

Īpašais ziņojums

Ilgospējīga pilsētu mobilitāte Eiropas Savienībā: bez dalībvalstu apņemšanās būtiski uzlabojumi nav iespējami



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA

Saturs

	Punkts
Kopsavilkums	I–X
Ievads	01–12
Ilgospējīga pilsētu mobilitāte un tās nozīme	01–06
Komisijas nozīme	07–08
Pilsētu mobilitātei pieejamie līdzekļi	09–12
Revīzijas tvērums un īstenotā pieeja	13–16
Apsvērumi	17–69
Praksē nav īstenojušās būtiskās pārmaiņas attiecībā uz ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti	17–30
Nav nekā, kas liecinātu par skaidru tendenci ilgtspējīgāku transporta veidu virzienā	18–20
Pilsētu mezglos ir uzlabojusies gaisa kvalitāte, taču piesārņojums joprojām pārsniedz nekaitīguma robežvērtības	21–23
Sastrēgumu dēļ ceļu lietotājiem pasliktinās pilsētu mobilitāte	24–26
Sabiedriskā transporta pārklājums un pieejamība pilsētās ir uzlabojusies	27–30
Komisija palielināja savu atbalstu, taču vairāki faktori ierobežoja virzību uz ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti	31–56
Komisija izstrādāja politikas virzienus un izdeva pamatnostādnes, lai gan dalībvalstis nav tās vienmēr ievērojušas	32–35
2014.–2020. gadā ilgtspējīgai pilsētu mobilitātei bija piešķirts vairāk ES līdzekļu, taču SUMP parasti nav finansējuma saņemšanas nosacījums	36–40
Vairāki faktori ietekmē to, cik efektīvs ir Komisijas atbalsts ilgtspējīgākai pilsētu mobilitātei	41–56
Daži mūsu izskatītie projekti nebija pilnā mērā efektīvi un daži nebalstījās uz pamatotām stratēģijām	57–69
Daži projekti nebija tik efektīvi, kā plānots	58–59
Ne vienmēr projekti balstījās uz racionālām pilsētu mobilitātes stratēģijām	60–69
Secinājumi un ieteikumi	70–75

Pielikumi

I pielikums. Novērtēto projektu saraksts

II pielikums. Apmeklēto pilsētu kartes

III pielikums. ESI fondu piešķirumi 2014.–2020. gadā sadalījumā pēc intervences jomām

IV pielikums. Autobusu vidējais vecums apmeklētajās pilsētās

Glosārijs, akronīmi un saīsinājumi

Komisijas atbildes

Revīzijas darba grupa

Laika skala

Kopsavilkums

I Ilgtspējīga pilsētu mobilitāte ir viena no galvenajām problēmām, ar ko saskaras pilsētas Eiropas Savienībā un par ko satraucas daudzi ES iedzīvotāji. Pastāv spēcīga saikne starp ilgtspējīgāku pilsētu mobilitāti un gan ekonomisko izaugsmi, gan samazinātu vides piesārņojumu.

II Galvenais ES finansējuma avots pilsētu mobilitātei ir Eiropas strukturālie un investīciju fondi (ESI fondi), un 2014.–2020. gadā šis finansējums bija 16,3 miljardi EUR. Turklāt Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments (EISI) ir nodrošinājis vairāk nekā 200 miljonus EUR daudzām lielām ES pilsētām.

III Pilsētu mobilitāte ir jautājums, kas skar daudzus ES iedzīvotājus, kuriem rūp transportam iztērētais laiks un līdzekļi. ES iegulda lielas summas, lai palīdzētu pilsētām uzlabot savu mobilitāti un padarīt to ilgtspējīgāku. Mūsu ziņojuma mērķis ir palīdzēt Komisijai, dalībvalstīm un pilsētām efektīvāk un lietderīgāk izlietot līdzekļus, kad tās risina attiecīgās problēmas, it īpaši saistībā ar Komisijas 2019. gada decembra paziņojumu par “zaļo kursu”, kas publicēts pēc mūsu veiktās revīzijas.

IV Dalībvalstīm un to pilsētām ir pienākums ilgtspējīgi pārvaldīt pilsētu mobilitāti. Komisijas loma šajā ziņā ir neliela, bet, ņemot vērā šā jautājuma nozīmīgumu, Komisija pēc 2013. gada pilsētu mobilitātes paketes izdeva vairākus politikas dokumentus un norādījumus un ir palielinājusi finansējumu, ko piešķir projektiem šajā jomā.

V Mēs izskatījām to, cik lielā mērā ES atbalsts ir efektīvi palīdzējis ilgtspējīgi uzlabot pilsētu mobilitāti. Konkrētāk, mēs vērtējām, vai ES pilsētas ir panākušas progresu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes uzlabošanā kopš 2013. gada pilsētu mobilitātes paketes; vai pilsētas ievēro ES pamatnostādnes un izmanto mērķtiecīgi piešķirto ES finansējumu, lai panāktu ilgtspējīgāku pilsētu mobilitāti; un vai mūsu aplūkoto projekti balstās uz racionālām stratēģijām un ir apliecinājuši efektivitāti.

VI Mēs atzīstam, ka, lai panāktu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes būtiskus uzlabojumus, var būt vajadzīgs papildu laiks. Tomēr, lai gan ir pagājuši seši gadi kopš Komisija aicināja sākt ieviest būtiskas pārmaiņas, nav skaidru novērojumu, kas liecinātu, ka pilsētas izteikti maina savas pieejas. It sevišķi nav nekādas skaidras tendences ilgtspējīgāku transporta veidu virzienā. Lai gan pilsētas ir ieviesušas vairākas iniciatīvas, lai paplašinātu sabiedriskā transporta kvalitāti un kvantitāti, privāto automašīnu izmantošana nav būtiski samazinājusies. Daži gaisa kvalitātes rādītāji ir nedaudz uzlabojušies, taču autotransporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas ir pastāvīgi palielinājušās, un daudzas pilsētas joprojām pārsniedz ES noteiktos nekaitīguma sliekšņus.

VII Tā kā nebija obligātu tiesību aktu prasību, daudzas dalībvalstis un pilsētas nebija sevišķi aktīvas Komisijas norādījumu ieviešanā, it īpaši saistībā ar ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes plānu izstrādi. Tāpat nav prasības, lai piekļuve ES finansējumam būtu atkarīga no tā, vai ir sagatavoti šie plāni, lai gan divas no dalībvalstīm, kuras apmeklējām, ir piemērojušas šādu nosacījumu valsts līmenī.

VIII Dažas dalībvalstis un pilsētas faktiski nepapildināja ES līdzekļus ar atbilstīgiem resursiem, lai nodrošinātu savu sabiedriskā transporta tīklu pienācīgu darbību un uzturēšanu; izmaksas var pieaugt arī tādēļ, ka līnijas ne vienmēr ir tehniski sadarbīgas. Turklāt ne visos gadījumos vietējā līmeņa pilsētu mobilitātes politikas dokumenti atbilst ilgtspējīgākas pilsētu mobilitātes mērķim. Mēs pamanījām pozitīvu iniciatīvu piemērus, kas veicina ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti; parasti to īstenošanai bija vajadzīga izteikta politiskā vadība un informētības vairošanas centieni, lai panāktu iedzīvotāju atbalstu.

IX Atklājām, ka ES finansējumu saņēmušie projekti, kurus mēs izskatījām, nebija tik efektīvi, kā plānots, jo to izstrādē un īstenošanā bija nepilnības. Šie projekti ne vienmēr bija balstīti uz racionālām pilsētu mobilitātes stratēģijām; šādas stratēģijas nereti neietvēra pamatdatus, atbilstīgu analīzi, attiecīgus mērķus un koordināciju gan ar citiem plāniem, gan kaimiņos esošajām pašvaldībām.

X Pamatojoties uz šiem konstatējumiem, mēs iesakām Komisijai:

- balstoties uz iepriekšējo pieredzi, publicēt labākus datus par pilsētu mobilitāti un par to, cik lielā mērā ES nozīmīgākajās pilsētās eksistē ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni; un
- saistīt piekļuvi ES finansējumam ar ilgtspējīgiem pilsētu mobilitātes plāniem.

Ievads

Ilgtspējīga pilsētu mobilitāte un tās nozīme

01 Pilsētu mobilitāte šajā ziņojumā apraksta to, cik viegli iedzīvotāji pilsētu teritorijās var nokļūt no vienas vietas uz otru, izmantojot pieejamo transporta tīklu un pakalpojumus. Pilsētu mobilitātes modeļus ietekmē daudzi faktori, piemēram, demogrāfija, zemes izmantošana, pārvaldība, sabiedriskā transporta pieejamība, automašīnu izmantošana un vietējā ekonomika.

02 Pilsētu mobilitātes pārvaldība pilsētu teritorijām ir nozīmīgs problēmjautājums. Papildus nenoliedzamiem finansiāliem ierobežojumiem plānotāji un politikas veidotāji saskaras ar daudzām un nereti savstarpēji konkurējošām vajadzībām, proti, ir jāsaglabā augsts dzīves kvalitātes līmenis, vienlaikus radot pievilcīgu vidi uzņēmumiem; un ir jāierobežo satiksme jutīgās teritorijās, vienlaikus neierobežojot vajadzīgos preču un cilvēku pārvadājumus¹.

03 Pilsētu mobilitāti ietekmē daudzas problēmas, no kurām viena no sarežģītākajām ir satiksmes sastrēgumi. Ir veikti plaši ekonomikas pētījumi, kas liecina, ka sastrēgumi sabiedrībai rada lielas izmaksas (tiek lēsts, ka ES tās ir 270 miljardi EUR gadā²) un ka plūstošāka satiksme pilsētas teritorijā palielina ekonomikas izaugsmes iespējamību. Kāds pētījums parādīja, ka pāreja uz brīvas plūsmas satiksmi varētu palielināt darba ņēmēju produktivitāti reģionos ar lielu satiksmes pārslodzi par līdz pat 30 %³. Tā kā satiksmes sastrēgumi Eiropas Savienībā nereti koncentrējas pilsētās un pilsētu teritorijās, šī problēma skar lielāko daļu ES iedzīvotāju. Tomēr pieredze ir parādījusi, ka ceļu kapacitātes palielināšana pilsētu teritorijās rada intensīvāku satiksmi un līdz ar to sastrēgumus, tāpēc risinājums jāmeklē citās pieejās.

¹ Eiropas Komisija (2013. gads) *Plānošana cilvēku vajadzībām*. Pamatnostādnes "Ilgtspējīgas pilsētvides mobilitātes plānu sagatavošana un ieviešana".

² https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

³ David Hartgen un Gregory Fields (2009. gads). *Gridlock and Growth: The effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance*. Reason Foundation politikas pētījums Nr. 371.

04 Daudzās Eiropas pilsētās ir slikti gaisa kvalitātes rādītāji un nemitīgi tiek pārsniegtas direktīvā par gaisa kvalitāti⁴ noteiktās robežvērtības cilvēka veselības aizsardzībai. 96 % ES iedzīvotāju, kas dzīvo pilsētu teritorijās, ir pakļauti tādām gaisa piesārņotāju līmenim, kuru Pasaules Veselības organizācija (PVO) uzskata par kaitīgu veselībai. Eiropas Komisija (Komisija) 2013. gadā lēsa, ka kopējās veselības aprūpes izmaksas, kas saistītas ar gaisa piesārņojumu izraisītām problēmām, ir vairāki simti miljardu euro gadā. Piesārņojums negatīvi ietekmē arī bioloģisko daudzveidību. Jaunākos pētījumos ir minētas nepietiekamas fiziskās aktivitātes kā nopietns blakusefekts, kas saistīts ar pārvietošanos automašīnā.

05 Autotransports ir viens no galvenajiem gaisa piesārņojuma un siltumnīcefekta gāzu emisiju cēloņiem⁵. Piemēram, tas ir lielākais slāpekļa monoksīdu (NO un NO₂) emisiju avots un otrs lielākais oglekļa monoksīda un suspendēto daļiņu emisiju avots. Pilsētu teritorijas rada 23 % no transporta CO₂ emisijām. Papildus gaisa piesārņojumam un CO₂ emisijām transports rada arī trokšņa piesārņojumu.

06 Ņemot vērā pilsētu mobilitātes ietekmi gan uz ekonomikas izaugsmi, gan vidi, ES atbalsta ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti. Tas nozīmē tādu stratēģiju izstrādi, kuras sekmē pāreju uz tīrākiem un ilgtspējīgākiem transporta veidiem, piemēram, iešanu kājām, riteņbraukšanu, sabiedrisko transportu un jaunām automašīnu izmantošanas un turēšanas tendencēm⁶.

Komisijas nozīme

07 Saskaņā ar subsidiaritātes principu pilsētu mobilitāti pārvalda vietējā līmenī, un nav nekādu ES regulu un direktīvu, kas to reglamentētu. Tomēr, ņemot vērā šā jautājuma nozīmīgumu, Komisija ir izdevusi vairākus politikas dokumentus un pilsētu mobilitātē ieguldījusi ievērojamus līdzekļus, galvenokārt savas transporta politikas kontekstā. Galvenie iesaistītie Komisijas ģenerāldirektorāti ir:

⁴ Direktīva 2008/50/EK par gaisa kvalitāti un tīrāku gaisu Eiropai.

⁵ Īpašais ziņojums Nr. 23/2018 "Gaisa piesārņojums: mūsu veselība joprojām nav pietiekami aizsargāta".

⁶ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai "Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās", COM(2013) 913 final.

- Mobilitātes un transporta ģenerāldirektorāts (Move ĢD), kas izstrādā transporta politikas virzienus un finansē transporta infrastruktūras projektus Eiropas transporta tīkla (TEN-T) ietvaros;
- Reģionālās politikas un pilsētpolitikas ģenerāldirektorāts (Regio ĢD), kas dalībvalstīm un reģioniem sniedz finansiālu atbalstu, kuru var izmantot ilgtspējīgam transportam un pilsētu mobilitātei;
- Pētniecības un inovācijas ģenerāldirektorāts (RTD ĢD), kas nodrošina finansējumu pētniecībai par pilsētu mobilitātes koncepcijām.

08 Pēdējo desmit gadu laikā Komisija ir izdevusi vairākus politikas dokumentus, kas uzskaitīti **1. diagrammā**. Pirmā 2009. gada visaptverošā atbalsta pakete pilsētu mobilitātei bija “Rīcības plāns mobilitātei pilsētās”, kurā noteikts satvars ES iniciatīvām pilsētu mobilitātes jomā. Komisija 2013. gadā izdeva pilsētu mobilitātes paketi (sk. **1. izcēlumu**), lai pastiprinātu atbalstu Eiropas pilsētām ar pilsētu mobilitāti saistīto problēmu risināšanā. 2017. gadā tā izdeva paziņojumu “Eiropa kustībā. Programma sociāli taisnīgai pārejai uz tīru, konkurētspējīgu un savienotu mobilitāti visiem”, kas ietvēra iniciatīvu kopumu virzībai uz Eiropas mobilitātes un transporta modernizēšanu. 2019. gada decembrī, kad mūsu revīzijas darbs bija pabeigts, Komisija publicēja paziņojumu, kurā ierosina “Eiropas zaļo kursu” virzībā uz klimata ziņā neitrālu kontinentu⁷ un ietver mērķi, kas paredz pāriet uz ilgtspējīgāku pilsētu mobilitāti.

⁷ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam, Eiropadomei, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai “Eiropas zaļais kurss”, COM(2019) 640 final.

1. izcēlums

Pilsētu mobilitātes pakete

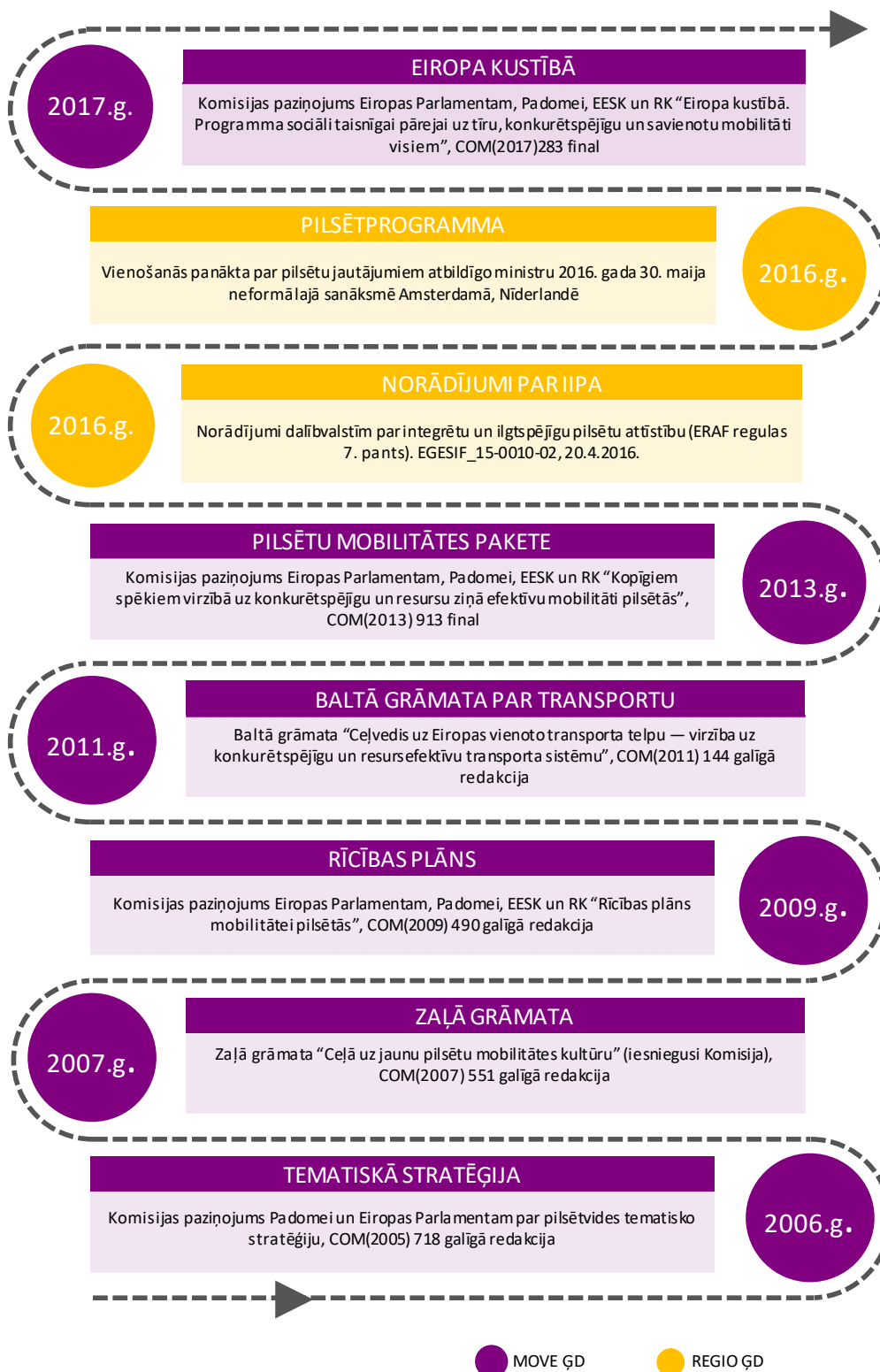
Ar pilsētu mobilitātes paketi Komisija vēlējās pastiprināt atbalstu Eiropas pilsētām to centienos risināt ar pilsētu mobilitāti saistītās problēmas. Tā mudināja uz būtiskām pārmaiņām pieejā, ko piemēro pilsētu mobilitātei, lai nodrošinātu, ka Eiropas pilsētu teritorijas attīstās ilgtspējīgā gultnē, un aicināja dalībvalstis īstenot izlēmīgāku un labāk koordinētu rīcību.

Pakete bija vērsta uz ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu (*SUMP*) pieņemšanu, un dalībvalstis tika aicinātas izskatīt iespēju nodrošināt, lai to pilsētu teritorijās tiek izstrādāti un īstenoti *SUMP*, integrējot tos plašākā pilsētas vai teritoriālajā stratēģijā.

Turklāt paketē tika aicināts pieņemt viedākus pilsētu piekļuves noteikumus un noteikt ceļu lietošanas maksas, lai koordinēti izvērstu pilsētu intelektiskās transporta sistēmas un uzlabotu ceļu satiksmes drošību.

2019. gada novembrī pilsētu mobilitātes paketi izvērtēja, lai novērtētu, vai tā atbilst mērķim un pilda noteiktos uzdevumus.

1. diagramma. Galvenie Komisijas pieņemtie politikas dokumenti



Avots: ERP.

Pilsētu mobilitātei pieejamie līdzekļi

09 Galvenie ES finansējuma avoti pilsētu mobilitātei ir divi no pieciem Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem (ESI fondi), proti, Eiropas Reģionālās attīstības fonds (ERAF) un Kohēzijas fonds (KF). Vēl ir pieejami līdzekļi no pamatprogrammas “Apvārsnis 2020” pētniecības un inovācijas jomā un no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta (EISI) transporta jomā.

10 Summa, kas pilsētu mobilitātei ir pieejama no ESI fondiem, ir palielinājusies no 11,2 miljardiem EUR 2007.–2013. gada plānošanas periodā līdz 16,3 miljardiem EUR 2014.–2020. gadā. Tas galvenokārt ietver finansējumu tīram pilsētu transportam (2007.–2013. gadā 8,1 miljardu EUR; 2014.–2020. gadā 12,8 miljardus EUR) un arī intelektiskajām transporta sistēmām (ITS), veloceliņiem un multimodālajiem pārvadājumiem. ESI fondu atbalstītos projektus līdzfinansē no valsts resursiem.

11 Kopējie *TEN-T* paredzētie līdzekļi EISI ietvaros 2014.–2020. gadā ir 24 miljardi EUR. Kārtējā periodā EISI tiek izmantots, lai attīstītu “pilsētu mezglus”, tostarp 88 pilsētas visā ES, kas ir iekļuves punkti *TEN-T* pamattīklā⁸. Revīzijas laikā EISI finansējums pilsētu mezgliem bija 214 miljoni EUR (1 % no kopējās summas).

12 Kopš 2014. gada EIB ir izsniegusi aizdevumus 48,2 miljardu EUR apmērā, ieskaitot Eiropas Stratēģisko investīciju fondu, lai finansētu projektus visā transporta nozarē, un tas ietver dzelzceļu, aviāciju, jūras un autoceļu projektus, kā arī pilsētu mobilitāti. Šie aizdevumi ir paredzēti projektiem, kuru kopējās ieguldījuma izmaksas pārsniedz 25 miljonus EUR un kuri ir izstrādāti tā, lai būtu klimatam nekaitīgi, droši, ilgtspējīgi un inovatīvi.

⁸ Sk. Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 1315/2013 par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai (OV L 348, 20.12.2013., 1. lpp.).

Revīzijas tvērums un īstenotā pieeja

13 Mēs 2014. gadā publicējām ziņojumu par pilsētas transporta projektu efektivitāti⁹. Mūsu kārtējās revīzijas mērķis bija izskatīt, cik lielā mērā ES atbalsts ir efektīvi palīdzējis ilgtspējīgi uzlabot pilsētu mobilitāti. Konkrētāk, mēs vērtējam, vai:

- 1) ES pilsētas ir panākušas progresu, uzlabojot ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti kopš 2013. gada pilsētu mobilitātes paketes;
- 2) pilsētas ievēro ES pamatnostādnes un ES finansējumu izmanto mērķtiecīgi, lai panāktu ilgtspējīgāku pilsētu mobilitāti;
- 3) mūsu aplūkoto projekti balstās uz atbilstīgām stratēģijām un ir apliecinājuši efektivitāti.

14 Pilsētu mobilitāte ir jautājums, kas skar daudzus ES iedzīvotājus, kuriem rūp transportam iztērētais laiks un līdzekļi. Vairāk nekā puse iedzīvotāju uzskata, ka sastrēgumi ir visnopietnākā problēma, kas ietekmē mobilitāti¹⁰. ES iegulda lielas summas, lai palīdzētu pilsētām uzlabot to mobilitāti un padarīt to ilgtspējīgāku. Mūsu ziņojuma mērķis ir palīdzēt Komisijai, dalībvalstīm un pilsētām efektīvāk un lietderīgāk izlietot līdzekļus, kad tās risina attiecīgās problēmas, it īpaši saistībā ar Komisijas 2019. gada decembra paziņojumu par Eiropas zaļo kursu.

15 Revīzija aptvēra politikas un stratēģijas dokumentus, kas izstrādāti kopš 2013. gada, kad Komisija pieņēma pilsētu mobilitātes paketi ar mērķi pastiprināt atbalstu Eiropas pilsētām ar pilsētu mobilitāti saistīto problēmu risināšanā. Mēs izskatījām attiecīgos dokumentus, ko mums darīja pieejamus Komisija, dalībvalstis, pilsētas un trešās puses, veicām intervijas, analizējām ziņojumus un novērtējām projektu datus, ietverot EISI finansētos projektus.

⁹ Īpašais ziņojums Nr. 1/2014 “ES atbalstīto sabiedriskā pilsētas transporta projektu efektivitāte”.

¹⁰ Eiropabarometra speciālaptauja Nr. 422a “Ziņojums par transporta kvalitāti”, 2014. gada decembris. https://ec.europa.eu/transport/media/news/2014-12-08-eurobarometer_en.

16 Laikā no 2018. gada novembra līdz 2019. gada aprīlim mēs apmeklējām astoņas pilsētas¹¹ četrās dalībvalstīs (Itālijā, Vācijā, Spānijā un Polijā), lai novērtētu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu (SUMP), kā arī citu vietējo stratēģiju un plānu pieejamību un saturu. Apmeklētajās pilsētās mēs novērtējām 15 ES līdzfinansētus projektus¹² (sk. [I pielikumu](#)), no kuriem 14 atbalstīja ESI fondi un vienu — ESIF. Turklāt mēs devāmies mācību braucienos uz Kopenhāgenu un Stokholmu, lai izskatītu sastrēgumu nodevu un riteņbraukšanas potenciālu. Savu analīzi mēs papildinājām ar apsekojumu, kuru veicām attiecībā uz 88 pilsētām, kas veido *TEN-T*, un kura ietvaros atbilžu rādītājs pārsniedza 30 %, un ar ģeotelpiskajām analīzēm, kuras mūsu uzdevumā veica *Eurostat*, izmantojot arī lielo datu par sastrēgumiem analītiku. Attiecīgos gadījumos mēs izmantojām mūsu četru ārējo ekspertu specializētās zināšanas par pilsētu mobilitāti, it sevišķi par jaunāko attīstību šajā jomā.

¹¹ Leipciga, Hamburga, Neapole, Palermo, Varšava, Lodza, Madride un Barselona. Šo pilsētu atlasei izmantoja vairākus kritērijus, tostarp sastrēgumu līmeni, iedzīvotāju skaitu un ģeogrāfisko atrašanās vietu.

¹² Projekti tika izraudzīti, balstoties uz to, kuriem projektiem ir vislielākais potenciāls sekmēt ilgtspējīgāku pilsētu mobilitāti vai uzlabot esošās infrastruktūras efektivitāti.

Apsvērumi

Praksē nav īstenojušās būtiskās pārmaiņas attiecībā uz ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti

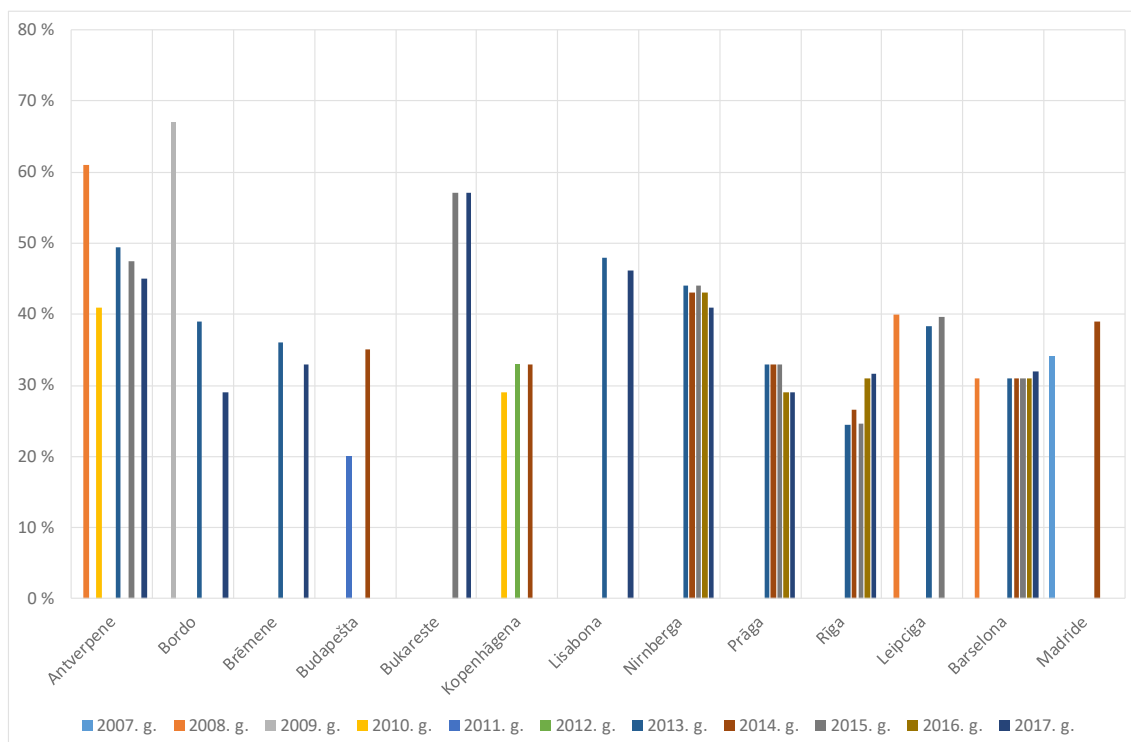
17 Lai novērtētu, vai mobilitāte ir kļuvusi ilgtspējīgāka atbilstīgi pilsētu mobilitātes paketē izklāstītajiem centieniem, mēs analizējām dažādu transporta veidu īpatsvaru; transporta radīto piesārņojumu; sastrēgumu līmeni; un sabiedriskā transporta pārklājumu un pieejamību pilsētās un apkārtējās teritorijās.

Nav nekā, kas liecinātu par skaidru tendenci ilgtspējīgāku transporta veidu virzienā

18 Eiropas mobilitātes pārvaldības platformā (*EPOMM*) tiek uzskatīts, ka “transporta veidu īpatsvars”, t. i., dažādu transporta veidu izmantošanas īpatsvars, ir labākais pilsētas mobilitātes politikas ilgtspējas rādītājs. Tā kā nav avota, no kura iegūt vispusīgus datus par transporta veidu īpatsvaru ES, mēs apkopojām liecības no *EPOMM* tīmekļa vietnes un papildinājām šo analīzi ar jaunāku informāciju, ko ieguvām no mūsu apsekojuma un apmeklējumiem astoņās pilsētās.

19 Tikai 27 no 88 mūsu apsekojumā iekļautajām pilsētām sniedza datus par transporta veidu īpatsvaru. Analīze attiecībā uz transporta veidu īpatsvaru 13 no šīm pilsētām ar salīdzināmiem datiem dažādu gadu gaitā (sk. [2. diagrammu](#)) parāda, ka divās no šīm pilsētām, proti, Antverpenē un Bordo, būtiski samazinājās privāto automašīnu izmantošana, savukārt Budapeštā tā palielinājās par 80 %.

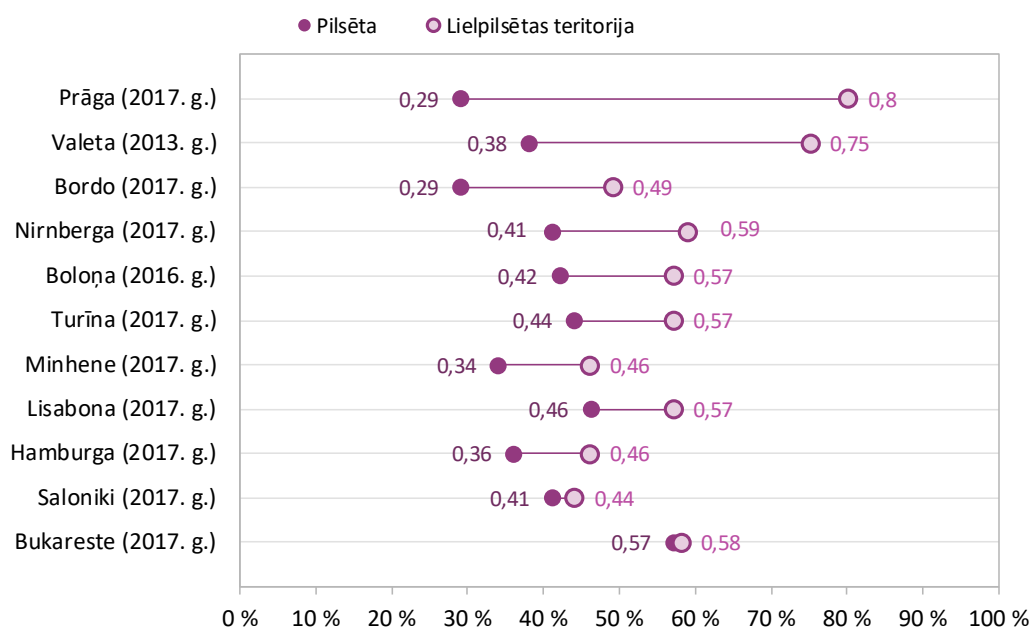
2. diagramma. Privāto automašīnu īpatsvars 13 pilsētās laikā no 2007. līdz 2017. gadam



Avots: ERP analīze, balstoties uz pilsētu un EPOMM sniegtajiem datiem.

20 Mūsu apsekojuma rezultāti arī parāda, ka 14 pilsētās, kuras par šo jautājumu sniedza datus, privāto automašīnu īpatsvars lielākoties bija ievērojami augstāks lielpilsētas teritorijā, kas aptver pilsētu, nekā pašā pilsētā (sk. [3. diagrammu](#)).

3. diagramma. Privāto automašīnu īpatsvars 11 pilsētās un lielpilsētu teritorijās, kas aptver pilsētas



Avots: ERP, balstoties uz atbildēm tās veiktajā pilsētu mobilitātes apsekojumā.

Pilsētu mezglos ir uzlabojusies gaisa kvalitāte, taču piesārņojums joprojām pārsniedz nekaitīguma robežvērtības

21 Lai gan laikā no 1990. līdz 2017. gadam lielākajā daļā nozaru samazinājās siltumnīcefekta gāzu emisijas, transporta radītās emisijas palielinājās. Šajā nozarē kategorija, kuras emisijas palielinājās visvairāk, bija autotransports. Laikā no 2014. līdz 2017. gadam autotransporta CO₂ emisijas palielinājās par 45 miljoniem tonnu, 5 %, un veido 25 % no visām iekšzemes CO₂ emisijām¹³. No visām emisijām, kas attiecināmas uz transportu, 23 % ir pilsētu teritorijās.

22 Gaisa piesārņojums pilsētās joprojām sasniedz cilvēku veselībai kaitīgu līmeni. Kopumā ir panākts progress slāpekļa dioksīda (NO₂) un cieta daļiņu emisiju samazināšanā. Tomēr saskaņā ar Eiropas Vides aģentūras datiem¹⁴ Gaisa kvalitātes direktīvā noteikto standartu pārkāpšana ES pilsētās joprojām ir plaši sastopama.

¹³ Eiropas Vides aģentūra, Eiropas Savienības siltumnīcefekta gāzu emisiju gada pārskats 1990.–2017. gadam un 2019. gada pārskata ziņojums, 2019. gada 27. maijs.

¹⁴ <https://airindex.eea.europa.eu/>.

23 Visas astoņas pilsētas, kuras apmeklējām, ir iekļautas ES pārkāpuma procedūrās¹⁵ pret attiecīgo dalībvalsti. 2019. gada septembrī visās šajās pilsētās, izņemot Leipcigu un Palermo, joprojām bija pārsniegts atļautais piesārņojuma līmenis.

Sastrēgumu dēļ ceļu lietotājiem pasliktinās pilsētu mobilitāte

24 Tā kā nav izteiktas pārejas uz citiem transporta veidiem, sastrēgumu pieaugums (sk. **2. izcēlumu**) liecina par pilsētu mobilitātes pasliktināšanos ceļu lietotājiem.

2. izcēlums

Sastrēgumi

Sastrēgumi ir gan fiziska parādība, kas saistīta ar veidu, kādā transportlīdzekļi cits citam traucē pārvietošanos uz priekšu, pieprasījumam pēc ierobežotās ceļu telpas sasniedzot pilnu kapacitāti, gan relatīva parādība, kas saistīta ar lietotāju gaidām attiecībā uz ceļu sistēmas veiktspēju¹⁶. Visbiežāk izmantotais satiksmes sastrēguma rādītājs balstās uz vidējā ātruma brīvas plūsmas apstākļos (parasti balstoties uz datiem, kas reģistrēti nakts vidū) un dažādos dienas laikos novēroto ātrumu starpību, konvertējot to vidējā ceļošanas laika palielinājumā (absolūtajā vai procentuālajā).

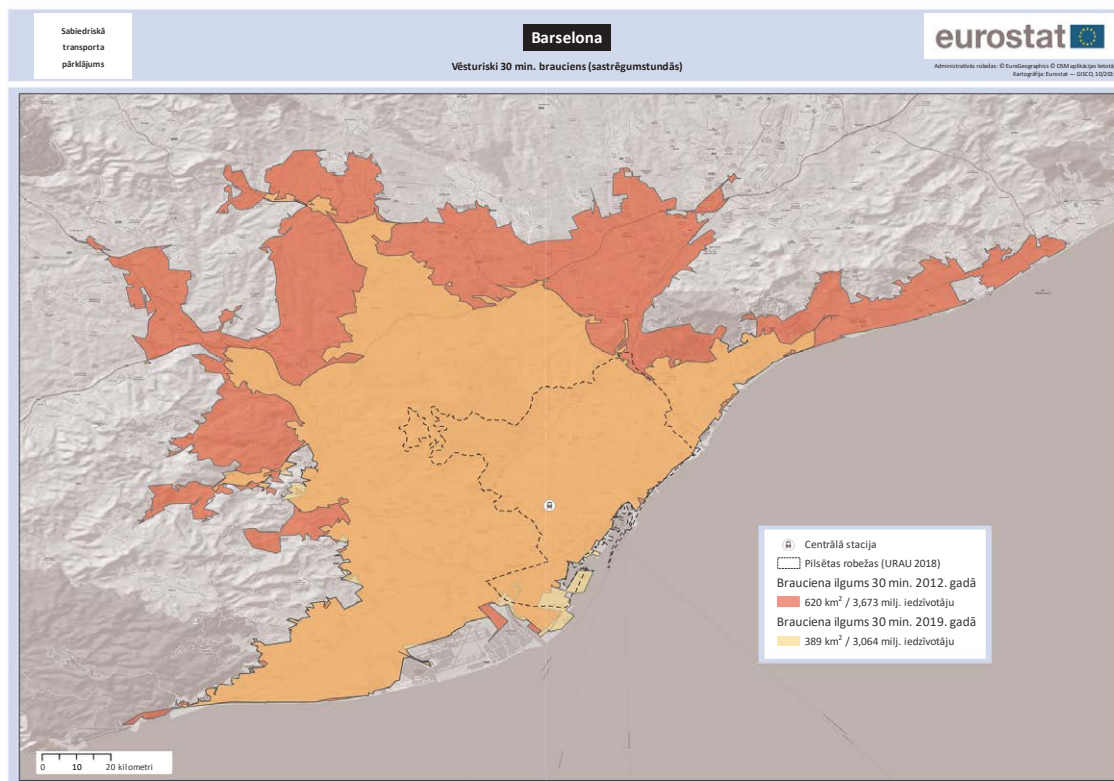
25 Saskaņā ar *TomTom*¹⁷ datiem laikā no 2013. gada līdz 2018. gadam sastrēgumi pieauga 25 no 37 pilsētu mezgliem, par kuriem bija pieejami dati. Šāda tendence bija vērojama arī visās mūsu apmeklētajās pilsētās. Karte, kas ietverta **1. attēlā**, parāda, kā 30 minūšu brauciena laikā Barselonā var pārvarēt daudz mazāku attālumu nekā 2012. gadā. Līdzīgas kartes pārējām mūsu apmeklētajām pilsētām ir iekļautas **II pielikumā**.

¹⁵ Tiesvedība pret dalībvalsti, kas nav īstenojusi ES tiesību aktus.

¹⁶ ESAO (2007. gads), *Managing Urban Traffic Congestion*.
https://www.oecdilibrary.org/transport/managing-urban-traffic-congestion_9789282101506-en.

¹⁷ Satiksmes datu sniedzējs.

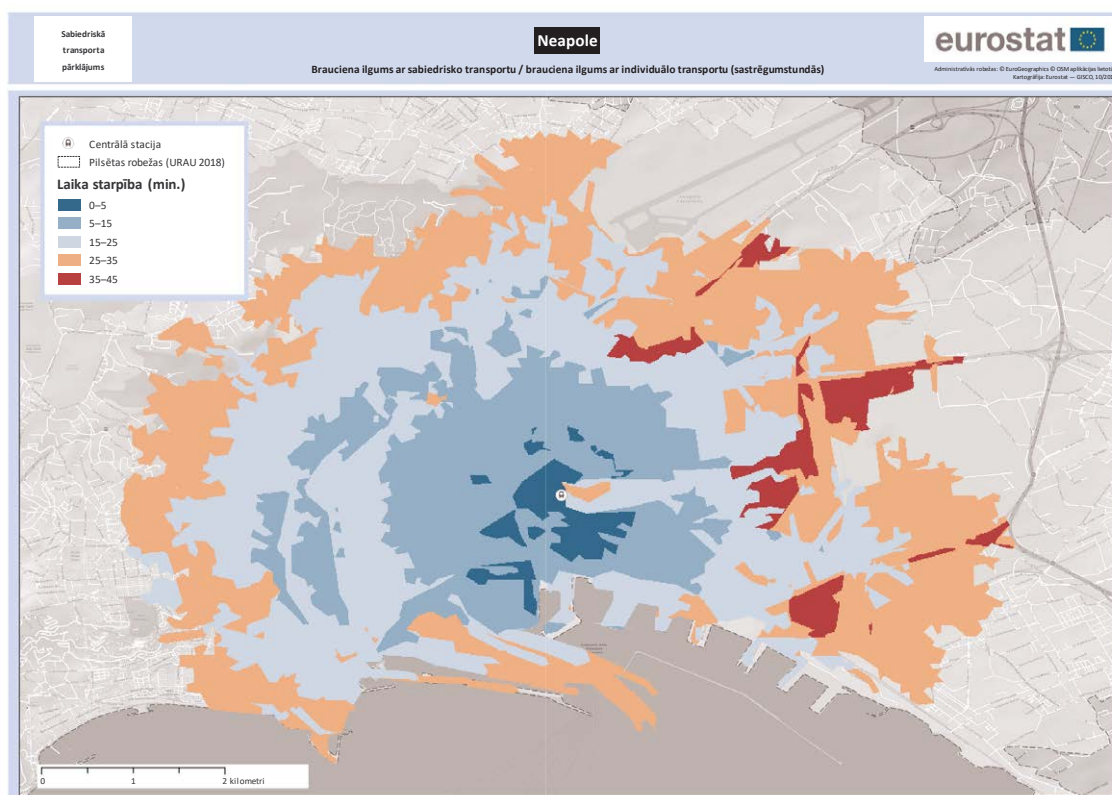
1. attēls. Sasniedzamība 30 minūšu brauciena laikā sastrēgumstundā Barselonā 2012. un 2019. gadā



Avots: Eurostat analīze ERP uzdevumā.

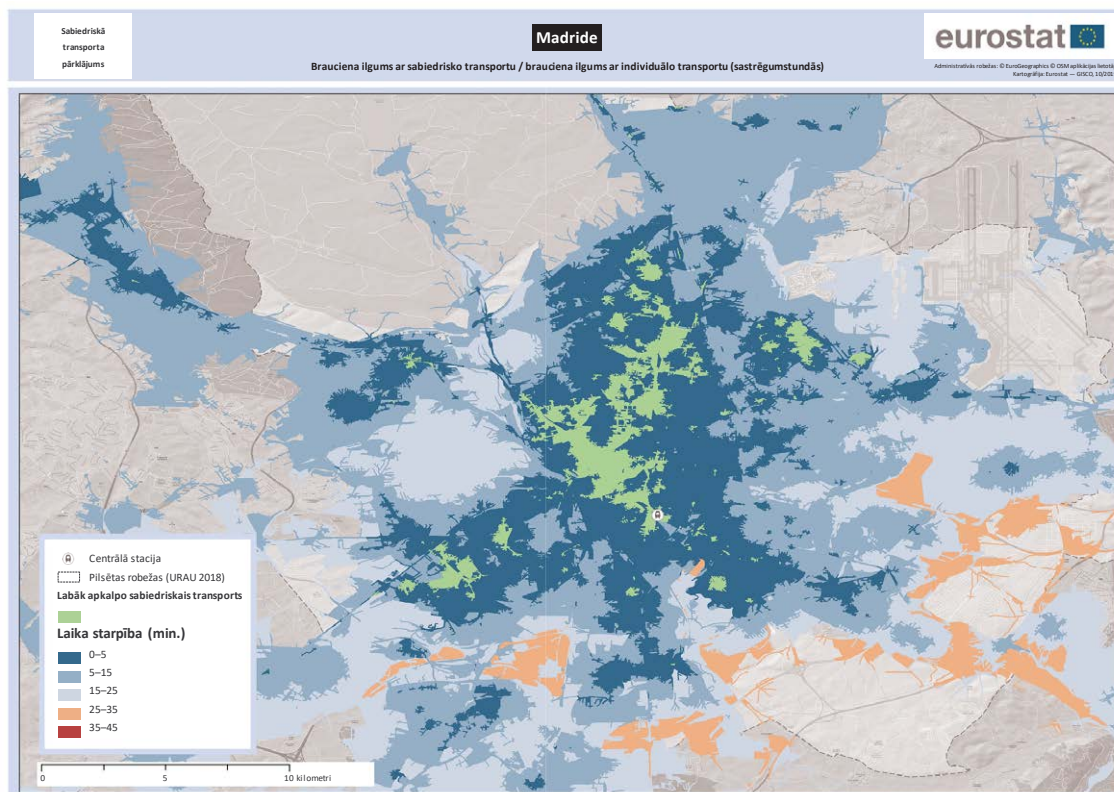
26 Tomēr mēs atklājam, ka, lai gan izmaksas un ērtība arī ir faktori, septiņās no astoņām pilsētām parasti laika ziņā efektīvāk joprojām ir izmantot privāto automašīnu, nevis sabiedrisko transportu. **2. attēls** parāda, ka ir vajadzīgs ilgāks laiks, lai nokļūtu Neapoles centrālajā dzelzceļa stacijā ar sabiedrisko transportu nekā ar privāto automašīnu. Tikai Madridē dažās pilsētas daļās novērojām, ka piekļuve *Atocha* stacijai, kas ir viena no divām galvenajām dzelzceļa stacijām, ātrāk var piekļūt ar sabiedrisko transportu, sk. **3. attēlu**. Līdzīgas kartes pārējām mūsu apmeklētajām pilsētām ir iekļautas **II pielikumā**.

2. attēls. Neapoles dzelzceļa stacijas salīdzināmā sasniedzamība ar automašīnu un ar sabiedrisko transportu



Avots: Eurostat analīze ERP uzdevumā.

3. attēls. Madrides *Atocha* dzelzceļa stacijas salīdzināmā sasniedzamība ar automašīnu un ar sabiedrisko transportu



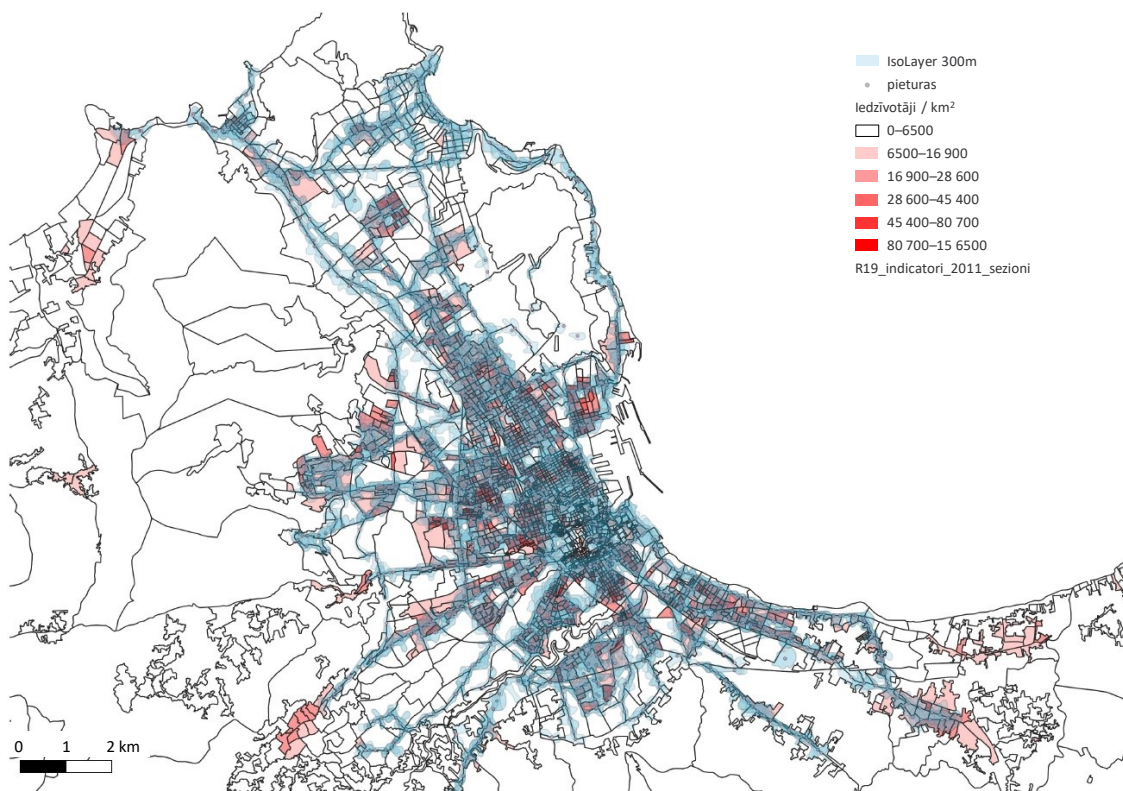
Avots: Eurostat analīze ERP uzdevumā.

Sabiedriskā transporta pārklājums un pieejamība pilsētās ir uzlabojusies

27 Labs sabiedriskais transports ir ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes pamatā, jo kopā ar “aktīvo mobilitāti” (transporta, kas balstās uz cilvēka fizisko aktivitāti, piemēram, iešana ar kājām un riteņbraukšana) tas nodrošina alternatīvu privātajām automašīnām. Lai sabiedriskais transports būtu labs, cita starpā ir vajadzīga viegla piekļuve (lielai iedzīvotāju daļai jāatrodas netālu no sabiedriskā transporta infrastruktūras), regularitāte, ātrums un laba savienojamība ar tīklu. Pilsētām ir bijusi iespēja izmantot ES līdzekļus, lai palīdzētu tām paplašināt savus sabiedriskā transporta tīklus, veicot ieguldījumus metro un tramvaju līnijās, kā arī ritošajā sastāvā, sk. **36.** punktu.

28 ESAO 2019. gada ziņojums parāda, ka dažās pilsētās ļoti liels iedzīvotāju īpatsvars dzīvo sabiedriskā transporta infrastruktūras tuvumā (sk. **1. tabulu**). Perifērās teritorijās šis īpatsvars ir mazāks, sk., piemēram, Palermo **4. attēlā**, kas parāda, ka būtiskām iedzīvotāju daļām ir maza sabiedriskā transporta pieejamība.

4. attēls. Iedzīvotāju blīvums un sabiedriskā transporta pārklājums Palermo



Avots: ERP analīze, pamatojoties uz ISTAT un Palermo pašvaldības publicētajiem datiem.

29 Tomēr, tā kā šīs pilsētas piesaista svārstsatiksmes dalībniekus no apkārtējām pašvaldībām, sabiedriskā transporta piedāvājums perifērajās teritorijās un labi savienojumi ar pārejo tīklu nosaka to, vai svārstsatiksmes dalībnieki izvēlas nokļūt pilsētā ar privāto automašīnu vai ar sabiedrisko transportu, neatkarīgi no sabiedriskā transporta kvalitātes pilsētā.

1. tabula. Sabiedriskā transporta pārklājums

Pilsētas nosaukums	Iekšpilsēta	Lielpilsētas teritorija
Leipciga	99,9 %	70,7 %
Hamburga	99,9 %	99,5 %
Neapole	53,5 %	48,5 %
Madride	99,9 %	96,7 %
Varšava	100,0 %	84,8 %
Vidējais pārklājums*	95,6 %	87,9 %

* Vidējais pārklājums aptver 81 pilsētu, par kurām bija *GTFIS* dati, no 121 pilsētu, uz ko attiecas Starptautiskā Transporta foruma ziņojums.

Avots: Starptautiskais Transporta forums, 2019. gads.

30 Mazāks sabiedriskā transporta pārklājums perifērajās svārstsatiksmes zonās un tas, ka lielākā daļa maršrutu perifērijā ir uz centru un no centra, bet arvien vairāk kļūst braucienu no priekšpilsētas uz priekšpilsētu, veicina lielāku privāto automašīnu īpatsvaru transporta veidu sadalījumā šajās zonās, salīdzinot ar pilsētām (sk. [3. diagrammu](#)).

Komisija palielināja savu atbalstu, taču vairāki faktori ierobežoja virzību uz ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti

31 Mēs vērtējam Komisijas sniegto atbalstu dalībvalstīm politikas dokumentu un pamatnostādņu veidā un to, cik lielā mērā dalībvalstis ir izmantojušas šo atbalstu. Turklāt mēs analizējam Komisijas sniegto finansiālo atbalstu no ESI fondiem un EISI, lai novērtētu, vai līdzekļi ir izmantoti saskaņā ar mērķi virzīties uz ilgtspējīgāku pilsētu mobilitāti.

Komisija izstrādāja politikas virzienus un izdeva pamatnostādnes, lai gan dalībvalstis nav tās vienmēr ievērojušas

32 Komisija ir izdevusi vairākus politikas dokumentus (sk. [1. diagrammu](#)). Lai atbalstītu savus politikas mērķus, Komisija ir izdevusi un regulāri atjauninājusi vairākas pamatnostādnes. Šīs pamatnostādnes ir papildinātas ar attiecīgām konferencēm un semināriem, lai uzlabotu to ieviešanu un vairotu ES pilsētu informētību par vajadzību izstrādāt integrētu pieeju attiecībā uz ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti.

33 2013. gada pilsētu mobilitātes paketē tika norādīts uz lēnu virzību ilgtspējīgu pilsētu mobilitātes mezglu īstenošanā un uz to, ka ir vajadzīgas būtiskas pārmaiņas. Paketē minētie pasākumi atbalsta palielināšanai Eiropas pilsētām galvenokārt paredzēja apkopot un izplatīt informāciju un konsultācijas, kā arī pētniecības un pieredzes apmaiņas iniciatīvas. Šie pasākumi ir izstrādāti tā, lai risinātu pilsētu mobilitātes problēmas saistībā ar satiksmes sastrēgumiem, transporta radītajām CO₂ emisijām, gaisa piesārņotāju kaitīgu iedarbību un ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušajiem. Atbalsta pasākumi ietvēra:

- *ELTIS* platformas¹⁸ izveidi, kas funkcionē kā pilsētu mobilitātes “novērošanas centrs”, t. i., datu repozitorijs, un vienots kontaktpunkts *SUMP* vajadzībām;
- pamatnostādnes par *SUMP*, kas revīzijas laikā tika atjauninātas un ko papildināja ar sešām *SUMP* konferencēm;
- konsultācijas par finansējuma iespējām;
- atbalstu inovatīvu pilsētas mobilitātes risinājumu testēšanai un izvēršanai ar tādu iniciatīvu starpniecību kā *CIVITAS*¹⁹ un *EIP* iniciatīva par viedajām pilsētām un kopienām²⁰.

34 Datus Komisijas *ELTIS* tīmekļa vietnē augšupielādē brīvprātīgi, tādēļ tie var neatspoguļot jaunāko situāciju. Tomēr mūsu aptauja apstiprina pierādījumu no *ELTIS* par to, ka revīzijas laikā vēl joprojām daudzos pilsētu mezglos *SUMP* nebija pieņemts, kaut arī daudzas pilsētas pie tā strādāja.

35 Saskaņā ar šobrīd spēkā esošajiem tiesību aktiem vides joma ir viena no svarīgākajām jomām, kurās ES ir tieša ietekme uz dalībvalstīm. Ar tiesību aktiem šajā jomā ES ir pilsētām radījusi spēcīgu stimulu rīkoties, lai izvairītos no vides robežvērtību pārkāpšanas riska. Vides tiesību akti ietver arī stingrāku emisiju standartu pieņemšanu autotransportam un vērienīgus mērķus tīru transportlīdzekļu publiskajiem iepirkumiem. Šo iniciatīvu mērķis bija samazināt to emisiju apjomu, kas ir attiecināms uz transportu, un atsevišķos gadījumos to dēļ atsevišķas ielas tika īslaicīgi slēgtas automašīnām ar dīzeļdegvielas dzinējiem (Hamburga, sk. 51. punktu).

¹⁸ Eiropas tuvsatiksmes informācijas dienests: <https://www.eltis.org>.

¹⁹ <https://civitas.eu/>.

²⁰ <https://eu-smartcities.eu>.

2014.–2020. gadā ilgtspējīgai pilsētu mobilitātei bija piešķirts vairāk ES līdzekļu, taču *SUMP* parasti nav finansējuma saņemšanas nosacījums

36 Lai atbalstītu politikas mērķi panākt ilgtspējīgāku pilsētu mobilitāti, 2014.–2020. gadā par 46 % (salīdzinot ar iepriekšējo periodu) tika palielināts ESI fondu apjoms pilsētu mobilitātei (sk. **10.** punktu). Tas liecināja, ka ir nepārprotami mainījies fokuss, jo, piemēram, piešķirumi ceļiem, kas nav *TEN-T* ceļi, samazinājās par 25 %, proti, no 20,8 miljardiem EUR līdz 15,5 miljardiem EUR. Piešķirums 12,8 miljardu EUR apmērā “tīram pilsētas transportam” 2014.–2020. gadā ir lielākais piešķirums atsevišķai un ar transportu saistītai intervences jomai (sk. **III pielikumu**). Pilsētu mobilitātei veltīti lieli projekti galvenokārt ietvēra ieguldījumus metro vai tramvaju līnijās un ritošajā sastāvā.

37 ES pilsētām nav jāievēro Komisijas pamatnostādnes vai jāizstrādā *SUMP* un tām nav pat jābūt vispusīgai valsts pilsētu transporta stratēģijai, lai pilsētu projekti varētu saņemt ES finansējumu. Tā tas ir, neraugoties uz to, ka sastrēgumi pilsētu mezglos var būtiski aizkavēt ESI līdzekļu atbalstītā *TEN-T* efektivitāti visā ES.

38 Divas no četrām apmeklētajām dalībvalstīm ir noteikušas *SUMP* par nosacījumu, lai pilsētas būtu tiesīgas saņemt valsts vai ES līdzekļus.

- Itālijā valsts Infrastruktūras un satiksmes ministrija 2017. gadā ar dekrētu noteica, ka pilsētām ar vairāk nekā 100 000 iedzīvotāju līdz 2019. gada oktobrim (vēlāk šo termiņu pagarināja par vienu gadu) jāpieņem *SUMP* saskaņā ar Komisijas pamatnostādnēm, lai pilsēta būtu tiesīga saņemt valsts līdzekļus sabiedriskā transporta infrastruktūrai. Rezultātā palielinājās to pilsētu skaits, kas uzsāka *SUMP* pieņemšanas procesu.
- Spānijā valsts pārvalde noteica, ka *SUMP* pieņemšana ir nosacījums, lai reģionālajām un vietējām pārvaldes iestādēm piešķirtu ES struktūrfondus pilsētu vai lielpilsētu teritoriju sabiedriskajam transportam 2014.–2020. gada plānošanas periodā. *SUMP* ir jāatbilst valsts ilgtspējīgas mobilitātes stratēģijai. Spānijas iestādes ir norādījušas, ka rezultātā lielākā daļa pilsētu ar vairāk nekā 50 000 iedzīvotāju ir pieņēmusi *SUMP*.

39 Tādējādi ir apliecinājies, ka, paredzot *SUMP* kā finansējuma nosacījumu, pilsētām Itālijā un Spānijā ir ticis radīts spēcīgs stimuls izstrādāt pilsētu mobilitātes stratēģijas. Tomēr nevienā no mūsu apmeklētajām pilsētām šajās valstīs nebija veikts ārējs novērtējums par pieņemto *SUMP* kvalitāti. Tādēļ pastāv risks, ka šis pieņemšanas process var kļūt par administratīvu formalitāti, lai iegūtu piekļuvi līdzekļiem, un tādējādi – risks, ka *SUMP* var nebūt pietiekami kvalitatīvs, lai virzītu pilsētas mobilitātes uzlabojumus.

40 Komisija 2019. gadā pievērsās jautājumam par pilsētu mobilitāti savos konkrētām valstīm adresētajos ieteikumos (KVAI) Eiropas pusgada procesā. Pirms 2019. gada pilsētu mobilitāte un sastrēgumi KVAI tika minēti tikai sporādiski (sk. [2. tabulu](#)). Nākamajam plānošanas periodam Komisija ir ierosinājusi stiprināt saikni starp ES finansējuma izmantošanu un KVAI²¹, tomēr nav skaidrs, vai šis priekšlikums, kuru 2020. gada janvārī likumdevējas iestādes joprojām apsprieda, tiks iekļauts tiesību akta galīgajā redakcijā.

²¹ ERP Atzinums Nr. 6/2018 par ierosināto Kopīgo noteikumu regulu laikposmam no 2021. līdz 2027. gadam.

2. tabula. Konkrētām valstīm adresēti ieteikumi, kuros aplūkoti sastrēgumi, pilsētu mobilitāte un ilgtspējīgs transports

	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.	2019. g.
Beļģija	C/T	T	C/T	C/T	C/T	C/U/T
Bulgārija	N	N	N	N	T	T
Čehijas Republika	N	N	T	N	N	U/T
Dānija	N	N	N	T	N	C/T
Vācija	N	T	N	N	N	C/U/T
Igaunija	T	N	T	T	N	C/T
Īrija	N	N	T	N	C/U/T	T
Grieķija	/	/	/	/	/	T
Spānija	T	T	N	N	T	T
Francija	T	N	N	N	N	N
Horvātija	N	N	N	N	N	U/T
Itālija	T	T	T	N	N	U/T
Kipra	/	/	N	N	N	C/U/T
Latvija	T	N	N	N	N	T
Lietuva	N	N	N	N	N	U/T
Luksemburga	N	N	N	C	T	C/T
Ungārija	T	N	N	T	N	C/U/T
Malta	T	T	C/T	C/T	C/T	C/T
Nīderlande	N	N	N	N	N	C
Austrija	T	N	N	N	N	N
Polija	T	T	T	C/T	C/T	C/T
Portugāle	T	T	N	N	N	N
Rumānija	T	T	N	T	T	C/U/T
Slovēnija	N	N	N	N	N	T
Slovākija	N	T	N	N	N	U/T
Somija	N	N	N	T	N	C/T
Zviedrija	N	N	N	N	N	T
AK	N	N	N	C	T	C/T

N - Nav
C - Sastrēgums
U - Pilsētu mobilitāte
T - Ilgtspējīgs transports

Avots: ERP analīze, pamatojoties uz Komisijas izdotajiem konkrētām valstīm adresētiem ieteikumiem.

Vairāki faktori ietekmē to, cik efektīvs ir Komisijas atbalsts ilgtspējīgākai pilsētu mobilitātei

41 Mēs identificējām divas nozīmīgas jomas, kurās pilsētas saskaras ar problēmām, kas ierobežo Komisijas atbalsta efektivitāti, proti, ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes vajadzību finansēšana un saskaņotu politikas virzienu izstrāde autostāvvietu, satiksmes aizlieguma zonu un riteņbraukšanas jomās.

Pilsētu sabiedriskā transporta finansējuma vajadzības

42 Lietderīgs un efektīvs sabiedriskā transporta tīkls ir izšķirošs nosacījums, lai iedzīvotājus mudinātu izvēlēties ilgtspējīgākus transporta veidus. Attiecīgā finansējuma saistības ir plašākas par ieguldījumiem sabiedriskā transporta infrastruktūrā un ritošajā sastāvā, kam ES var sniegt finansiālu atbalstu, un ietver arī darbības un uzturēšanas izmaksas, kuras var būt lielas (sk. [3. izcēlumu](#)) un kurām ES nenodrošina nekādu finansiālu atbalstu.

3. izcēlums

Sabiedriskā transporta darbības izmaksas — piemēri apmeklētajās pilsētās

Piecpadsmit gadu laikā sabiedriskā transporta darbības izmaksas Barselonā ir vairāk nekā divkārtšājušās no 646 miljoniem EUR 2003. gadā līdz 1373 miljoniem EUR 2017. gadā. Šajā laikposmā valsts ieguldījums palielinājās līdz 200 miljoniem EUR 2010. gadā, taču kopš tā laika tas ir samazinājies, un revīzijas brīdī šis ieguldījums bija nedaudz vairāk par 100 miljoniem EUR.

Madridē sabiedriskā transporta darbības izmaksas palielinājās no 1684 miljoniem EUR 2013. gadā līdz 2014 miljoniem EUR 2016. gadā, lai gan pēc tam 2017. gadā tās samazinājās līdz 1842 miljoniem EUR. Šajā laikposmā ir būtiski samazinājies valsts iestāžu ieguldījums.

Hamburgā sabiedriskā transporta izmaksas ir palielinājušās, it sevišķi ātrā tramvaja līnijas pagarinājuma rezultātā. Hamburgas iestādes norādīja, ka, sākot no 2020. gada, šīs izmaksas būs vairāki simti miljoni EUR gadā. Lai segtu daļu palielinājuma, laikā no 2012. līdz 2016. gadam par vairāk nekā 20 % tika paaugstinātas biļešu cenas.

Arī Leipcigā laikā no 2011. līdz 2018. gadam paaugstināja mēnešbiļešu cenas par vairāk nekā 40 %, lai segtu pieaugošās darbības izmaksas.

43 Pilsētas daļu no sabiedriskā transporta darbības izmaksām sedz, iekasējot maksu par biļetēm. Tomēr tas sedz tikai daļu izmaksu. Mūsu apmeklētajās pilsētās biļešu segtā izmaksu daļa bija no 81 % Hamburgā līdz 8 % Palermo²². Starptautiskā Sabiedriskā transporta asociācija sniedza mums datus par 41 ES pilsētu, kuri parādīja, ka gandrīz divās trešdaļās no 41 ES pilsētas, uz ko attiecās dati, ieņēmumi no biļetēm sedz mazāk nekā 60 % no darbības izmaksām. Mūsu apsekojuma secinājumi bija līdzīgi.

²² Ietekme ir arī bezbiļetnieku praksei. Piemēram, Neapoles pašvaldības transporta uzņēmums norādīja, ka bezbiļetnieki veido aptuveni 33 %.

44 Attiecīgās finansiālās problēmas atspoguļojas autoparka vecumā (*IV pielikums*). Piemēram, Neapolē 2013. gada sākumā pilsētas 500 autobusu vidējais vecums bija 11,5 gadi, un uzticamības problēmas nozīmēja, ka ikdienas lietošanai bija pieejami mazāk nekā 65 %. Lai gan daži autobusi bija nomainīti, līdz 2018. gada novembrim vidējais vecums bija sasniedzis 13,4 gadus; pilsētas iestādes norādīja, ka šī sabiedriskā transporta pakalpojumu pakāpeniskā pasliktināšanās ir novedusi pie automašīnu aktīvākas izmantošanas. Līdzīgi Palermo ikdienas lietošanai ir pieejams tikai 71 % no autobusu parka, kura vidējais vecums pārsniedz 12 gadus.

45 Komisijas 2019. gada ziņojumā²³ ir norādīts, ka transporta kopējās izmaksas sabiedrībai ES tiek lēstas 987 miljardu EUR apmērā, ko veido vides (44 %), negadījumu (29 %) un sastrēgumu izmaksas (27 %). Runājot par pasažieru transportu, privātās automašīnas veido 565 miljardus EUR, kas atbilst ārējām izmaksām 0,12 EUR/km, salīdzinot ar 19 miljardiem EUR (0,04 EUR/km) autobusu vai tālsatiksmes autobusu gadījumā. Maksas, ko iekasē no privāto automašīnu lietotājiem (degviela un īpašuma nodoklis), un ceļa nodevas, sedz tikai mazāk nekā pusi no šīm izmaksām (267 miljardi EUR). Ziņojumā bija apzinātas iespējas, kā palielināt to kopējo izmaksu daļu, ko sedz privāto automašīnu lietotāji, ietverot konkrētu ceļa nodevu shēmu izmantošanu pilsētās, lai risinātu jautājumu par pilsētu transporta augstajām izmaksām.

46 Vēl viens faktors, kas palielina izmaksas, ir saskaņotu standartu trūkums starp dažādām tramvaja un metro līnijām, un tas samazina konkurētspēju tirgū. Piemēram, Neapolē šis faktors nozīmēja to, ka tikai daži uzņēmumi izgatavo vilcienus, kas atbilst vajadzīgajiem standartiem, un tādēļ bija arī kavējumi. Savukārt Varšavā abās metro līnijās ir vienādi standarti, un tādējādi otrās metro līnijas izbūves laikā efektivitāte pieauga. Piemēram, šīs izbūves laikā ir iespējams izmantot pirmās metro līnijas depo. Pašreizējo tehnisko standartu maiņa uz ES mēroga standartiem nolūkā samazināt izmaksas pilsētām būtu ļoti problemātiska un dārga. Nereti ir jāpārvar arī politiski ierobežojumi, lai panāktu dziļāku sadarbību starp dažādām pilsētām.

²³ *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities*, Eiropas Komisija, 2019. gads.

Politikas saskaņotība

47 Mēs izskatījām, vai pilsētu izstrādātie pilsētas mobilitātes politikas virzieni pievēršas vajadzībai saskaņoti uzlabot ilgtspēju, koncentrējot uzmanību uz autostāvvietu politikas virzieniem, sastrēgumu nodevu iekasēšanu un riteņbraukšanas infrastruktūras nodrošināšanu.

48 Mūsu apmeklētās pilsētas ir pieņēmušas autostāvvietu politikas virzienus, kuru mērķis ir atturēt no privāto automašīnu izmantošanas pilsētās, vai nu palielinot autostāvvietu maksas, vai samazinot autostāvvietu skaitu. Leipcigā, piemēram, autostāvvietu vietā tika uzstādītas velosipēdu stāvvietas, tādējādi samazinot autostāvvietu pieejamību un palielinot riteņbraukšanas pievilcību (sk. [5. attēlu](#)).

5. attēls. Leipciga — velosipēdu stāvvietas aizstāj autostāvvietas



Avots: Eiropas Revīzijas palāta.

49 Tomēr bija vairāki gadījumi, kuros autostāvvietu politikas virzieni bija pretrunā ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes politikas virzieniem:

- o Polijā un it sevišķi Varšavā sodanauda par stāvvietas neapmaksāšanu ir mazāka nekā sodanauda par braukšanu sabiedriskajā transportā bez biļetes;

- o tāpat Polijā, pat ja automašīnu stāvēšana ceļmalās ir aizliegta, joprojām ir iespējams stāvēt uz ietvēm (sk. [6. attēls](#)), kas samazina gājējiem pieejamo telpu.

6. attēls. Varšava. Uz ceļazīmes ir rakstīts: “Automašīnu stāvēšanas aizliegums neattiecas uz ietvēm”



Avots: ERP.

50 Vēl viens veids, kā atturēt no privāto automašīnu izmantošanas, ir paredzēt satiksmes aizlieguma zonas un izmantot sastrēgumu nodevas:

- o Madride 2018. gadā noteica 472 hektāru satiksmes aizlieguma zonu (Madrīdes centrs, sk. [4. izcēlumu](#)). Rezultātā ir samazinājies NO₂ piesārņojums;

4. izcēlums. Madrides centra ieguldījums piesārņojuma samazinājumā

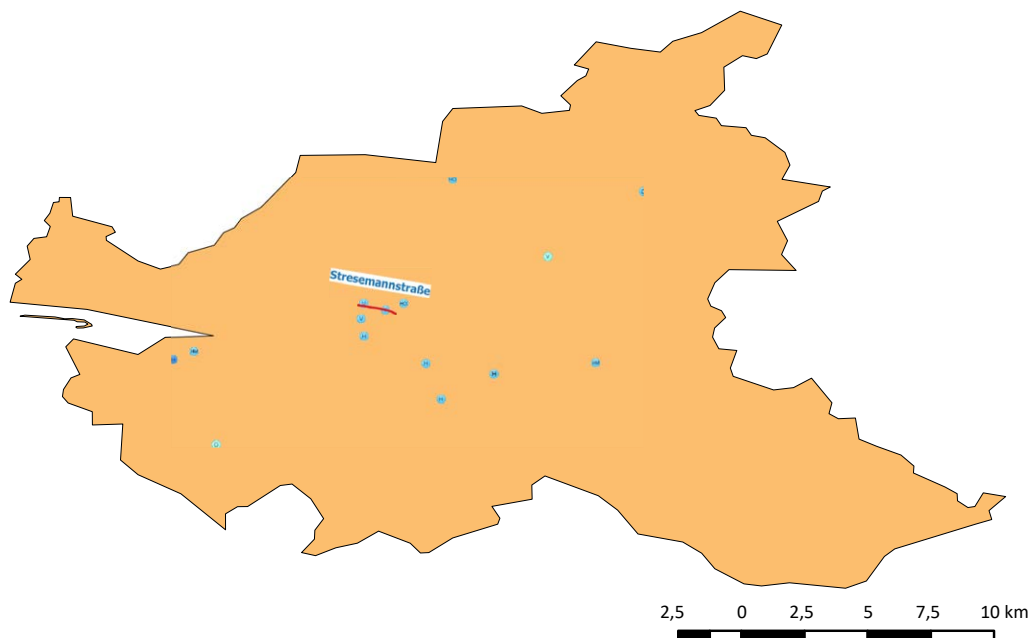
Madrides centra aizliegums stājās spēkā 2019. gada martā. NO₂ dati no 2019. gada maija *Plaza del Carmen* (vienīgā mērījumu stacija Madrides centrālajā teritorijā) liecina, ka NO₂ piesārņojums samazinājās par 45 %, salīdzinot ar 2018. gada maiju. NO₂ piesārņojums samazinājās 24 Madrides stacijās, kurās veic tā mērījumus; vidējais samazinājums bija 24 %. Tāpat ir samazinājies trokšņa piesārņojums.

- Barcelona ir samazinājusi automašīnām pieejamo telpu, nosakot “aizlieguma blokus”. Tas attiecas uz deviņiem dzīvojamajiem blokiem, kuru platība ir 400 m x 400 m, ap kuriem ir ielas ar dzīvu satiksmi, ieskaitot autobusus. Iekšējās ielās ir aizliegts iebraukt ar automašīnām vai arī tām ir jāsaģlabā mazs ātrums. Šie aizlieguma bloki ir piemērs, kā pilsētas var piešķirt prioritāti iešanai ar kājām un riteņbraukšanai, samazinot publisko autostāvvietu telpu un nododot to iedzīvotājiem.
- Palermo ir noteikusi 4 hektāru satiksmes aizlieguma zonu un plāno divkārtot tās platību. Tā arī vēlas samazināt automašīnām pieejamo telpu, lai paplašinātu tramvaju tīklu;
- dažas pilsētas, tostarp Stokholma un Valleta, ir piemērojušas sastrēguma nodevas un norādījušas, ka tās ir palīdzējušas ievērojami samazināt sastrēgumus, būtiski veicinot ilgtspējīgākus transporta veidus. Sastrēguma nodevu ieņēmumi arī ir nodrošinājuši finanšu resursus sabiedriskā transporta uzlabošanai.

51 Tomēr mēs atklājām, ka sastrēgumu nodevu koncepcija nebija plaši izmantota un bija gadījumi, kuros satiksmes ierobežojumu zonas nebija ieviestas konsekventi:

- tikai ļoti neliels skaits pilsētu piemēro sastrēguma nodevas, neraugoties uz to potenciālajiem ieguvumiem sastrēgumu samazināšanas, ilgtspējas palielināšanas un papildu ienākumu nodrošināšanas ziņā. Daļēji to var skaidrot ar atsevišķu pilsētu konkrēto kontekstu. Piemēram, pilsēta var nevēlēties apsvērt iespēju piemērot sastrēguma nodevas, ja tas to padara mazāk pievilcīgu iedzīvotājiem un uzņēmumiem salīdzinājumā ar kaimiņu pilsētām, kurās nav sastrēguma nodevu.

7. attēls. Hamburgas iela, kurā noteikts vecāku dīzeļdzinēja automašīnu pagaidu aizliegums



Avots: ERP, pamatojoties uz Hamburgas iestāžu publicētajiem datiem. Karte: © QGIS.

- Lai panāktu atbilstību gaisa kvalitātes robežvērtībām, Hamburga noteica vecāku dīzeļdzinēja automašīnu pagaidu aizliegumu vienā no ielām netālu no vietas, kur atrodas piecas no pilsētas 15 gaisa kvalitātes mērījumu stacijām (sk. karti [7. attēlā](#)). Šie pasākumi var uzlabot rādītājus, taču maz ticams, ka tie izraisīs nozīmīgu gaisa kvalitātes uzlabojumu lielā pilsētā.

52 Riteņbraukšanai piemīt ievērojams potenciāls palielināt pilsētu mobilitātes ilgtspēju. Kopenhāgenā aptuveni 40 % svārstsatiksmes nodrošina velosipēdi; arī Antverpene un Bordo ir panākušas būtisku privāto automašīnu lietošanas samazinājumu (sk. [19. punktu](#)), pateicoties veloceliņu tīklu paplašināšanai²⁴. Leipcijas dati parāda, ka gan veloceliņu uzturēšanas, gan ieguldījumu izmaksas ir daudz zemākas nekā visu pārējo transporta veidu izmaksas.

²⁴ Saskaņā ar "Kopenhāgenas indeksu" (www.copenhagenizeindex.eu), kurā sarindotas velosipēdistiem visdraudzīgākās Eiropas pilsētas, Antverpene ir ceturtajā un Bordo ir sestajā vietā.

53 Neraugoties uz riteņbraukšanas potenciālajiem ieguvumiem un to, ka riteņbraukšanas infrastruktūras ieguldījumu izmaksas ir zemākas, mēs novērojām, ka daudzās pilsētās nav skaidras apņēmības uzlabot veloceliņus:

- o daudzās apmeklētajās pilsētās riteņbraukšana nav populāra; piemēram, veloceliņu garums Neapolē nepārsniedz 20 km, un riteņbraukšanas īpatsvars transporta veidos Madridē un Barselonā ir no 1 % līdz 2 %. Barcelonas plāns paredzēja riteņbraukšanas īpatsvaru transporta veidos 2,5 % apmērā 2018. gadā, savukārt Madrides 2008.–2016. gada ģenerālplāns par riteņbraukšanas mobilitāti panāca galīgo īpatsvaru transporta veidos tikai 1,2 % apmērā 2016. gadā. Plānu 2016. gadā pārskatīja, nosakot jaunu mērķi 5 % apmērā 2025. gadam;
- o tikai dažām mūsu apmeklētajām pilsētām plānos bija noteikts mērķis attiecībā uz riteņbraukšanu. Gadījumos, kad šādi mērķi pastāvēja, tie dažreiz bija apvienoti ar iešanu ar kājām;
- o tāpat nav skaidru mērķu attiecībā uz izbūvējamo veloceliņu skaitu vai veidu. dažās pilsētās, piemēram, Madridē, veloceliņi nav pilnībā nodalīti no motorizētās satiksmes vai no gājējiem uz ietves.

54 Pilsētu sniegtie dati par transporta veidu īpatsvaram un informācija, ko apkopojām mūsu apmeklētajās pilsētās, piemēram, Madridē un Barselonā, parāda, ka pastāv liels risks, ka aktīvās mobilitātes, t. i., riteņbraukšanas un iešanas ar kājām, pieaugums izriet no atteikšanās no sabiedriskā transporta, nevis no privāto automašīnu izmantošanas. Piemēram, Antverpenē gan privāto automašīnu, gan sabiedriskā transporta izmantošana laikā no 2013. līdz 2017. gadam samazinājās par attiecīgi 4,4 % un 2,8 %, savukārt riteņbraukšanas īpatsvars tajā pašā laikposmā palielinājās par 7,3 %; Lisabonā sabiedriskā transporta īpatsvars samazinājās no 34 % 2013. gadā līdz 22 % 2017. gadā. Automašīnu plašākas izmantošanas risks palielinās periodos, kad samazinās degvielas cenas. Piemēram, Hamburgā un Leipcigā laikposmā no 2012. līdz 2018. gadam būtiski samazinājās degvielas cenas, savukārt biļešu cenas paaugstinājās par līdz pat 40 %.

55 Šie piemēri parāda, ka svarīgi ir ne tikai padarīt sabiedrisko transportu un aktīvu mobilitāti pievilcīgāku; svarīgi ir arī īstenot efektīvus pasākumus, lai atturētu cilvēkus no privāto automašīnu izmantošanas.

56 Daudzi no mūsu apzinātajiem pozitīvajiem piemēriem bija saistīti ar izteiktu politisko vadību un efektīviem komunikācijas pasākumiem. Nereti ir grūti pārliecināt iedzīvotājus atteikties no automašīnas piedāvātā komforta un izvēlēties citu transporta veidu. Piemēram, lai Stokholmā ieviestu sastrēguma nodevas, pirms pilnīgās īstenošanas bija jāveic sākotnējā testēšana. Lai gan iedzīvotāji sākumā pretojās šai domai, tagad viņi nevēlas atgriezties pie sākotnējās situācijas bez sastrēguma nodevām. Gan Barselona, gan Leipciga uzsvēra, ka ir svarīgi īstenot efektīvus komunikācijas pasākumus par ierosināto risinājumu potenciālajiem ieguvumiem pirms aizlieguma bloku un privāto automašīnu samazinātu telpu ieviešanas.

Daži mūsu izskatītie projekti nebija pilnā mērā efektīvi un daži nebalstījās uz pamatotām stratēģijām

57 Mēs novērtējām 15 mūsu izskatīto ES projektu efektivitāti. Tāpat mēs novērtējām, vai šie projekti balstās uz pamatotām stratēģiskajām pieejām un vai vietējā līmeņa stratēģijas ir saskaņotas ar stratēģiskajiem principiem, kurus Komisija noteikusi savos politikas dokumentos un vadlīnijās.

Daži projekti nebija tik efektīvi, kā plānots

58 Ne visi revidētie projekti bija pilnā mērā efektīvi. Mēs atklājām vairākus gadījumus, kad projektos tika ziņots par zemāku izmantošanas līmeni, nekā plānots:

- Neapoles un Palermo projekti, kuru mērķis bija palielināt autobusu un tramvaju izmantošanu, tika īstenoti ar ievērojamiem kavējumiem (izņemot autobusu iepirkumu Neapolē). Pēc projektu pabeigšanas pasažieru faktiskais skaits bija ievērojami mazāks, nekā plānots;
- projektus Varšavā un Lodzā pabeidza saskaņā ar plānoto, un tie uzlaboja iedzīvotājiem pieejamo sabiedrisko transportu, taču būtiski neizmainīja transporta veidu īpatsvaru. Pēc tramvaju ritošā sastāva projekta īstenošanas Lodzā tramvaju tīkls gan uzlabojās, taču sabiedriskā transporta pasažieru skaits salīdzinājumā ar 2014. gadu, kad projektu sāka īstenot, nepalielinājās (tas bija projekta apstiprināšanas laikā noteiktais mērķis). Pa šo laiku sastrēgumi pieauga;
- Barselonā autobusu un HOV (transportlīdzeklis ar lielāku pasažieru skaitu) līnijas izbūve saskārās ar lieliem kavējumiem un izmaksu pārsniegumiem, kā arī nerasniedza savus mērķus attiecībā uz to transportlīdzekļu skaitu, kuri izmanto šo līniju.

59 Madridē 11. metro līnijas pagarināšana balstījās uz pieņēmumu, ka jauna komerccentra būvniecība palielinās satiksmi. Šis komerccentrs atradās netālu no citiem esošiem komerccentriem un tika slēgts neilgi pēc jaunās metro līnijas atklāšanas, kā rezultātā lietotāju skaits bija par 45 % mazāks, nekā plānots. Mēs atklājām vairākus iemeslus, kas sekmēja ierobežotu apmeklēto projektu efektivitāti. Proti, bija nepilnības gan projektu plānošanas, gan īstenošanas posmos:

- jau no paša sākuma, plānojot tramvaja līniju Palermo, tā bija atkarīga no citiem transporta projektiem, kurus īsteno citi operatori; tas šo projektu pakļāva citu projektu īstenošanas kavējumu riskam, kurš vēlāk arī īstenojās. Projekta efektivitāti ierobežoja arī tas, ka netika integrētas dažādu iesaistīto operatoru biļetes, kā dēļ pasažieriem nākas iegādāties vairākas biļetes, lai ar tramvaju nokļūtu pilsētas centrā;
- autobusu un *HOV* līnija Barselonā ietver papildu līniju, kas dažos posmos ir izbūvēta virs esoša autoceļa; projekts paredzēja aptuveni četru minūšu laika ietaupījumu, taču tā nebija pietiekama motivācija privāto automašīnu lietotājiem, lai viņi sāktu izmantot autobusu un *HOV* līniju, kas bija projekta mērķis;
- metro līnijas pagarināšanas gadījumā Neapolē vietējās iestādes laikus neiepirka jaunus metro vilcienus. tas nozīmēja, ka pagarināto līniju apkalpoja tāds pats skaits vilcienu, kā rezultātā samazinājās regularitāte un pazeminājās apkalpošanas līmenis.

Ne vienmēr projekti balstījās uz racionālām pilsētu mobilitātes stratēģijām

60 Mēs apzinājām vairākus gadījumus, kuros ES finansēti projekti nebija balstīti uz racionālām stratēģijām — ne *SUMP*, ne nozaru stratēģijām. Stratēģisku pieeju nepilnības ietver vispusīgu datu un atbilstīgu mērķu neesamību, kā arī nepietiekamu koordināciju ar citiem plāniem un politikas virzieniem.

Atbilstīgu un uzticamu datu trūkums

61 Visiem politikas virzieniem un stratēģijām ir jāsākas ar rūpīgu situācijas novērtējumu, un tam ir vajadzīgi atbilstīgi un uzticami dati. Tomēr pilsētu mobilitātei nav kopīga Eiropas līmeņa rādītāju kopuma, un ne visas dalībvalstis sistemātiski apkopo atbilstīgus datus. Šīs revīzijas ietvaros bija ļoti grūti no pilsētām un dalībvalstīm iegūt jēgpilnus datus. Labu datu trūkums liedz Komisijai gūt pamatotu priekšstatu par pilsētu mobilitātes stāvokli ES un attiecīgi izstrādāt atbilstīgas politikas iniciatīvas.

62 Komisija ar ELTIS (sk. 33. punktu) izveidoja pilsētu mobilitātes novērošanas centru, kurā tā apkopo ES pilsētu labas prakses un pieredzes piemērus. Turklāt revīzijas laikā Komisija īstenoja izmēģinājuma projektu ar aptuveni 50 ES pilsētām, kura mērķis bija izstrādāt kopīgus pilsētu mobilitātes rādītājus, kas vajadzīgi datu vākšanai. Saskaņā ar Komisijas sniegto informāciju projekta ietvaros apzināja 21 rādītāju, ko pilsētas var izmantot, lai standartizēti izvērtētu savus pilsētu mobilitātes politikas virzienus.

63 Dažas dalībvalstis, piemēram, Itālija, Vācija un Spānija, sāka arī izveidot pilsētu mobilitātes novērošanas centrus un apkopot jēgpilnus datus no pilsētām, balstoties uz pamatnostādņiem un standartiem, lai tie būtu laika gaitā salīdzināmi un konsekventi. Tomēr mēs atklājām, ka novērošanas centru sniegtie dati ne vienmēr atbilst pašvaldību sniegtajiem datiem.

64 Tikai 30 no mūsu apsekotajām 88 pilsētām sniedza daļu mūsu pieprasīto datu; neviena pilsēta nesniedza pilnīgu datu kopumu. Nedaudz vairāk kā puse respondentu sniedza datus par transporta veidu īpatsvaru 2016. vai 2017. gadā, savukārt vēl mazāks skaits respondentu nodrošināja datus par iepriekšējiem gadiem. Līdzīgi — tikai dažas pilsētas sniedza atbilstīgus un detalizētus datus par sastrēgumu līmeņiem.

65 Turklāt mēs konstatējām, ka dažas pilsētas pilnvērtīgi neizmanto ģeogrāfiskas informācijas sistēmu rīkus, kas tagad ir pieejami, lai analizētu pilsētu transporta tīklus. Nereti tās analizēja tikai pamatdatus (piemēram, “attālumu līdz tuvākajai sabiedriskā transporta pieturai”), neveicot pilnu pieprasījuma analīzi. Pilnā analīzē kā minimums būtu jāņem vērā sabiedriskā transporta plūsmas un regularitāte, kā arī svarīgāko galamērķu, piemēram, slimnīcu, skolu un darbvietu, pieejamību ar dažādiem transporta veidiem.

Kvantificētu mērķu un darbības plānu trūkums, lai īstenotu stratēģijas

66 Vairākos gadījumos stratēģijās nebija noteikti nekādi mērķi vai mērķrādītāji attiecībā uz rezultātiem vai transporta veida īpatsvaru. No astoņām apmeklētajām pilsētām trijās bija noteikts konkrēts transporta veida īpatsvara mērķis:

- Leipcigas pilsēta savā 2015. gada transporta plānā noteica transporta veida īpatsvara mērķus visiem videi nekaitīgajiem transporta veidiem un izmantoja šos mērķus, izstrādājot dažādus scenārijus;
- līdzīgi Barselonas pilsēta noteica trīs iespējamās intervences scenārijus un konkrētus mērķus izvēlētajam variantam, tostarp aktīvās mobilitātes mērķus. Tā regulāri novērtēja progresu;

- Madrides pilsēta noteica gan vispārīgu mērķi par satiksmes samazināšanu 6 % apmērā, gan konkrētus mērķus attiecībā uz privāto transportlīdzekļu, sabiedriskā transporta un aktīvās mobilitātes īpatsvaru transporta veidos.

Pārējām pilsētām vispār nebija mērķu vai bija mērķi attiecībā tikai uz dažiem transporta veidiem:

- Hamburgas pilsēta ir noteikusi mērķus tikai attiecībā uz riteņbraukšanu, bet ne pārējiem transporta veidiem;
- Varšavas pilsēta noteica darbības mērķus attiecībā uz iedzīvotāju apmierinātības rādītājiem saistībā ar sabiedrisko telpu un dabiskās vides kvalitāti pilsētā, bet neparedzēja konkrētus mērķus attiecībā uz transporta veidu īpatsvaram;
- Neapolē, Palermo un Lodzā nebija nekādu konkrētu mērķu attiecībā uz transporta veidu īpatsvaram. Palermo pilsētas satiksmes plānā ir vispārīgs mērķis par pāreju uz transporta veidiem, kas rada mazāk piesārņojuma un kam ir zemāks specifiskais enerģijas patēriņš, bet nav noteikti konkrēti sasniedzamie mērķi. Lodzas transporta iestādes veiktā analīze ar mērķi noteikt transporta veidu īpatsvarus ietvēra vienā kategorijā velosipēdus un motociklus, lai gan tiem ir raksturīgas ilgtspējas un sabiedriskās telpas izmantošanas atšķirības.

67 Nereti pilsētas bija pieņēmušas attiecīgas stratēģijas, bet to īstenošanas plānos bija nepilnības, tostarp neskaidri noteiktas prioritātes, izmaksas un finansējuma avoti.

- Palermo stratēģiskais ilgtspējīgas mobilitātes plāns paredzēja īstermiņa, vidēja termiņa un ilgtermiņa intervences un ietvēra darbu grafiku un paredzamās izmaksas. Tāpat tas paredzēja piešķirt prioritāti vidēja termiņa un īstermiņa un vidēja termiņa un ilgtermiņa mērķiem, galvenokārt balstoties uz ekonomikas vajadzībām.
- Neapoles stratēģiskais plāns balstījās uz novecojušiem nozaru plāniem. Šo plānu nepapildināja īstenošanas plāns, un tajā nebija noteikts, kā būtu jāpiešķir prioritāte dažādiem pasākumiem.
- Leipcijas plāns ietver vispārējus plānošanas principus un mērķus, bet neietver, piemēram, pasākumu sarakstu ar attiecīgu finansējumu vai laika grafiku. Tā vietā tajā ir minēti pasākumi konkrētām nozarēm, kuri ir izklāstīti citos plānos.
- Hamburgas pilsēta izstrādāja vairākus iespējamus pasākumus ("*Themenspeicher*"), bet nesniedza nekādu informāciju par prioritātēm vai par to, kā pasākumi var tikt izraudzīti.

- Madrides pilsēta izstrādāja detalizētu stratēģiju, kas ietvēra astoņus stratēģiskus virzienus, 15 intervences jomas un 95 konkrētus pasākumus, bet neietvēra informāciju par to, kā tiks finansēta tās *SUMP* īstenošana.
- Ne Varšavai, ne Lodzai nav īstenošanas plāna to stratēģijām.

Nepietiekama koordinācija ar citiem plāniem, un nav pietiekami ņemta vērā perifērā teritorija

68 Ilgtspējīgākas pilsētu mobilitātes pamatā ir efektīva integrācija apkārtējās teritorijās, iesaistot dažādus transporta veidus, un sadarbība ar pilsētplānošanu. Izņemot Barselonu, nevienā no apmeklētajām pilsētām to mobilitātes plāni nebija integrēti apkārtējā teritorijā. Barselonā bija aktīva koordinācija starp dažādām pašvaldībām, lai panāktu integrētāku sabiedrisko transportu. Šajā nolūkā ir izveidota administratīva struktūra, kas ietver 36 pašvaldības. Revīzijas laikā šī struktūra strādāja pie mobilitātes plāna sagatavošanas, lai apvienotu 36 atsevišķus pašvaldību mobilitātes plānus. Kopenhāgena, lai gan revīzijas ietvaros tā netika apmeklēta, ir pozitīvs piemērs (sk. [5. izcēlumu](#)).

5. izcēlums. Kopenhāgena — inovatīva pieeja pilsētas mobilitātes plānošanai

Kopenhāgena efektīvi apvieno pilsētas mobilitātes plānošanu ar pilsētplānošanu. Piemēram, birojus un darba vietas, kurās darbinieku skaits pārsniedz konkrētu skaitu, drīkst izvietot tikai netālu no lielas sabiedriskā transporta stacijas.

69 Savukārt tikai 37 % no Varšavas pilsētas teritorijas ir ietverti telpiskās attīstības plānos, un tas samazina rīkus, kas ir pieejami, lai nodrošinātu pilsētas kontrolētu urbanizācijas attīstību saskaņā ar pilsētu mobilitātes plāniem.

Secinājumi un ieteikumi

70 Lai panāktu pilsētu mobilitātes lielāku ilgtspēju Eiropas Savienībā, izšķiroša nozīme ir visu ieinteresēto personu saskaņotai rīcībai. Komisija pēc 2013. gada pilsētu mobilitātes paketes izdeva vairākus politikas dokumentus un norādījumus un ir palielinājusi finansējumu, ko piešķir projektiem šajā jomā. Mēs atzīstam, ka, lai panāktu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes būtiskus uzlabojumus, var būt vajadzīgs papildu laiks. Tomēr, lai gan ir pagājuši seši gadi kopš Komisija aicināja ieviest būtiskas pārmaiņas, nav skaidru novērojumu, kas liecinātu, ka pilsētas izteikti maina savas pieejas.

71 Nav nekādas skaidras tendences ilgtspējīgāku transporta veidu virzienā. Lai gan pilsētas ir ieviesušas vairākas iniciatīvas, lai paplašinātu sabiedriskā transporta kvalitāti un kvantitāti, kopumā privāto automašīnu izmantošana nav būtiski samazinājusies. Kaut arī daži gaisa kvalitātes rādītāji ir nedaudz uzlabojušies, daudzas pilsētas joprojām pārsniedz ES obligātos gaisa kvalitātes standartus. Autotransporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas ir pastāvīgi palielinājušās. Pārvietošanās ar sabiedrisko transportu bieži vien aizņem vairāk laikā nekā braukšana ar privāto automašīnu.

72 Pēdējā desmitgadē, lai palīdzētu pilsētām risināt ar šo jautājumu saistītās problēmas, Komisija ir izdevusi vairākus politikas dokumentus kopā ar pamatnostādņēm. Saskaņā ar subsidiaritātes principu dalībvalstīm un to pilsētām nav pienākuma ievērot šo norādījumus, un tie tika ieviesti mazā mērā, it sevišķi saistībā ar *SUMP* izstrādi. Lai atbalstītu savus ilgtspējīgas mobilitātes politikas mērķus, ES ir darījusi pieejamus ievērojamus līdzekļus. Nav ES prasības, ka piekļuvei finansējumam jābūt atkarīgai no *SUMP* izstrādes, lai gan dažas dalībvalstis ir valsts līmenī piemērojušas šādu nosacījumu. Pēdējos gados Komisija ir palielinājusi politisko spiedienu, ko tā var izdarīt uz ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti Eiropas pusgada procesā. Tomēr bez skaidras saiknes starp KVAI un ES finansējuma izlietojumu dalībvalstīs šis spiediens būs ierobežots.

73 Dažām dalībvalstīm un pilsētām bija grūtības papildināt ES līdzekļus ar atbilstīgiem resursiem, lai nodrošinātu savu sabiedriskā transporta tīklu pienācīgu darbību un uzturēšanu; izmaksas var pieaugt arī tādēļ, ka līnijas ne vienmēr ir tehniski sadarbspējīgas. Turklāt daudzos gadījumos vietējā līmeņa pilsētu mobilitātes prakse neatbilst ilgtspējīgākas pilsētu mobilitātes mērķim. Mēs pamanījām pozitīvu iniciatīvu piemērus, kas veicina ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti; parasti to īstenošanai bija vajadzīga izteikta politiskā vadība un informētības vairošanas centieni, lai panāktu iedzīvotāju atbalstu.

74 Atklājām, ka ES finansējumu saņēmušie projekti, kurus mēs izskatījām, nebija tik efektīvi, kā plānots, jo to izstrādē un īstenošanā bija nepilnības. Šie projekti ne vienmēr bija balstīti uz racionālām pilsētu mobilitātes stratēģijām; šādas stratēģijas nereti neietvēra pamatdatus, atbilstīgu analīzi, attiecīgus mērķus un koordināciju gan ar citiem plāniem, gan kaimiņos esošajām pašvaldībām.

75 Pamatojoties uz šiem secinājumiem, mēs sniedzam turpmāk aprakstītos ieteikumus, kuros, ņemot vērā decembra paziņojumu par Eiropas zaļo kursu, aicinām Komisiju apsvērt turpmāk minēto.

1. ieteikums. Publicēt datus par pilsētu mobilitāti

Balstoties uz pieredzi, kas gūta, izveidojot *ELTIS* novērošanas centru un īstenojot izmēģinājuma projektu pilsētu mobilitātes kopīga rādītāju kopuma izstrādei, Komisijai jārīkojas, kā minēts turpmāk.

- a) Pēc tam, kad ir veikts ietekmes novērtējums un ņemot vērā šā procesa pozitīvo iznākumu, jāierosina tiesību akts, kurā prasīts, lai dalībvalstis vāktu un regulāri iesniegtu attiecīgus datus par pilsētu mobilitāti un *SUMP* pieņemšanu visos ES *TEN-T* pamattīkla un visaptverošā tīkla pilsētu mezglos, tostarp to apkārtējās teritorijās.
- b) Pamatojoties uz datiem, kurus dalībvalstīm ir prasīts iesniegt, regulāri jāziņo par dalībvalstīs un pilsētu mezglos panākto progresu saistībā ar ilgtspējīgāku pilsētu mobilitāti.

Terminš: a) līdz 2022. gadam un b) līdz 2024. gadam.

2. ieteikums. Saistīt finansējumu ar *SUMP*

- a) Attiecībā uz ERAF un KF Komisijai ir jānodrošina, lai programmas dotu piekļuvi pilsētu mobilitātei atvēlētajiem līdzekļiem ar nosacījumu, ka ir sagatavoti *SUMP* (vai arī ir apņemšanās saprātīgā termiņā *SUMP* pieņemt) un ir pārliecība par to, ka ir pieejams pietiekams finansējums ekspluatācijas un uzturēšanas vajadzību segšanai.
- b) Kad Komisija apstiprina programmas, tai jānodrošina, lai konkrētām valstīm adresētiem ieteikumi būtu atspoguļoti jēgpilnā veidā neatkarīgi no tā, vai tiesību aktos ir šāda prasība.

Termiņš: a) un b) 2021.–2027. gada plānošanas periodam.

- c) Attiecībā uz EISI Komisijai būtu jāpiešķir prioritāte tiem projektu priekšlikumiem pilsētu mezglos, kas balstās uz *SUMP* attiecīgajā pilsētā.

Termiņš: 2021.–2027. gada DFS sākums.

Šo ziņojumu 2020. gada 5. februāra sēdē Luksemburgā pieņēma II apakšpalāta, kuru vada Revīzijas palātas locekle *Iliana Ivanova*.

Revīzijas palātas vārdā –

Klaus-Heiner Lehne
Priekšsēdētājs

Pielikumi

I pielikums. Novērtēto projektu saraksts

Valsts	Pilsēta	Fonds – darbības programma	Projekta nosaukums un apraksts	Kopējās plānotās izmaksas (miljoni EUR)	Plānotais ES atbalsts (miljoni EUR)
Itālija	Neapole	ERAF – 2007IT161PO009	Darbi pie Neapoles metro 1. līnijas (lielais projekts 2009IT161PR020)	573	430
		ERAF – 2014IT16RFOP007	Autobusu parka iepirkums (projekti 18 014BP000 000 002 un 18 014BP000 000 004)	14	10,5
	Palermo	ERAF – 2007IT161PO011	Tramvaja izbūve Palermo (lielais projekts 2008IT161PR002)	137	103
		ERAF – 2014IT161M2O004	Autobusu parka iepirkums (projekti D70D16 000 020 006 un D70D17 000 000 006)	11	8,25
Vācija	Hamburga	ERAF – 2014DE16RFOP006	<i>iPlanB</i> – interaktīva lielo datu analīze ceļu remontdarbu plānošanai (<i>Interaktive Big-Data-Analysen für die Planung von Baumaßnahmen</i>)	0,6	0,06
	Leipciga	ERAF – 2007DE161PO004	Mobilitātes stacijas (mazi uz vietas esošie informācijas centri, kas apvieno Leipcigas Transporta iestādes (LVB) mobilitātes pakalpojumus ar vismaz diviem papildu transporta veidiem un sniedzējiem, piemēram, automobiļu koplietojumu, pilsētas velosipēdu staciju vai e-uzlādes staciju)	7,8	5,5
		ERAF – 2014DE16RFOP012	Autobusu flotes iegāde: 11 jauni posmainie autobusi	3,7	1,5
Spānija	Madride	ERAF – 2008ES162PR002	Madrides metro 11. līnijas pagarināšana (lielais projekts)	100	50
		ESIF – atbalstīts EIB aizdevums	<i>Metro de Madrid</i> infrastruktūras modernizēšana	402	396
	Barselona	ERAF – 2007ES162PO006	“Īpaša josla autobusiem un transportlīdzekļiem ar lielāku pasažieru skaitu uz autoceļa C-58 (2008ES162PR001) (lielais projekts)”	78	39
			“Diagonālā mezgla būvniecības projekts” (PO011 876)	17	8,5

Polija	Varšava	KF – 2007PL161PO002	Varšavas II metro līnija — centrālās daļas sagatavošanās darbs, projektēšana un būvniecība kopā ar ritošā sastāva iegādi POIS 07.03.00–00-007/10	1049 ²⁵	839 ²⁶
			Varšavas tramvaju tīkla ziemeļu teritoriju apkalpošana saistībā ar metro tīkla paplašināšanu un ritošā sastāva iegādi POIS 07.03.00–00-009/10	145 ²⁷	116 ²⁸
	Lodza		Jauna tramvaju ritošā sastāva iegāde, lai palielinātu sabiedriskā transporta konkurētspēju Lodzā (projekts Nr. POIS.07.03.00–00-046/14)	31,5 ²⁹	25 ³⁰
			Multimodāls mezgls <i>Łódź Fabryczna</i> dzelzceļa stacijā (projekts Nr. POIS.07.03.00–00-016/11)	78 ³¹	63 ³²

Avots: ERP.

²⁵ PLN 4 501 605 421.

²⁶ PLN 3 601 284 336.

²⁷ PLN 620 980 799.

²⁸ PLN 496 784 639.

²⁹ PLN 135 219 799.

³⁰ PLN 108 175 839.

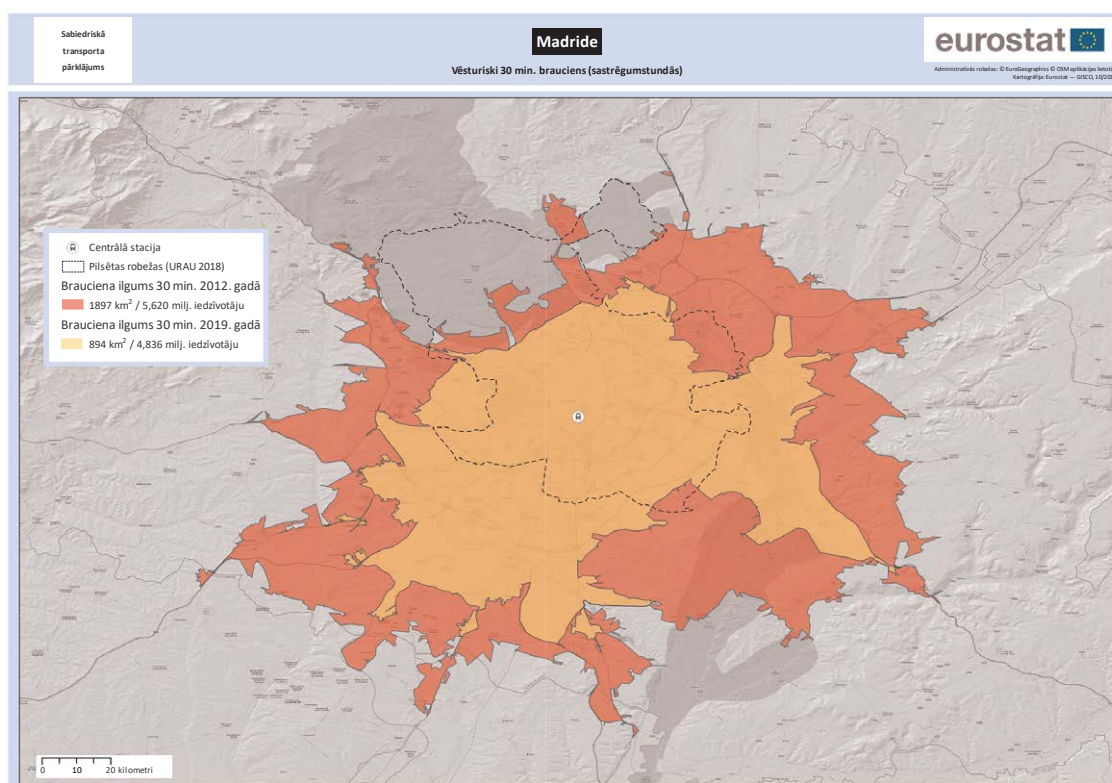
³¹ PLN 335 951 061.

³² PLN 268 760 848.

II pielikums. Apmeklēto pilsētu kartes

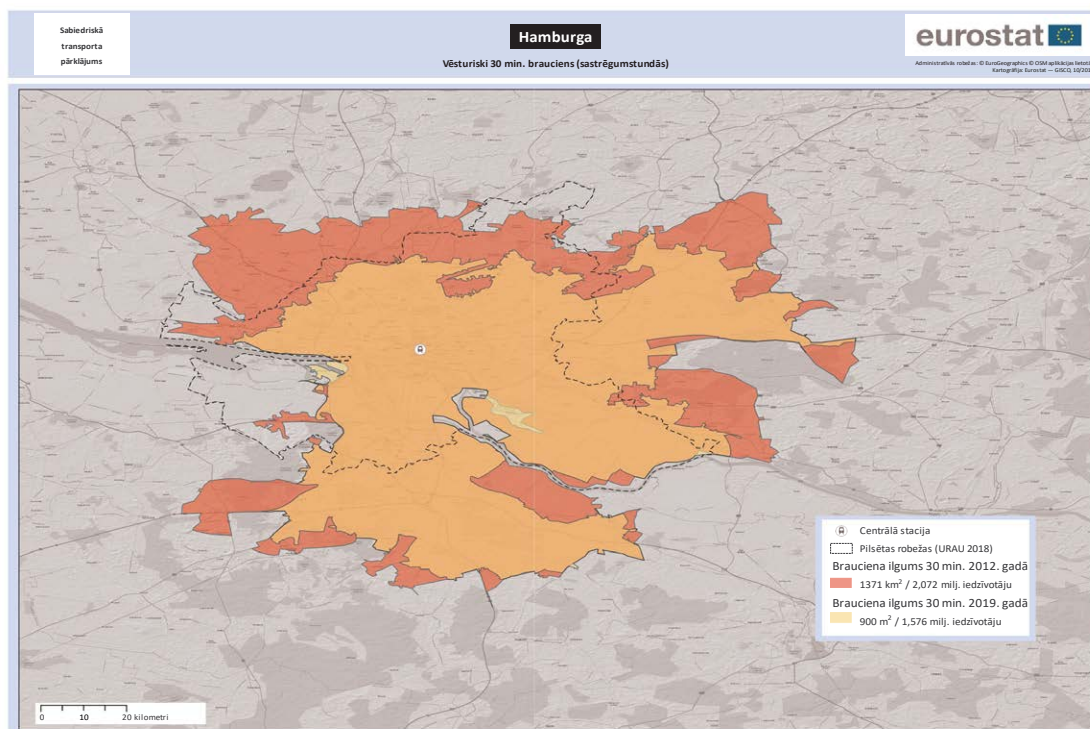
Madride

Sasniedzamība 30 minūšu brauciena laikā sastrēgumstundā 2012. un 2019. gadā

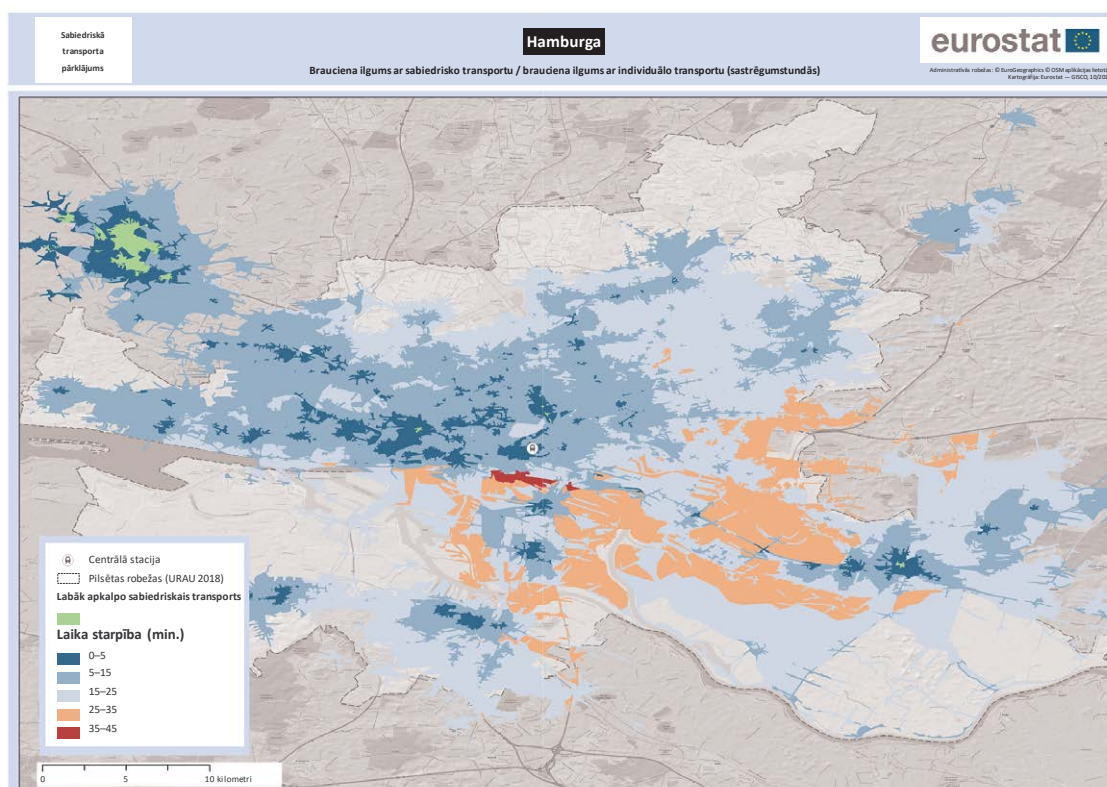


Hamburga

Sasniedzamība 30 minūšu brauciena laikā sastrēgumstundā 2012. un 2019. gadā

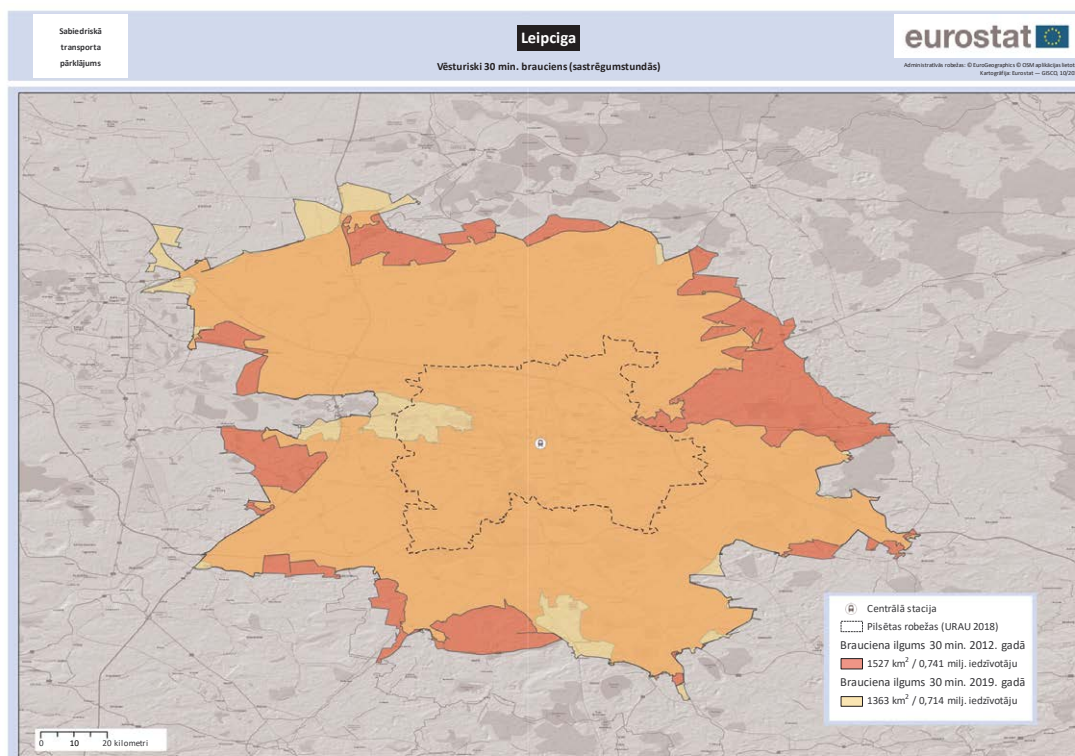


Galvenās dzelzceļa stacijas salīdzināmā sasniegjamība ar automašīnu un ar sabiedrisko transportu sastrēgumstundā

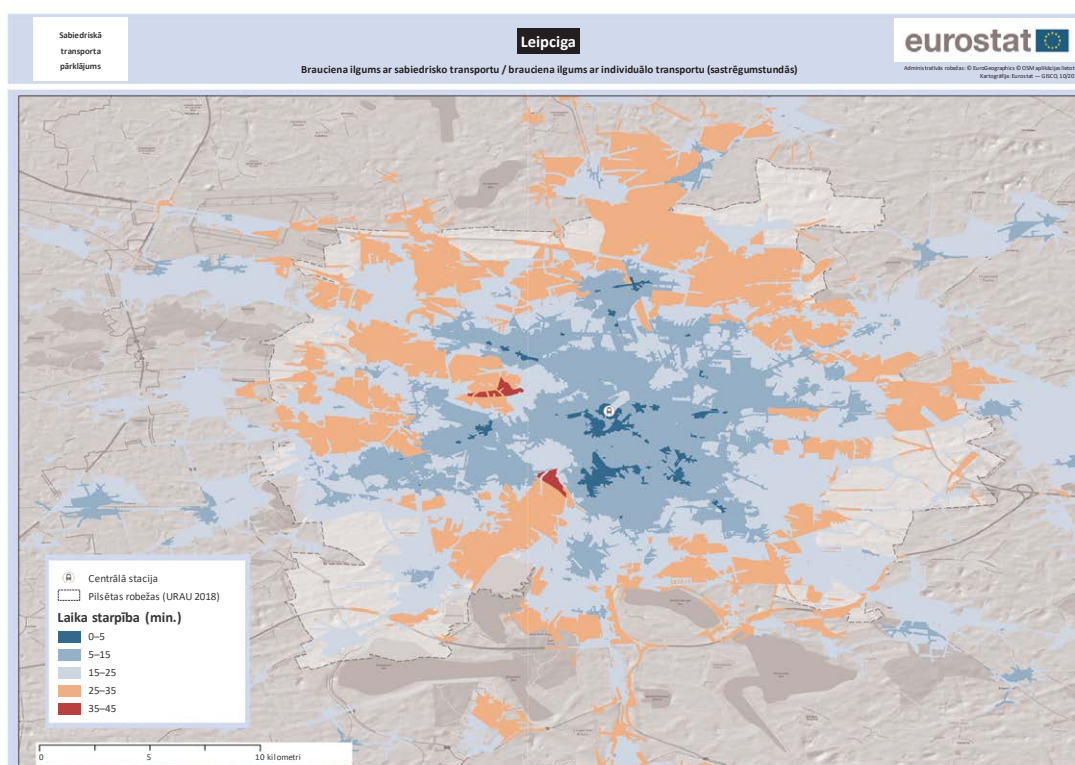


Leipciga

Sasniedzamība 30 minūšu brauciena laikā sastrēgumstundā 2012. un 2019. gadā

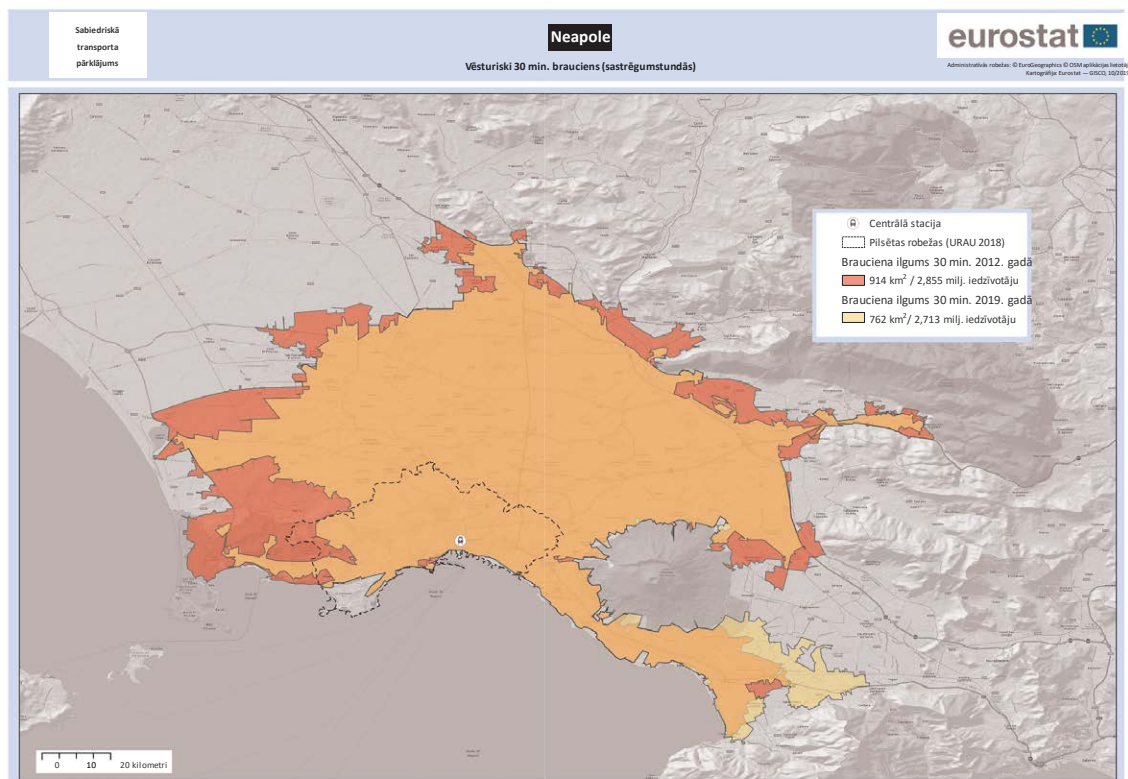


Galvenās dzelzceļa stacijas salīdzināmā sasniedzamība ar automašīnu un ar sabiedrisko transportu sastrēgumstundā



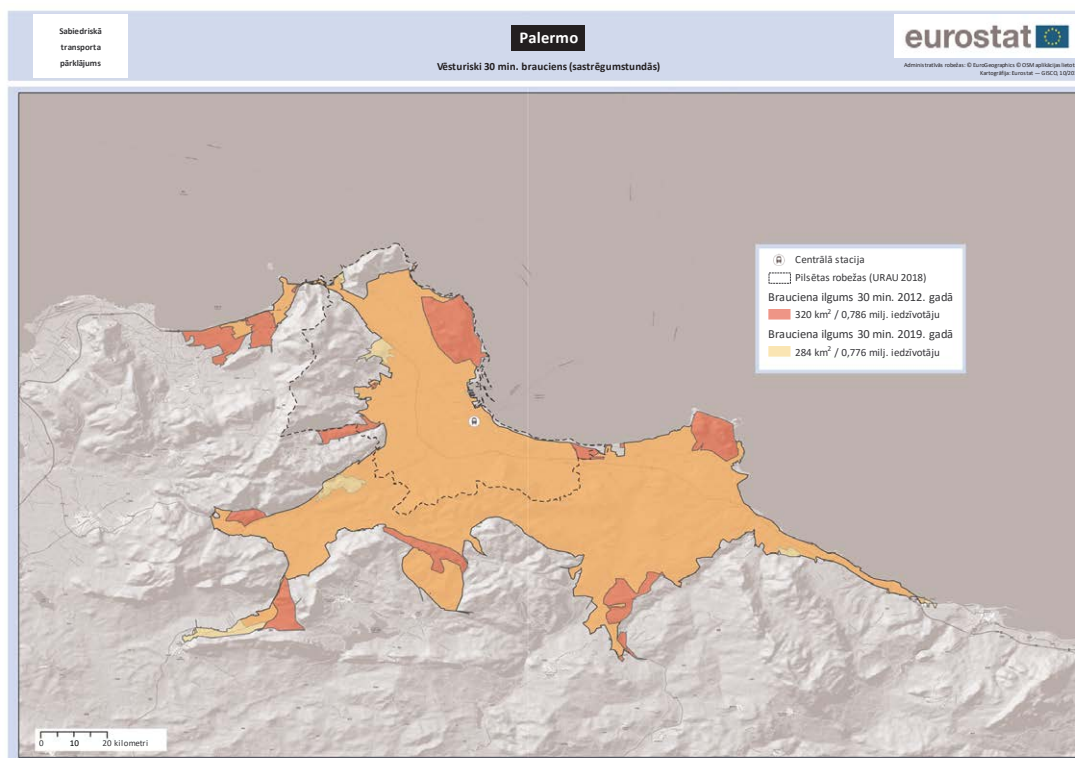
Neapole

Sasniedzamība 30 minūšu brauciena laikā sastrēgumstundā 2012. un 2019. gadā

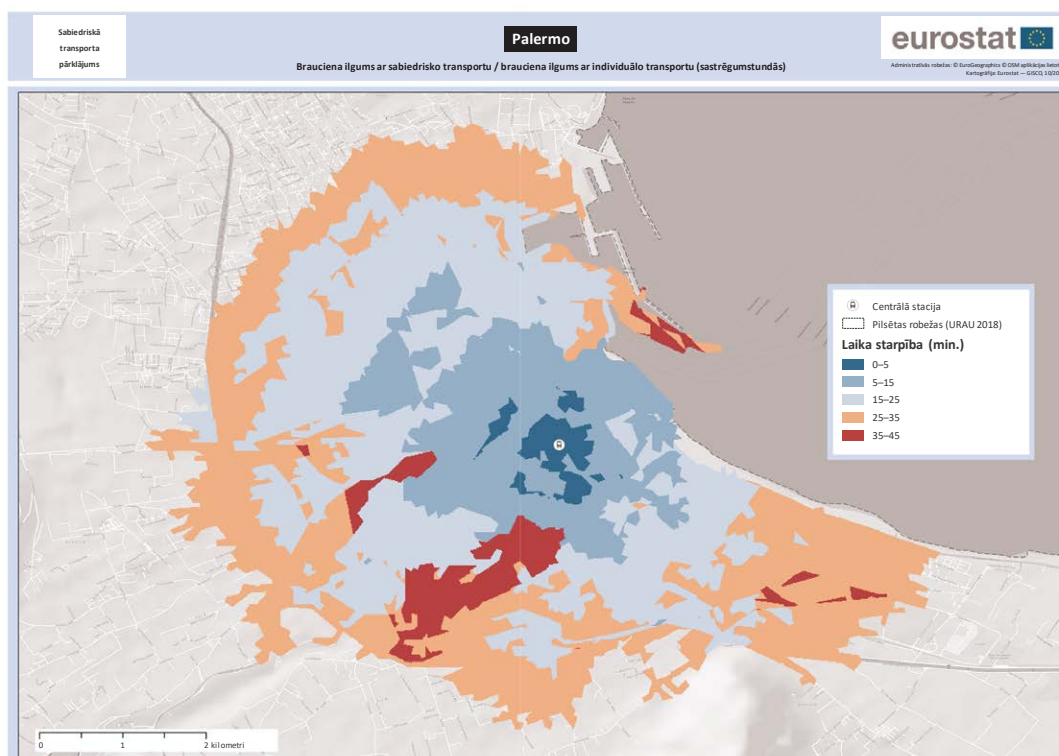


Palermo

Sasniedzamība 30 minūšu brauciena laikā sastrēgumstundā 2012. un 2019. gadā

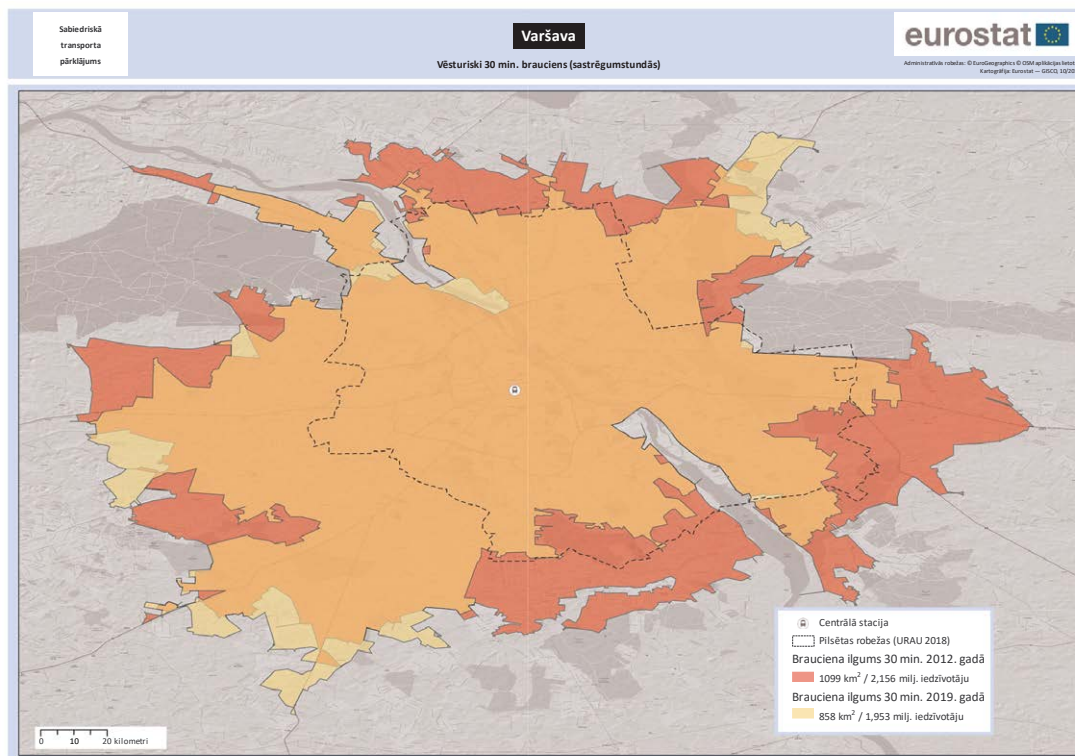


Galvenās dzelzceļa stacijas salīdzināmā sasniegjamība ar automašīnu un ar sabiedrisko transportu sastrēgumstundā

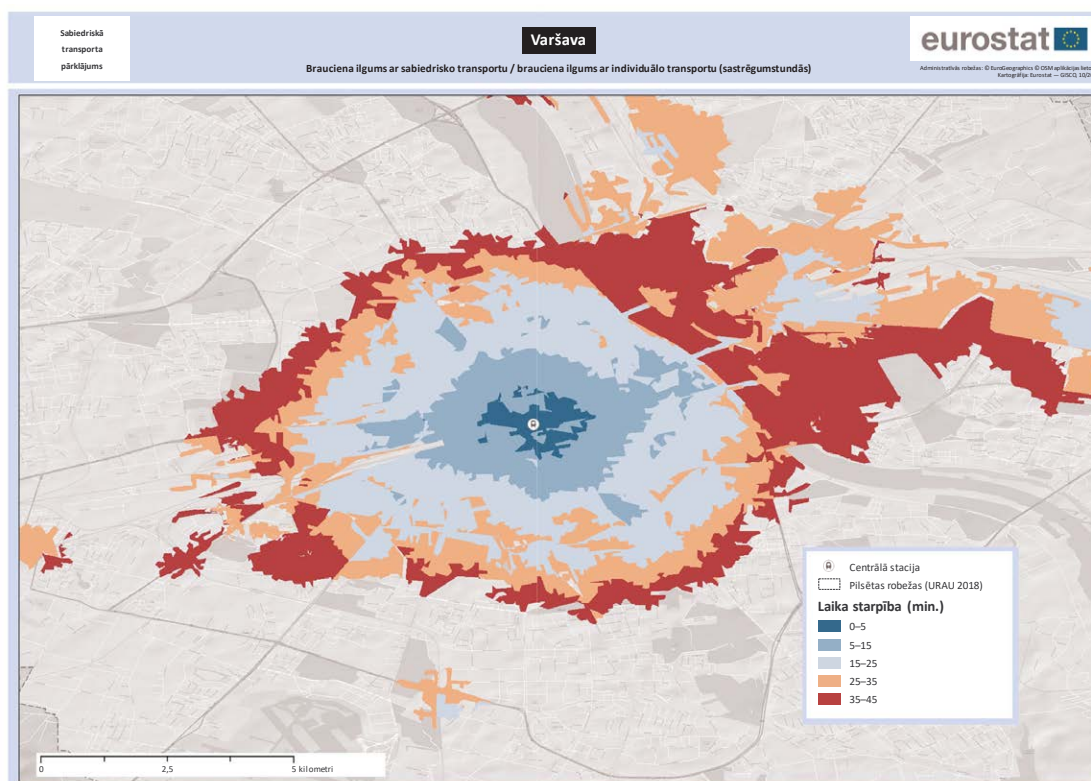


Varšava

Sasniedzamība 30 minūšu brauciena laikā sastrēgumstundā 2012. un 2019. gadā

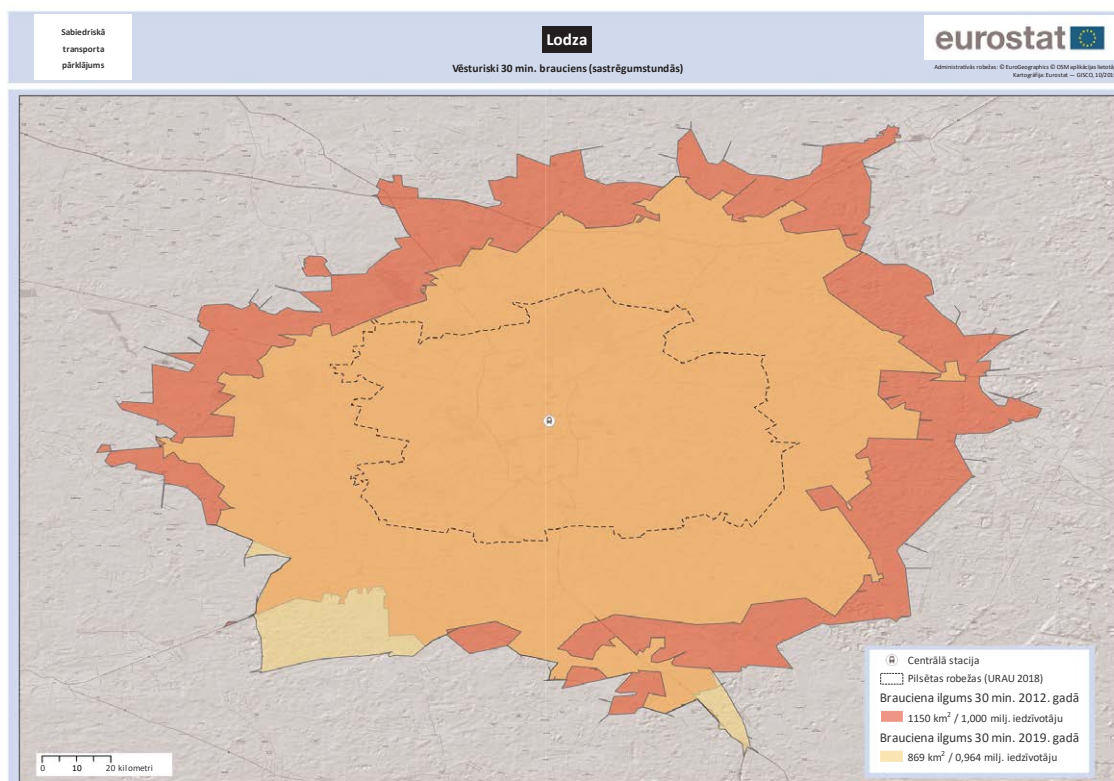


Galvenās dzelzceļa stacijas salīdzināmā sasniegjamība ar automašīnu un ar sabiedrisko transportu sastrēgumstundā

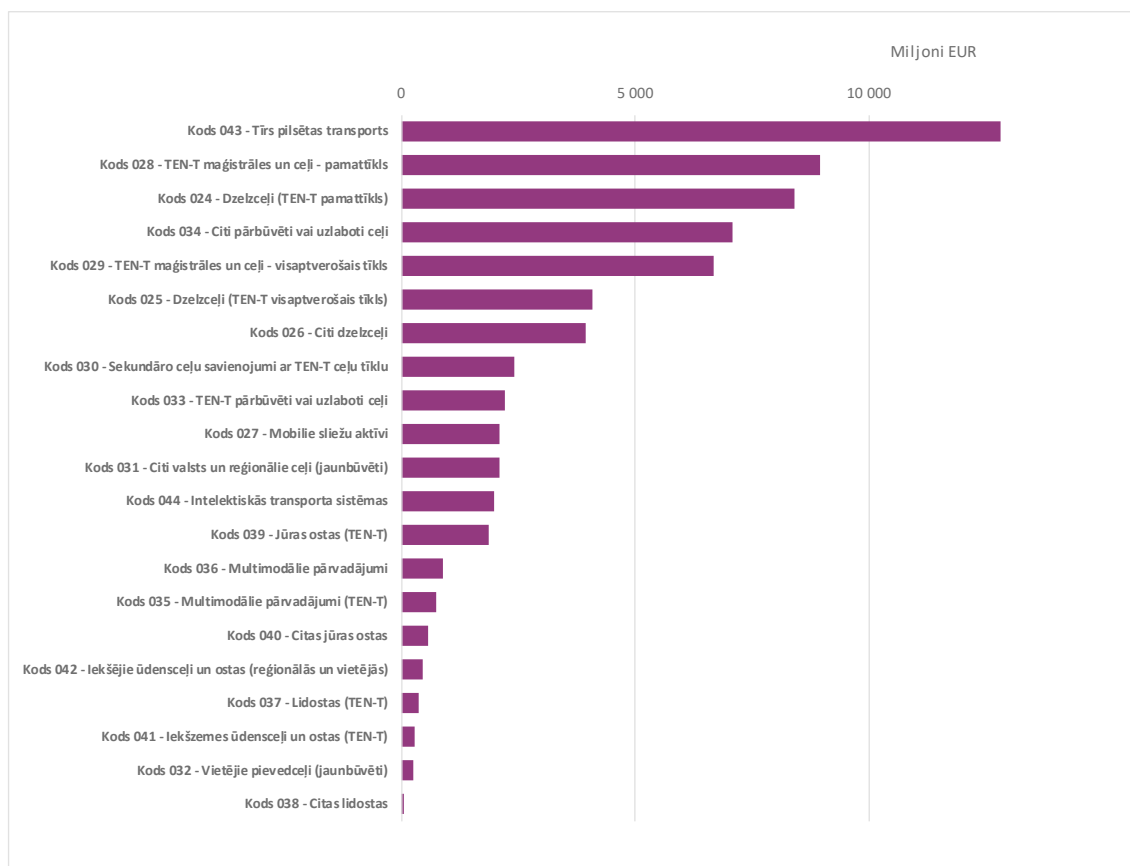


Lodza

Sasniedzamība 30 minūšu brauciena laikā sastrēgumstundā 2012. un 2019. gadā



III pielikums. ESI fondu piešķirumi 2014.–2020. gadā sadalījumā pēc intervences jomām



Avots: ERP analīze, pamatojoties uz Komisijas datiem (Infoview).

IV pielikums. Autobusu vidējais vecums apmeklētajās pilsētās

Pilsēta	2013. g.	2014. g.	2015. g.	2016. g.	2017. g.	2018. g.
Madride	5,5	6,0	6,6	6,9	6,7	
Barselona					9,0	9,0
Hamburga	5,9	5,9	6,4	6,7	5,9	
Leipciga	4,9	5,1	6,1	6,1	6,9	7,3
Neapole	12,1	12,7	13,5	13,9	14,2	13,4
Palermo	10,3	10,8	11,2	10,4	11,4	12,4
Varšava	6,3	6,6	6,7	6,4	6,6	6,6
Lodza	7,2	7,1	6,6	6,8	7,7	8,7

Avots: Eiropas Revīzija palāta, pamatojoties uz attiecīgo pilsētu sniegtajiem datiem.

Glosārijs, akronīmi un saīsinājumi

Aktīvā mobilitāte: pārvietošanās veids, kam vajadzīga fiziskā aktivitāte. Visbiežāk sastopamie aktīvās mobilitātes veidi ir iešana ar kājām un riteņbraukšana.

CIVITAS: tādu pilsētu tīkls, kuras vēlas panākt tīrāku un labāku transportu Eiropā un ārpus tās. Kopš Eiropas Komisija šo tīklu izveidoja 2002. gadā, *CIVITAS* iniciatīva ir izmēģinājusi un īstenojusi vairāk nekā 800 pasākumus un pilsētu transporta risinājumus demonstrējumu projektu ietvaros vairāk nekā 80 dzīvo laboratoriju pilsētās visā Eiropā. Zināšanas, kas uzkrātas šajā praktiskajā pieredzē, ir papildinātas un atbalstītas ar vairākiem pētniecības un inovācijas projektiem, kurus arī īsteno *CIVITAS* ietvaros. Šajos pētniecības projektos tiek izskatītas iespējas Eiropā izstrādāt resursu ziņā efektīvāku un konkurētspējīgu transporta sistēmu.

EIP iniciatīva par viedajām pilsētām un kopienām (EIP-SCC): Eiropas inovācijas partnerības iniciatīva par viedajām pilsētām un kopienām (EIP-SCC) ir apjomīgs pasākums, kura mērķis ir izmainīt tirgu un kuru atbalsta Eiropas Komisija; tas apvieno pilsētas, nozares, MVU, ieguldītājus, pētniekus un citus viedo pilsētu dalībniekus.

Eiropas pusgads: ES ekonomikas un fiskālās politikas koordinēšanas cikls. Tas ietilpst Eiropas Savienības ekonomikas pārvaldības satvarā. Šis cikls ir vērsts uz 6 mēnešu periodu katra gada sākumā, tādēļ to sauc par pusgadu. Eiropas pusgada laikā dalībvalstis pieskaņo savu budžeta un ekonomikas politiku tiem mērķiem un noteikumiem, par ko panākta vienošanās ES līmenī.

EISI: Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments. Tas ir ES finansēšanas instruments laikposmam no 2014. līdz 2020. gadam, kura mērķis ir atbalstīt efektīvu, ilgtspējīgu un lietderīgi savstarpēji savienotu Eiropas tīklu attīstību transporta, enerģētikas un digitālo pakalpojumu jomās.

ELTIS: Eiropas pilsētu mobilitātes novērošanas centrs, kuru atbalsta Eiropas Komisija un kura galvenais uzdevums ir atvieglot informācijas, zināšanu un pieredzes apmaiņu Eiropas ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes jomā. Tāpat šis centrs apkopo datus par Eiropas ilgtspējīgu pilsētu mobilitāti, piemēram, par *SUMP* pieņemšanu Eiropas pilsētās.

EPOMM: Eiropas mobilitātes pārvaldības platforma. Starptautiska bezpeļņas organizācija, kas ir mobilitātes pārvaldībā iesaistīto Eiropas valstu valdību tīkls.

ESI fondi: Eiropas strukturālie un investīciju fondi. Šie fondi ir: Eiropas Reģionālās attīstības fonds, Eiropas Sociālais fonds, Kohēzijas fonds, Eiropas Lauksaimniecības fonds lauku attīstībai un Eiropas Jūrlietu un zivsaimniecības fonds. Tos kopīgi pārvalda Eiropas Komisija un ES dalībvalstis.

Funkcionāla pilsētas teritorija (FUA) vai lielpilsētas teritorija: šie termini attiecas uz visu pilsētas teritoriju, kas ietver pilsētu un svārstsatiksmes zonu saskaņā ar ES un ESAO definīciju.

HOV: transportlīdzeklis ar lielāku pasažieru skaitu.

KVAI: konkrētām valstīm adresēti ieteikumi. Tie ir Eiropas Komisijas sagatavoti dokumenti katrai valstij, kuros analizēta šīs valsts ekonomikas situācija un sniegti ieteikumi par pasākumiem, kas valstij būtu jāpieņem 12–18 mēnešu laikposmā.

Mikromobilitāte: transporta veidu kategorija, kurā ietilpst ļoti viegli transportlīdzekļi (bruto svars zem 500 kg), kas aprīkoti ar dzinēju. Cita starpā tā ietver elektriskos skūterus, skeitbordus un velosipēdus, kā arī vienriteņus.

Pamatprogramma “Apvārsnis 2020”: ES pētniecības un inovācijas programma laikposmam no 2014. līdz 2020. gadam; tai ir pieejams finansējums gandrīz 80 miljardu EUR apmērā.

Pārkāpuma procedūra: Eiropas Komisijas uzsākta tiesvedība pret ES dalībvalsti, kura nav īstenojusi ES tiesību aktus. Komisija var lietu nodot Tiesai, kas konkrētos gadījumos piemēro finanšu sankcijas.

Pilsētas mezgls: pilsētas teritorija, kas ietver Eiropas transporta tīkla transporta infrastruktūru, piemēram, ostas, tostarp pasažieru termināļus, lidostas, dzelzceļa stacijas, loģistikas platformas un kravas termināļus, kuri atrodas pilsētas teritorijā un tās tuvumā, un ir savienota ar citām šādas infrastruktūras daļām un ar reģionālās un vietējās satiksmes infrastruktūru.

Starptautiskais Transporta forums: Starptautiskais Transporta forums ir starpvaldību organizācija ar 59 dalībvalstīm. Tas funkcionē kā transporta politikas domnīca un organizē satiksmes ministru ikgadējo samitu. STF ir vienīgā globālā struktūra, kas ietver visus transporta veidus. STF ir politiski autonomas un administratīvi integrētas EASO.

SUMP: ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns. Plānošanas koncepcija, ko vietējās un reģionālās iestādes piemēro stratēģiskās mobilitātes plānošanai. Šāds plāns veicina pāreju uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem un atbalsta visu transporta veidu integrēšanu un līdzsvarotu attīstību.

KOMISIJAS ATBILDES UZ EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTAS ĪPAŠO ZIŅOJUMU

“ILGTSPĒJĪGA PILSĒTU MOBILITĀTE EIROPAS SAVIENĪBĀ: BEZ DALĪBVALSTU APŅEMŠANĀS BŪTISKI UZLABOJUMI NAV IESPĒJAMI”

KOPSAVILKUMS

I. Komisijas kopīgā atbilde uz I-V punktu.

Komisija atzīst ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes nozīmi un apzinātos faktorus, kas to ietekmē.

Laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam ES finansiālais atbalsts ir palielināts par 50 % un izmantots galvenokārt no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta. Tā bija viena no saistībām 2013. gada pilsētu mobilitātes paketē, kurā arī tika konstatēta vajadzība sadarboties starp vietējiem, valstu un Eiropas pārvaldības līmeņiem, lai risinātu problēmas, ar kurām pilsētas saskaras saistībā ar vietējo transportu.

VI. Komisija atzīst, ka ir vajadzīgi turpmāki uzlabojumi vietējo mobilitātes plānu piemērošanā saskaņā ar ES vadlīnijām. Tā uzsver, ka šajā ziņā liela nozīme ir dalībvalstīm.

X. Pirmais ievilkums – Komisija daļēji pieņem šo ieteikumu. Skatīt atbildes uz 1. ieteikumu.

Otrais ievilkums – Komisija daļēji pieņem šo ieteikumu, bet panākumi, kas gūti, sasaistot ES finansējumu un ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus, ir atkarīgi no dalībvalstu sadarbības, apspriežot partnerības nolīgumu un programmu. Skatīt atbildes uz 2. ieteikumu.

IEVADS

1. izcēlums. Pilsētu mobilitātes pakete

2013. gada pilsētu mobilitātes paketes novērtēšana joprojām turpinās, un tās rezultāti būs pieejami tikai tad, kad novērtēšana būs pabeigta 2020. gada otrajā ceturksnī.

APSVĒRUMI

38. Lai gan ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni (*SUMP*) ne vienmēr ir nosacījums kohēzijas politikas atbalstam, programmām bieži ir vajadzīgi citi stratēģiskie satvari. Tas attiecas uz divu citu apmeklēto dalībvalstu programmām:

- Saksijā programmā ir atsauce uz reģiona enerģētikas un klimata plānu, reģiona attīstības plānu, reģiona transporta plānu un reģiona velotransporta koncepciju.

- Polijā nosacījums, kas jāizpilda, lai saņemtu ES atbalstu ieguldījumiem ilgtspējīgā pilsētu mobilitātē, ir attiecīgu plānošanas dokumentu, piemēram, teritoriālo stratēģiju, zemu emisiju ekonomikas plānu, ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu vai citu dokumentu, sagatavošana un atbilstība tiem.

39. Lai nodrošinātu atbilstību *SUMP* koncepcijai, ir jāievēro iekšējie kvalitātes nodrošināšanas mehānismi saskaņā ar ES pamatnostādņēm. Skatīt paziņojuma par pilsētu mobilitātes paketes I pielikumu.

Dažās dalībvalstīs/reģionos, piemēram, Zviedrijā un Flandrijā, pastāv ārēji kvalitātes nodrošināšanas mehānismi.

40. Komisija 2021.–2027. gada tiesību aktos ir ierosinājusi skaidru saikni starp Padomes konkrētai valstij adresētiem ieteikumiem (KVAI) un kohēzijas politikas finansējumu. Šis priekšlikums uzliktu dalībvalstīm pienākumu gan partnerības nolīgumā, gan programmās ņemt vērā attiecīgos KVAI, un Komisijai, apstiprinot šos dokumentus, būtu jānovērtē, vai partnerības nolīgumā un programmās ir ņemti vērā attiecīgie KVAI. Lai gan sarunas par Komisijas priekšlikumu Kopīgo noteikumu regulai joprojām turpinās, daļēji provizoriskajā kopējā vienošanās, kas 2019. gada 10. decembrī panākta starp likumdevējiem, šie elementi saglabāti.

62. Komisija norāda, ka izmēģinājuma projektu par ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes rādītājiem (*SUMI*), kas minēts 62. punktā, ir paredzēts pabeigt 2020. gada pirmajā ceturksnī. Pamatojoties uz šā izmēģinājuma projekta rezultātu, Komisija plāno izvērtēt attiecīgos pasākumus saistībā ar rādītājiem.

SECINĀJUMI UN IETEIKUMI

70. Komisija atzīst, ka ilgtspējīga pilsētu mobilitāte ES ir galvenais uzdevums un ka ir iespējami uzlabojumi.

Tā uzsver, ka par šo jomu galvenokārt ir atbildīgas vietējās iestādes un ka šajā ziņā liela nozīme ir dalībvalstīm.

71. Komisija norāda, ka 2013. gada pilsētu mobilitātes paketes novērtēšana turpinās. Kad tā būs pabeigta, tai vajadzētu sniegt pilnīgāku priekšstatu par situāciju.

72. Komisija 2021.–2027. gada tiesību aktos ir ierosinājusi skaidru saikni starp Padomes konkrētām valstīm adresētiem ieteikumiem (KVAI) un kohēzijas politikas finansējumu. Šis priekšlikums uzliktu dalībvalstīm pienākumu gan partnerības nolīgumā, gan programmās ņemt vērā attiecīgos KVAI, un Komisijai, apstiprinot šos dokumentus, būtu jānovērtē, vai partnerības nolīgumā un programmās ir ņemti vērā attiecīgie KVAI. Lai gan sarunas par Komisijas priekšlikumu Kopīgo noteikumu regulai joprojām turpinās, daļēji provizoriskajā kopējā vienošanās, kas panākta starp likumdevējiem 2019. gada 10. decembrī, šie elementi saglabāti.

73. Laikposmā no 2014. līdz 2020. gadam ES finansiālais atbalsts ir palielināts par aptuveni 50 % un izmantots galvenokārt no Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem un Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta. Tā bija viena no saistībām 2013. gada pilsētu mobilitātes paketē, kurā arī tika konstatēta vajadzība sadarboties starp vietējiem, valsts un Eiropas pārvaldības līmeņiem, lai risinātu problēmas, ar kurām pilsētas saskaras saistībā ar vietējo transportu.

1. ieteikums. Datu publicēšana par pilsētu mobilitāti

a) Komisija pieņem šo ieteikumu.

b) Komisija daļēji pieņem šo ieteikumu, jo tā nevar pārāgri spriest par likumdošanas procesa iznākumu.

2. ieteikums. Finansējuma sasaiste ar *SUMP*

a) Komisija daļēji pieņem šo ieteikumu.

Komisija nevar pārāgri spriest par notiekošo likumdošanas sarunu iznākumu.

Šā ieteikuma panākumi ir atkarīgi no dalībvalstu sadarbības partnerības nolīguma un programmas apspriešanās.

Elementus, kas jāņem vērā, atlasot atsevišķas darbības, nosaka programmu līmenī, ar vadošo iestāžu atbildību, un tiem būtu jāievēro prasības, kas izklāstītas Kopīgo noteikumu regulas priekšlikuma 67. pantā.

b) Komisija daļēji pieņem šo ieteikumu, ciktāl tas atbilst ierosinātajam tiesiskajam regulējumam un daļējai provizoriskajai kopējai vienošanās, kas 2019. gada 10. decembrī panākta starp likumdevējiem.

Tomēr Komisija var rīkoties tikai tad, ja tās rīcībai ir juridisks pamats, par kuru apspriedušies un vienojušies likumdevēji. Tāpēc principā visi ieteikumi, kas pārsniedz tiesisko regulējumu, ko galu galā pieņēmuši Savienības likumdevēji attiecībā uz mijiedarbību starp dalībvalstu ierosinātajām programmām un Padomes pieņemtajiem konkrētai valstij adresētajiem ieteikumiem, ir jāadresē dalībvalstīm.

c) Komisija pieņem šo ieteikumu.

Tā veica pirmos pasākumus šajā virzienā 2019. gada EISI uzaicinājumā izveidot pilsētu mezglus. Komisija ir apņēmusies turpināt šo pieeju EISI II ietvaros.

Revīzijas darba grupa

ERP īpašajos ziņojumos tiek atspoguļoti rezultāti, kas iegūti, revidējot ES politikas jomas un programmas vai ar pārvaldību saistītus jautājumus konkrētās budžeta jomās. ERP atlasa un izstrādā šos revīzijas uzdevumus tā, lai tiem būtu pēc iespējas lielāka ietekme, konkrēti, tiek ņemts vērā risks, kādam pakļauta lietderība vai atbilstība, attiecīgo ienākumu vai izdevumu apjoms, paredzami notikumi, kā arī politiskās un sabiedrības intereses.

Šo lietderības revīziju veica ERP locekles *Iliana Ivanova* vadītā II apakšpalāta, kas revidē izdevumu jomas, kuras saistītas ar ieguldījumu kohēzijai, izaugsmei un iekļautībai. Revīziju vadīja ERP locekle *Iliana Ivanova*, un viņai palīdzēja biroja vadītājs *Mihail Stefanov*, biroja atašējs *James Verity*, atbildīgais vadītājs *Niels-Erik Brokopp*, darbuzdevuma vadītājs *Enrico Grassi* un revidenti *Paloma Munoz Mula*, *Paolo Pesce*, *Angelika Zych* un *Mariya Byalkova*.



No kreisās: *Paloma Munoz Mula*, *Paolo Pesce*, *Angelika Zych*, *James Verity*, *Iliana Ivanova*, *Mihail Stefanov*, *Enrico Grassi*, *Niels-Erik Brokopp* un *Mariya Byalkova*.

Laika skala

Notikums	Datums
Revīzijas plāna pieņemšana / revīzijas sākums	24.10.2018.
Ziņojuma projekta oficiāla nosūtīšana Komisijai (vai citai revidējamai vienībai)	4.12.2019.
Galīgā ziņojuma pieņemšana pēc revīzijas konstatējumu saskaņošanas procedūras	5.2.2020.
Komisijas (vai citas revidējamās vienības) oficiālo atbilžu saņemšana visās valodās	25.2.2020

AUTORTIESĪBAS

© Eiropas Savienība, 2020. gads.

Eiropas Revīzijas palātas (ERP) atkalizmantošanas politiku īsteno ar [Eiropas Revīzijas palātas Lēmumu Nr. 6–2019](#) par atvērto datu politiku un dokumentu atkalizmantošanu.

Ja vien nav norādīts citādi (piem., individuālās autortiesību norādēs), ERP saturs, kurš pieder ES, ir licencēts saskaņā ar šādu starptautisku licenci: [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\) licence](#). Tas nozīmē, ka atkalizmantošana ir atļauta, ja tiek sniegtas pienācīgas atsauces un norādītas izmaiņas. Atkalizmantošana nedrīkst sagrozīt dokumentu sākotnējo nozīmi vai jēgu. ERP nav atbildīga par atkalizmantošanas sekām.

Jums ir jānoskaidro papildu tiesības, ja konkrētā saturā attēlotas identificējamās privātpersonas, piem., attiecībā uz ERP darbinieku fotoattēliem, vai ja tas ietver trešās personas darbu. Ja atļauja ir saņemta, tā atceļ iepriekš minēto vispārējo atļauju un skaidri norāda uz visiem izmantošanas ierobežojumiem.

Lai izmantotu vai reproducētu saturu, kas nepieder ES, jums var būt jāprasa atļauja tieši autortiesību īpašniekiem.

7. attēls. © QGIS, licence saskaņā ar [CC BY-SA 3.0](#).

Programmatūra vai dokumenti, uz kuriem attiecas rūpnieciskā īpašuma tiesības, proti, patenti, preču zīmes, reģistrēti dizainparaugi, logotipi un nosaukumi, nav iekļauti ERP atkalizmantošanas politikā un jums nav licencēti.

Eiropas Savienības iestāžu un struktūru tīmekļa vietnēs, kas izvietotas domēnā europa.eu, ir atrodamas saites uz trešo personu vietnēm. Tā kā ERP šīs vietnes nekontrolē, iesakām rūpīgi iepazīties ar to privātuma un autortiesību politiku.

Eiropas Revīzijas palātas logotipa izmantošana

Eiropas Revīzijas palātas logotipu nedrīkst izmantot bez Eiropas Revīzijas palātas iepriekšējas piekrišanas.

LV	PDF	ISBN 978-92-847-4331-5	doi:10.2865/26935	QJ-AB-20-003-LV-N
LV	HTML	ISBN 978-92-847-4336-0	doi:10.2865/077448	QJ-AB-20-003-LV-Q

Ilgtspējīga pilsētu mobilitāte ir viena no galvenajām problēmām, ar ko saskaras pilsētas Eiropas Savienībā un par ko uztraucas daudzi iedzīvotāji. Ceļu transports ir viens no galvenajiem gaisa piesārņojuma un siltumnīcefekta gāzu emisiju cēloņiem pilsētu teritorijās, un sastrēgumi sabiedrībai izmaksā ap 270 miljardiem EUR gadā.

2013. gadā Komisija nāca klajā ar pilsētu mobilitātes paketi un piešķīra lielāku finansējumu tīram pilsētu transportam (aptuveni 13 miljardus EUR 2014.–2020. gada periodam), lai palielinātu tā ilgtspēju.

Pamatojoties uz revīzijas darbu Komisijā un astoņās dažādās Vācijas, Itālijas, Polijas un Spānijas pilsētās, mēs secinājām, ka nekas neliecina par fundamentālām pieejas izmaiņām ES pilsētās un ka nav skaidras tendences, kas parādītu virzību uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem.

Mēs iesakām Komisijai no dalībvalstīm ievākt vairāk datu par pilsētu mobilitāti un publicēt tos, un tai jāsaista piekļuve finansējumam ar stabilu pilsētu mobilitātes plānu eksistenci.

ERP īpašais ziņojums saskaņā ar LESD 287. panta 4. punkta otro daļu.



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA



Eiropas Savienības
Publikāciju birojs

EIROPAS REVĪZIJAS PALĀTA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tālrunis: +352 4398-1

Uzziņām: eca.europa.eu/lv/Pages/ContactForm.aspx
Timekļa vietne: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors