Europos Sąjungos
oficialusis leidinys

LT
C serija

C/2025/4211

2025 8 20

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė

ES darnaus judumo mieste planavimas

(nuomonė savo iniciatyva)

(C/2025/4211)

Pranešėja: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**

Bendrapranešėjis: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Patarėjai:	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (pranešėjos) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (bendrapranešėjo)
Plenarinės asamblėjos sprendimas	2025 1 23
Teisinis pagrindas	Darbo tvarkos taisyklių 52 straipsnio 2 dalis
Atsakingas skyrius	Transporto, energetikos, infrastruktūros ir informacinės visuomenės skyrius
Priimta skyriuje	2025 5 27
Priimta plenarinėje sesijoje	2025 6 19
Plenarinės sesijos Nr.	597
Balsavimo rezultatai (už / prieš / susilaikė)	111/1/3

1. Išvados ir rekomendacijos

1.1. Gera judumo mieste sistema yra ypač svarbi mūsų visuomenės gyvenimo kokybei, tinkamoms darbo sąlygoms ir ekonomikos konkurencingumui. Ji priklauso nuo daugelio iš mūsų, o mes taip pat priklausome nuo jos. Siekiant parengti mūsų judumo mieste sistemas naujiems šių laikų iššūkiams, reikia imtis kolektyvinių veiksmų ir sutelkti finansinį, politinį ir socialinį kapitalą.

1.2. Judumo mieste sistemas turime nukreipti į aplinkos apsaugą, socialinį ir ekonominį tvarumą. Turime daryti pažangą visose trijose srityse, kitaip pažangos nepasieksime – bent jau ne tokiu mastu ir greičiu, kokių reikia.

1.3. Vyksta judumo mieste pokyčiai, jie kelia grėsmių, tačiau kartu atveria ir galimybių. Siekiant imtis efektyvių veiksmų reikia patikimos visuomenės gerovės gynimo strategijos, specialiai pritaikytų priemonių, politinės valios įgyvendinti tas priemones ir organizacinių pajėgumų šiai valiai įvykdyti.

1.4. Siekdami pagerinti judumą mieste ir sumažinti poveikį aplinkai, privalome parengti darnaus judumo mieste planus (DJMP). EESRK ragina valstybes nares parengti *nacionalines programas*, kuriomis vietos ir regionų valdžios institucijoms būtų padedama rengti ir įgyvendinti DJMP teikiant gaires, stiprinant gebėjimus ir skiriant finansavimą, taip pat ragina Komisiją remti tinklų CIVINET tęstinumą ir plėtrą.

1.5. Daugiametė finansinė programa (DFP) po 2027 m. turės lemiamos reikšmės didinant darnų judumą ir siekiant ES TEN-T, aplinkos apsaugos ir kelių eismo saugumo tikslų. Komisija turėtų skatinti naudoti DJMP kaip investicijų rezervą, kuris taip pat būtų teigiama paskata laikytis įgyvendinant TEN-T prisiimtų įsipareigojimų, susijusių su miestų transporto mazgais.

1.6. DJMP yra labai svarbūs siekiant subalansuotos regioninės plėtros. Regiono kūrybiškumo ir socialinio kapitalo sutelkimas yra lemiamas žingsnis; darbdavių, darbuotojų ir pilietinės visuomenės organizacijoms tenka svarbus vaidmuo ir jos turi būti skatinamos prisidėti prie šio dialogo. Svarbu į planavimą, įskaitant tarpvalstybinius klausimus, įtraukti visus atitinkamus vietos, nacionalinio ir ES lygmenų suinteresuotuosius subjektus.

1.7. Planuodami judumą mieste turime atsižvelgti į tai, kad miesto vietovių socialinis ir ekonominis gyvenimas vyksta ir priemiesčiuose, priemiesčių zonose bei kaimo vietovėse, todėl reikia paisyti ir jų nuomonės ir poreikių. Dėl nepakankamo judumo sistemos veiksmingumo atsiranda ir išlieka atotrūkis tarp miesto ir kaimo vietovių, o tai turi neigiamų ekonominių, socialinių ir politinių pasekmių. Judumo sistema teisinga yra tada, kai judumas yra įperkamas, nesuteikiant privilegijų tiems, kurių padėtis jau yra geresnė.

1.8. Darnaus judumo mieste pagrindas yra viešasis transportas, derinamas su aktyviu judumu dalijantis transporto priemonėmis. Norėdami užtikrinti, kad savo kelionėms piliečiai galėtų rinktis veiksmingiausius sprendimus, turime jiems pasiūlyti įperkamas, prieinamas, saugias ir patikimas *daugiarūšio transporto priemones*. Nepaprastai svarbu, kad naudojant Socialinio klimato fondo lėšas ir įgyvendinant jo socialinius klimato planus būtų taikomas šis metodas siekiant spręsti transporto nepritekliaus problemą ir švelninti anglies dioksido apmokestinimo socialinį poveikį, ypač pažeidžiamoms grupėms.

1.9. Jaunimas atlieka esminį vaidmenį, nes jo elgesys ir įpročiai turi ilgalaikį poveikį. Kuriant judumo sprendimus būtina rengti dialogus su jaunimu ir atsižvelgti į jo požiūrį.

1.10. Siekiant užtikrinti darnų, prieinamą, įtraukų ir įperkamą judumą, nepaprastai svarbu remti darbuotojus ir darbdavius sukuriant jiems sąlygas naudotis viešuoju transportu, dalytis transporto priemonėmis ir važinėti dviračiais.

1.11. Darbo sąlygos turėtų skatinti esamus ir būsimus darbuotojus įsitraukti į transporto sektorių.

2. **Aplinkybės**

2.1. Judumas gali būti apibrėžiamas kaip galimybė laisvai judėti. Jis yra pagrindinė demokratinio gyvenimo sąlyga ir mūsų ekonomikos pagrindas. Žmonės turi turėti galimybę gauti darbą, lankyti mokyklas, naudotis sveikatos ir socialinėmis paslaugomis, dalyvauti kultūriniame ir pilietiniame gyvenime (tai vienas iš Europos socialinių teisių ramsčio principų), o darbdaviams reikia, kad darbuotojai ir klientai pasiektų jų verslo vietas, o jų prekės būtų paskirstytos.

2.2. Judumo mieste sistema atlieka itin svarbų vaidmenį ES ekonomikoje: ji sudaro sąlygas *žemės naudojimui* (sujungimas su transporto tinklu yra išankstinė statybos sąlyga), *prekių judėjimui*, *transporto priemonių gamybos pramonei* ir *darbo vietų* kūrimui bei išsaugojimui.

2.3. Dėl judumo mieste sistemos atsiranda įvairių sąnaudų, įskaitant viešojo sektoriaus (infrastruktūros statybos ir priežiūros) *investicines sąnaudas*, *veiklos sąnaudas*, kurias padengia naudotojai (asmenys ir įmonės) ir valdžios institucijos (siekiant užtikrinti teisę laisvai judėti), ir *netiesiogines išlaidas*, susijusias su *išoriniais veiksniais*, kurias visuomenė turi sumokėti per mokesčius (pvz., mirčių ir sužalojimų keliuose poveikis visuomenės sveikatai, oro ir triukšmo tarša).

2.4. Mūsų judumo mieste sistema priklauso nuo su pokyčiais susijusių veiksnių. Pastaruosius du šimtmečius šie veiksniai iš esmės skatino judumo sistemos plėtrą, išaugusius kelių ir geležinkelių tinklus, transporto priemonių kiekį, nuvažiuotų kilometrų skaičių ir suvartotos energijos kiekį.

2.5. Dabartiniai veiksniai skatina esminius pačios judumo mieste sistemos pokyčius. Kai kurie iš jų atsiranda dėl technologinių ir verslo naujovių: elektrifikacijos, skaitmenizacijos, interneto globalizacijos, platformų kūrimo, rizikos kapitalo ir spartaus (kartais nereguliuojamo) naujovių diegimo ir plėtros, kuriuos užtikrina šių veiksnių derinys. Kiti veiksniai yra susiję su viešuoju interesu, t. y. įsipareigojimu smarkiai sumažinti žūtis ir sunkius sužalojimus keliuose, didėjančiu aplinkosauginiu sąmoningumu ir būtinybe pasirengti labiau ekstremaliems ir dažnesniems klimato reiškiniams bei dvejopam infrastruktūros naudojimui.

2.6. Pokyčiai neišvengiamai vyksta. Turime rinktis tarp suplanuoto perėjimo ir neaiškaus kelio į katastrofą. Judumas mieste sudaro palankias sąlygas socialiniam ir ekonominiam gyvenimui, o tvarkinga pertvarka yra nepaprastai svarbi daugeliui suinteresuotųjų subjektų transporto sektoriuje ir už jo ribų. Tokiai pertvarkai įvykdyti būtina patikima strategija, kuri būtų parengta taikant patikimus planavimo procesus ir grindžiama socialiniu ir pilietiniu dialogu. Tai yra pagrindinė *darnaus judumo mieste planavimo* misija.

3. **Bendrosios pastabos**

3.1. ES darnaus judumo mieste planavimas yra daug daugiau nei koncepcija: jis grindžiamas vertinga patirtimi ir aiškiomis gairėmis ir tapo reguliavimo reikalavimu. ES transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) reglamente nustatytas 431 miestų transporto mazgas ir reikalaujama, kad kiekvienas transporto mazgas iki 2027 m. pabaigos parengtų DJMP.

3.2. TEN-T miestų transporto mazgo DJMP turėtų būti taikomas jo *funkcinei miesto vietovei* (FMV), kurią paprastai sudaro miestas ir aplinkinėse savivaldybėse esančios jo apylinkės, iš kurių važinėjama į darbą tame mieste. Todėl rengiant ir įgyvendinant DJMP dialogas ir bendradarbiavimas tarp savivaldybių toje pačioje FMV, tarp šių savivaldybių ir nacionalinių vyriausybių, taip pat tarp valdžios institucijų ir visų atitinkamų suinteresuotųjų subjektų yra nepaprastai svarbūs.

3.3. Planuodami judumą mieste turime atsižvelgti į tai, kad mūsų FMV socialinis ir ekonominis gyvenimas vyksta ir priemiesčiuose, priemiesčių zonose ir kaimo vietovėse ir priklauso nuo žmonių ir prekių judėjimo, kuris prasideda gerokai už miesto ribų, pavyzdžiui, iš priemiestyje esančių namų važinėja darbuotojai, maistas tiekiamas rinkai iš kaimo ūkių. Ilgalaikėje ES kaimo vietovių vizijoje iki 2040 m. pabrėžiamas transportas ir skaitmeninis junglumas.

4. **Konkrečios pastabos**

Pirmiausia –svarbiausi dalykai

4.1. Ėjimas pėsčiomis yra paprasčiausia judumo sistemos dalis. Pėsčiųjų infrastruktūra yra ypatingai svarbi kasdieniam gyvenimui, norint pasiekti vietos mokyklas, paslaugas, parduotuves ir viešąjį transportą. Šios infrastruktūros prieinamumo ir saugumo trūkumas daro neproporcingą žalą labiausiai pažeidžiamiems asmenims ir yra viena iš didžiausių kliūčių darniam judumui.

4.2. Labai svarbu užtikrinti, kad transporto infrastruktūra būtų prieinama visiems, kad viešoji erdvė ir viešasis transportas būtų tikrai vieši, kad piliečiai su negalia galėtų visapusiškai naudotis žmogaus ir socialinėmis teisėmis, būtų padidintas visų naudotojų saugumas ir patogumas ir apsaugotas mūsų visuomenės finansinis tvarumas, nes dėl kliūčių atsiranda priklausomybė, o priklausomybė lemia išlaidas, kurios dėl visuomenės senėjimo taptų nepakeliamos.

4.3. Kovojant su pagrindine mirčių ir sunkių sužalojimų priežastimi itin svarbus kelių eismo saugumas, jis būtinas ir siekiant darnaus judumo. Pavojus keliuose yra pagrindinė kliūtis, trukdanti dažniau vaikščioti pėsčiomis, važiuoti dviračiu, naudotis viešuoju transportu ir dalytis mikromobilumo priemonėmis. Jei gatvės bus saugesnės, išnaudosime visą jų socialinį, ekonominį ir aplinkosauginį potencialą.

Dalyvavimas ir dialogas

4.4. Darnaus judumo politikos įgyvendinimas vietos lygmeniu gali sukelti įtampą tarp valdžios institucijų ir įvairių transporto rūšių naudotojų, ypač automobilių vairuotojų. Dalyvavimas ir dialogas vietos lygmeniu yra labai svarbūs ir turi būti siekiama konstruktyviai įtraukti ne tik tuos, kurie tam pritaria, bet ir visus tuos, kuriems gali būti daromas poveikis.

4.5. Dialogas tarp politinių partijų yra būtinas: tam, kad būtų patvirtintas DJMP, gali prireikti balsų daugumos, o jo įgyvendinimui – laikotarpio, kuris trunka ilgiau nei politinė kadencija.

4.6. Visų amžiaus grupių dialogas taip pat yra reikalingas siekiant ilgalaikės vizijos, kurioje būtų atsižvelgiama į visų kartų, ypač jaunimo, teises ir poreikius. Darnus judumas bus skatinamas, jei judumo politikai bus taikomas ES jaunimo testas.

Elgsenos pokyčiai

4.7. DJMP siekiama pakeisti nedarnaus judumo modelius. Tam būtinai reikia keisti su judumu susijusią elgseną, o šį klausimą galima spręsti remiant alternatyvas ir suteikiant tinkamas paskatas jas taikyti. Elgsenos įžvalgos turėtų būti kuo anksčiau įtrauktos į politiką.

4.8. Perėjimas į jauno suaugusiojo gyvenimą yra labai svarbus momentas, nes dėl naujos gyvenamosios vietos ir darbo keičiasi judumo įpročiai. Miesto viešosios erdvės gerinimas taip pat yra nepaprastai svarbi galimybė. Pavyzdžiui, Liublianoje miestas gerokai iš anksto paskelbė, kad uždarys pagrindinę gatvę motorinėms transporto priemonėms, ir pateikė tinkamas alternatyvas patekti į centrą.

Judumo galimybių nepriteklius ir daugiarūšis požiūris

4.9. Turime neapsiriboti miestų centrais ([1]). Daugelis priemiesčiuose ir priemiestinėse zonose gyvenančių žmonių turi pasirinkti, ar praleisti pernelyg daug laiko viešajame transporte, ar išleisti pernelyg daug pajamų važiavimui automobiliu. Dėl gerų alternatyvų stokos iškraipoma pasirinkimo galimybė ir žmonės būna priversti įsigyti automobilį, o tai yra problema, su kuria susiduria daugelis darbuotojų. Mažesnes būsto priemiesčiuose kainas su kaupu kompensuoja didesnės transporto išlaidos (pinigų ir laiko požiūriu), nes darbuotojams tenka keliauti didesnius atstumus, o tie, kurie dirba pamainomis (dažnai ypatingos svarbos darbuotojai), ne piko valandomis neranda alternatyvos pasinaudoti viešuoju transportu. Neefektyvus judumas mieste turi įtakos pragyvenimo kainai ir kokybei.

4.10. Tai yra *regioninis* uždavinys. Kasdienės kelionės viešuoju transportu gali būti labai brangios, jei tai pačiai kelionei keleiviai turi pirkti skirtingus bilietus. Geras sprendimas – bilietas, galiojantis pagrįstą laikotarpį (pvz., 75 minutes) ir visų rūšių viešajame transporte. Šiuo tikslu reikėtų integruoti tarifus, o tam savo ruožtu būtina tinkamai planuoti judumą ir bendradarbiauti vietos bei regionų valdžios institucijoms. Didmiesčių transporto institucijoms tenka svarbus vaidmuo.

4.11. Viešasis transportas yra ES judumo mieste sistemos pagrindas ([2]). Viešųjų paslaugų įsipareigojimai yra labai svarbūs siekiant užtikrinti, kad visuomenei būtų teikiamos gyvybiškai svarbios paslaugos, taip pat ir tais atvejais, kai jos gali būti nepelningos. Turime investuoti į viešojo transporto pasiūlą, saugumą ir patogumą, taip pat išsaugoti jo eismą, kad jis būtų dažnesnis ir patikimesnis.

4.12. Be to, turime suprasti, kad viešojo transporto galimybės ribotos mažesnio tankumo vietovėse ir ne piko metu (pvz., darbuotojams, pabaigusiems vėlyvą pamainą, arba jaunuoliams, naktį grįžtantiems iš renginių). Turime remti viešojo transporto ir dviračių transporto bei dalijimosi transporto priemonėmis (pvz., bendrakeleivių vežimo, dalijimosi automobiliu ir užsakomojo transporto paslaugų) derinimą. Žmonėms reikia *daugiarūšio transporto priemonių* – kuo jos įvairesnės, tuo veiksmingiau patikimai ir už prieinamą kainą tenkinami įvairūs poreikiai.

4.13. Dalijimosi mikromobilumo priemonėmis paslaugos (dalijimasis dviračiais, elektriniais dviračiais, krovininiais dviračiais, elektriniais paspirtukais ir elektriniais mopedais) yra reikalingos kuriant šias daugiarūšio transporto priemones. Daugelis tokių paslaugų yra teikiamos tik tankiai apgyvendintose miesto vietovėse, kuriose lengviau gauti pajamų. Mažesnio tankumo vietovėse tokios paslaugos galėtų padėti daugeliui žmonių patekti į viešojo transporto koridorius ir užtikrinti sprendimą trumpoms kelionėms (iki 5 km).

4.14. Dalijimosi transporto priemonėmis paslaugų diegimas ir tobulinimas FMV yra strategiškai svarbus. Tam reikia viešosios paramos, kuria būtų užtikrintas prieinamumas naudotojams ir veiklos vykdytojų gyvybingumas, kad būtų galima pritraukti privačių investicijų ir nukreipti jas viešiesiems poreikiams tenkinti. Civilinis sektorius taip pat gali atlikti svarbų vaidmenį. Pavyzdžiui, Latvijoje kaimo vietovėse naudojami užsakomieji socialiniai taksi.

4.15. Suteikiant galimybę į miesto centrus įvažiuoti tik mažataršiams lengviesiems automobiliams, gali būti sudaromos nepalankios sąlygos tiems, kurie negali įpirkti tokių automobilių. Teisė patekti į miestų centrus turi būti užtikrinta taip, kad ji būtų suderinama su tuose centruose gyvenančių ir dirbančių žmonių teise į švaresnį orą, saugesnes gatves ir daugiau žaliųjų plotų, kurie padėtų sušvelninti potvynių ir karščio bangų padarinius. Kad išvengtume konflikto tarp teisėtų teisių, turime sutelkti dėmesį į veiksmingesnę prieigą žmonėms ir prekėms.

Užimtumas ir transportas

4.16. Užimtumas skatina judumo poreikį, o darbo vietų koncentracija sudaro sąlygas sutelkti keliones, ir tai yra svarbi veiksmingo ir įperkamo transporto sąlyga. Didieji darbdaviai darbuotojams suteikdavo transporto paslaugas. Šiuo metu naudojimasis viešuoju transportu, kartu su dalijimusi transporto priemonėmis gali būti veiksmingesnis sprendimas, be kita ko, darbuotojams, kurių pamainos prasideda arba baigiasi naktį ir kurie gyvena periferiniuose rajonuose.

([1]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Ilgalaikė ES kaimo vietovių vizija“ (COM(2021) 345 final) (OL C 290, 2022 7 29, p. 137).

([2]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė „Viešojo transporto svarba žaliajam Europos ekonomikos atsigavimui“ (nuomonė savo iniciatyva) (OL C 75, 2023 2 28, p. 115).

4.17. Reikėtų apsvarstyti galimybę remti darbdavius, kurie subsidijuoja viešojo transporto bilietų pirkimą ir skatina politiką, pagal kurią į darbą nevažiuojama automobiliu, įskaitant galimas mokesčių paskatas ir bendrą finansavimą priemonėms, kuriomis darbuotojai skatinami į darbą ir atgal vykti tvariau (pvz., rezervuotos automobilių stovėjimo vietos darbuotojams, kurie važiuoja vienu automobiliu, saugios dviračių saugojimo vietos ir dušai važiuojantiems dviračiu). Ši parama darbuotojų judumui visada turi būti aptarta ir suderinta su darbuotojų atstovais ir profesinėmis sąjungomis.

Darnus judumas ir konkurencingos įmonės

4.18. Tvaresnis prekių vežimas gali būti *naudingas verslui* (transportas yra sąnaudų sudedamoji dalis), teikti *kolektyvinę naudą* (išmetamo teršalų kiekio ir eismo spūsčių mažinimas) ir gali padidinti miestų teritorijų konkurencingumą. Viešojo ir privačiojo sektorių bendradarbiavimas yra būtinas, o darnios miestų logistikos planai (DMLP) suteikia tvirtą pagrindą. DMLP yra mažiau paplitę nei DJMP ir turėtų būti plėtojami kartu.

4.19. Siekiant pagerinti krovinių vežimo mieste ir pristatymo paskutinėje atkarpoje tvarumą, reikia taikyti naujovišką požiūrį, kuris nekenktų įmonėms ir netgi galėtų padidinti efektyvumą ir konkurencinį pranašumą. Būtina teikti specialią paramą labai mažoms, mažosioms ir vidutinėms įmonėms ([3]), prekybininkams, amatininkams ir kitiems smulkiems ekonominės veiklos vykdytojams. Tai turi būti skatinama pasitelkiant žaliuosius viešuosius pirkimus.

4.20. Vykdant energetikos pertvarką būtini ekonomikos, įmonių ir darbo vietų pokyčiai. Reikėtų stengtis užtikrinti, kad sukurtos darbo vietos būtų kokybiškos, užtikrintų stabilias darbo sąlygas, susijusias su darbuotojų teisėmis ir deramu darbo užmokesčiu. Šie pokyčiai turi būti svarstomi per socialinį dialogą.

Darbo vietos darniojo transporto srityje

4.21. Darniam judumui reikia darbuotojų. Darbo jėgos trūkumas transporto sektoriuje yra problema, todėl reikia apsvarstyti, kaip skatinti darbuotojus (įskaitant moteris ([4])) rinktis darbą šioje srityje. Būtina atsižvelgti į pajėgumus ir įgūdžius viešajame sektoriuje ir už jo ribų, o socialinis dialogas siekiant išlaikyti ir (arba) pagerinti darbo sąlygas yra labai svarbus.

4.22. Siekiant pritraukti darbuotojus į viešojo transporto sektorių ir juos čia išlaikyti, būtina užtikrinti, kad jis būtų saugus darbuotojams, kurie dažnai susiduria su keleivių grasinimais ir smurtu. Be to, viešojo transporto darbuotojų saugumas yra visų keleivių saugumo sąlyga, įskaitant veiksmingą kovą su seksualiniu priekabiavimu viešojo transporto stotyse, stotelėse ir transporto priemonėse.

Nauja energija, naujos transporto priemonės, senos problemos

4.23. Būtina atsižvelgti į elektromobilumo ir alternatyviųjų degalų naudą. Tačiau turime matyti *ne tik išmetimo vamzdį*: elektrinės transporto priemonės daro teigiamą poveikį oro kokybei, tačiau jos nepadeda išspręsti daugelio kitų judumo problemų, pavyzdžiui, susijusių su padangų ir stabdžių mikrodalelėmis, eismo spūstimis, stovėjimo vietų paklausa, pavojumi keliuose ir visu jų gamybos poveikiu aplinkai.

4.24. Miestai planuoja ir daug investuoja į modernius mažos taršos ir visai netaršių transporto priemonių parkus. Kad šios investicijos kuo labiau atsipirktų, *valdžios institucijos* turi vykdyti viešuosius pirkimus taip, kad galėtų išlaikyti dalį investicijų į savo regioninę ekonomiką, o ES įsisteigusiems autobusų gamintojams reikia didinti savo pramonės pajėgumus, kad jie galėtų greičiau pristatyti didesnius kiekius.

4.25. Ypač svarbu stengtis optimizuoti ir efektyviai naudoti įvairias technologijas, kad būtų pasiekti geriausi rezultatai tam tikromis sąnaudomis, ypač naudojant viešąsias lėšas.

Teritorijų planavimas ir judumo planavimas

4.26. Teritorijų planavimas ir transporto planavimas turi būti tarpusavyje susiję ir koordinuojami. Geresnė integracija yra labai svarbi siekiant geresnio prieinamumo ir valdant poreikį keliauti. Kalbant apie miestų planavimą, tai galima pasiekti geriau derinant ekonominę veiklą erdviniu atžvilgiu, kartu tobulinant judumą.

([3]) Žr. *Recommendations on Urban Logistics from the EGUM* (liet. „Judumo mieste ekspertinės grupės rekomendacijos dėl miesto logistikos“).

([4]) Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonė. Moterys ir transportas – Permainų platforma (tiriamoji nuomonė Komisijos prašymu) (OL C 246, 2017 7 28, p. 1).

4.27. Miestų plėtra visada vykdoma kartu su komunalinių paslaugų (pvz., elektros energijos, vandens ir sanitarijos) infrastruktūros plėtra, nes dėl naujų pastatų atsiras nauja paklausa. Darnaus judumo sprendimai taip pat turėtų būti planuojami, apmokami ir užtikrinami nuo pat pradžių, nes priešingu atveju nauji projektai, padidindami automobilių eismą ir priversdami naujus namų ūkius neišvengiamai naudotis automobiliais, tik dar labiau pagilins judumo problemas.

Neutralaus poveikio klimatui miestai

4.28. EESRK remia ES misiją „Neutralaus poveikio klimatui ir pažangieji miestai iki 2030 m.“, kuria siekiama sukurti bendrą neutralaus poveikio klimatui miestų sistemą. Miestų misija aktyviai skatina miestus rengti darnaus judumo mieste planus ir yra grindžiama tarpsektoriniu ir į poreikius orientuotu požiūriu, kuriant jau įgyvendinamų iniciatyvų sinergiją ir grindžiant jos veiklą realiais miestų poreikiais.

Darnaus judumo mieste planai (DJMP) ir finansavimas

4.29. Siekiant iki 2027 m. pabaigos parengti 431 miesto transporto mazgo DJMP, reikės didelių planavimo pastangų, todėl tai yra unikali ir nepaprastai svarbi galimybė viską padaryti teisingai. Veiksmų reikia imtis dabar. Labai svarbu turėti *nacionalines paramos programas*, kurios būtų tinkamai parengtos techninei ir finansinei paramai teikti, standartiniams metodams stiprinti ir suinteresuotųjų subjektų dalyvavimui skatinti. Svarbus vaidmuo tenka nacionaliniams DJMP kontaktiniams punktams.

4.30. Labai svarbu įvertinti, ar visapusiškai panaudojamos turimos lėšos, skirtos DJMP, ir ar užtikrinama sinergija. Šiuo metu teikiama parama iš Europos strateginių investicijų fondo, Europos struktūrinių ir investicijų fondų, Europos infrastruktūros tinklų priemonės ir (arba) TEN-T fondų, Europos investicinių projektų portalo, iniciatyvos „Inovatyvūs miestų sprendimai“, URBACT, Kuro elementų ir vandenilio bendrosios įmonės, iniciatyvos „Horizontas 2020“ ir INTERREG. Esama įvairių finansinių išteklių ir visi jie priklauso nuo DFP.

4.31. DFP po 2027 m. bus nepaprastai svarbi siekiant skatinti darnų judumą ir įgyvendinti ES judumo tikslus. Kadangi ES svarsto galimybę reformuoti jos finansavimo priemones, Komisija turėtų skatinti naudoti DJMP kaip priemonę projektų planams kurti ir ES finansavimui racionalizuoti. Tai būtų teigiama paskata įgyvendinant TEN-T prisiimtiems įpareigojimams, nustatytiems 431 miestų transporto mazgui, skatintų kurti kokybiškus DJMP ir remtų jų įgyvendinimą. Ši darna taip pat pritrauktų privačiųjų investicijų į regionų ekonomiką ir padėtų kurti darbo vietas.

Gebėjimų stiprinimas

4.32. Nors ES darnaus judumo mieste plano gairėse apibrėžtas procesas turėtų būti pavyzdys visiems miestų transporto mazgams, universalaus sprendimo nėra. Miesto vietovės turi rasti optimalius sprendimus, kaip spręsti su jų ypatumais susijusias problemas ir kuo geriau išnaudoti savo galimybes ir pajėgumus. Dėl to nepaprastai svarbu stiprinti gebėjimus vietos lygmeniu.

4.33. Šalims, kurios neturi nacionalinių darnaus judumo mieste planavimo gairių, rekomenduojama kuo greičiau jas nustatyti, kad jų darnaus judumo mieste planus būtų galima parengti veiksmingai ir standartizuotai. Tam galima pasinaudoti Komisijos rekomendacijomis dėl nacionalinių paramos programų darniam judumui mieste planuoti. Nacionalinės gairės turėtų būti rengiamos bendradarbiaujant su miestais, regionų valdžios institucijomis, akademine bendruomene ir judumo mieste suinteresuotaisiais subjektais, ekspertais ir pilietine visuomene.

4.34. Reikėtų užtikrinti nuolatinį atitinkamų įstaigų veiklos koordinavimą kiekvienoje funkcinėje miesto zonoje Darnaus judumo mieste plano įgyvendinimas turėtų būti tinkamai ir nuolat stebimas bei vertinamas nustatant tikslų įgyvendinimo pažangos vertinimo mechanizmus.

4.35. Iniciatyva CIVITAS atlieka svarbų vaidmenį: pagal ją teikiamos dotacijos, vykdomi projektai, vyksta švietimas ir didinamas informuotumas, o CIVINET tinklai palengvina informavimą ir dalijimąsi gerosios praktikos pavyzdžiais tarp vietos ir nacionalinių suinteresuotųjų subjektų jų gimtąja kalba. Šis procesas yra sėkmingas ir jį turėtų toliau remti bei taikyti didesnis skaičius šalių.

4.36. Ekspertų ir miestų institutų specialistų žinios taip pat turėtų būti panaudotos planuojant vietos ir regionų valdžios institucijų gebėjimus ir juos stiprinant, jie turėtų dirbti su išrinktais pareigūnais, kad būtų ugdoma ir stiprinama politinė valia ir supratimas.

Briuselis, 2025 m. birželio 19 d.

Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto
pirmininkas
Oliver RÖPKE