Eiropas Savienības
Oficiālais Vēstnesis

LV
C sērija

C/2025/4211

20.8.2025.

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums
Ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošana Eiropas Savienībā
(pašiniciatīvas atzinums)

(C/2025/4211)

Ziņotāja: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Līdzziņotājs: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Padomnieki	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (ziņotājai) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (līdzziņotājam)
Pilnsapulces lēmums	23.1.2025.
Juridiskais pamats	Reglamenta 52. panta 2. punkts
Atbildīgā specializētā nodaļa	Transporta, enerģētikas, infrastruktūras un informācijas sabiedrības specializētā nodaļa
Pieņemts specializētās nodaļas sanāksmē	27.5.2025.
Pieņemts plenārsesijā	19.6.2025.
Plenārsesija Nr.	597
Balsojuma rezultāts (par/pret/atturas)	111/1/3

1. Secinājumi un ieteikumi

1.1. Laba pilsētmobilitātes sistēma ir svarīga mūsu sabiedrības dzīves kvalitātei, optimāliem darba apstākļiem un ekonomikas konkurētspējai. Tā ir atkarīga no daudziem cilvēkiem, kuri ir arī atkarīgi no tās. Lai sagatavotu mūsu pilsētmobilitātes sistēmas mūsdienu jaunajiem izaicinājumiem, ir jārīkojas kolektīvi un jāmobilizē finanšu, politiskais un sociālais kapitāls.

1.2. Mūsu pilsētmobilitātes sistēmas ir jāveido tā, lai tās būtu vidiskā, sociālā un ekonomiskā ziņā ilgtspējīgas. Mums ir jāpanāk attīstība visās trijās jomās, jo pretējā gadījumā tā nenotiks nemaz vai arī nenotiks mums vajadzīgajā mērogā un ātrumā.

1.3. Pilsētmobilitātes jomā notiek pārmaiņas, kas rada gan apdraudējumu, gan iespējas. Lai varētu panākt darbības efektivitāti, ir nepieciešama laba stratēģija sabiedriskā labuma aizsardzībai, konkrētai vajadzībai izstrādāti pasākumi, politiskā griba tos īstenot un ieceru realizēšanai vajadzīgā organizatoriskā kapacitāte.

1.4. Lai mēs varētu uzlabot pilsētmobilitāti un samazināt tās ietekmi uz vidi, ir jāizstrādā ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni. EESK aicina dalībvalstis izstrādāt *valsts programmas*, lai, izmantojot norādījumus, spēju veidošanu un finansējumu, palīdzētu vietējām un reģionālajām pašvaldībām sagatavot un īstenot šos ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus, un Komisiju aicina atbalstīt *CIVINET* tīklu darbības turpināšanu un paplašināšanu.

1.5. Lai īstenotu pāreju uz ilgtspējīgu mobilitāti un sasniegtu ES mērķus *TEN-T*, vides aizsardzības un ceļu satiksmes drošības jomā, izšķiroši svarīga būs daudzgadu finanšu shēma laikposmam pēc 2027. gada. Komisijai būtu jāveicina ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izmantošana ieguldījumu virzīšanai, kas arī mudinātu pilsētas mezglos ievērot *TEN-T* saistības.

1.6. No ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāniem ir atkarīga līdzsvarota reģionālā attīstība. Reģionālā radošuma un sociālā kapitāla mobilizācija ir nozīmīgs solis; darba devēju, darba ņēmēju un pilsoniskās sabiedrības organizācijām ir jāpilda noteikti uzdevumi, un minētie dalībnieki ir jāmudina iesaistīties šajā dialogā. Būtiski ir plānošanā, tostarp pārrobežu jautājumu izskatīšanā, iesaistīt visas vietējā, valsts un ES līmeņa attiecīgās ieinteresētās personas.

1.7. Plānojot pilsētmobilitāti, mums ir jāņem vērā, ka pilsētu teritoriju sociālā un ekonomiskā dzīve sniedzas tālu pilsētas nomalēs, piepilsētas un lauku teritorijās un ka to viedoklis un vajadzības ir jāievēro. Nepietiekami efektīva mobilitātes sistēma rada plaisu starp pilsētām un laukiem un uztur gan šo plaisu, gan tās radītās negatīvās ekonomiskās, sociālās un politiskās sekas. Taisnīga mobilitātes sistēma ir tāda, kas nodrošina cenas ziņā pieejamu mobilitāti un nerada privilēģijas tiem, kuri jau ir labākā situācijā.

1.8. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes pamats ir sabiedriskais transports kopā ar aktīvo un kopīgoto mobilitāti. Lai iedzīvotāji braucienam varētu izvēlēties visefektīvāko risinājumu, mums viņiem ir jānodrošina cenas ziņā un fiziski pieejams, drošs un uzticams *multimodālā transporta klāsts*. Ir ārkārtīgi svarīgi šo pieeju izmantot Sociālajā klimata fondā un tā sociālajos klimata plānos, lai risinātu transporta nabadzības problēmu un mazinātu oglekļa cenu noteikšanas sociālo ietekmi, it īpaši uz neaizsargātām grupām.

1.9. Ļoti svarīga ir jauniešu loma, jo viņu rīcībai un paradumiem ir ilgstoša ietekme. Izstrādājot mobilitātes risinājumus, nedrīkst ignorēt dialogu un jauniešu perspektīvu.

1.10. Lai nodrošinātu ilgtspējīgu, piekļūstamu, iekļaujošu un cenas ziņā pieejamu mobilitāti, ir būtiski ar sabiedrisko transportu, kopīgotu mobilitāti un velobraukšanas iespējām atbalstīt darba ņēmējus un darba devējus.

1.11. Darba apstākļiem vajadzētu būt rosinošiem, lai darba ņēmēji un topošie darba ņēmēji pieteiktos strādāt transporta nozarē.

2. **Vispārīga informācija**

2.1. Mobilitāti varētu definēt kā spēju brīvi pārvietoties. Tā ir viens no demokrātiskās dzīves pamatnosacījumiem un mūsu ekonomikas mugurkauls. Cilvēkiem ir nepieciešams piekļūt darbam, skolām, veselības un sociālajiem pakalpojumiem, kultūras un sabiedriskajai dzīvei (tas ir viens no Eiropas sociālo tiesību pīlāra principiem), un darba devējiem ir svarīgi, lai darba ņēmēji un klienti varētu piekļūt viņu uzņēmumiem un viņu preces tiktu izplatītas.

2.2. Pilsētmobilitātes sistēma ir svarīga ES ekonomikai – no tās ir atkarīga *zemes izmantošana* (savienojums ar transporta tīklu ir būvniecības priekšnoteikums), *preču aprite*, *transportlīdzekļu ražošana*, un tā arī rada un uztur *darbvietas*.

2.3. Pilsētmobilitātes sistēma rada dažādas izmaksas, tostarp publiskā sektora segtas *kapitāla izmaksas* (infrastruktūras būvniecība un uzturēšana), *pamatdarbības izmaksas*, ko sedz lietotāji (privātpersonas un uzņēmumi) un publiskās iestādes (lai nodrošinātu tiesības brīvi pārvietoties), un *eksternalitāšu* radītas *domātās izmaksas*, kuras caur nodokļiem ir jāsedz sabiedrībai (piemēram, izmaksas, ko sabiedrības veselības jomā izraisa ceļu satiksmes negadījumi ar letālām sekām un ievainotajiem, kā arī gaisa un trokšņa piesārņojums).

2.4. Mūsu pilsētmobilitātes sistēmu ietekmē dažādas pārmaiņas. Pēdējo divu gadsimtu laikā tās ir likušas šo sistēmu paplašināt, tāpēc ir izpletušies autoceļu un dzelzceļa tīkli, pieaudzis transportlīdzekļu skaits, nobraukto kilometru daudzums un patērētās enerģijas apjoms.

2.5. Pašlaik dažādu apstākļu kopums liek pašu pilsētmobilitātes sistēmu mainīt pamatīgāk. Šie apstākļi ir saistīti ar tādiem tehniskiem un uzņēmējdarbības jauninājumiem kā elektrifikācija, digitalizācija, uz tīmekli balstīta globalizācija, platformizācija, iespējkapitāls un strauja (dažreiz neregulēta) ieviešana un izaugsme, kuru ir izraisījis šo faktoru kopums. To ietekmē arī ar sabiedrības interesēm saistīti elementi, proti, apņemšanās radikāli samazināt ceļu satiksmes negadījumos bojāgājušo un smagi traumētu cilvēku skaitu, labāka izpratne par vidi un nepieciešamība sagatavoties ekstremālākiem un biežākiem klimatiskiem notikumiem un infrastruktūras divējādam izmantojumam.

2.6. Šīs pārmaiņas nav novēršamas un notiek jau tagad. Mums ir izvēle starp pašu izvēlētu pārkārtošanos vai nekontrolētu virzību uz katastrofu. Pilsētmobilitāte ir sabiedriskās un ekonomiskās dzīves pamats, tāpēc organizēta pārkārtošanās ir ļoti svarīga daudzām ieinteresētajām personām gan transporta nozarē, gan ārpus tās. Šādai pārejai ir vajadzīga laba stratēģija, kas izstrādāta, izmantojot pārdomātus plānošanas procesus, kuriem informācija iegūta sociālā un pilsoniskā dialoga gaitā. Tas ir *ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanas* galvenais uzdevums.

3. **Vispārīgas piezīmes**

3.1. Eiropas Savienībā ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošana ir daudz vairāk nekā koncepcija: šajā jomā gūta nopietna pieredze un pastāv skaidras pamatnostādnes, un tā ir kļuvusi par normatīvu prasību. ES Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) regulā ir identificēts 431 pilsētu mezgls, un katra mezgla vajadzībām līdz 2027. gada beigām ir jāizstrādā ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns.

3.2. *TEN-T* ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāns būtu jāpiemēro pilsētas funkcionālajai teritorijai, kas parasti ietver pilsētu un tai pieguļošo pašvaldību svārstsatiksmes zonu. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādē un īstenošanā svarīgs ir dialogs un sadarbība starp attiecīgas pilsētas funkcionālās teritorijas pašvaldībām, starp šīm pašvaldībām un valstu valdībām, kā arī starp publiskajām iestādēm un visām attiecīgajām ieinteresētajām personām.

3.3. Plānojot pilsētmobilitāti, mums jāņem vērā, ka pilsētas funkcionālās teritorijas sociālā un ekonomiskā dzīve iesniedzas pilsētas nomalē, piepilsētas un lauku teritorijā un ir atkarīga no cilvēku pārvietošanās un preču aprites, kas sākas tālu aiz pilsētas robežām. Tā piemēri ir darba ņēmēju braukšana uz darbu no mājām pilsētas nomalē un pārtikas pārvadājumi no lauku saimniecībām uz tirgu. Ilgtermiņa redzējumā par ES lauku apvidiem (2040) uzsvars ir likts uz transporta un digitālo savienojamību.

4. **Īpašas piezīmes**

Sākt ar pamatiem

4.1. Iešana kājām ir pats elementārākais mobilitātes sistēmas elements, un ikdienas dzīvē svarīga ir kājāmgājēju infrastruktūra, kas dod iespēju nonākt vietējās skolās, piekļūt pakalpojumiem, veikaliem un sabiedriskajam transportam. Apgrūtināta piekļuve un nepietiekama šīs infrastruktūras drošība nesamērīgi kaitē visneaizsargātākajiem cilvēkiem un ir būtisks šķērslis ilgtspējīgai mobilitātei.

4.2. Nodrošināt transporta infrastruktūras pieejamību visiem cilvēkiem ir ļoti svarīgi, lai sabiedrisko telpu un sabiedrisko transportu tiešām varētu apzīmēt ar vārdu "sabiedrisks", cilvēki ar invaliditāti varētu pilnībā izmantot cilvēktiesības un sociālās tiesības, lai uzlabotos visu lietotāju drošība un komforts un būtu aizsargāta mūsu sabiedrības finansiālā ilgtspēja, jo šķēršļi rada atkarību un atkarība rada izmaksas, kas demogrāfiskās novecošanas dēļ kļūs nepanesamas.

4.3. Ceļu satiksmes drošība ir svarīgs priekšnoteikums, lai novērstu vienu no biežākajiem cilvēku nāves un smagu ievainojumu cēloņiem, un tā ir ļoti svarīga ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai. Ceļu bīstamība ir būtisks šķērslis, kas traucē cilvēkiem vairāk iet kājām, braukt ar velosipēdu un izmantot sabiedrisko transportu, kā arī kopīgotu mikromobilitāti. Ja uzlabosies drošība mūsu ielās, palielināsies to sociālais, ekonomiskais un vidiskais potenciāls.

Līdzdalība un dialogs

4.4. Ilgtspējīgas mobilitātes politikas īstenošana vietējā līmenī var radīt spriedzi starp publiskajām iestādēm un dažādu transporta veidu lietotājiem, it īpaši automobiļu vadītājiem. Līdzdalība un dialogs vietējā līmenī ir ļoti svarīgi, un tajos ir jācenšas konstruktīvi iesaistīt ne tikai atbalstītājus, bet arī visas potenciāli skartās personas.

4.5. Dialogā ir jāiet tālāk par partijas politiskajām nostādnēm: ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu apstiprināšanai var būt vajadzīgs vairākums, un īstenošanas laiks var pārsniegt politisko pilnvaru termiņus.

4.6. Ilgtermiņa redzējumam, kurā būtu ievērotas visu paaudžu, it īpaši jauniešu, tiesības un vajadzības, ir nepieciešams dialogs, kas ietver dažādas paaudzes. Ja mobilitātes politikā tiks piemērots ES jauniešu tests, virzīsies uz priekšu ilgtspējīgas mobilitātes politikas īstenošana.

Ieradumu maiņa

4.7. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna uzdevums ir mainīt ilgtnespējīgas mobilitātes paradumus. Tāpēc noteikti ir jāmaina mobilitātes paradumi, ko iespējams panākt ar atbalstu alternatīvām un ar to izvēlei nepieciešamajiem stimuliem. Veicot uzvedības aspektu analīzi, pēc iespējas ātrāk jāiegūst politikai nepieciešamā informācija.

4.8. Svarīgs ir brīdis, kad jaunieši uzsāk pieaugušo dzīvi, jo jauna dzīvesvieta un darbs liek mainīt mobilitātes paradumus. Piemērota iespēja ir arī pilsētas publiskās telpas uzlabošana, piemēram, Ļubļanā pilsētas dome jau savlaicīgi bija izziņojusi, ka galvenā iela tiks slēgta motorizētai satiksmei, un nodrošināja labas alternatīvas, kā nokļūt centrā.

Transporta nabadzība un multimodāla pieeja

4.9. Mums ir jālūkojas tālāk par pilsētas centru ([1]). Daudziem cilvēkiem, kas dzīvo pilsētas nomalē un piepilsētas teritorijās, ir jāizvēlas, vai nu daudz laika pavadīt sabiedriskajā transportā, vai lielu daļu ienākumu tērēt automobilim. Labu alternatīvu trūkums apgrūtina izvēli un neatstāj cilvēkiem citu iespēju, kā turēt savā īpašumā automobili – šī problēma skar daudzus strādājošos. Lētāki mājokļi nomalēs nenozīmē tikai augstākas transporta izmaksas (naudas un laika ziņā), jo darba ņēmēji ir spiesti braukt garāku ceļu un vairākās maiņās strādājošie cilvēki (bieži kritiski svarīgie darba ņēmēji) neatrod sabiedriskā transporta alternatīvas laikā, kad kustība ir mazāk intensīva. Neefektīva pilsētmobilitāte ietekmē dzīves dārdzību un kvalitāti.

4.10. Šī ir *reģionāla* līmeņa problēma. Ikdienā braukšana ar sabiedrisko transportu var būt ļoti dārga, ja viena brauciena gaitā pasažieriem jāpērk dažādas biļetes. Labs risinājums ir biļete, kas derīga noteiktu laika sprīdi (piemēram, 75 minūtes) un kuru iespējams izmantot visos sabiedriskā transporta veidos. Tāpēc ir nepieciešama tarifu integrācija, kurai savukārt ir vajadzīga piemērota mobilitātes plānošana un vietējo un reģionālo pašvaldību sadarbība. Galvenā loma ir jāuzņemas lielpilsētu transporta iestādēm.

4.11. Sabiedriskais transports ir ES pilsētmobilitātes sistēmas pamats ([2]). Sabiedrisko pakalpojumu saistības ir būtiskas, jo tās nodrošina vitāli svarīgu pakalpojumu sniegšanu sabiedrībai, tostarp arī tur un tad, kad tie nav rentabli. Mums ir jāveic ieguldījumi ar mērķi uzlabot sabiedriskā transporta piedāvājumu, drošību un komfortu un ir jāaizsargā tā kustība, lai palielinātu biežumu un uzticamību.

4.12. Mums ir jāsaprot sabiedriskā transporta limiti mazāk apdzīvotās vietās un ārpus maksimālās noslodzes stundām (runa ir, piemēram, par cilvēkiem, kas strādā vakara un nakts maiņā, un jauniešiem, kas naktī atgriežas no pasākumiem). Mums ir jāatbalsta sabiedriskā transporta kombinēšana ar velotransportu un kopīgotu mobilitāti (piemēram, kopbraukšana, koplietošana un transports pēc pieprasījuma). Cilvēkiem ir vajadzīgs *multimodālā transporta klāsts* – jo daudzveidīgāks tas ir, jo labāk tas atbilst dažādām vajadzībām uzticamā un cenas ziņā pieejamā veidā.

4.13. Kopīgas mikromobilitātes pakalpojumiem (velosipēdu, elektrovelosipēdu, kravas velosipēdu, elektrisko motorolleru un e-mopēdu koplietošanai) ir būtiska nozīme šī multimodālā klāsta nodrošināšanā. Daudzi šie pakalpojumi darbojas tikai blīvi apdzīvotās pilsētu teritorijās, kurās ir vieglāk gūt ienākumus. Teritorijās ar mazāku apdzīvotības blīvumu tie varētu palīdzēt daudziem cilvēkiem piekļūt sabiedriskā transporta koridoriem un kļūt par risinājumu īsiem braucieniem (5 km).

4.14. Stratēģiski svarīga ir kopīgotu mobilitātes pakalpojumu ieviešana un izvēršana pilsētas funkcionālajā teritorijā. Šajā nolūkā ir vajadzīgs tāds publiskais atbalsts, kas nodrošinātu cenas pieejamību lietotājiem un dzīvotspēju operatoriem un vienlaikus piesaistītu privātos ieguldījumus un virzītu tos uz publiskajām vajadzībām. Svarīga loma var būt arī pilsoniskajam sektoram, piemēram, Latvijā, kur lauku apvidū pieejami sociālie taksometri pēc pieprasījuma.

4.15. Ja pilsētas centrā iebraukt ir atļauts tikai mazemisiju automobiļiem, var ciest tie cilvēki, kuri tos nevar atļauties. Tiesības piekļūt pilsētas centram ir jāparedz atbilstoši šajos centros dzīvojošo un strādājošo cilvēku tiesībām uz tīrāku gaisu, drošākām ielām un lielāku skaitu zaļo zonu, kas mazina plūdus un karstuma viļņus. Lai izvairītos no likumīgu tiesību konflikta, uzmanības centrā ir jābūt cilvēku un preču piekļuves efektivitātes uzlabošanai.

Nodarbinātība un transports

4.16. Nodarbinātība rada mobilitātes pieprasījumu, un darba vietu atrašanās vienkopus dod iespēju braucienus sagrupēt, kas ir priekšnoteikums efektīvam un cenas ziņā pieejamam transportam. Agrāk lielie darba devēji darba ņēmējiem nodrošināja transportu. Mūsdienās sabiedriskais transports, papildināts ar kopīgotu mobilitāti, var nodrošināt efektīvākus risinājumus, arī darba ņēmējiem, kuri sāk vai beidz maiņu naktī un dzīvo nomaļās apkaimēs.

([1]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums "Ilgtermiņa redzējums par ES lauku apvidiem" (COM(2021) 345 final) (OV C 290, 29.7.2022., 137. lpp.).

([2]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Sabiedriskā transporta nozīme Eiropas zaļajā atveseļošanā" (pašiniciatīvas atzinums) (OV C 75, 28.2.2023., 115. lpp.).

4.17. Būtu jāapsver iespēja atbalstīt darba devējus, kuri veic piemaksas sabiedriskā transporta biļešu iegādei un popularizē bezautomobiļu politiku, piemēram, jāapsver potenciāli nodokļu atvieglojumi un līdzfinansēšanas pasākumi, kas mudinātu darba ņēmējus pārvietoties ilgtspējīgākā veidā (piemēram, rezervētas autostāvvietas darbiniekiem automobiļu koplietotājiem, kā arī drošas velosipēdu glabāšanas iespējas un dušas tiem, kuri uz darbu brauc ar velosipēdu). Šis darba ņēmēju mobilitātes atbalsts ir jāapspriež un jāsaskaņo ar darba ņēmēju pārstāvjiem un arodbiedrībām.

Ilgtspējīga mobilitāte un konkurētspējīgi uzņēmumi

4.18. Ilgtspējīgāks preču transports var sniegt *ieguvumu uzņēmējdarbībai* (transports ir izmaksu komponente), *kolektīvu ieguvumu* (mazāk emisiju un satiksmes sastrēgumu) un palielināt pilsētu teritoriju konkurētspēju. Ļoti svarīga ir publiskā un privātā sektora sadarbība, un ilgtspējīgas pilsētloģistikas plāni tam nodrošina stabilu pamatu. Ilgtspējīgas pilsētloģistikas plāni ir mazāk izplatīti nekā ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni, un tie abi būtu jāizstrādā kopā.

4.19. Lai uzlabotu pilsētas kravu pārvadājumu un pēdējā kilometra piegāžu ilgtspēju, ir vajadzīga inovatīva pieeja, kas nekaitētu uzņēmumiem un varētu arī palielināt efektivitāti un konkurētspēju. Īpašs atbalsts ir jāsniedz MMVU ([3]), tirgotājiem, amatniekiem un citiem maziem ekonomikas dalībniekiem. Tas ir jāveicina ar zaļo iepirkumu.

4.20. Enerģētikas pārkārtošana nozīmē ekonomikas, uzņēmumu un darbvietu pārmaiņas. Ir jārūpējas, lai izveidotās darbvietas būtu kvalitatīvas, nodrošinātu stabilus darba apstākļus, darba ņēmēju tiesības un pienācīgu atalgojumu. Par šīm pārmaiņām ir jānotiek sociālajam dialogam.

Nodarbinātība ilgtspējīga transporta jomā

4.21. Ilgtspējīgas mobilitātes jomā ir vajadzīgi darbinieki. Darbaspēka trūkums transporta jomā ir problēma, un ir jādomā par to, kā darba ņēmējus (tostarp sievietes ([4])) mudināt izvēlēties darbu šajā nozarē. Ir jāņem vērā publiskajā sektorā un ārpus tā pastāvošās spējas un prasmes, un darba apstākļu saglabāšanā un/vai uzlabošanā izšķiroša nozīme ir sociālajam dialogam.

4.22. Lai sabiedriskā transporta jomā piesaistītu un noturētu darbiniekus, ir jārūpējas par strādājošo drošību, jo viņi saskaras ar pasažieru draudiem un vardarbību. Turklāt sabiedriskā transporta darbinieku drošība ir arī visu pasažieru drošības priekšnoteikums un palīdz arī efektīvi novērst seksuālu uzmākšanos stacijās, pieturās un transportlīdzekļos.

Jauni enerģijas veidi, jauni transportlīdzekļi, vecās problēmas

4.23. Elektromobilitātes un alternatīvo degvielu priekšrocības ir jāaplūko plašākā perspektīvā. Ir jādomā *tālāk par izplūdes gāžu jautājumu*: elektrisko transportlīdzekļu ietekme gaisa piesārņojuma jomā ir pozitīva, taču neatrisinātas paliek daudzas citas mobilitātes radītās problēmas, piemēram, riepu un bremžu radītās mikrodaļiņas, satiksmes sastrēgumi, stāvvietu pieprasījums, ceļu bīstamība un elektroautomobiļu ražošanas ietekme uz vidi.

4.24. Pilsētas plāno un veic būtiskus ieguldījumus mūsdienīgā mazemisiju un bezemisiju transportlīdzekļu parka veidošanā. Lai gūtu vislielāko atdevi no šiem ieguldījumiem, *publiskajām iestādēm* publiskais iepirkums ir jāveic tā, lai daļu ieguldījumu tās varētu saglabāt reģionālajā ekonomikā, un ES bāzētiem autobusu ražotājiem ir jāuzlabo sava ražotspēja, lai īsākā laikā varētu piegādāt lielākus apjomus.

4.25. Īpaši svarīgi ir optimizēt dažādu tehnoloģiju izmantošanu un palielināt to efektivitāti, lai, it īpaši publisko līdzekļu izmantošanas gadījumā, ar konkrētajām izmaksām sasniegtu vislabākos rezultātus.

Telpiskā plānošana un mobilitātes plānošana

4.26. Telpiskajai plānošanai un transporta plānošanai ir jābūt savstarpēji sasaistītām un koordinētām. Lai uzlabotos pieejamība un pārvietošanās vajadzību pārvaldība, ir jāpilnveido integrācija. Pilsētplānošanas ziņā to iespējams panākt, uzlabojot dažādu saimniecisko darbību telpisko izkārtojumu un to atbalstot ar pilnveidotu mobilitāti.

([3]) Sk. Eiropas Komisijas ekspertu grupas pilsētu mobilitātes jautājumos (*EGUM*) ieteikumus par pilsētloģistiku.

([4]) Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinums par tematu "Sievietes un transporta nozare – Pārmaiņu platforma" (izpētes atzinums pēc Komisijas pieprasījuma) (OV C 246, 28.7.2017., 1. lpp.).

4.27. Pilsētām augot, paplašinās arī komunālo pakalpojumu infrastruktūra (piemēram, elektropiegāde, ūdensapgāde un sanitārija), jo jaunas ēkas rada jaunu pieprasījumu. Ilgtspējīgu mobilitātes risinājumu sniegšana būtu arī jāplāno, jāapmaksā un jānodrošina jau no paša sākuma, citādi pārmaiņas saasinās mobilitātes problēmas, pieaugs autosatiksme un jaunās mājsaimniecības būs spiestas kļūt par automobiļu īpašniecēm.

Klimatneitrālas pilsētas

4.28. EESK atbalsta ES misiju "Klimatneitrālas un viedas pilsētas līdz 2030. gadam", kuras mērķis ir pilsētu klimatneitralitātei nodrošināt vienotu satvaru. Pilsētu misijas mērķis ir aktīvi mudināt pilsētas sagatavot ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus, un tajā izmantota starpnozaru un uz pieprasījumu balstīta pieeja, kas rada sinerģiju starp esošajām iniciatīvām un darbību balsta uz pilsētu faktiskajām vajadzībām.

Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni un finansējums

4.29. Lai līdz 2027. gada beigām 431 pilsētas mezglam izstrādātu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānus, būs jāveic apjomīga plānošana, un tā ir unikāla un būtiska iespēja situāciju uzlabot. Ir jārīkojas nekavējoties. Ir ļoti svarīgi, lai *valsts atbalsta programmas* būtu pienācīgi aprīkotas tehniskā un finansiālā atbalsta sniegšanai, ir jāpilnveido standarta pieejas un jāstiprina ieinteresēto personu iesaiste. Valsts ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāna kontaktpunktam ir izšķiroša nozīme.

4.30. Ir ļoti svarīgi izvērtēt, vai ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu īstenošanai pieejamie līdzekļi ir pilnībā izmantoti un vai ir panākta sinerģija. Pašlaik atbalsts tiek sniegts no Eiropas Stratēģisko investīciju fonda, Eiropas strukturālajiem un investīciju fondiem, Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta/ *TEN-T* fondiem, Eiropas Investīciju projektu portāla, Inovatīvas pilsētvides rīcības, *URBACT*, kopuzņēmuma "Kurināmā elementi un ūdeņradis", pamatprogrammas "Apvārsnis 2020" un *Interreg Europe*. Ir pieejami dažādi finanšu resursi, un tie visi ir atkarīgi no daudzgadu finanšu shēmas.

4.31. Daudzgadu finanšu shēma laikposmam pēc 2027. gada būs svarīga ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai un ES mobilitātes mērķu īstenošanai. Tā kā ES apsver iespēju reformēt savus finansēšanas instrumentus, Komisijai būtu jārūpējas, lai ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plāni tiktu izmantoti kā instruments projektu virzīšanai un ES finansējuma racionalizēšanai. Tas atbilstu pozitīvajai stimulējošai ietekmei, ko *TEN-T* saistības atstājušas uz 431 pilsētas mezglu, veicinātu kvalitatīvu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu izstrādi un atbalstītu to īstenošanu. Šāda saskaņota darbība reģionālai ekonomikai piesaistītu arī privātos ieguldījumus un palīdzētu radīt darbvietas.

Spēju veidošana

4.32. Lai gan visiem pilsētu mezgliem par atsauci vajadzētu izmantot ES ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu pamatnostādnēs definēto procesu, universāla risinājuma nav. Pilsētu teritorijām ir pašām jāatrod risinājumi, kas vislabāk atbilstu to individuālajām īpatnībām, un maksimāli jāizmanto savas iespējas un spējas. Tāpēc spēju veidošana vietējā līmenī ir ļoti svarīga.

4.33. Valstīm, kurām nav savu pamatnostādņu ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānošanai, tiek ieteikts tās izstrādāt pēc iespējas ātrāk, lai šādus plānus varētu veidot efektīvi un standartizēti. Ir iespējams izmantot Komisijas ieteikumus par valsts atbalsta programmām ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanai. Valstu pamatnostādnes būtu jāizstrādā sadarbībā ar pilsētām, reģionālajām pašvaldībām, akadēmiskajām aprindām un pilsētu mobilitātē ieinteresētajām personām, ekspertiem un pilsonisko sabiedrību.

4.34. Katrā pilsētas funkcionālajā teritorijā būtu jānodrošina pastāvīga koordinācija starp attiecīgajām struktūrām. Ilgtspējīgas pilsētu mobilitātes plānu īstenošana būtu pienācīgi un pastāvīgi jāuzrauga un jāvērtē, šajā nolūkā izveidojot mehānismus izvirzīto mērķu sasniegšanas progresa vērtēšanai.

4.35. *CIVITAS* ar dotācijām, projektiem, izglītošanu un izpratnes veicināšanu pilda svarīgu lomu kopā ar *CIVINET* tīkliem, kas palīdz informēt vietējās un valsts ieinteresētās personas un īstenot paraugprakses apmaiņu dzimtajā valodā. Šis process ir guvis labus panākumus, un tas būtu vēl vairāk jāatbalsta un jāievieš arī citās valstīs.

4.36. Ekspertu un pilsētu institūtu zināšanas būtu jāizmanto plānošanā un vietējo un reģionālo pašvaldību spēju stiprināšanā, un šiem dalībniekiem būtu arī jāsadarbojas ar vēlētām amatpersonām, lai veidotu un vairotu politisko gribu un sapratni.

Briselē, 2025. gada 19. jūnijā

Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas
priekšsēdētājs
Oliver RÖPKE