, kad būtų paspartintos inovacijos siekiant darnesnių ir tinkamesnių gyventi miestų ir miesto erdvių. Ypač perspektyvus būdas veiksmingai koordinuoti iniciatyvas miestų klausimais yra neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misija (žr. toliau).

Komisija:

- iki 2022 m. pasiūlys teisėkūros iniciatyvą dėl neskelbtinų komercinių duomenų teikimo ir naudojimo skaitmeninėms daugiarūšio judumo paslaugoms teikti, taip didinant prieinamumą riboto judumo asmenims;
- 2022 m. pristatys veiksmus, skirtus bendrai Europos judumo duomenų erdvei sukurti, kad judumo duomenys būtų lengviau prieinami ir jais būtų lengviau dalytis, be kita ko, miestų lygmeniu;
- pasitelkdama Skaitmeninės Europos programą⁵³ sukurs vietos skaitmeniniams dvyniams skirtą ES priemonių rinkinį, kuris padės miestams, atsižvelgiant į jų vietos aplinkybes, derinti įvairių sričių, pavyzdžiui, judumo, duomenis ir naudoti vizualizaciją ir imitavimą, kad būtų lengviau priimti sprendimus;
- 2022 m. pradės specialų tyrimą, kuriame bus nustatyta ir paaiškinta, kokiais skaitmeniniais bei techniniais sprendimais būtų galima naudotis siekiant veiksmingiau ir patogiau naudoti UVAR, kartu laikantis subsidarumo principo;
- pateiks gaires dėl vietos užsakomųjų vežimo paslaugų, t. y. taksi, privačiai nuomojamų transporto priemonių su vairuotojais ir pavėžėjimo paslaugų;
- toliau plėtos CIVITAS iniciatyvą pagal programą „Europos horizontas“ ir jos sąveiką su atitinkamomis ES finansuojamomis iniciatyvomis vykdant neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misiją;
- remis inovacijų veiksmus pagal mokslinių tyrimų ir inovacijų programą „Europos horizontas“ per partnerystes, kurios yra svarbios judumo mieste veiklai (bendrai finansuojama partnerystė DUT, bendrai programuojamos partnerystės 2ZERO ir CCAM, Švariojo vandenilio ir Europos geležinkelių institucijų partnerystės).

2.8 Siekiant neutralaus poveikio klimatui miestų: atsparus, ekologiškas ir efektyviai energiją vartojantis miesto transportas

65. Vienas iš svarbiausių Darnaus ir išmanaus judumo strategijos tarpinių tikslų – iki 2030 m. Europoje turėti bent 100 neutralaus poveikio klimatui miestų. Atsižvelgdami į tai, kad yra tinkamų technologinių ir kitų politikos sprendimų nulinės taršos judumui pasiekti, miestai turėtų imtis priemonių žaliajai pertvarkai palengvinti ir galiausiai užtikrinti, kad judumas mieste ir transportas kuo anksčiau taptų neutralūs klimatui. Tos priemonės turėtų apimti sinergiją su atsinaujinančiosios energijos gamybos, saugojimo ir energijos bendrijomis.

⁵³ 2021–2021 m. Skaitmeninės Europos darbo programos, C(2021) 7914 *final*, priedas. Orientacinė kvietimo paskelbimo data 2022 m.

Visų pirma, miesto valdžios institucijos turėtų naudotis turimais įgaliojimais, be kita ko, viešųjų pirkimų, koncesijų ar licencijų suteikimo tvarkos kontekste, ir sudaryti sutartis, kad paspartintų viešojo transporto ir kitų transporto priemonių, kaip antai judumo dalijantis transporto priemonėmis ir nuomojamų transporto priemonių, pristatymo transporto priemonių ir taksi bei privačiai nuomojamų transporto priemonių su vairuotojais paslaugų, žalinimą.

66. Valdžios institucijos turėtų užtikrinti galimybę naudotis veiksminga, sąveikia ir patogia įkrovimo ir alternatyviųjų degalų papildymo infrastruktūra. Šiuo tikslu Darniojo transporto forumas jau parengė rekomendacijas valdžios institucijoms dėl lengvųjų automobilių ir furgonų elektros įkrovimo infrastruktūros pirkimo ir koncesijų, licencijų ir (arba) paramos suteikimo⁵⁴. Be to, 2022 m. ketinama paskelbti gaires dėl geresnių įkrovimo infrastruktūros leidimų suteikimo ir prijungimo prie tinklo procedūrų, taip pat rekomendacijas dėl specializuotų transporto priemonių ir transporto priemonių, kurių vairavimo ir degalų papildymo modeliai yra nuspėjami, parkų elektrifikavimo paspartinimo.
67. Perėjimą prie poveikio klimatui neutralumo plėtos ir praktiškai demonstruos miestai, dalyvaujantys neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misijoje⁵⁵. Misijos tikslas – iki 2030 m. Europoje sukurti 100 neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų ir parengti pagrindą, kad iki 2050 m. visi miestai darytų neutralų poveikį klimatui. Judumas mieste bus svarbiausias šio uždavinio aspektas. Kalbant apie mokslinius tyrimus ir inovacijas, į pirmąją 2021–2022 m. programos „Europos horizontas“ darbo programą įtrauktas veiksmų, kuriais dedami misijos įgyvendinimo pagrindai, be kita ko, tokiose pagrindinėse srityse kaip viešasis transportas, rinkinys.

Komisija:

- pasiūlys į peržiūrėtą TEN-T reglamentą įtraukti įpareigojimus dėl galimybės naudotis įkrovimo ir degalų papildymo infrastruktūra, kylančius iš Komisijos pasiūlymo dėl reglamento dėl alternatyviųjų degalų infrastruktūros diegimo⁵⁶, įskaitant miestų transporto mazgus;
- į mokslinių tyrimų ir inovacijų programos „Europos horizontas“ darbo programas įtrauks temas, skirtas padėti miestams investuoti į judumo mieste inovacijas įgyvendinant miestų misiją, daugiausia dėmesio skiriant viešajam transportui bei aktyviam judumui, ir transporto partnerystes, skirtas remti automatizuotas, išmanias ir nulinės taršos transporto priemones bei jų integraciją į įkrovimo sistemas miestų teritorijose;
- pagal 2021–2023 m. programą „Europos horizontas“ skirs 359,3 mln. EUR pradiniam neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misijos įgyvendinimo etapui;
- toliau plėtos sinergiją su lėšų skyrimu ir finansavimu pagal kitas ES programas (pvz., iš Europos struktūrinių ir investicijų fondų, pagal Europos infrastruktūros tinklų priemonę ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonę), iš Europos investicijų banko ir privačiojo sektoriaus šaltinių, kad būtų remiamas nulinės taršos judumo, transporto priemonių ir su jomis susijusių įgalinančių priemonių diegimas.

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

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>.

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

2.9 Informuotumo ir pajėgumų didinimas

68. Europos judumo savaitė (rugsėjo 16–22 d.)⁵⁷ – Europos Komisijos kampanija bendradarbiaujant su nacionalinių koordinatorių tinklu – nuo 2002 m. skatina elgesio pokyčius siekiant darnaus judumo, kad būtų įgyvendinami aktyvaus judumo, viešojo transporto ir kiti darnaus bei išmanaus transporto sprendimai. Nors kampanija vykdoma ištisus metus, pagrindinis decentralizuotas renginys vyksta rugsėjo mėn., kai miestai ir miesteliai organizuoja renginius, susijusius su metine tema, pavyzdžiui, vis labiau populiarėjančias „dienas be automobilių“. 2021 m. 20-ojo renginio tema buvo „Saugumas ir sveikata esant darniam judumui“, jame dalyvavo rekordinis miestelių ir miestų skaičius – 3 200 iš 53 pasaulio šalių. Metiniai renginiai, kaip antai didelės ES konferencijos⁵⁸ ir ES lygmens su judumu mieste susiję apdovanojimai, yra skirti panašiam tikslui ir suteikia dalyviams galimybę užmegzti ryšius ir dalytis geriausia patirtimi. Šiuo metu vykstanti Konferencija dėl Europos ateities taip pat yra puikus forumas, kuriame galima interaktyviai bendrauti su piliečiais darniojo transporto sprendimų klausimais.
69. 2010 m. Europos Komisijos pradėtu teikti kasmetiniu Visiems pritaikyto miesto apdovanojimu⁵⁹ pripažįstamos Europos miestų pastangos didinti prieinamumą neįgaliesiems, be kita ko, transporto ir susijusios infrastruktūros srityse. Dvyliktą kartą rengiamoje Visiems pritaikyto miesto apdovanojimo ceremonijoje ypatingas dėmesys skiriamas tam, kad minint Europos geležinkelių metus (2021 m.) geležinkelio stotys taptų labiau prieinamos. Šiuo apdovanojimu kiekvienas ES miestas skatinamas užtikrinti vienodas galimybes neįgaliesiems ir vyresnio amžiaus žmonėms dalyvauti miesto gyvenime. Be to, jis leidžia miestams įkvėpti vieniems kitus ir dalytis gerosios patirties pavyzdžiais.
70. Be informuotumo didinimo, taip pat reikia padėti vietos ir regionų valdžios institucijoms bei miestų transporto darbuotojams stiprinti savo gebėjimus, kad jie galėtų veiksmingai vykdyti savo pareigą užtikrinti darnų ir pažangų judumą mieste. ES remia pajėgumų stiprinimą, visų pirma darnaus judumo mieste planavimo srityje, teikdama techninę pagalbą ir siūlydama mokymus bei daugybę projektų ir rengdama rekomendacinius dokumentus.

Komisija:

- tęs informuotumo didinimo veiklą, skirtą Europos judumo savaitei ir ES judumo mieste apdovanojimams bei renginiams;
- toliau teiks techninę pagalbą, visų pirma imsis veiksmų vietos, regioninių ir nacionalinių valdžios institucijų pajėgumams stiprinti ir judumo mieste priemonėms bei strategijoms įgyvendinti.

3 VALDYMAS IR KOORDINAVIMAS

71. Judumo klausimai sprendžiami visais politikos lygmenimis (ES, nacionalinių, regioninių ir vietos valdžios institucijų). **Daugiapakopio integruoto valdymo** metodas, skirtas judumui mieste valdyti, kartu su kitais susijusiais sektoriais, pavyzdžiui, energetika, yra būtinas siekiant poveikio klimatui neutralumo, pavyzdžiui, įgyvendinant neutralaus poveikio

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ Visų pirma, CIVITAS forumas, Darnaus judumo mieste planų konferencija ir Judumo mieste dienos.

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

klimatui ir pažangiųjų miestų misiją. Šiuo atžvilgiu itin svarbu užtikrinti, kad miestai visapusiškai dalyvautų padedant siekti Europos tikslų. Laikantis subsidiarumo principų, tai turėtų padėti nacionalinėms, vietos ir regioninėms valdžios institucijoms vykdyti savo darbą ir sudaryti sąlygas taikyti bendrą požiūrį visoje ES.

72. Reikia tvirtesnės platformos dialogui ir naujiems bendriems veiksams, kuriais būtų įgyvendinama naujoji ES judumo mieste sistema, aktyviau dalyvaujant valstybėms narėms ir palaikant geresnį dialogą su miestais, regionais ir suinteresuotaisiais subjektais visais judumo mieste klausimais. Tuo tikslu turėtų būti naudojamos esamosios struktūros ir jas reikėtų kuo labiau pritaikyti⁶⁰.
73. Reformuota Judumo mieste ekspertų grupė⁶¹ gali atlikti pagrindinį vaidmenį rengiant ir įgyvendinant šį naują valdymo metodą. Jos bendras veikimas iki šiol neatitiko pirminių lūkesčių, o viešos konsultacijos ir praktiniai seminarai parodė, kad reikia tobulinti jos struktūrą ir darbo tvarką. Jas tobulinant reikėtų numatyti galimybę dalyvauti vietos valdžios institucijoms, miestų tinklams ir socialiniams partneriams, taip pat nustatyti aiškius darbo tikslus ir rezultatus. Ekspertų grupei vykdant veiklą, kai tai naudinga, turėtų padėti pogrūpiai.
74. Ekspertų grupė visų pirma turėtų dirbti viešojo transporto, judumo dalijantis transporto priemonėmis ir aktyvaus judumo, nulinės taršos transporto priemonių parkų, miestų logistikos, pirmo ir paskutinio kilometro pristatymo, be kita ko, tarpvalstybinėse miestų teritorijose, ir miesto bei kaimo vietovių jungčių srityse. Ji taip pat turėtų koordinuoti valstybių narių, nacionalinių darnaus judumo mieste planų programų valdytojų ir Darnaus judumo mieste planų koordinavimo platformos grupės pasirengimą nenumatytiems atvejams miestų transporto srityje.⁶²

Komisija:

- iki 2022 m. peržiūrės Komisijos Judumo mieste ekspertų grupės įgaliojimus ir veiklą.

4 TARPTAUTINIAI ASPEKTAI

75. Judumas mieste yra vienas iš aspektų, įtrauktų į 11-ąją darnaus vystymosi tikslą, susijusį su darniais miestais ir bendruomenėmis, ir į naująją miestų darbotvarkę. Šiais pasauliniais bendraisiais dokumentais buvo vadovaujamosi vykdant ES daugiašalį ir dvišalį bendradarbiavimą, taip pat kitoje veikloje, pradėtoje siekiant remti praktikos ir sprendimų diegimą už ES ribų.
76. 2017–2020 m. Tarptautinio miestų bendradarbiavimo programa⁶³ padėjo užmegzti viso pasaulio miestų dialogą judumo klausimais sudarant miestų poras ir rengiant bendrus veiksmų planus. Tai, pavyzdžiui, Turino (Italija) ir San Paulo (Brazilija) bendradarbiavimas siekiant užtikrinti daugiarūšį judumą mieste didelėse savivaldybių tarpusavio sistemose ir

⁶⁰ Atliekant 2023 m. numatytą miestų darbotvarkės peržiūrą galėtų būti nagrinėjama jos daugiapakopio valdymo dialogo ir judumo mieste bendruomenės bei suinteresuotųjų subjektų sąveika.

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

⁶² Komisijos pasienio ryšių punktas, kurį sudaro tarpvalstybinių klausimų ekspertai, taip pat gali prisidėti prie ekspertų grupės veiklos (pvz., šalinant teises ir administracines sienų kirtimo kliūtis).

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

Nagpuro (Indija) bei Karlsruhės (Vokietija) darbas siekiant apsvarstyti galimybę užtikrinti į žmones orientuotą judumą ir dalijimąsi viešaisiais dviračiais.

77. Pagal naująją 2021–2024 m. Tarptautinę miestų ir regionų bendradarbiavimo programą⁶⁴ (IURC) 44 ES ir ES nepriklausančių šalių miestai pareiškė susidomėjimą dirbti teminiame miestų ir regionų atsinaujinimo ir socialinės sanglaudos tinkle, kuriame visų pirma sprendžiami darnaus judumo ir transporto klausimai.
78. Siekiant skatinti ir įgyvendinti darnaus judumo mieste sprendimus, kuriais remiamas ES vystomasis bendradarbiavimas ir partnerystė įvairiuose geografiniuose regionuose, vykdoma daug kitų tarptautinių veiksmų. Ši veikla apima investicijų aspektus ir savivaldybių lygmens strateginio judumo valdymo koncepciją, skirtą darnaus judumo mieste planavimui, pagal kurią ES darnaus judumo mieste planų koncepcija ir gairės yra visuotinis atskaitos taškas. Ji visame pasaulyje pritaikoma prie geografinių aplinkybių ir ypatumų.
79. Siekiant ES klimato srities tikslų, itin svarbu, kad vietos politinė atsakomybė už darnaus judumo tikslus būtų prisiimama ir toliau. Remdamasi Europos neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misijos užmojais, Komisija stiprins tarptautinį bendradarbiavimą taikant tarpsektorinius metodus, skirtus integruoti patikimus ir įperkamus švarios energijos sprendimus, be kita ko, susijusius su miestų transportu, įgyvendindama su miestų pertvarka susijusią pasaulinę iniciatyvą „Misija – inovacijos“⁶⁵.

Komisija:

- skatins bendradarbiavimą su Pasaulio merų paktu klimato ir energetikos srityje sprendžiant judumo mieste klausimus;
- plėtos glaudesnę bendradarbiavimą judumo mieste srityje su kitomis atitinkamomis tarptautinėmis organizacijomis, pavyzdžiui, Tarptautiniu transporto forumu (ITF);
- toliau skatins darnaus judumo mieste metodus už ES ribų, pvz., įgyvendinant Vakarų Balkanų⁶⁶, Rytų partnerystės⁶⁷ ir pietinių kaimyninių šalių ekonomikos ir investicijų planus⁶⁸⁶⁹.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>.

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

⁶⁶ Komunikatas „Vakarų Balkanų ekonomikos ir investicijų planas“, COM(2020) 641 *final*.

⁶⁷ Bendras komunikatas „Atsparumo stiprinimas. Visiems naudinga Rytų partnerystė“, JOIN(2020) 7 *final*, ir bendras Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Ekonomikos gaivinimas, atsparumas ir reforma. Rytų partnerystės prioritetai po 2020 m.“, SWD(2021) 186 *final*.

⁶⁸ Bendras komunikatas „Atnaujinta partnerystė su pietinėmis kaimyninėmis šalimis. Nauja Viduržemio jūros regiono darbotvarkė“, JOIN(2021) 2 *final*, ir bendras Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Atnaujinta partnerystė su pietinėmis kaimyninėmis šalimis. Pietinių kaimyninių šalių ekonomikos ir investicijų planas“, SWD(2021) 23 *final*.

⁶⁹ Šie veiksmai ir programos bus finansuojami pagal naują Kaimynystės, vystomojo ir tarptautinio bendradarbiavimo priemonę „Globali Europa“.

5 LĖŠŲ SKYRIMAS JUDUMO MIESTE PROJEKTAMS IR JŲ FINANSAVIMAS

80. Norint mažinti priklausomybę nuo iškastinio kuro, švarinti, skaitmenizuoti ir modernizuoti judumą mieste, reikia dėti daug pastangų, kad būtų kuriami ir išbandomi nauji sprendimai, taip pat investuojama į mobilųjį turtą ir infrastruktūrą.
81. 2021–2027 m. finansavimo laikotarpiu taikomos kelios finansavimo priemonės Europos ir nacionaliniu lygmenimis, kaip antai: Europos infrastruktūros tinklų priemonė, „InvestEU“, Europos regioninės plėtros fondas, Sanglaudos fondas, bendroji mokslinių tyrimų ir inovacijų programa „Europos horizontas“, Skaitmeninės Europos programa ir Ekonomikos gaivinimo ir atsparumo didinimo priemonė, kurių lėšomis remiamas perėjimas prie darnaus judumo mieste; taip pat Kaimynystės, vystomojo ir tarptautinio bendradarbiavimo priemonė (NDICI) bei Pasirengimo narystei pagalbos priemonė (IPA III) plėtros regione.
82. Taip pat imtasi svarbių veiksmų, kad finansų sistema taptų tvaresnė, visų pirma 2020 m. priimtas Taksonomijos reglamentas, kuriuo sukurama žaliosios ekonominės veiklos klasifikavimo sistema. Tai sudarys palankesnes sąlygas žaliųjų finansinių produktų, tinkamų investicijoms į judumą mieste ir alternatyviųjų degalų naudojimą skatinti, plėtrai. Neutralaus poveikio klimatui ir pažangiųjų miestų misija šis procesas bus remiamas užtikrinant didesnę sinergiją ir papildomumą su kitomis ES programomis, taip pat padedant miestams įgyvendinti dvejopą žaliąją ir skaitmeninę pertvarką, parengiant ir įgyvendinant neutralaus poveikio klimatui miestų sutartis, į jas taip pat įtraukiant investicijų planus, kurie bus grindžiami ES, nacionaline ir regionine finansine parama ir kuriuose bus nustatyta, kaip miestai planuoja gauti finansavimą iš kitų šaltinių, plėsti ir diegti novatoriškus sprendimus savo įsipareigojimams vykdyti.
83. Taikydama techninės paramos priemonę⁷⁰, Komisija padeda valstybėms narėms rengti ir įgyvendinti reformas, kuriomis siekiama naikinti investicijų deficitą ir spartinti dvejopą pertvarką. Valstybės narės gali prašyti paramos pagal techninės paramos priemonę, kad parengtų ir įgyvendintų priemones, kuriomis būtų sudarytos sąlygos joms dalyvauti veiksmingose ir tvariose reformose ir investuoti į švaresnį, pažangesnį bei labiau integruotą judumą mieste ir taip palengvinti perėjimą prie darnaus judumo mieste.
84. Daugiau konsultacinės ir techninės paramos bus teikiama per „InvestEU“ konsultacijų centrą, naudojant specialias priemones, visų pirma ELENA, URBIS ir SIA/JASPERS, taip pat per Europos Komisijos techninės pagalbos ir informacijos mainų programą (TAIEX) arba porinius projektus, kuriuose dalyvauja trečiosios valstybės. Tai taip pat padės kuo labiau padidinti ES lėšų įsisavinimą ir poveikį.
85. Integruota judumo mieste strategija (darnaus judumo mieste planas ar jo atitikmuo) gali suteikti papildomą investicijų veiksmingumo ir efektyvumo garantiją, kuri yra sisteminio požiūrio dalis.

Komisija:

- sukurs tvirtesnę ryšį tarp darnaus judumo mieste planų ir finansavimo priemonių ir, pvz., Europos infrastruktūros tinklų priemonės darbo programose teiks pirmenybę judumo mieste projektams, kurie remiami pagal darnaus judumo mieste planus arba lygiaverčius planus, o programoje „Europos horizontas“ – kvietimams teikti paraiškas, skirtiems darnaus judumo mieste planus turintiems pareiškėjams;
- toliau teiks finansinę paramą darnaus judumo mieste investicijoms tiek ES, tiek už jos ribų,

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

įskaitant pažangaus ir darnaus judumo mieste projektus miestuose pagal ES mokslinių tyrimų ir inovacijų programą „Europos horizontas“ (2021–2027 m.).

6 IŠVADOS

86. Šiuo komunikatu raginama imtis veiksmų visais valdymo lygmenimis, kad būtų sprendžiamos judumo problemos, su kuriomis susiduria miesto vietovės: Komisija padidins savo paramą srityse, turinčiose pasitvirtinusių ES pridėtinę vertę (visų pirma susijusiose su TEN-T miestų transporto mazgais ir rekomendacijomis valstybėms narėms dėl veiksmingų darnaus judumo mieste planų), kartu kurdama bendrą sistemą visiems ES miestams, kad būtų pereita prie darnesnio ir pažangesnio judumo mieste. Valstybės narės raginamos remti didesnes vietos valdžios institucijų pastangas, kad judumas mieste taptų darnesnis, pažangesnis ir atsparesnis. Spartesnis perėjimas prie neutralaus poveikio klimatui ir švaraus judumo mieste yra ne tik didelis iššūkis, bet ir didžiulės galimybės miestams ir regionams, taip pat pramonei visoje Sąjungoje ir už jos ribų. Galiausiai tai atitinka piliečių lūkesčius, susijusius su švaresniu oru, mažesnėmis spūstimis ir triukšmu, taip pat didesniu kelių eismo saugumu ir geresne sveikata, ir visiškai dera su mūsų naująja Europos augimo strategija.