

Ilgspējīga svārstsatiksme pilsētu teritorijās: virzība ir manāma, bet galamērķa sasniegšanā kritiska nozīme ir vietējai rīcībai



EIROPAS
REVĪZIJAS
PALĀTA

Saturs

Punkts

01–24 | Galvenie vēstījumi 01

01–05 | Kāpēc šī joma ir svarīga

06–24 | Ko mēs konstatējam un ko iesakām

25–108 | Plašāka informācija par mūsu apsvērumiem 02

25–59 | Komisijas neatlaidīgie centieni stiprināt ES pilsētmobilitātes satvaru bijuši daļēji sekmīgi

29–44 | Bija vajadzīgs ilgs laiks, lai panāktu vienprātību par ES tiesiskā regulējuma stiprināšanu, un pilsētmobilitātes mērķi joprojām ir plaši

45–51 | Neraugoties uz zināmu pārklāšanos, pilsētas augstu novērtēja daudzās Komisijas atbalsta iniciatīvas

52–59 | Komisijas veiktā uzraudzība ir bijusi ierobežota, daļēji tāpēc, ka pilsētmobilitātes datu ziņošana būs obligāta tikai no 2027. gada beigām

60–94 | Lielākā daļa revidēto IPMP ietvēra attiecīgus pasākumus, taču to teritoriālais aptvērums un uzraudzība bija nepilnīgi

64–68 | Lielākās daļas IPMP teritoriju aptvērums nebija pietiekams un izslēdza noteiktu daļu svārstsatiksmes plūsmu

69–86 | Lielākā daļa revidēto IPMP ietver piekļūstamības un emisiju samazināšanas pasākumus, savukārt mazāk ir tādu pasākumu, kuriem jāattur no automašīnu izmantošanas

87–94 | Revidēto IPMP īstenošana un uzraudzība nav garantēta

95–108 | Mūsu revidētie projekti atbalstīja IPMP mērķus, lai gan ne visiem bija būtiska ietekme uz svārstsatiksmes vajadzību apmierināšanu

96–99 | Neraugoties uz dažiem trūkumiem atlases procedūrās, visi revidētie projekti tika saskaņoti ar IPMP

100–108 | Gandrīz visi revidētie projekti sasniedza plānotos tiešos rezultātus, bet daudz mazākam skaitam projektu bija būtiska ietekme uz svārstsatiksmes vajadzību apmierināšanu

Pielikumi

I pielikums. Par revīziju

II pielikums. Revidēto projektu saraksts

III pielikums. Komisijas atbalsta iniciatīvu piemēri

IV pielikums. Svārstmigrācijas plūsmas

V pielikums. Ilgtspējīgas mobilitātes mērķi

**VI pielikums. Problēmjautājumi, kas ietekmēja mobilitātes apsekojumu
jēgpilnumu**

VII pielikums. Kartes par pieklūstamību 45 minūšu laikā

**VIII pielikums. Kartes par ceļā pavadīto laiku no piepilsētas teritorijām uz
attiecīgo darba vietu**

Saīsinājumi

Glosārijs

Komisijas atbildes

Laika grafiks

Revīzijas darba grupa

01

Galvenie vēstījumi

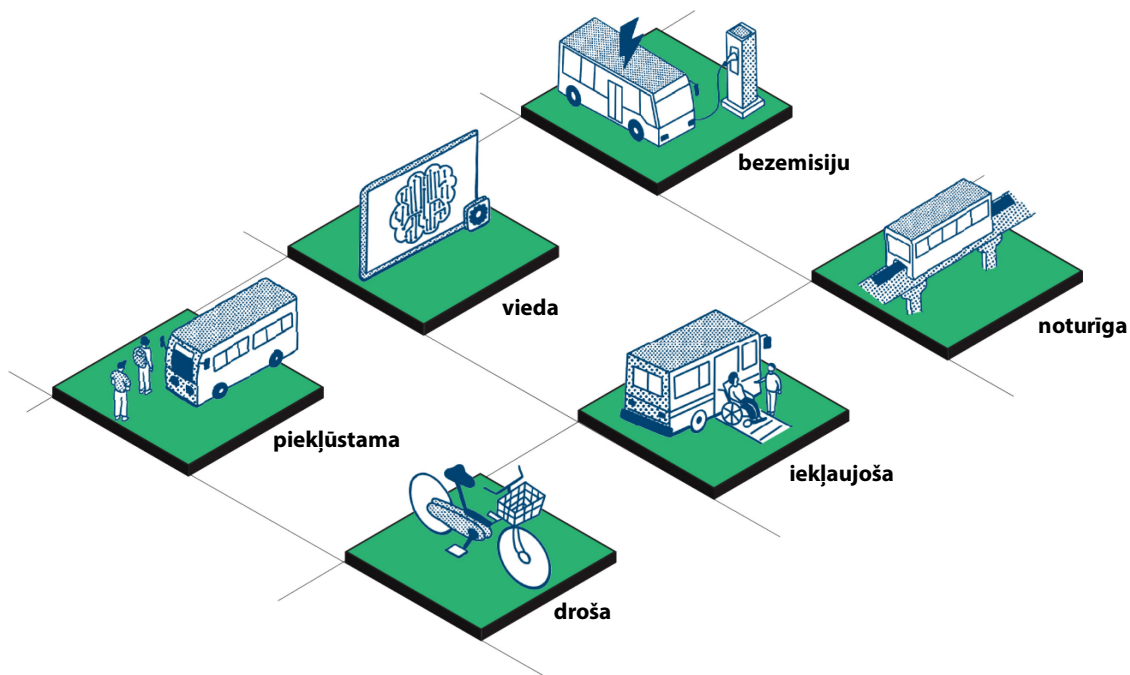
Kāpēc šī joma ir svarīga

- 01** Pilsētmobilitāte, t. i., cilvēku pārvietošanās un preču aprite pilsētu teritorijās, skar aptuveni 75 % ES iedzīvotāju. Pilsētu teritorijas piesaista nodarbinātību un saimniecisko darbību, tādējādi radot lielu svārstātiskmes plūsmu. Iedzīvotāju skaita pieaugums piegulošajās svārstātiskmes zonās ir straujāks nekā pilsētu centros, un tas liecina par piepilsētu attīstības tendenci¹.
- 02** Pilsētmobilitāte galvenokārt tiek pārvaldīta vietējā līmenī. Komisijas 2021. gada pilsētmobilitātes satvarā² ir definēta ilgtspējīga mobilitāte pilsētu teritorijās vairākās galvenajās dimensijās (**1. attēls**). Lai to panāktu, galvenā uzmanība ir jāpievērš uz cilvēkiem vērstām multimodālām pilsētu transporta sistēmām, kas nodrošina aktīvu, kolektīvu un kopīgotu mobilitāti, kuras pamatā ir mazemisiju un bezemisiju risinājumi.

¹ ESAO, *Redefining "Urban": A New Way to Measure Metropolitan Areas* OECD Publishing, Parīze.

² COM(2021) 811.

1. attēls | Ilgtspējīgas mobilitātes pilsētu teritorijās galvenās iezīmes



Avots: ERP, pielāgots no Komisijas jaunā ES pilsētmobilitātes satvara, 2021.

- 03** Ilgtspējīgas pilsētmobilitātes uzlabošanai ir vairāki ieguvumi, tostarp siltumnīcefekta gāzu emisiju (SEG), sastrēgumu un ceļošanas laika samazinājums, kā arī gaisa kvalitātes un dzīves kvalitātes uzlabojums. Būtisks izaicinājums ir nodrošināt pievilcīgas alternatīvas vieglo automašīnu izmantošanai.
- 04** Lai palielinātu ilgtspējīgu mobilitāti, Komisija popularizēja [ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānu \(IPMP\)](#) koncepciju. Tos definē kā stratēģiskus mobilitātes plānus, kuru mērķis ir ilgtspējīgā veidā uzlabot iedzīvotāju, uzņēmumu un preču piekļūstamību un mobilitāti pilsētas funkcionālajā teritorijā. Statistikas nolūkos termins “pilsētas funkcionālā teritorija” ES līmenī ir definēts kā pilsēta kopā ar tās svārstsatiksmes zonu, kas ir teritorija ap pilsētu, un vismaz 15 % šīs zonas iedzīvotāju ir nodarbināti konkrētajā pilsētā.
- 05** Revīzijas mērķis bija izvērtēt Komisijas un dalībvalstu attiecīgo iestāžu veiktās darbības nolūkā atbalstīt ilgtspējīgu transportu svārstmigrantiem plašās lielpilsētu teritorijās. Šajā nolūkā mēs vērtējam, vai: i) Komisijas likumdošanas, politikas un atbalsta pasākumi bija piemēroti, lai nodrošinātu efektīvu svārstsatiksmes transportu; ii) IPMP izstrāde, īstenošana un uzraudzība, ko veica attiecīgās iestādes sešās izlasē iekļautajās dalībvalstīs (Čehija, Spānija, Francija, Ungārija, Polija, Portugāle), atbilda paredzētajam mērķim; iii) 21 izlasē iekļautā ES finansētā projekta atlase, īstenošana un rezultāti palīdzēja efektīvi risināt ilgtspējīgas svārstsatiksmes mobilitātes jautājumus. Mēs sagaidām, ka mūsu apsvērumi būs noderīgi Komisijai, lai izvērtētu tās politikas virzību un vēlāk ierosinātu jauninājumus un ar tiem saistītus norādījumus. Papildu informācija un sīkāks revīzijas tvēruma un pieejas izklāsts ir sniegts [I pielikumā](#).

Ko mēs konstatējam un ko iesakām

06 Kopumā mēs secinām, ka Komisijas neatlaidīgo centienu rezultātā ES tiesiskais regulējums pilsētmobilitātes jomā ir uzlabots. Proti, regulējumā tagad prasīts sagatavot ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānus 431 pilsētu teritorijai. Tomēr mēs konstatējam dažādus trūkumus, kas mazina plānu efektivitāti, jo īpaši saistībā ar svārstsatiksmes plūsmu aptvērumu un vērīgumu vēlmēs mainīt pārvietošanās ieradumus, mudinot atteikties no automašīnu izmantošanas. Turpmākie uzlabojumi galvenokārt būs atkarīgi no darbībām vietējā līmenī.

Komisijas neatlaidīgie centieni stiprināt ES pilsētmobilitātes satvaru bijuši daļēji sekmīgi

07 Jebkurai ES līmeņa rīcībai transporta jomā ir jāatbilst subsidiaritātes principam, un tas nozīmē, ka ES būtu jārīkojas tikai tad, ja mērķus var labāk sasniegt ar ES rīcību, nevis dalībvalstīm rīkojoties atsevišķi.

08 Divdesmit gadus pēc tam, kad Komisija bija atzinusi pilsētmobilitātes plānošanas sniegtos ieguvumus, ar pārskatīto 2024. gadā pieņemto Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*) regulu šāda plānošana tika noteikta par obligātu 431 pilsētu teritorijā ("mezglos"). Tikmēr, pirms iegūt pietiekamu atbalstu no dalībvalstīm šādai prasībai, Komisija bija aktīvi veicinājusi IPMP sagatavošanu.

09 Kaut arī regula nostiprināja regulējumu, tā:

- nepieprasīja dalībvalstīm nodrošināt IPMP atbilstību ES pamatnostādņēm;
- neiekļāva Komisijas ierosinātos rādītājus (piemēram, modālo īpatsvaru), tā vietā ļaujot tai definēt: i) ierobežotu skaitu rādītāju attiecībā uz mobilitāti pilsētās un ii) metodiku datu vākšanai un iesniegšanai, ko veic dalībvalstis. Tas izraisīja kavēšanos, jo īstenošanas akts vēl nav pieņemts. Turklāt vēl nav pārliecības, ka tajā būs iekļauti rādītāji, ar kuriem mēra modālā īpatsvara izmaiņas, lai gan tas ir būtiski, lai novērtētu, vai pilsētmobilitāte kļūst ilgtspējīgāka (25.–35. punkts, kā arī 55. punkts).

10 Lielāks uzsvars uz ilgtspējīgu pilsētmobilitāti atspoguļojas arī noteikumos un nolīgumos, kas reglamentē ES finansēšanas programmas (kohēzijas politikas fondi, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments un Atveseļošanas un noturības mehānisms) (36. un 37. punkts).

11 ES pilsētmobilitātes stratēģiskā satvara mērķis ir atbalstīt ES saistošos klimata mērķus, veicinot ilgtspējīgu transportu un tādējādi palīdzot samazināt emisijas. ES tiesību aktos ir noteikti saistoši valstu mērķrādītāji siltumnīcefekta gāzu emisiju samazināšanai kopumā, taču nav nodalīti mērķrādītāji konkrēti transporta nozarei. Tādējādi īstenošanas pasākumu izvēle dažādās nozarēs paliek dalībvalstu ziņā. Līdz ar to pilsētu līmenī vai konkrēti attiecībā uz mobilitāti pilsētās nebija noteikti nekādi mērķrādītāji. Tāpat ES tiesību aktos nebija paredzēti mērķrādītāji attiecībā uz modālo pārvirzi (svārstmigrantu novirzīšanu uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem), neraugoties uz tās nozīmi vidiskajā sniegunā un transporta efektivitātē. Kopumā ES politikas mērķi attiecībā uz pilsētmobilitāti nebija īpaši konkrēti (38.–44. punkts).

12 Pilsētu atbalstam Komisija veica šādas darbības:

- tā ieviesa vairākas atbalsta iniciatīvas (spēju veidošanu, prakses apmaiņu un norādījumus); vietējās pašvaldības tās gana augstu novērtēja, tomēr šīs iniciatīvas daļēji pārklājas un tādējādi rada sarežģītu vidi, kurā pilsētu pārvaldes iestādēm var būt grūti orientēties (45.–50. punkts);
- tā publicēja IPMP sagatavošanas pamatnostādnes, ko papildināja vairāk nekā 30 rokasgrāmatas par konkrētiem tematiem. Tā kā vadlīnijās vēl nav aplūkoti visi būtiskie aspekti un informācija tajās ir daļēji novecojusi vai nav pietiekami saskaņota ar IPMP pamatnostādnēm, kas izklāstītas *TEN-T* regulā, Komisija pašlaik strādā pie tā, lai vadlīnijas racionalizētu un atjauninātu (51. un 83. punkts).

13 Ja neņem vērā dažus izvērtējumus, kas veikti, gatavojoties turpmākiem politikas lēmumiem, Komisija vēl nav uzraudzījusi savas politikas ietekmi, jo pilsētmobilitātes datu ziņošana dalībvalstīm būs obligāta tikai no 2027. gada beigām. Tās pamatā būs rādītāji un metodika, kas Komisijai vēl jānosaka īstenošanas aktā (52.–59. punkts).



1. ieteikums

Uzlabot atbalstu, kas tiek sniegts dalībvalstu iestādēm

Iesakām Komisijai:

- a) papildināt pašreizējos IPMP norādījumus, aptverot visus būtiskos IPMP risināmos aspektus, jo īpaši to, kā vislabāk piemērot i) pilsētu funkcionālo teritoriju koncepciju un ii) kopīgotu mobilitāti piepilsētu teritorijās, kā arī to, kā vislabāk integrēt zemes izmantošanu un telpisko plānošanu mobilitātes plānošanā;
- b) izveidot vienotu informācijas punktu, lai informētu dalībvalstu iestādes par iespējām, ko sniedz dažādas pieejamās atbalsta iniciatīvas (piemēram, finansējums vai spēju veidošana).

Ieviešanas mērķtermiņš: 2027. gada 4. ceturksnis.



2. ieteikums

Uzraudzīt modālo īpatsvaru

Sagatavojot īstenošanas aktu par rādītājiem, Komisijai būtu jāsadarbojas ar dalībvalstīm, lai noteiktu modālā īpatsvara rādītāju, kas ir būtisks jebkuras ilgtspējīgas mobilitātes politikas elements, un tam būtu jāpamatojas uz konsekventu datu vākšanas metodiku.

Ieviešanas mērķtermiņš: 2026. gada 4. ceturksnis.

Lielākā daļa revidēto IPMP ietvēra attiecīgos pasākumus, taču to teritorijas pārklājums un uzraudzība bija nepilnīgi

- 14** Lai nodrošinātu IPMP efektivitāti, ir būtiski noteikt IPMP teritorijas pārklājumu: šai teritorijai būtu jāiekļauj visas attiecīgās svārstmigrācijas plūsmas. *TEN-T* regulā ir noteikts, ka IPMP jāaptver “pilsētas funkcionālā teritorija”, kas ietver svārstsatiksmes zonas tajā pilsētas teritorijā vai tās tuvumā. Tas nozīmē, ka valsts un vietējām iestādēm ir jāsadarbojas un jākoordinē darbība arī pāri to administratīvajām robežām (60.–64. punkts).

- 15** Piecos no sešiem revidētajiem IPMP šīs teritorijas noteica, pamatojoties uz administratīvajām robežām, nevis uz svārstmigrācijas plūsmām, tādējādi ignorējot dažkārt ievērojamu šo plūsmu daļu, proti, no 4 % līdz 64 % revidētajos IPMP. Tas galvenokārt ir saistīts ar nepietiekamu koordināciju starp pašvaldībām un to pilnvaru trūkumu ārpus attiecīgajām robežām (65.–68. punkts).



3. ieteikums

Veicināt pienācīgu IPMP ģeogrāfiskās teritorijas aptvērumu

Komisijai būtu jāuzrauga, vai tai iesniegtie IPMP aptver attiecīgo pilsētu funkcionālās teritorijas, kā noteikts *TEN-T* regulā. Ja IPMP šādas teritorijas neaptver, Komisijai būtu jāsadarbojas ar dalībvalstu iestādēm (jo īpaši ar valstu IPMP kontaktpunktiem), lai risinātu šo situāciju.

Ieviešanas mērķtermiņš: 2028. gada 4. ceturksnis.

- 16** Lielākajā daļā mūsu revidēto IPMP bija iekļauti pasākumi un/vai mērķrādītāji, kas aptver dažādus ilgtspējīgas mobilitātes aspektus, tostarp:
- uzlabota piekļūstamība visiem lietotājiem (t. i., piekļuve pirmās nepieciešamības precēm un pakalpojumiem un darbvietām). To panāk, izmantojot tādas norises kā multimodalitāte, transports pēc pieprasījuma un kopīgota mobilitāte;
 - samazināta siltumnīcefekta gāzu emisija transporta nozarē. To panāk, veicinot ilgtspējīgus transporta veidus, piemēram, ieviešot mazemisiju zonas un veicinot aktīvu mobilitāti: riteņbraukšanu vai iešanu kājām (69.–79. punkts).
- 17** Revidētajos IPMP noteiktie emisiju samazināšanas mērķrādītāji attiecīgajās pilsētu teritorijās lielākoties nebija nedz pilnībā saskaņoti, nedz salīdzināmi ar valsts līmenī noteiktajiem mērķrādītājiem. Šādu situāciju veicināja arī tas, ka nav procesa, kas nodrošinātu šādu saskaņošanu; tāpat arī attiecīgo dokumentu sagatavošanas vai atjaunināšanas termiņi bija atšķirīgi (80. un 81. punkts).
- 18** Kaut bija daži labi piemēri, tomēr IPMP lielākoties nebija iekļauti pasākumi, kas atturētu no privāto automašīnu izmantošanas. Lai gan lielākajā daļā IPMP bija iekļauti stāvvietu pārvaldības pasākumi (piemēram, stāvvietu izmantošanas ierobežojumi noteiktās teritorijās), tikai puse no šiem plāniem ietvēra pasākumus attiecībā uz citiem aspektiem, piemēram, zemes izmantošanu un telpisko plānošanu, kā arī darba devēju veikto personāla mobilitātes pārvaldību (82.–86. punkts).

- 19** Sešu mūsu apmeklēto dalībvalstu valsts un reģionālās iestādes neuzrauga IPMP īstenošanu. Tomēr no sešiem revidētajiem IPMP divus uzrauga attiecīgās vietējās pašvaldības, un vēl divas vietējās pašvaldības plāno to darīt. Attiecībā uz abiem IPMP, kas pašlaik tiek uzraudzīti, to īstenošanas efektivitāti daļēji kavēja vietējo pašvaldību pilnvaru trūkums un finansējuma ierobežojumi. Lai gan būtisks panākumu priekšnosacījums ir pietiekams finansējums, tikai divos pašlaik uzraudzītajos IPMP bija iekļauta sīkāka informācija par finansējuma vajadzībām, un pat tajos bija norādīti tikai iespējamie finansējuma avoti šo vajadzību segšanai (87.–91. punkts).
- 20** Nebija pieejami uzraudzības dati par īstenoto IPMP vispārējo ietekmi uz ilgtspējīgu svārstsatiksmes mobilitāti un modālo īpatsvaru. Lai gan attiecīgās iestādes sešās dalībvalstīs noteiktos intervālos veica mobilitātes apsekojumus, to lietderību mazināja laika un teritorijas pārklājuma problēmas (92.–94. punkts).

Mūsu revidētie projekti atbalstīja IPMP mērķus, lai gan ne visi būtiski ietekmēja svārstmigrācijas vajadzības

- 21** Attiecībā uz revidētā 21 projekta izlasi mēs konstatējām, ka (95., 96., 99. un 103.–105. punkts):
- visi projekti atbilda attiecīgajam IPMP vai citai attiecīgai mobilitātes stratēģijai, lai gan projektu atlases iestādes ne vienmēr novērtēja šo kritēriju;
 - lielākā daļa projektu tika atbalstīti ar vajadzību novērtējumu;
 - lielais vairums pabeigto projektu pilnībā sasniedza plānotos tiešos rezultātus;
 - visiem 12 projektiem, par kuriem bija pieejams pietiekami daudz datu novērtēšanai, bija zināma – kaut arī atšķirīga – ietekme uz svārstmigrācijas vajadzību apmierināšanu: pusei bija ievērojama pozitīva ietekme, savukārt otrai pusei ietekme bija pieticīgāka projektu plānošanas un īstenošanas nepilnību dēļ.
- 22** Mēs konstatējām turpmāk aprakstītās nepilnības projektu atlases iestāžu veiktajās pārbaudēs (97. punkts).
- Attiecībā uz projektiem, ko finansē no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļas, novērtējums par to atbilstību attiecīgajiem IPMP sākās tikai ar projektiem, kas finansēti 2021.–2027. gada periodā.
 - Divās revidētajās dalībvalstīs attiecībā uz projektiem, kas finansēti no Atveseļošanas un noturības mehānisma, netika pārbaudīta to atbilstība attiecīgajiem IPMP vai arī netika atrasti pierādījumi par tādu pārbaudi.

- 23** Vairākos projektos (astoņos no 21), jo īpaši tajos, ko finansēja no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļas un Atveseļošanas un noturības mehānisma, nebija definēti koprezultātu rādītāji. Divās dalībvalstīs, kurās projekti iekļāva siltumnīcefekta gāzu emisiju samazinājuma rādītāju, šis samazinājums bija aprēķināts, balstoties uz neatbilstošu metodiku. ES līmenī nebija noteikta metodika (**100.–102.** punkts).
- 24** Mūsu simulācija par viena projekta potenciālo ietekmi katrā revidētajā dalībvalstī saistībā ar svārstatīsmē ceļā pavadītā laika samazināšanu parādīja (kaut arī ar brīdinājumiem), ka divos no sešiem gadījumiem sabiedriskais transports maksimumstundās attālumu pieveica ātrāk nekā vieglā automašīna, un tas liecina par turpmāku uzlabojumu potenciālu (**106.–108.** punkts).



4. ieteikums

Nodrošināt stabilu metodiku siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaiņu mērīšanai

Attiecībā uz daudzgadu finanšu shēmu laikposmam pēc 2027. gada Komisijai būtu jāizstrādā piemērota metodika siltumnīcefekta gāzu emisiju izmaiņu mērīšanai, ko ar transportu saistītu no ES fondiem finansētu projektu saņēmēji var izmantot, lai ziņotu uzticamus datus par saistītajiem rādītājiem.

Ieviešanas mērķtermiņš: 2028. gada 4. ceturksnis.

Plašāka informācija par mūsu apsvērumiem

Komisijas neatlaidīgie centieni stiprināt ES pilsētmobilitātes satvaru bijuši daļēji sekmīgi

- 25** Atbildību par ES transporta politiku dala ES un dalībvalstis³. Tāpēc jebkurai ES līmeņa rīcībai šajā jomā ir jāatbilst Līgumā par Eiropas Savienību noteiktajam subsidiaritātes principam⁴. Tas nozīmē, ka ES būtu jārīkojas tikai tad, ja mērķus var labāk sasniegt ar visas ES rīcību, nevis dalībvalstīm rīkojoties atsevišķi.
- 26** Pilsētmobilitāte – viens no transporta politikas aspektiem – tiek pārvaldīta valsts, reģionālā un vietējā līmenī. Tā ir cieši saistīta ar Komisijas saistošo mērķi līdz 2050. gadam panākt ES klimatneitralitāti. 2021. gada Eiropas Klimata aktā⁵, kurā nosprausts šis mērķis, ir noteikts arī saistošs mērķrādītājs 2030. gadam, proti, siltumnīcefekta gāzu (SEG) emisijas samazināt vismaz par 55 % (salīdzinājumā ar 1990. gadu).
- 27** Visiem politikas virzieniem un stratēģijām ir jāsākas ar rūpīgu situācijas novērtējumu, un tam ir vajadzīgi atbilstīgi un uzticami dati. Tādi paši dati ir vajadzīgi, lai novērtētu virzību un apmainītos ar paraugpraksi.

³ Līgums par Eiropas Savienības darbību, 4. pants.

⁴ Līgums par Eiropas Savienību, 5. pants.

⁵ Regula (ES) 2021/1119.

28 Mēs novērtējam, vai:

- ES politikas dokumentos un tiesību aktos ir iekļauti atbilstoši noteikumi, lai veicinātu pilsētu saskaņotību ar ES pilsētmobilitātes mērķiem;
- Komisijas atbalsta iniciatīvas (spēju veidošana, prakses apmaiņa, norādījumi) atbilst paredzētajam mērķim;
- Komisija pienācīgi uzrauga progresu pilsētmobilitātes jomā.

Bija vajadzīgs ilgs laiks, lai panāktu vienprātību par ES tiesiskā regulējuma stiprināšanu, un pilsētmobilitātes mērķi joprojām ir plaši

29 Pilsētu un piepilsētu mobilitātei ir būtiska nozīme ES SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāju sasniegšanā. Ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošana ir instruments, ar kuru pilsētas var visaptveroši risināt zemes izmantojuma, transporta izmantošanas paradumu un transporta infrastruktūru jautājumus, tā uzlabojot transporta ilgtspēju, drošību un efektivitāti.

30 Mēs novērtējam izmaiņas ES stratēģiskajā un tiesiskajā regulējumā attiecībā uz pilsētmobilitātes plānošanu, transporta radītajām SEG emisijām un ar to saistītajiem mērķiem.

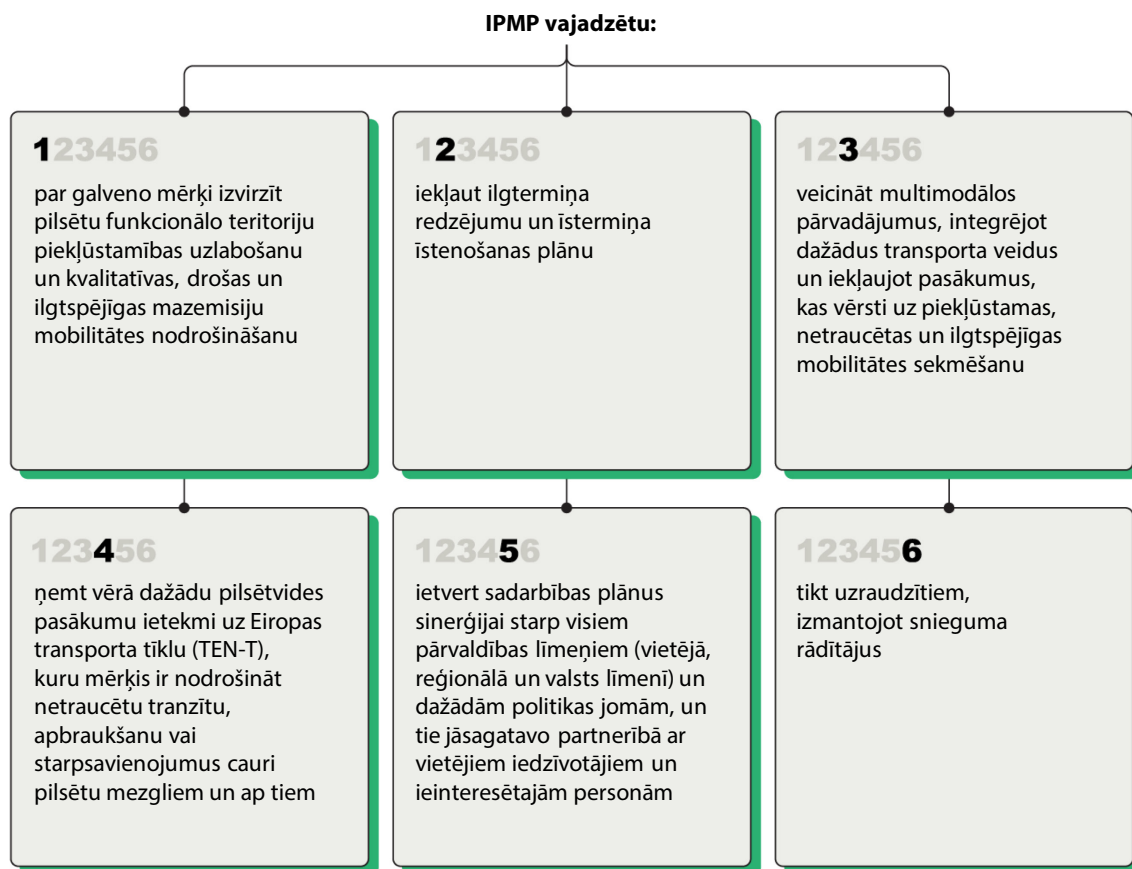
Bija vajadzīgi 20 gadi, lai ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanu padarītu obligātu daudzās pilsētu teritorijās, taču saskaņošana ar ES pamatnostādnēm joprojām ir brīvprātīga

31 Jau 2004. gadā Komisija pilsētstratēģijā⁶ atzina nepieciešamību prasīt galvaspilsētām un pilsētām, kurās ir vairāk nekā 100 000 iedzīvotāju, pieņemt un īstenot ilgtspējīga pilsētas transporta plānus (tostarp transporta un zemes izmantošanas plānošanu, vietējā līmenī noteiktos mērķrādītājus un progresu uzraudzības sistēmas). Šī prasība tika formalizēta tikai 2024. gadā tiesību aktā, proti, pārskatītajā Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) regulā⁷. Tikmēr Ilgtspējīga pilsētas transporta plāni pārtapa jaunā koncepcijā – ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānos (IPMP). IPMP galvenās iezīmes izklāstītas [2. attēlā](#).

⁶ COM(2004) 60.

⁷ Regula (ES) 2024/1679 (*TEN-T* regula).

2. attēls | Ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāni – galvenās iezīmes



Avots: ERP, pamatojoties uz ierosinātās TEN-T regulas V pielikumu.

32 Šo aizritējušo 20 gadu laikā Komisija regulāri izvērtēja iespēju prasīt pilsētām pieņemt un īstenot IPMP, taču secināja, ka tai trūkst dalībvalstu atbalsta. Rezultātā attiecīgie politikas dokumenti (*1 pielikuma 1. attēls*), kas pieņemti laikposmā no 2006. līdz 2020. gadam, paredzēja, ka Komisija tikai veicina šādu plānu ieviešanu (piemēram, izplatot informāciju un pamatnostādnes).

- 33** 2021. gadā divos Komisijas izvērtējumos⁸ tika secināts, ka ir nepieciešama stingrāka rīcība ES līmenī. Tāpēc Komisijas 2021. gada priekšlikumā⁹ grozīt *TEN-T* regulu bija iekļauta prasība dalībvalstīm līdz 2025. gadam nodrošināt, ka attiecībā uz *TEN-T* regulā noteiktajiem pilsētu mezgliem tiek pieņemti IPMP. Komisija uzskata IPMP par instrumentu, ar ko veicina vienlaidu satiksmes plūsmas (bez pārrāvumiem) no un uz tīklā esošajiem pilsētu mezgliem, kā arī starp tiem. Turklāt, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu, 2024. gada *TEN-T* regulā bija iekļauts ievērojami vairāk pilsētu mezglu nekā 2013. gada *TEN-T* regulā¹⁰ (431 salīdzinājumā ar 79).
- 34** Sarunās starp Komisiju un ES likumdevējiem (Eiropas Parlamentu un Padomi) Komisijas ierosinātais termiņš tika pagarināts no 2025. gada līdz 2027. gadam, un tika atcelta ierosinātā prasība dalībvalstīm nodrošināt, ka IPMP atbilst noteiktajiem standartiem. Tā vietā regulā, kas beidzot tika pieņemta 2024. gadā, ir uzsvērts, ka vietējām pašvaldībām būtu jādara viss iespējamais, lai IPMP saskaņotu ar V pielikumā iekļautajām pamatnostādnēm¹¹.
- 35** Lai atbalstītu pilsētu mezglus IPMP pieņemšanā un īstenošanā, 2024. gada *TEN-T* regulā tika noteikts, ka dalībvalstīm līdz 2025. gada jūlijam ir jāizstrādā atbalsta programmas.

⁸ SWD(2021) 47 un SWD(2021) 117.

⁹ COM(2021) 812.

¹⁰ Regula (ES) 1315/2013.

¹¹ *TEN-T* regula, 41. panta 2. punkts.

36 Pastiprināta uzmanība ilgtspējīgai pilsētmobilitātei ir atspoguļota arī noteikumos, kas reglamentē ES shēmas, ar kurām finansē ar mobilitāti saistītus projektus (*I pielikums*).

- Kohēzijas politikas fondi 2014.–2020. gada periodam: lai gan tā nav juridiska prasība, bet drīzāk Komisijas nostāja sarunās par valstu un reģionālajām programmām, ar kurām īsteno kohēzijas politiku, visās programmās, no kurām tika finansēti mūsu revidētie projekti (*II pielikums*), bija paredzēts, ka projekti jāaskaņo ar pilsētmobilitātes projektu stratēģisko satvaru, piemēram, IPMP vai *integrētu teritoriālo ieguldījumu* stratēģiju, vai tajos jāiekļauj. Tomēr Ungārijā – attiecībā uz diviem mūsu revidētajiem projektiem no 2014.–2020. gada perioda – IPMP, ar kuru projekti būtu jāaskaņo, varēja pabeigt līdz projektu beigām, nevis līdz projektu atlases brīdim; tas mazināja IPMP prasības efektivitāti.
- Kohēzijas politikas fondi 2021.–2027. gada periodam: tāpat kā 2014.–2020. gada periodā, visās revidētajās programmās bija noteikts, ka investīcijas pilsētmobilitātē ir jāaskaņo ar IPMP vai, ja tāda nav, ar salīdzināmu mobilitātes stratēģiju. Tomēr Komisija arī spēra soli tālāk un sarunās par partnerības nolīgumiem (starp Komisiju un katru dalībvalsti) un valstu un reģionālajām programmām, ar kurām īsteno politiku, uzstāja uz finansējuma piešķirumu saskaņošanu ar Komisijas politikas mērķiem, jo īpaši no autoceļu infrastruktūras pārvirzoties uz ilgtspējīgu un viedu mobilitāti.
- Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļa: Komisija 2019. gadā grozīja 2014.–2020. gada darba programmu¹², kurā izklāstīti dotāciju piešķiršanas nosacījumi, un pievienoja prasību, ka ES finansētām darbībām, ar kurām īsteno transporta infrastruktūru *TEN-T* pamattīkla mezglos, tostarp pilsētu mezglos, attiecīgā gadījumā ir jāatbilst IPMP. Darba programma 2021.–2027. gadam ir pavirzījusies tālāk, precizējot, ka ES finansētajiem pasākumiem, kas saistīti ar multimodāliem pasažieru pārvadājumu mezgļiem, ir jāietilpst IPMP, kas izveidots saskaņā ar ES pamatnostādņēm, vai citā līdzvērtīgā plānā¹³.

¹² C(2019) 7303, *Pielikums*, 10. lpp

¹³ C(2021) 5763, *Pielikums*, 13. lpp.

37 Atveseļošanas un noturības mehānisms, kas tika izveidots 2021. gadā, ļauj veikt investīcijas autoceļos (galvenokārt *TEN-T* tīklā), taču šīs investīcijas netiek ņemtas vērā mehānisma klimata mērķu sasniegšanā. Faktiski ar 37 % no kopējā finansējuma piešķiruma katrā nacionālajā plānā būtu jāatbalsta klimata mērķi. Turpretī tiek ņemtas vērā investīcijas ilgtspējīgā transportā (piemēram, veloinfrastruktūra vai infrastruktūra, kas atbalsta bezemisiju ritošo sastāvu). Visos sešu dalībvalstu atveseļošanas un noturības plānos bija iekļauti mērķi, pasākumi vai investīcijas ilgtspējīgas pilsētu un piepilsētu mobilitātes uzlabošanai.

ES regula par emisijām, kas saistītas ar transportu, ļāva dalībvalstīm brīvi izvēlēties savus samazināšanas mērķus un īstenošanas pasākumus

38 Komisija 2020. gada paziņojumā par klimatneitrālu nākotni¹⁴ uzsvēra, ka sabiedriskā transporta, aktīvās mobilitātes un multimodālās mobilitātes modālā īpatsvara palielināšana apvienojumā ar stingrākiem transportlīdzekļu emisiju standartiem krasi samazinātu transporta radīto piesārņojumu, jo īpaši pilsētās.

39 Lai sasniegtu vispārējo SEG samazināšanas mērķrādītāju (26. punkts), 2018. gada Kopīgo centienu regulā¹⁵ katrai dalībvalstij tika noteikts viens samazināšanas mērķrādītājs attiecībā uz emisijām vairākās nozarēs, tostarp iekšzemes transportā (izņemot aviāciju). Dalībvalstīm ar saviem mērķrādītājiem būtu kopīgi jāveicina emisiju samazināšana ES līmenī regulā norādītajās nozarēs par 40 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gada līmeni. Dalībvalstis varēja brīvi izvēlēties, kādus pasākumus īstenot dažādās nozarēs, lai sasniegtu savus mērķrādītājus.

40 Ņemot vērā transporta emisiju nozīmi, Komisija savā 2020. gada ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā iekļāva nesaistošu ES mērķi līdz 2050. gadam samazināt transporta nozares emisijas par 90 % (salīdzinājumā ar 1990. gada līmeni). Līdzīgi Kopīgo centienu regulai, kurā nebija noteikti mērķrādītāji dalībvalstu līmenī konkrēti transporta nozarei, šis 90 % mērķrādītājs arī nebija sadalīts pa dalībvalstīm.

¹⁴ COM(2020) 562.

¹⁵ Regula (ES) 2018/842.

41 Tāpat – un saskaņā ar subsidiaritātes principu – mērķrādītāji netika noteikti pilsētu līmenī. Tomēr Komisija ierosināja stingrākas regulatīvās prasības attiecībā uz tiem pilsētmobilitātes un transporta aspektiem, kuros tā uzskatīja, ka šādiem intervences pasākumiem ir skaidra Eiropas pievienotā vērtība. To vidū bija emisiju robežvērtību noteikšana vieglajiem automobiļiem, furgoniem un lielas noslodzes transportlīdzekļiem ES līmenī, lai izvairītos no atšķirīgiem standartiem starp dalībvalstīm. Turklāt no 2027. gada autotransports tiks iekļauts ES emisijas kvotu tirdzniecības sistēmā, kuras mērķis ir samazināt emisijas, palielinot fosilā kurināmā izmaksas un veicinot tīrākas transporta alternatīvas.

42 Tāpat dalībvalstis var brīvi izvēlēties mērķus, ko tās vēlas sasniegt pilsētu un svārstsatiksmes mobilitātes jomā. ES politikas dokumentu galvenie mērķi ir minēti turpmāk.

- 2020. gada ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā¹⁶ ir iekļauti tikai vispārīgi mērķi, piemēram, padarīt visus transporta veidus ilgtspējīgākus un veicināt multimodālu transporta sistēmu.
- 2021. gada jaunajā ES pilsētmobilitātes satvarā¹⁷ ir iekļauti šādi trīs mērķi – nekonkrēti un neizmērāmi: i) pāreja uz drošu, pieejamu, iekļaujošu, viedu, noturīgu un bezemisiju mobilitāti (“ilgtspējīga pilsētmobilitāte”); II) ilgtspējīgu transporta risinājumu izmantošana palielināšana; III) efektīva savienojamība starp lauku, piepilsētu un pilsētu teritorijām, izmantojot ilgtspējīgas mobilitātes iespējas. Sk. arī [I pielikuma 1. attēlu](#).

43 Lai gan ES tiecas panākt pasažieru transporta modālo pārvirzi uz sabiedrisko transportu, riteņbraukšanu un kājāmiešanu, ES līmenī nav noteikti mērķrādītāji attiecībā uz modālo sadalījumu. Tāpat kā attiecībā uz emisiju mērķrādītājiem (**41.** punkts), ietekmes novērtējumā, kas pievienots 2009. gada rīcības plānam par pilsētmobilitāti, tika secināts, ka prasība pilsētām noteikt modālā sadalījuma mērķrādītājus neatbilstu subsidiaritātes principam, savukārt šādu mērķrādītāju uzraudzība tam atbilstu.

¹⁶ COM(2020) 789.

¹⁷ COM(2021) 811.

- 44** Eiropas Parlamenta pētījumā¹⁸ un Pilsētmobilitātes ekspertu grupas¹⁹ norādījumos Komisijai un dalībvalstīm tika ierosināts noteikt mērķrādītājus attiecībā uz izmaiņām modālajā sadalījumā laika gaitā. Ekspertu grupa uzsvēra, ka dalībvalstīm šie mērķrādītāji un instrumenti būtu jāiekļauj savā valsts transporta politikā. Modālā pārvirze ir būtisks elements jebkurā transporta un mobilitātes politikas satvarā, jo tā tieši palīdz uzlabot transporta vidisko sniegumu un efektivitāti, kā arī sabiedrības veselību.

Neraugoties uz zināmu pārklāšanos, pilsētas augstu novērtēja daudzās Komisijas atbalsta iniciatīvas

- 45** Komisija ir izveidojusi plašu atbalsta iniciatīvu portfeli, kas sniedz labumu pilsētām un citām ieinteresētām personām. Mēs analizējām: i) Komisijas spēju veidošanas un prakses apmaiņas iniciatīvas; ii) dokumentus, kurus tā publicēja, lai palīdzētu pilsētām sagatavot IPMP.
- 46** Attiecībā uz spēju veidošanu ES ir darījusi pieejamu finansējumu galvenokārt: i) saskaņā ar kohēzijas politiku; ii) izmantojot tehniskā atbalsta instrumentu; un iii) atbalstot konsultatīvo programmu “Kopēja palīdzība projektu sagatavošanai Eiropas reģionos (JASPERS)” (Eiropas Komisijas un Eiropas Investīciju bankas kopīga iniciatīva).
- 47** JASPERS ietvaros tiek sniegtas konsultācijas iestādēm saistībā ar stratēģisko plānošanu un projektu sagatavošanu, kā arī tiek organizēti darbsemināri un mācību kursi. Saistībā ar konkrētu valstu vai vairāku valstu uzdevumiem programmas ietvaros tika sniegtas šādas konsultācijas gan IPMP, gan valstu IPMP atbalsta programmu sagatavošanai. Gan valsts, gan vietējās iestādes, kuru pārstāvjus mēs iztaujājām, šo atbalstu novērtēja īpaši augstu.
- 48** Tehniskā atbalsta instruments sniedz ES dalībvalstīm īpaši pielāgotas tehniskās īpašās zināšanas, lai dalībvalstis varētu izstrādāt un īstenot reformas. Dalībvalstīm ir jāpiesakās šim atbalstam, izmantojot uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus. Līdz 2024. gada vidum astoņas dalībvalstis bija saņēmušas atbalstu no šā instrumenta ilgtspējīgas pilsētmobilitātes uzdevumiem.

¹⁸ Eiropas Parlaments, *Modal shift in European transport: a way forward*, 2018.

¹⁹ Pilsētmobilitātes ekspertu grupa, *Inclusive and sustainable future of urban mobility in Europe*, 2025.

- 49** Turklāt Komisija ir apzinājusi²⁰ vairāk nekā 50 iniciatīvas, kas nodrošina spēju veidošanas un prakses apmaiņas pasākumus, tostarp attiecībā uz pilsētmobilitāti. Dažas iniciatīvas iesniedza Komisija (*III pielikums*), savukārt citas izveidoja pilsētas vai citas ieinteresētās personas. 2025. gadā Komisija paziņoja par iniciatīvu “*ES programma pilsētām*”, kas iekļauj plānus uzlabot atbalsta vidi pilsētām – šī vide ir sadrumstalota un tajā ir grūti orientēties. Atbildot uz Komisijas aicinājumu sniegt atsauksmes, kas tika izsludināts, lai sagatavotu šo iniciatīvu, *POLIS* tīkls²¹ (kas apvieno 123 pilsētas, reģionus un saistītās iestādes) aicināja²² izveidot vienotu ES spēju veidošanas satvaru. *POLIS* tīkls ierosināja izveidot īpašu tehniskā atbalsta instrumentu pilsētām, tostarp sevišķu uzmanību pievēršot pilsētmobilitātei. Tikmēr, apzinoties, ka šo iniciatīvu tvērums un darbības daļēji pārklājas, Komisija un dažas iniciatīvas ir ieviesušas pasākumus, lai uzlabotu koordināciju un papildināmību starp tām.
- 50** Aptaujātie valsts, reģionālo un vietējo iestāžu pārstāvji apgalvoja, ka ir informēti par Komisijas iniciatīvām – iestādes piedalījās iniciatīvās, kuras uzskatīja par noderīgām to konkrētajām vajadzībām, un kopumā bija apmierinātas ar sniegto atbalstu un organizētajiem pasākumiem. Tomēr daži pārstāvji minēja arī informācijas pārklāšanos, neskaidrību platformu skaita pieauguma dēļ un nepieciešamību pēc labākas koordinācijas un vienotas ES platformas, kas ļautu uzlabot piekļūstamību un efektivitāti.
- 51** Attiecībā uz norādījumiem – Komisija 2013. gadā publicēja savas pirmās pamatnostādnes IPMP sagatavošanai un 2019. gadā tās atjaunināja. Šīs pamatnostādnes tika papildinātas ar vairāk nekā 30 tematiskām rokasgrāmatām par konkrētiem tematiem, piemēram, piekļūstamību, kopīgoto mobilitāti un stāvvietu pārvaldību. Pilsētmobilitātes ekspertu grupa secināja, ka dažās no tām trūkst atjauninātas informācijas vai saskaņotības ar IPMP pamatnostādnēm. Komisijas 2021. gada jaunajā pilsētmobilitātes satvarā bija iekļauta arī apņemšanās papildināt un racionalizēt IPMP vadlīniju kopumu, tādējādi nodrošinot to nemaingti augsto kvalitāti un būtiskumu – taču nav noteikts termiņš, līdz kuram tas jāpaveic. 2025. gada septembrī šis darbs vēl turpinājās.

²⁰ Eiropas Komisija, *Uzaicinājums iesniegt atsauksmes – Ares(2025)3030877*, 2025. gads, un *Portico, Urban initiatives and organisations*, skatīts 2025. gada 16. oktobrī.

²¹ *POLIS* vietne.

²² *POLIS, EU policy agenda for cities: A framework to deliver accessible, affordable, and sustainable urban mobility*, 2025.

Komisijas veiktā uzraudzība ir bijusi ierobežota, daļēji tāpēc, ka pilsētmobilitātes datu ziņošana būs obligāta tikai no 2027. gada beigām

- 52** Komisija ir atbildīga par ES tiesību aktu efektīvu piemērošanu, īstenošanu un izpildes panākšanu²³. Saskaņā ar Labāka regulējuma pamatnostādnēm ir svarīgi sistemātiski uzraudzīt tiesību aktu īstenošanas un piemērošanas ietekmi, lai dalībvalstis un Komisija kādā brīdī nākotnē varētu jāpilni izvērtēt intervences²⁴.
- 53** Gatavojot jaunus politikas lēmumus, Komisija izvērtēja savu politiku (33. un 43. punkts). Tomēr regulāra pilsētmobilitātes uzraudzība pagaidām nav iespējama datu trūkuma dēļ.
- 54** Jau 2009. gadā Komisija noteica skaidru pievienoto vērtību pasākumiem ES līmenī, kuru mērķis ir nodrošināt saskaņotu pilsētmobilitātes datu vākšanu. Kopš tā laika Komisija ir veikusi pētījumus un sadarbojusies ar pilsētām nolūkā apzināt rādītājus, par kuriem varētu pamatoti vākt datus bez pārmērīgām administratīvām izmaksām. Pilsētmobilitātes datu un rādītāju saskaņošanas process ir ļoti laikietilpīgs, daļēji tāpēc, ka dalībvalstu un pilsētu pieejas šo datu vākšanai stipri atšķiras.
- 55** Komisija 2021. gada priekšlikumā pārskatītajai *TEN-T* regulai ietvēra noteikumus par atsevišķu pilsētmobilitātes datu vākšanu par katru pilsētas mezglu²⁵ (piemēram, SEG emisijas un modālais īpatsvars). Tomēr pārskatītajā 2024. gada *TEN-T* regulā nav iekļautas atsauces uz konkrētiem rādītājiem; toties ar to Komisija tiek pilnvarota ne vēlāk kā līdz 2025. gada 19. jūlijam pieņemt īstenošanas aktu, “ar ko ierobežotā skaitā definē rādītājus, kas jāizmanto to datu vākšanā,” kuri aptver ilgtspējas, drošības un pieklūstamības jomas, un “nosaka metodiku datu vākšanai un iesniegšanai”²⁶. Komisija šo īstenošanas aktu vēl nav pieņēmusi, taču plāno to darīt 2026. gadā.
- 56** Galvenais kavēšanās iemesls ir plašs apspriešanās process ar dalībvalstīm par vācamo datu un rādītāju definēšanu. Pieņemšanai aizkavējoties, pilsētām un dalībvalstīm būs grūtāk līdz 2027. gada decembrim paziņot datus, kā prasīts *TEN-T* regulā.

²³ Līgums par Eiropas Savienību, 17. panta 1. punkts.

²⁴ SWD(2021) 305.

²⁵ COM(2021) 812 final, 40. panta b) punkta ii) apakšpunkts.

²⁶ *TEN-T* regula, 41. panta 2. punkts.

- 57** Mūsu veiktā analīze par rādītāju definēšanas sagatavošanas darbiem liecina, ka Komisijas metodika datu vākšanai un iesniegšanai, visticamāk, nebūs ļoti preskriptīva. Tas var sarežģīt savākto datu konsolidāciju ES līmenī un kavēt Komisijas spēju uzraudzīt un novērtēt progresu virzībā uz ES mērķiem pilsētu (tostarp piepilsētu) mobilitātes jomā.
- 58** Attiecībā uz IPMP ieviešanu un to saskaņošanu ar ES pamatnostādnēm *TEN-T* regulā ir noteikts, ka dalībvalstīm ir jāiesniedz IPMP Komisijai, nepiešķirot Komisijai skaidru uzraudzības lomu. Līdz ar to Komisija nevērtē IPMP saskaņotību ar ES pamatnostādnēm²⁷. Tā ir neizmantota iespēja pietiekami savlaicīgi izvērtēt, vai jaunajai prasībai par IPMP pieņemšanu un īstenošanu (33. un 34. punkts) varētu būt vēlāmā ietekme. *TEN-T* regulas izvērtēšana ir paredzēta 2033. gadā, un tobrīd jau būs par vēlu vajadzības gadījumā veikt korektīvus pasākumus.
- 59** Komisijas [ES pilsētmobilitātes novērošanas centrs](#) pašlaik uztur ES pilsētu IPMP datubāzi, sniedzot informāciju par 431 pilsētu mezglu (33. punkts) un citām ES pilsētām, kurās iedzīvotāju skaits pārsniedz 50 000 un kuras atrodas dažādos IPMP izstrādes posmos. Saskaņā ar platformas datiem vismaz 358 no 431 pilsētas mezgla (83 %) jau bija pieņēmuši mobilitātes plānus, pirms tā kļuva par juridisku prasību. Tomēr pilsētas, kas nosūtīja informāciju, tikai aptuveni 65 % no šiem plāniem uzskatīja par IPMP (t. i., saskaņā ar ES pamatnostādnēm). Turklāt informācija platformā var nebūt pilnīgi precīza, jo tās pamatā ir pašdeklarācijas.

Lielākā daļa revidēto IPMP ietvēra attiecīgus pasākumus, taču to teritoriālais aptvērums un uzraudzība bija nepilnīgi

- 60** *TEN-T* regula paredz dalībvalstīm nodrošināt, ka vietējās iestādes līdz 2027. gada decembrim pieņem labi izstrādātus IPMP katram pilsētas mezglam un veic to uzraudzību. Šie plāni būtu jāsaņem ar ES pamatnostādnēm (2. [attēls](#)). 2024. gada *TEN-T* regulā iekļautās pamatnostādnes pēc satura ir līdzīgas iepriekšējām pamatnostādnēm, ko Komisija izdeva 2013. un 2019. gadā. Tajās kā vispārējs mērķis ir noteikts, ka plānam būtu jāuzlabo ilgtspējīga pilsētmobilitāte pilsētu funkcionālajās teritorijās (04. punkts). Vairāki aspekti, kurus Komisija uzskatīja par svarīgiem attiecībā uz IPMP, tika norādīti arī tās konkrētajās tematiskajās rokasgrāmatās vai ieteikumos.

²⁷ *TEN-T* regula, V pielikums, 41. un 42. pants.

61 Mūsu revidētās pilsētvides teritorijas bija izstrādājušas IPMP, pirms tie ar 2024. gada *TEN-T* regulu (34. punkts) tika noteikti par obligātiem. 1. tabulā ir norādīti pašreizējo plānu datumi, kā arī iepriekšējo plānu datumi. Mēs analizējam plānus, kuri bija spēkā 2025. gada janvārī.

1. tabula | Mūsu revidēto pilsētu teritoriju IPMP

Pilsētas teritorija	Novērtētais IPMP (pašreizējais)	Iepriekšējais mobilitātes plāns
Budapešta	2023	2019, 2015
Katovice	2023	2016
Lille	2023	2011, 2000
Lisabona	2019 ¹	2016
Prāga	2024 ²	2019
Seviļa	2021	2006

¹ Jauns IPMP apstiprināts 2025. gada septembrī, jau pēc mūsu revīzijas darba beigām.

² 2024. gadā tika atjaunināts IPMP pievienotais rīcības plāns, bet ne pamatdokuments.

Avots: ERP.

62 Saskaņā ar *TEN-T* regulu IPMP būtu jāiekļauj mērķrādītāji un rādītāji, kas ir pilsētas transporta sistēmas pašreizējā un turpmākā snieguma pamatā, un plāna īstenošana būtu jāuzrauga, izmantojot snieguma rādītājus. Dalībvalstīm ir jānodrošina, ka šī uzraudzība tiek veikta.

63 Tādēļ mēs pārbaudījām, vai:

- sešu izlasē iekļauto pilsētu teritoriju (sešās dalībvalstīs) IPMP bija saskaņoti ar IPMP pamatnostādnēm attiecībā uz ģeogrāfiskās teritorijas aptvērumu;
- sešu izlasē iekļauto pilsētu teritoriju IPMP satura ziņā bija saskaņoti ar IPMP pamatnostādnēm;
- IPMP uzraudzība, ko veic dalībvalstu iestādes, ir atbilstoša.

Lielākās daļas IPMP teritoriju aptvērums nebija pietiekams un izslēdza noteiktu daļu svārstmigrācijas plūsmu

- 64** Lai nodrošinātu IPMP efektivitāti, ir būtiski noteikt IPMP teritorijas aptvērumu: šai teritorijai būtu jāiekļauj visas svarīgās svārstmigrācijas plūsmas. 2024. gada *TEN-T* regulā²⁸ ir noteikts, ka IPMP jāaptver visa pilsētas funkcionālā teritorija, kas bieži vien atrodas ārpus pilsētas administratīvajām robežām. Faktiski sadarbība pāri šādām robežām ir viens no galvenajiem ES principiem IPMP sagatavošanā²⁹. Tas jo īpaši ir tāpēc, ka transporta pārvaldība ir sarežģīta un ietver vairākus līmeņus – valsts, reģionālās un vietējās iestādes, kā arī publiskos un privātos pakalpojumu sniedzējus, un katram no tiem ir atšķirīgi pienākumi un prioritātes.
- 65** Dalībvalstu iestādes var pašas noteikt pilsētas funkcionālo teritoriju vai arī piemērot esošo ES definīciju (**04.** punkts).
- Gandrīz visos gadījumos (izņemot Prāgu) aptvertā teritorija nesniedzās tālāk par pašvaldību vai reģionālajām administratīvajām robežām saskaņā ar valsts pamatnostādņēm (**2. tabula**). Saskaņā ar mūsu iztaujāto valsts un vietējo iestāžu sniegto informāciju tas galvenokārt ir saistīts ar to, ka pašvaldībai vai struktūrai, kas izstrādā IPMP, nav pilnvaru attiecībā uz citām apkārtējām pašvaldībām, vai ar grūtībām koordinēt sadarbību starp dažādām iestādēm.
 - Lai gan Ungārijas pamatnostādņēs ir sniegta atbilstoša definīcija, IPMP Budapeštas pilsētas teritorijai nebija balstīts uz šo definīciju: tā neņēma vērā tos svārstmigrantus, kuri ierodas Budapeštā no ārpilsētas.
 - Nevienā no revidētajiem IPMP netika piemērota ES definīcija.

²⁸ *TEN-T* regula, 3. panta 13. punkts.

²⁹ IPMP pamatnostādnes, 2019.

2. tabula | Atšķirības ieteicamajā IPMP aptvērumā

Dalībvalsts/ES	Teritorija, uz kuru attiecas IPMP
ES pamatnostādnes	Pilsētas funkcionālā teritorija, kā noteikts ES tiesību aktos³⁰ (statistikas definīcija) (04. punkts)
Čehija Pamatnostādnes	Teritorija, ko nosaka satiksmes kustība, nevis administratīvās robežas, un to aprēķina, izmantojot Čehijas pašas izstrādāto metodiku (80 % svārstsatiksmes braucienu jāveic noteiktās teritorijas robežās vai arī to sākumpunktiem/beigām jābūt šajā teritorijā).
Spānija Pamatnostādnes	Administratīvās teritorijas, kas atrodas tās iestādes vai iestāžu pārziņā, kuras sagatavoja IPMP.
Francija Tiesību akts	Administratīvā teritorija, kas atrodas par sabiedrisko transportu atbildīgās iestādes pārziņā.
Ungārija Pamatnostādnes	Funkcionālās pilsētu teritorijas, ko nosaka, ņemot vērā attiecīgo svārstsatiksmes zonu, nevis administratīvās robežas; teritorijas aprēķinātas, izmantojot pašas Ungārijas izstrādāto metodiku.
Polija Pamatojoties uz valsts praksi; valsts pamatnostādņu nav	Teritorija, noteikta galvenokārt reģionālās administratīvajās robežās, ņemot vērā svārstmigrantu plūsmu un pamatojoties uz pašas Polijas izstrādāto metodiku.
Portugāle Pamatnostādnes	Administratīvās teritorijas, kas atrodas tās iestādes vai iestāžu pārziņā, kuras sagatavoja IPMP.

Avots: ERP.

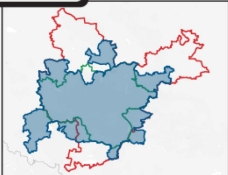
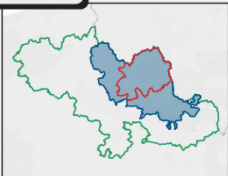
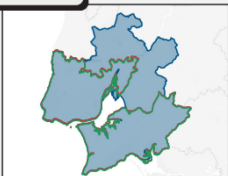
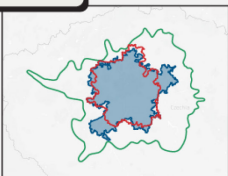
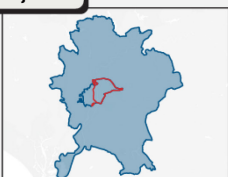
- 66** Iznākumā revidētajos IPMP nebija ņemta vērā zināma daļa svārstsatiksmes plūsmu (no 4 % līdz 64 %). Šis īpatsvars bija īpaši augsts Seviljā – 64 % (294 440 braucieni) un Budapeštā – 46 % (694 615 braucieni) ([Interaktīvā platforma](#), ko šai revīzijai izveidoja *Eurostat*, un [IV pielikums](#)). Izslēdzot ievērojamu daļu svārstsatiksmes plūsmu, jo īpaši no teritorijām, kas atrodas vistālāk no pilsētas centra un kuru iedzīvotāji visvairāk izmanto automobiļus, tiek samazināta IPMP atbilstība un lietderība. Tas kavē plāna spēju visaptveroši risināt mobilitātes problēmas un sasniegt ilgtspējīgas mobilitātes mērķus tur, kur intervence ir vajadzīga visvairāk.

³⁰ Regula (EK) Nr. 1059/2003 un tās īstenošanas regula (ES) 2019/1130 (pielikums).

67 Pamatojoties uz sešu izlasē iekļauto pilsētu teritoriju analīzi, mēs konstatējam arī turpmāk minēto (**3. attēls**).

- Četros gadījumos par pārrobežu transporta plānošanu atbildīgas bija reģionālo pašvaldību iestādes – tādas, kuru pārziņā ir vairākas pašvaldības. Divos gadījumos tas nozīmēja, ka ierobežotajai teritorijai, uz kuru attiecas IPMP, nebija ietekmes uz sabiedriskā transporta plānošanu, jo transporta plānošana aptvēra lielākas teritorijas.
- Trijos gadījumos teritorijas, uz kurām neattiecas attiecīgie IPMP (bet bija iekļautas pilsētas funkcionālajā teritorijā), pilsētas sabiedriskais transports apkalpoja mazākā mērā vai nemaz, neraugoties uz to, ka vismaz 15 % no šo teritoriju nodarbinātajiem iedzīvotājiem ikdienā devās uz darbu šajās pilsētās.

3. attēls | IPMP aptvertās teritorijas salīdzinājumā ar pilsētu funkcionālo teritoriju un ietekme uz sabiedriskā transporta plānošanu un pieejamību

Pilsētas teritorija, uz kuru attiecas  pilsētas funkcionālā teritorija  IPMP  reģionālo pašvaldību iestāde, kas pārvalda mobilitāti	IPMP aptvērums salīdzinājumā ar pilsētas funkcionālo teritoriju  Mazāks  Lielāks	Sabiedriskais transports pilsētas funkcionālajā teritorijā, bet ārpus IPMP	
		plānošana  Jā  Nē	pieejamība
Budapešta 	 IPMP aptver Budapeštas pilsētu (8 % no pilsētas funkcionālās teritorijas)	 Sabiedriskā transporta sistēma aptver piepilsētas teritorijas, kā tas bija plānots vairākus gadus pirms IPMP koncepcijas izveides.	Laba sabiedriskā transporta pieejamība ārpus IPMP teritorijas.
Katovice 	 Taču ir pilsētas funkcionālās teritorijas, kuras IPMP neaptver	 Metropolia – teritorija, ko pārvalda reģionālā pašvaldības iestāde, – ir mazāka nekā pilsētas funkcionālā teritorija un IPMP.	Sabiedriskā transporta pieejamība ārpus IPMP teritorijas ir zemāka.
Lille 	 40 % no pilsētas funkcionālās teritorijas ¹	 Bassin the mobilité – teritorija, ko pārvalda reģionālā pašvaldību iestāde, ir gandrīz trīs reizes lielāka nekā pilsētas funkcionālā teritorija.	Laba sabiedriskā transporta pieejamība ārpus IPMP teritorijas.
Lisabona 	 66 % no pilsētas funkcionālās teritorijas	 Area metropolitanae – teritorija, ko pārvalda reģionālā pašvaldību iestāde, aptver tādu pašu teritoriju kā IPMP.	Sabiedriskā transporta pieejamība ārpus IPMP teritorijas ir daudz zemāka.
Prāga 	 86 % no pilsētas funkcionālās teritorijas	 "Prāgas integrētais transports" – teritorija, ko pārvalda reģionālā pašvaldību iestāde, ir gandrīz trīs reizes lielāka nekā pilsētas funkcionālā teritorija.	Laba sabiedriskā transporta pieejamība ārpus IPMP teritorijas.
Seviļa 	 IPMP aptver Seviljas pilsētu (3 % no pilsētas funkcionālās teritorijas)	 Nav integrētas transporta plānošanas plašākā teritorijā nekā IPMP.	Sabiedriskā transporta pieejamība ārpus IPMP teritorijas ir daudz zemāka.

¹ Kartēs parādītas pilsētu funkcionālās teritorijas, kas atrodas valstu robežās. Dati par svārstsatiksmes plūsmām no Beļģijas uz Lilli nav pieejami un tāpēc kartē nav atspoguļoti.

- 68** Vairākās ES pilsētu teritorijās svārstsatiksmes plūsmas stiepjas pāri valstu robežām: saskaņā ar Komisijas paziņojumu³¹ par pierobežas reģioniem ES ir aptuveni 2 miljoni svārstmigrantu, kas regulāri šķērso robežu. Kaut arī Lillei šis jautājums rada bažas, tās IPMP neietvēra pārrobežu teritoriju ar Beļģiju. Komisijas pētījumā³² tika konstatēts, ka trūkstošo savienojumu dēļ pārrobežu sabiedriskā transporta pakalpojumi starp Beļģiju un Franciju nav optimāli, jo lielākā daļa autobusu maršrutu apstājas pie robežas un pārrobežu maršruti neatbilst faktiskajam pieprasījumam.

Lielākā daļa revidēto IPMP ietver piekļūstamības un emisiju samazināšanas pasākumus, savukārt mazāk ir tādu pasākumu, kuriem jāattur no automašīnu izmantošanas

- 69** Mēs vērtējam, vai revidētajos IPMP bija iekļauti pasākumi, kuru mērķis ir uzlabot piekļūstamību visiem lietotājiem un samazināt transporta emisijas.
- 70** IPMP īstenošanai būtu jāuzlabo sabiedriskā transporta savienojamība un pieejamība un tādējādi jāuzlabo piekļūstamība (piekļuve pirmās nepieciešamības precēm un pakalpojumiem). Sabiedriskais transports cita starpā ietver autobusus, vilcienus, metro, tramvajus un trošu vagonus³³.
- 71** Saskaņā ar Komisijas pētījumu³⁴ galvenie elementi, kas izraisa transporta nabadzību, ir transporta pieejamības un piekļūstamības trūkums, kā arī pieejamība cenas ziņā. Transporta nabadzība ietver nespēju sasniegt svarīgākos galamērķus vai arī šim nolūkam tiek patērēts pārāk daudz laika. Pamatojoties uz Komisijas Kopīgā pētniecības centra datiem³⁵, mēs novērojam, ka sešās izlasē iekļautajās pilsētu teritorijās transporta nabadzība piepilsētu teritorijās bija lielāka nekā pilsētu centros.

³¹ COM(2017) 534.

³² Eiropas Komisija, *Study on providing public transport in cross-border regions – mapping of existing services and legal obstacles*, 2021.

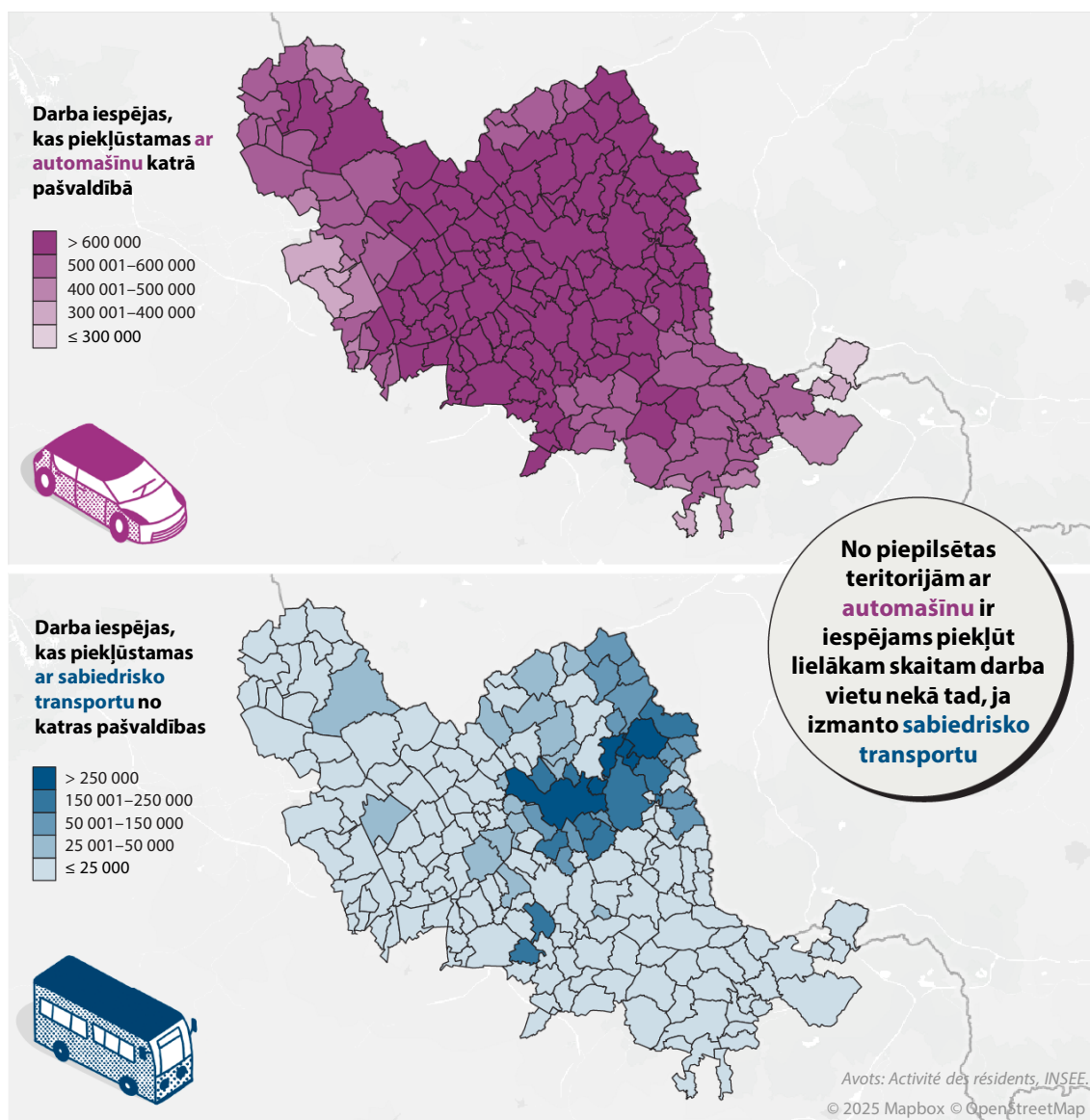
³³ Pilsētmobilitātes ekspertu grupa, *The context of public transport in Europe*, 2022.

³⁴ Eiropas Komisija, *Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies*, 2024.

³⁵ JRC dati, kas daļēji pieejami [Transporta nabadzības novēršanas centrā](#).

72 Par to, cik svārstmigrantiem svarīga ir transporta piekļūstamība, liecina Lilles piemērs. Pamatojoties uz publiski pieejamiem datiem, mēs salīdzinājām piekļuvi darba vietām, izmantojot sabiedrisko transportu un automašīnas, un konstatējām, ka kopējais darba vietu skaits, kas piekļūstamas 45 minūšu laikā no piepilsētas teritorijām, bija daudz mazāks, ja izmantoja sabiedrisko transportu, nevis vieglo automašīnu (**4. attēls**).

4. attēls | Lilles pilsētas funkcionālā teritorija – darba vietu piekļūstamība ar sabiedrisko transportu (45 minūšu laikā)



Avots: ERP, pamatojoties uz INSEE sniegtajiem datiem.

73 Lai teritorijām un indivīdiem, tostarp personām ar invaliditāti, nodrošinātu pietiekamu savienojamību ar sabiedrisko transportu, ir vajadzīgs visaptverošs un labi integrēts sabiedriskā transporta tīkls un multimodālie mezgli. Turklāt sabiedriskais transports pēc pieprasījuma var būt rentabls transporta risinājums, lai savienotu piepilsētas teritorijas, kurās iedzīvotāju blīvums nav pietiekams, lai pamatotu regulāru maršrutu izveidi ar iepriekš noteiktiem grafikiem un pieturvietām. Kopīgota mobilitāte (piemēram, automašīnu vai velosipēdu koplietošana), ko bieži nodrošina privāti uzņēmumi, arī var būt alternatīva sabiedriskā transporta tīklam vai papildināt to. Visbeidzot, pieklūstamību uzlabo arī multimodālo maršrutu informācija un integrētu biļešu tirdzniecība (vienota biļete, kas ļauj pasažieriem piekļūt vairākiem transporta pakalpojumiem).

74 Mūsu veiktā sešu revidēto IPMP analīze parādīja, ka gandrīz visos plānos bija iekļauti pasākumi saistībā ar iepriekšējā punktā minētajiem jautājumiem ([3. tabula](#)).

3. tabula | IPMP pasākumi ar mērķi uzlabot pieklūstamību visiem lietotājiem

IPMP pasākumi šādās jomās:	IPMP skaits (no 6)
Sabiedriskais transports (piemēram, labāks tīkls, plašāka infrastruktūra)	6
Multimodālie mezgli	5
Pieklūstamība personām ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām	6
Integrēta biļešu tirdzniecība	5 (vienā gadījumā nav šādu pasākumu, jo integrēta biļešu tirdzniecība jau pastāv)
Transports pēc pieprasījuma	4
Kopīgota mobilitāte	6 (gandrīz visos gadījumos, izņemot vienu, pieejama tikai pilsētu centros un nav pārāk detalizēta)

Avots: ERP.

75 Visas izlasē iekļautās pilsētu teritorijas jau piemēroja integrētus tarifus. Katrā teritorijā bija sava braucienu lietotne, lai gan tikai četrās bija ļauts pasažieriem iegādāties biļetes tieši lietotnē. Dažos gadījumos integrēta biļešu tirdzniecība tika ieviesta pat tad, ja nebija iekļauta IPMP, jo tas izrietēja no lēmumiem, kas pieņemti valsts vai reģionālā līmenī.

- 76** Transportu pēc pieprasījuma var uzskatīt par sabiedriskā transporta pakalpojumu Sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu regulas izpratnē³⁶. Tas nozīmē, ka ar zināmiem nosacījumiem publiskās iestādes sabiedriskā transporta operatoriem var piešķirt kompensāciju vai ekskluzīvas tiesības sniegt sabiedriskā transporta pakalpojumus, kas ir vispārējās interesēs, bet citādi nebūtu komerciāli dzīvotspējīgi. Spānijas, Francijas, Ungārijas, Portugāles un (kopš 2025. gada jūlija) Čehijas tiesību aktos transports pēc pieprasījuma ir atzīts par sabiedriskā transporta pakalpojumu. Polijā tiesību akti, kas reglamentē sabiedrisko transportu, pagaidām neiekļauj transportu pēc pieprasījuma.
- 77** Kopīgota mobilitāte netiek uzskatīta par sabiedriskā transporta pakalpojumu Sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumu regulas izpratnē. Tāpēc pastāv risks, ka komerciālas dzīvotspējas faktors var kavēt piepilsētu teritorijās ieviest kopīgotu mobilitāti. Lilles IPMP bija vienīgais, kurš ietvēra kopīgotas mobilitātes darbības piepilsētu teritorijās.
- 78** Ieviešot IPMP, būtu ne tikai jāuzlabojas pieklūstamībai, bet arī jāpalīdz samazināt transporta emisijas. To var panākt dažādos veidos, piemēram: i) samazināt automašīnu izmantošanu, palielinot ilgtspējīgu transporta veidu īpatsvaru; un ii) izmantot tādus transportlīdzekļus, kas rada mazāk emisiju.
- 79** Izanalizējot sešus mūsu revidētos IPMP, konstatējām, ka tie visi ietver mērķrādītājus vai pasākumus ilgtspējīgu transporta veidu veicināšanai ([4. tabula](#)).

³⁶ Regula (EK) Nr. 1370/2007.

4. tabula | IPMP mērķrādītāji un pasākumi ilgtspējīgu transporta veidu veicināšanai

IPMP iekļauti:	IPMP skaits
SEG emisiju samazināšanas mērķrādītāji	5
Mērķrādītāji attiecībā uz modālo īpatsvaru (t. i., palielināt to transporta veidu īpatsvaru, kas nav automobiļi)	5 Ne visi attiecās uz konkrētiem veidiem, izņemot automašīnu izmantošanas samazināšanu (V pielikums)
Sabiedriskā transporta parka dekarbonizācijas mērķrādītāji	4
Pasākumi, kuru mērķis ir dekarbonizēt sabiedriskā transporta autoparkus (piemēram, augstas emisijas transportlīdzekļus aizstāt ar mazemisiju transportlīdzekļiem)	5
Pasākumi, kuru mērķis ir veicināt aktīvu mobilitāti (kājāmiešanu un riteņbraukšanu) (piemēram, jauna infrastruktūra)	6

Avots: ERP.

80 Pilsētu teritorijām ir būtiska nozīme valsts mērķu sasniegšanā attiecībā uz SEG emisiju un automašīnu izmantošanas samazināšanu un vienlaikus alternatīvu transporta veidu atbalstīšanā – apzinoties, ka pilsētu teritorijas rada ievērojamu daļu SEG emisiju (**I pielikuma 03.** punkts). Mēs salīdzinājām šādus valsts mērķus ar sešu revidēto IPMP mērķiem (**V pielikums**) un konstatējām, ka:

- divos gadījumos mērķi nebija salīdzināmi (Budapešta, Katowice);
- trijos gadījumos mērķi nebija saskaņoti vai nebija pilnībā saskaņoti (Lisabona, Prāga, Seviļa);
- vienā gadījumā IPMP ietvēra līdzīgus vai vērienīgākus mērķus (Lille).

81 Faktiski ne vienmēr ir ieviests process, lai nodrošinātu saskaņotību starp valsts un pilsētu līmenī noteiktajiem mērķiem. Piedevām valstu stratēģiju un IPMP sagatavošanas termiņi ne vienmēr ir saskaņoti.

- 82** 2019. gada ziņojumā par autotransporta nākotni³⁷ uzsvērts, ka multimodālā transporta veicināšanas politika būtu jāpapildina ar politiku, kas ierobežo piekļuvi ar automašīnām, šādi atturot no privāto automašīnu izmantošanas. Šāda politika varētu risināt: i) stāvvietu pārvaldību³⁸; ii) finansiālu stimulu nodrošināšanu; iii) zemes izmantošanu un telpisko plānošanu; iv) mobilitātes pārvaldību³⁹, ko veic uzņēmumi, organizācijas un iestādes saviem darbiniekiem; un v) transportlīdzekļu piekļuves regulējumu.
- 83** Izanalizējot sešus mūsu revidētos IPMP, konstatējām, ka lielākā daļa ietver stāvvietu pārvaldības pasākumus, bet puse vai mazāk pievēršas citiem iepriekšējā punktā minētajiem aspektiem (**5. tabula** un **1. izcēlums** attiecībā uz paraugprakses piemēriem). Šajā kontekstā mēs konstatējām, ka:
- Eiropas Parlamenta 2018. gadā publicētajā pētījumā par modālo pārvirzi⁴⁰ tika konstatēts, ka zemes izmantošanas plānošana, kas atvieglo privāto mehānisko transportlīdzekļu izmantošanu salīdzinājumā ar citiem transporta veidiem, ir viens no galvenajiem šķēršļiem, lai pilsētu teritorijās panāktu būtisku pāreju uz ilgtspējīgākiem transporta veidiem;
 - Komisija vēl nav izdevusi konkrētus norādījumus par to, kā IPMP būtu jāsaista ar zemes izmantošanu un telpisko plānošanu.

³⁷ Komisija, Kopīgais pētniecības centrs, *The future of road transport*, 2019.

³⁸ Tematiskā rokasgrāmata *Parking and SUMP*. Komisija, *Using parking management to achieve SUMP objectives effectively and sustainably*, 2022, un Pilsētmobilitātes ekspertu grupa, ieteikums *Increasing the positive impact of parking policies on the city*, 2024.

³⁹ Tematiskā rokasgrāmata, *Integrating mobility management for public and private organisations into SUMPs*, 2023.

⁴⁰ Eiropas Parlaments, *Modal shift in European transport: a way forward*, 2018.

5. tabula | IPMP pasākumi, kuru mērķis ir atturēt no privāto automašīnu lietošanas

IPMP pasākumi šādās jomās:	IPMP skaits
Stāvvietu pārvaldība	5
Finansiālie stimuli	1
Zemes izmantošana un telpiskā plānošana	3
Mobilitātes pārvaldība, ko veic darba devēji	3
Mazemisiju zona vai transportlīdzekļu piekļuves regulējumi	3

Avots: ERP.

1. izcēlums

Labas prakses piemēri (Lille)

Finansiālie stimuli: *Lille Metropolis* ietvaros ir shēma, kuras mērķis ir samazināt privāto automašīnu lietošanu sastrēgumstundās; saskaņā ar to autovadītājiem tiek maksāts par katru reizi, kad tie noteiktos laika posmos atturas doties braucienā.

Saikne starp IPMP un telpisko plānošanu: *Lille Metropolis* ietvaros ir izstrādāts pamatdokuments ("*Charte de l'espace public*"), harta, kas sniedz norādījumus sabiedrisko vietu pārveidei Lilles 95 pašvaldībās. Harta, kas pieņemta 2007. gadā un atjaunināta 2021. gadā, ir iekļauti kopīgi mērķi un darbības pamatnostādnes, kas nodrošina saskaņotu un koordinētu pieeju sabiedrisko vietu izveidei.

Tajā ir izklāstīta virkne obligātu saistību, kas jāpiemēro katram projektam, un noteikts, ka projektu novērtēšanā ir jāsasniedz minimālie snieguma līmeņi tādos jautājumos kā ilgtspējīga mobilitāte un vides kvalitāte.

Mobilitātes pārvaldība, ko veic darba devēji: *Lille Metropolis*, kas izstrādāja IPMP, iekļauj arī struktūru, kas atbild par mobilitātes pārvaldību un koordinē darba devēju mobilitātes darbības. Cita starpā tā veicina brīvprātīgu shēmu, kas tika ieviesta 2020. gadā ar Francijas mobilitātes orientācijas likumu ("*Loi d'orientation des mobilités*"), saskaņā ar kuru darba devēji subsidē savu darba ņēmēju ilgtspējīgu transporta veidu izmantošanu. Tā papildina 2009. gadā noteikto juridisko prasību darba devējiem segt 50 % no to darbinieku sabiedriskā transporta sezonas biļešu izmaksām (piemēram, ikmēneša vai gada biļetes).

- 84** Mēs konstatējam, ka neatkarīgi no IPMP gandrīz visas izlasē iekļautās pilsētas, izņemot Katovici, dažās teritorijās ir ieviesušas **noteikumus transportlīdzekļu piekļuvei** ar dažādiem kritērijiem šādu teritoriju noteikšanai un nosacījumiem, kas uz šīm teritorijām attiecas. Trijos gadījumos ierobežojumi neveicina ilgstošas pārmaiņas svārstīgas svārstīgas paradumos vai modālajā pārvirzē, jo tie attiecas tikai uz augsta gaisa piesārņojuma periodiem (Seviļa) vai skar tikai autobusus un kravas automašīnas (Budapešta, Prāga).
- 85** Attiecībā uz sešu pilsētu administratīvajām teritorijām mēs analizējām arī **autostāvvietu prasības** jaunu ēku attīstībai, kas ir būtisks elements attiecībās starp telpisko plānošanu un ilgtspējīgu mobilitāti. Pētījumi liecina, ka stāvvietu pieejamība veicina auto iegādi īpašumā un lietošanu, kas savukārt ietekmē modālo īpatsvaru⁴¹.

⁴¹ Christiansen u.c., *Parking facilities and the built environment: Impacts on travel behaviour*, 2017; McAslan, D., Sprei, F., *Minimum parking requirements and car ownership: An analysis of Swedish municipalities*, 2023.

86 Vietējās pašvaldības saskaras ar grūtībām rast vidusceļu starp diviem mērķiem: prasību par minimālo stāvvietu ierīkošanu, lai apmierinātu autoīpašnieku vajadzības, un autostāvvietu ierobežošanu, lai atturētu no automašīnu lietošanas par labu ilgtspējīgiem transporta veidiem, tādējādi uzlabojot pilsētu telpas izmantošanu un dzīves kvalitāti pilsētās.

Tas atspoguļojas pilsētu noteikumos.

- Lillē un Lisabonā teritorijās, kas atrodas tuvāk sabiedriskā transporta stacijām, jaunuzceltām ēkām tika atļauts ierīkot mazāk stāvvietu – tādējādi veicinot modālo pārvirzi uz sabiedrisko transportu.
- No otras puses, visos pilsētu plānošanas noteikumos ir paredzētas minimālās stāvvietu skaita prasības jaunām dzīvojamām ēkām, bet piecās pilsētās – arī biroju ēkām. Piemēram, Prāgā kopējais minimālais obligātais autostāvvietu skaits dzīvojamai ēkai, kuras bruto platība ir 1000 m² un kurā ir 12 dzīvokļi, svārstās no 5 vietām pilsētas centrā līdz 28 vietām piepilsētas teritorijās. Vienīgi Katovicē ir noteikts maksimālais autostāvvietu skaits daudzdzīvokļu dzīvojamām ēkām, un Lillē un Lisabonā – biroju ēkām. Ungārijas valsts noteikumi, kas skar arī Budapeštu, 2025. gadā mainījās, palielinot minimālo stāvvietu skaitu dzīvojamajām un biroju ēkām.
- Pusē izlasē iekļauto pilsētu (Katovice, Prāga, Lille) noteikumi paredz vairāk stāvvietu piepilsētas teritorijās nekā pilsētas centrā, tādējādi atbalstot automobiļu turēšanu īpašumā un pilsētu teritoriju paplašināšanu uz apkārtējiem apgabaliem ar zemu iedzīvotāju blīvumu. Šādai paplašināšanai ir vidiskas, ekonomiskas un sociālas sekas, piemēram, lielāks automašīnu izmantojums un ilgāks svārstmigrācijas laiks, un līdz ar to lielākas SEG emisijas⁴².

Revidēto IPMP īstenošana un uzraudzība nav garantēta

87 Tikai Čehijas un Polijas valsts iestādes vērtē IPMP atbilstību valsts un/vai ES pamatnostādņēm; tomēr tās nevērtē ierosināto pasākumu atbilstību.

88 Turklāt neviena no valsts vai reģionālajām iestādēm neuzrauga IPMP īstenošanu. Tādējādi dalībvalstīm nav iespēju noteikt, vai ar plāniem tiks sasniegts iecerētais iznākums.

⁴² EVA-FVB kopīgais ziņojums, *Urban sprawl in Europe*, 2016.

89 Rādītājus izmanto, lai uzraudzītu iznākumu. Mēs konstatējām, ka gandrīz visi IPMP, izņemot vienu (Seviļa), iekļāva snieguma rādītājus (lai gan vienā gadījumā tikai attiecībā uz emisiju samazināšanu). Attiecībā uz vietējo iestāžu veikto uzraudzību mēs konstatējām turpmāk minēto.

- 2025. gada janvārī individuālo pasākumu īstenošanas līmeni uzraudzīja tikai Budapeštas un Prāgas pilsētu teritoriju iestādes. Abos gadījumos IPMP pasākumu plānotā īstenošana bija saskārusies ar šķēršļiem galvenokārt finansējuma ierobežojumu dēļ.
- Lisabonas un Seviļas pilsētu teritoriju iestādes neuzraudzīja plāna īstenošanu.
- Katovices un Lilles IPMP tika apstiprināti tikai nesen (2023. un 2024. gadā), un tiem vēl nav veikta uzraudzība, lai gan abu valstu iestādes ir ieplānojušas uzraudzības un novērtēšanas mehānismus.

90 Pietiekams finansējums ir būtisks faktors, lai sekmīgi īstenotu IPMP. Mēs konstatējām, ka tikai Budapeštas un Prāgas IPMP bija iekļautas ierosināto pasākumu īstenošanai nepieciešamo izdevumu aplēses un norāde par iespējamiem finansējuma avotiem. Ja pieejamā finansējuma summa nav skaidra, nav pārliecības, ka plānus var faktiski īstenot, kā paredzēts.

91 Vēl viens faktors, kas var ietekmēt IPMP īstenošanu, ir pienākumu sadale starp dažādiem pārvaldes līmeņiem, kā noteikts valstu tiesiskajā regulējumā. Prāgas IPMP ietvēra pasākumu ieviest ceļu nodevu sistēmu, lai samazinātu automašīnu satiksmi. Tomēr pasākums netika īstenots daļēji nepietiekama politiskā atbalsta dēļ un daļēji tāpēc, ka pašvaldībām nebija pilnvaru ieviest autoceļu nodevas.

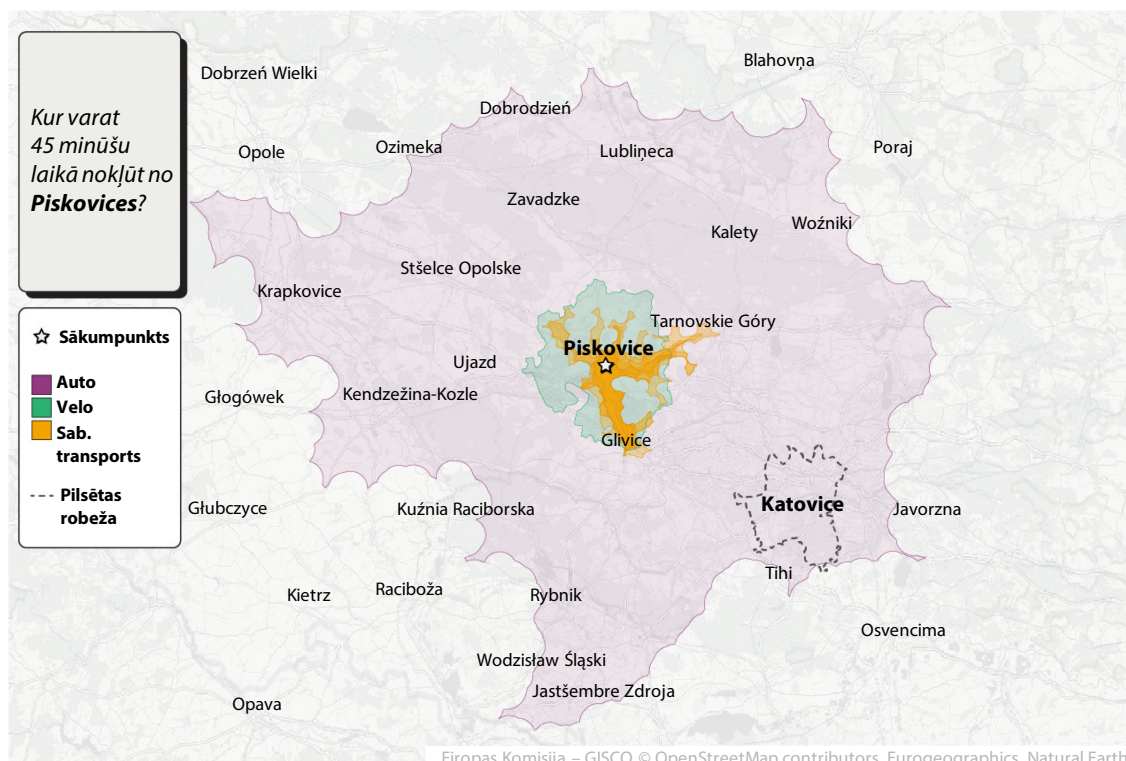
92 Pilsētmobilitāte ir dinamiska sistēma, kurā viens komponents ietekmē otru⁴³. Mēs nevarējām novērtēt IPMP īstenošanas vispārējo ietekmi uz ilgtspējīgu svārstīgas mobilitāti un modālo īpatsvaru izlasē iekļautajās pilsētu teritorijās, jo revīzijas laikā attiecīgie dati nebija pieejami.

⁴³ SWD(2020) 331, 461. punkts.

- 93** Visās izlasē iekļautajās pilsētu teritorijās iestādes veica mobilitātes apsekojumus, lai aplēstu modālo īpatsvaru un novērtētu pasažieru apmierinātību. Tomēr šo apsekojumu jēgpilnumu ietekmēja laika un aptvēruma problēmas ([VI pielikums](#)). Lai gan apsekojumu metodika un ziņojumi lielā mērā atbilda *Eurostat* ieteikumiem⁴⁴, tie dažādās pilsētās un dažādos laikos atšķīrās. Tādējādi ir grūti vai pat neiespējami salīdzināt apsekojumu rezultātus vai modālā īpatsvara izmaiņas laika gaitā.
- 94** Īpašajā ziņojumā 06/2020 par ilgtspējīgu pilsētmobilitāti konstatējām, ka dažās mūsu apmeklētajās pilsētās ar sabiedrisko transportu ātrāk nekā ar automašīnu varēja sasniegt tikai galamērķus nelielās centrālajās teritorijās. Lai novērtētu situāciju piepilsētu teritorijās, šajā revīzijā, pamatojoties uz svārstsatiksmes plūsmām, mēs atlasījām sākumpunktu katras izlasē iekļautās pilsētas teritorijas svārstsatiksmes zonā un analizējām teritoriju, ko 45 minūšu laikā varēja sasniegt ar sabiedrisko transportu, automobili vai velosipēdu. Mēs konstatējām, ka ar automašīnām varētu sasniegt vēl daudz vairāk zonu, pat sastrēgumstundās, kā parādīts [5. attēlā](#) attiecībā uz vienu piepilsētas daļu pie Katovices pilsētas funkcionālās teritorijas. Sk. arī [VII pielikumā](#) iekļautos attēlus attiecībā uz pārējām piecām pilsētu teritorijām ([Interaktīvā platforma](#)).

⁴⁴ *Eurostat guidelines on passenger mobility statistics*, 2021.

5. attēls | Automašīnu, sabiedriskā transporta un velobraukšanas aptvēruma teritorija vienā piepilsētas daļā Katovices pilsētas funkcionālajā teritorijā



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [interaktīva platforma ar izohronām kartēm](#)).

Mūsu revidētie projekti atbalstīja IPMP mērķus, lai gan ne visiem bija būtiska ietekme uz svārstsatiksmes vajadzību apmierināšanu

95 Mēs novērtējām, vai:

- projektu atlases procedūras, ko piemēroja iestādes, kuras ir atbildīgas par ES līdzekļu pārvaldību (tostarp projektu atlasi un īstenošanu), bija atbilstošas;
- mūsu revidētais 21 projekts ([II pielikums](#)) sniedza gaidītos iznākus.

Neraugoties uz dažiem trūkumiem atlases procedūrās, visi revidētie projekti tika saskaņoti ar IPMP

- 96** Mēs vērtējam, vai projektu atlases procedūras nodrošināja, ka projekti, kas saņem ES finansējumu, ir saskaņoti ar attiecīgās pilsētas teritorijas IPMP un ir balstīti uz mobilitātes vajadzību novērtējumu. Šis novērtējums palīdz nodrošināt projektu efektivitāti un ieguldīto līdzekļu atdevi.
- 97** Mēs konstatējam, ka visi revidētie projekti atbilda attiecīgajam IPMP vai citai attiecīgai mobilitātes stratēģijai, lai gan projektu atlases iestādes ne vienmēr novērtēja šo kritēriju.
- Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļa (3 projekti): saistībā ar 2014.–2020. gada periodu atbildīgā Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra (*CINEA*) nepārbaudīja, vai projekti atbilst attiecīgajiem IPMP, lai gan 2019. gadā šāda saskaņošana kļuva obligāta. Šis aspekts gan tika pārbaudīts attiecībā uz 2021.–2027. gada periodu (36. punkts).
 - Atvaseļošanas un noturības mehānisms (2 projekti): vienā dalībvalstī (Portugālē) mēs nevarējām izsekot, kā attiecīgās valsts iestādes bija atlasījušas projektu. Citā dalībvalstī (Spānijā) attiecīgās valsts iestādes nepārbaudīja revidētā uzaicinājuma iesniegt priekšlikumus projektus attiecībā uz saskaņošanu ar apstiprinātu IPMP, lai gan šāda saskaņošana bija uzaicinājuma prasība.
- 98** 16 revidētajos projektos, kas finansēti saskaņā ar kohēzijas politiku, mēs arī konstatējam, ka vadošās iestādes gandrīz visus projektus, izņemot vienu, atlasīja, izmantojot ar konkursu nesaistītus uzaicinājumus iesniegt priekšlikumus (galvenokārt pastāvīgi saņemot projektu pieteikumus). Ungārijā, atbildot uz uzaicinājumu, varēja pieteikt tikai tos projektus, par kuriem valdības līmenī bija pieņemts dekrēts. Ar konkursu nesaistītas atlases procedūras ne vienmēr garantē to projektu atlasīšanu, kas visvairāk veicinātu ES ilgtspējīgas pilsētmobilitātes mērķu sasniegšanu vai nodrošinātu vislabāko cenas un vērtības attiecību (02. punkts). Tomēr mēs atzīstam, ka šādas procedūras var būt mazāk apgrūtinošas nekā uzaicinājumi uz konkursu (t. i., pieteikumi tiek iesniegti noteiktā termiņā, novērtēti un sarindoti).

99 Attiecībā uz projektu priekšlikumiem, kuros ņemtas vērā mobilitātes vajadzības (tostarp tādi aspekti kā nākotnes pieprasījums, īstenojamība un izmaksas salīdzinājumā ar ieguvumiem), mēs konstatējam turpmāk minēto.

- Lielākā daļa projektu (13 no 21, t. i., 62 %) tika atbalstīti ar vajadzību novērtējumu.
- Sešos projektos šāda novērtējuma nebija, un vienā projektā novērtējums bija tikai daļējs (izvēļu analīze apzināto vajadzību apmierināšanai). Piemērs, kādas sekas tas rada – Francijā saskaņā ar vienu projektu tika uzbūvēts jauns stāvparka objekts, kura izmantošanas rādītājs vairāk nekā trīs gadus pēc tā atvēršanas bija zem 15 %, un tas raisa jautājumus par objekta nepieciešamību un lielumu.
- Vienam projektam (Atveseļošanas un noturības mehānisms, Portugāle) labuma guvējs sagatavoja pieprasījuma analīzi un priekšizpēti tikai pēc tam, kad projekts bija iekļauts valsts atveseļošanas un noturības plānā. Mēs atzīmējam, ka attiecīgās valsts iestādes 2025. gada maijā projektu svītvoja no plāna, jo dažādu iemeslu dēļ tas aizkavējās, tāpēc līdz plāna īstenošanas perioda beigām projektu nebija iespējams pabeigt.

Gandrīz visi revidētie projekti sasniedza plānotos tiešos rezultātus, bet daudz mazākam skaitam projektu bija būtiska ietekme uz svārstsatiksmes vajadzību apmierināšanu

100 Uzraudzības dati ir nepieciešami, lai mērītu ES intervences pasākumu sasniegto. Rādītāji ir rīks, ko izmanto, lai mērītu tiešos rezultātus (piemēram, jaunas tramvaja līnijas garumu kilometros) un koprezultātus (piemēram, brauciena laika samazinājumu).

101 Attiecībā uz revidētajiem projektiem mēs konstatējam atšķirības to rādītāju atlasē un definīcijā, kas bija saistīti ar izmantoto ES finansējuma avotu un saistītajiem tiesību aktiem ([6. tabula](#)).

6. tabula | Tiešo rezultātu un koprezultātu rādītāji

ES līdzekļi	Tiešo rezultātu rādītāji – noteikti?	Koprezultātu rādītāji – noteikti?	Komentāri
Kohēzijas politikas fondi	Jā 15 no 16 projektiem	Jā 13 no 16 projektiem	ES juridiskajā pamatā ⁴⁵ tika noteikti kopīgi tiešo rezultātu un koprezultātu rādītāji, no kuriem dažī, iespējams, ir piemērojami ilgtspējīgas pilsētmobilitātes projektiem. Tajā arī prasīts, lai iestādes, kas atbild par programmas īstenošanu, noteiktu papildu tiešo rezultātu un koprezultātu rādītājus.
Atveseļošanas un noturības mehānisms	Projektu līmenī nav Taču abi revidētie projekti palīdzēja sasniegt mērķrādītājus, kas noteikti attiecīgajos valstu atveseļošanas un noturības plānos (piemēram, mērķrādītāji attiecībā uz izlietoto budžetu vai pabeigti projekti ilgtspējīgas mobilitātes veicināšanai).	Nē	Juridiskajā pamatā nebija noteikta prasība definēt koprezultātu rādītājus.
Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļa	Nē Tomēr dotāciju nolīgumos bija noteikti nodevumi un atskaites punkti.	Nē	Ne juridiskajā pamatā, ne uzaicinājumos iesniegt projektus nebija prasīts definēt rādītājus.

Avots: ERP.

102 Tajos projektos, kuros bija koprezultātu rādītāji, tie attiecās uz pasažieru vai lietotāju skaita pieaugumu, ietaupītu pārvietošanās laiku un emisiju samazināšanu. Attiecībā uz transporta projektiem, ko finansē no kohēzijas politikas programmām, koprezultātu rādītāji, ar kuriem mēra SEG emisiju samazinājumu, 2014.–2020. gada periodā nebija obligāti, savukārt 2021.–2027. gada periodā tos paredzēts izmantot intervenču pasākumiem, kuru mērķi ir SEG emisiju samazināšana⁴⁶. Metodika, ko izmantoja, lai aprēķinātu aplēsto emisiju samazinājumu, tika atstāta attiecīgo iestāžu ziņā, jo ES līmenī nav vienotas metodikas. Līdz ar to revidēto projektu gadījumā tā atšķīrās, un četros no septiņiem gadījumiem tā nebija balstīta uz pamatotiem pieņēmumiem. **2. izcēlumā** sniegti aprēķinu metožu piemēri.

⁴⁵ 2014.–2020. gada periodam: [Regula \(ES\) Nr. 1301/2013](#), I pielikums, un [Regula \(ES\) Nr. 1300/2013](#), I pielikums; 2021.–2027. gada periodam: [Regula \(ES\) 2021/1058](#), I pielikums.

⁴⁶ [SWD\(2025\) 61 final](#), 29. rādītājs, 74. lpp.

2. izcēlums

SEG emisiju samazināšana – aprēķina metodes

Turpmāk sniegtie piemēri ilustrē SEG emisiju samazināšanas aprēķinu atšķirīgo kvalitāti.

- 1) Rūpīgi izstrādāta metodika: SEG emisiju samazinājums tika aplēsts, izmantojot svārstātiskuma datus, transportlīdzekļu vidējo degvielas patēriņu un to, cik braucieni kilometru šis projekts ir ļāvis novērst.
- 2) Neatbilstoša metodika: i) tika izmantota vienota CO₂ samazinājuma likme par katru iztērēto eiro neatkarīgi no dažādo projektu īpatnībām vai faktiskā emisiju samazināšanas potenciāla; ii) tika pieņemts, ka visi potenciālie velosistiem lietotāji no individuālā autotransporta pārietu uz velotransportu; iii) vienā IPMP emisiju samazināšanas mērķrādītāji tika noteikti katrai pašvaldībai. Pēc tam katrs pašvaldības mērķrādītājs tika dalīts ar velosistiem garumu, ko bija plānots būvēt šajā pašvaldībā. Šajā pieejā netika ņemts vērā velosistiem faktiskais vai potenciālais izmantojums – lai sasniegtu mērķrādītājus, pietika tikai ar velosistiem izbūvi.

103 Mēs konstatējam, ka no 16 revidētajiem projektiem, kas bija pabeigti mūsu revīzijas laikā, tikai divos nebija pilnībā **sasniegti plānotie tiešie rezultāti** (neatkarīgi no tā, vai tie izteikti rādītāju veidā vai citādi aprakstīti) ([3. izcēlums](#) un [5. izcēlums](#)).

3. izcēlums

Multimodālo mezglu projekts nesasniedz plānotos tiešos rezultātus

Projekta mērķis Ungārijā bija izveidot jaunu multimodālu mezglu, tostarp pilsētas apvedceļu.

Nemot vērā ievērojamo izmaksu pieaugumu, uz nenoteiktu laiku tika atlikti svarīgi projekta ilgtspējīgas mobilitātes elementi (vilciena stacijas modernizācija, uzlabota piekļuve peroniem un sliežu ceļiem), kā arī apakšzemes pārejas izbūve, kas savienotu abas dzelzceļa stacijas puses (un aizvestu uz pilsētu). Lai gan daži plānotie ilgtspējīgas mobilitātes elementi tika nodrošināti (stāvparki, velosipēdu stāvparki, pārbūvētas autobusu pieturas, gājēju un veloceļu savienošana), lielākā daļa finansējuma tika izlietota ceļu būvniecībai un dzelzceļa iekraušanas zonas pārvietošanai.



Piezīme. Ceļš, kam bija paredzēts turpināties apakšzemes pārejā.

Avots: ERP.

- 104** Visiem 12 projektiem, par kuriem bija pieejami dati, bija zināma ietekme uz svārstmigrācijas vajadzību apmierināšanu un ilgtspējīgas mobilitātes uzlabošanu, lai gan katrā gadījumā šī ietekme bija dažāda. Sešiem projektiem bija ievērojama pozitīva ietekme (piemēram, autobusu maršrutu pieaugums vai transporta lietotāju un pasažieru mērķa skaita sasniegšana ([4. izcēlums](#))), toties pārējiem sešiem projektiem ietekme bija peticīgāka. Mēs nevarējām novērtēt deviņus projektus, jo trūka rādītāju un uzraudzības datu ([101. punkts](#)) un/vai projekti vēl turpinājās.

4. izcēlums

Multimodāls mezgls ar būtisku pozitīvu ietekmi



Arhitektūras projekts: *Grzegorz Raczek*/Projekta dizaina koordinators: *Mostostal Zabrze Biprohut S.A.*
©All rights reserved.

Avots: ERP.

Projekts ietvēra multimodāla mezgla būvniecību Polijā, apvienojot četrus transporta veidus, proti, autobusu, vilcienu, automašīnu (ar stāvparkiem) un velobraukšanas. Pirmajā darbības gadā (2023. gads) to izmantoja gandrīz 850 000 pasažieru. Dzelzceļa stacija atrodas 150 metru attālumā no mezgla, kuru ar to savieno tunelis. Pirms projekta īstenošanas vietējo un reģionālo autobusu maršrutu pieturas bija izklaidētas vairākās vietās, pat 650 metru atstatumā no dzelzceļa stacijas.

Mezgla izbūve padarīja autobusu transportu pieejamāku un ērtāku reģiona iedzīvotājiem. Pieauga to autobusu operatoru skaits, kuri apkalpo reģionālos un starptautiskos savienojumus – pirms projekta to bija 22, pēc īstenošanas 2023. gadā darbojās 32 operatori. Ievērojami samazinājās arī pārsēšanās laiks pasažieriem.

105 Faktori, kas saistīti ar i) projektu plānošanu, izstrādi un atlasu un ii) īstenošanu, izskaidro, kāpēc šiem projektiem bija pieticīgāka ietekme ([5. izcēlums](#)).

5. izcēlums

Faktori, kas izskaidro dažu projektu pieticīgo ietekmi

Projektu plānošana, izstrāde un atlase (3 projekti)

- Vajadzību analīzes trūkums noveda pie tā, ka viens stāvparks tiek pārāk maz izmantots, bet otram nav tiešas piekļuves metro, un līdz ar to ir nepieciešams pārbraukt ar norīkoto autobusu. Otrajā stāvparkā automašīnu drīkst novietot pat tad, ja autovadītāji neturpina ceļu ar sabiedrisko transportu.
- Viens veloceliņš nav piemērots svārstsatiksmei (sk. attēlu turpmāk): tas vairāk domāts gleznainas apkārtnes aplūkošanai, tas met lokus un cilpas (tostarp ierīkots aplis tikai izklaides nolūkos); tas ir būvēts no koka dēļiem, nav nošķirtas gājēju un velojoslas, un tas nozīmē, ka celiņš neatbilst ne svārstsatiksmes, ne drošības standartiem.

Īstenošana – iztrūkst tiešie rezultāti (2 projekti)

- Vienā projektā netika īstenoti svarīgi ilgtspējīgas mobilitātes komponenti (**3. izcēlums**).
- Braucienu un biļešu informācijas sistēma tika pabeigta ar milzīgu kavēšanos – četrarpus gadus vēlāk. Sistēmas darbā vēl neizmanto reāllaika datus, kā sākotnēji plānots, un ir vajadzīga papildu ierīce biļešu iegādei (2023. gadā vidēji dienā tika iegādātas tikai 7 biļetes un 2024. gadā – 12 biļetes).

Īstenošana – koordinācija starp blakus esošo reģionu iestādēm (1 projekts)

- Veloceliņš, kas bija paredzēts piepilsētas savienošanai ar pilsētu, veidojot daļu no reģionālā velotransporta tīkla plāna, joprojām nav savienots ar pilsētas un reģionālo veloceliņu tīklu, jo kopš 2018. gada nav panākta vienošanās starp reģionālajām un pilsētas iestādēm (sk. attēlu turpmāk). Lai gan veloceliņš ir izbūvēts nesen, tam jau ir vērojamas degradācijas pazīmes un trūkst tāds svarīgs aprīkojums kā apgaismojums un ēnojums.



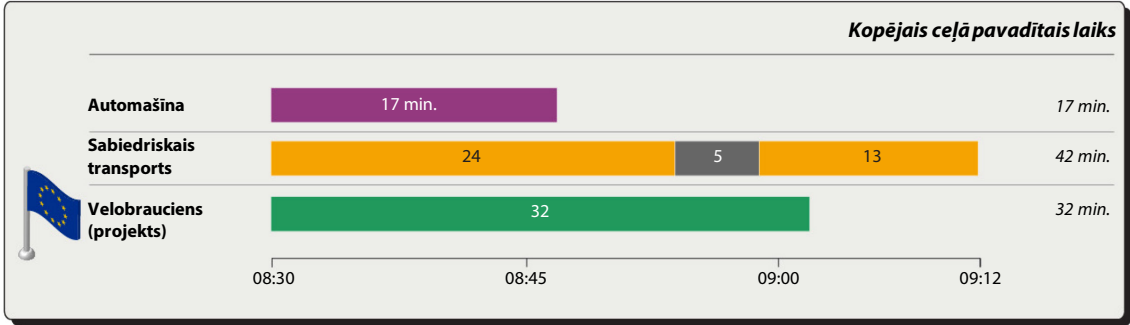
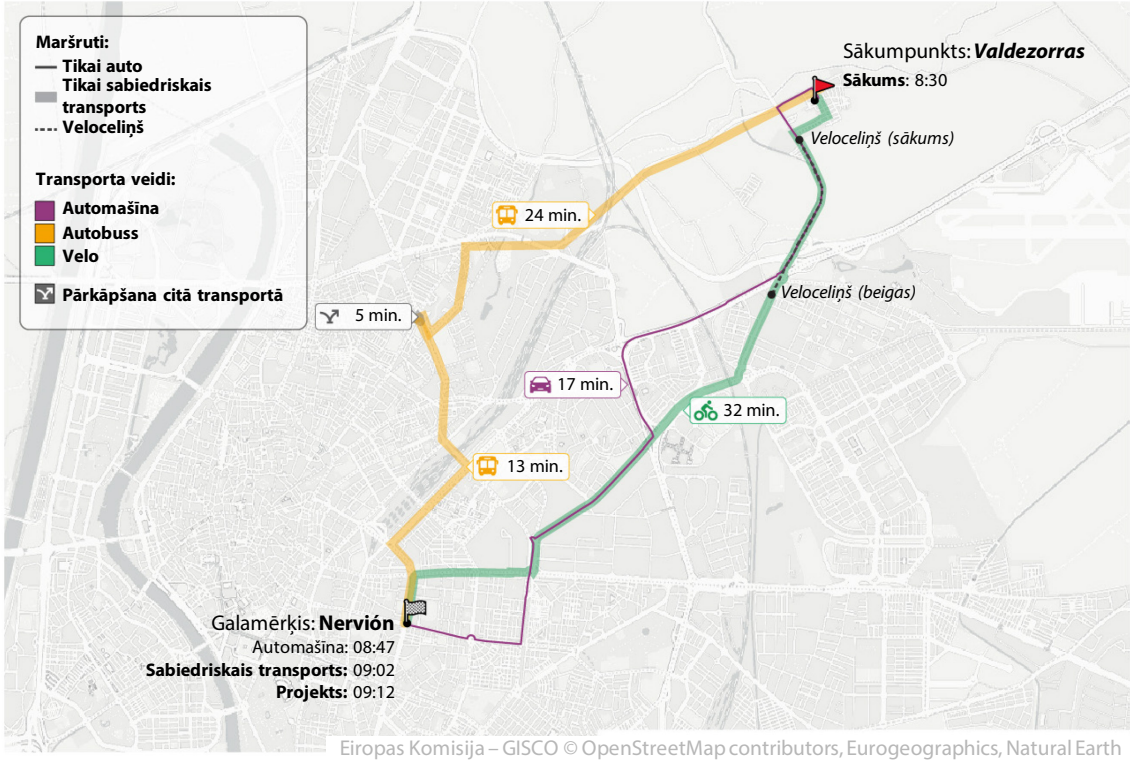
Avots: ERP.

- 106** Katrā no sešām revidētajām pilsētu teritorijām mēs analizējām arī viena projekta iespējamo ietekmi uz ceļā pavadīto laiku (*VIII pielikums*). Šajā nolūkā mēs salīdzinājām pārvietošanās scenārijus ar automašīnu un sabiedrisko transportu, gan izmantojot, gan neizmantojot projekta infrastruktūru, attiecībā uz hipotētisku piepilsētas svārstmigrantu, kurš, iespējams, varētu gūt labumu no projekta. Mēs izvēlējamies galamērķi pilsētas teritorijā ar augstu darbvieta koncentrāciju.
- 107** Tādējādi mēs vērtējām, vai projekts uzlabojis sabiedriskā transporta konkurētspēju salīdzinājumā ar automobiļu izmantošanu. Uz šo analīzi attiecas šādi ierobežojumi.
- Rezultāti atspoguļo situāciju 2025. gada sākumā. Paredzams, ka pēc IPMP īstenošanas ceļā pavadītais laiks būs citāds.
 - Citi scenāriji, iespējams, ir devuši atšķirīgus rezultātus.
 - Lai gan individuālā autotransporta konkurētspēju būtiski ietekmē stāvvietu pieejamība svārstsatiksmes galamērķos un piekļuves noteikumi, scenārijos, kuros iekļāva individuālo autotransportu, netika ņemts vērā auto novietošanai stāvvietā nepieciešamais laiks, jo tas katrā atsevišķā gadījumā var ievērojami atšķirties (*82.–84. punkts*).
- 108** Mēs konstatējām, ka divos gadījumos brauciens ar sabiedrisko transportu bija konkurētspējīgs attiecībā pret braucienu ar automašīnu, bet četros citos gadījumos tas nevarēja konkurēt ar automašīnu.
- Budapešta un Prāga: braucot ar sabiedrisko transportu, ceļā pavadītais laiks bija konkurētspējīgs salīdzinājumā ar braucienu ar automašīnu maksimumstundās.
 - Katowice, Lille, Lisabona un Seviļa: sabiedriskais transports nebija konkurētspējīgs ar braucienu automašīnā. Tomēr Seviljā velobraukšana bija labāka alternatīva automašīnu izmantošanai nekā sabiedriskais transports (*6. attēls*). Mēs aprēķinājām velobraucienā pavadīto laiku, pieņemot, ka ātrums ir nemainīgs; bet, tā kā veloceliņš beidzas pie pilsētas robežas (*5. izcēlums*), riteņbraucējiem ir jādodas tālāk pa ceļu, un tas padara braucienu lēnāku un mazāk drošu.

6. attēls | Brauciena laika salīdzinājums Seviljā

Piemērs maršrutam
Seviljā

Piezīme. Seviljā mēs aprēķinājām ceļā pavadīto laiku no punkta piepilsētas zonā, kur sākas *Valdezorras* veloceļa projekts, līdz nodarbinātības zonai pilsētā. Mēs salīdzinājām laiku, kas vajadzīgs, lai tur nokļūtu ar automašīnu, ar sabiedrisko transportu (autobusu) un velosipēdu, izmantojot ES līdzfinansēto veloceļu. Tā kā veloceļiņš beidzas pie pilsētas robežas, mēs aprēķinājām velobrauciena laiku pilsētā, braucot pa ielu.



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar maršrutu kartēm](#)).

Šo ziņojumu 2025. gada 10. decembra sēdē Luksemburgā pieņēma II apakšpalāta, kuru vada Revīzijas palātas locekle *Annemie Turtelboom*.

Revīzijas palātas vārdā —



Tony Murphy
priekšsēdētājs

Pielikumi

I pielikums. Par revīziju

Pilsētmobilitāte un ES stratēģiskais satvars

- 01** 2020. gadā trīs ceturtdaļas ES iedzīvotāju dzīvoja pilsētu teritorijās, un paredzams, ka līdz 2050. gadam šis īpatsvars pieaugs līdz 85 %. Pilsētu teritorijām bieži ir raksturīga liela ekonomiskās aktivitātes un nodarbinātības koncentrācija, kas ik dienas rada ievērojamu svārstmigrantu plūsmu. Pilsētmobilitāte attiecas uz cilvēku un preču pārvietošanos pilsētu teritorijās, un tā ir svarīga pilsētas dzīves sastāvdaļa.
- 02** Saskaņā ar ESAO datiem svārstsatiksmes zonās ir vērojams straujāks iedzīvotāju skaita pieaugums nekā pašās pilsētās, un tas liecina par izplatītu piepilsētu attīstības tendenci. Lielākais iedzīvotāju skaita pieaugums ir novērots svārstmigrācijas zonās ap plašām lielpilsētu teritorijām¹.
- 03** Piepilsētu teritorijās dzīvojošie nereti ir atkarīgi no privātajām automašīnām, un tas rada sastrēgumus un piesārņojumu. Tiek lēsts, ka sastrēgumi pilsētās izmaksā aptuveni 180 miljardus EUR gadā², un pilsētas transports rada aptuveni ceturto daļu no ES kopējām transporta radītajām CO₂ emisijām³, kas savukārt veido ceturto daļu no ES kopējām emisijām⁴. Saskaņā ar Eiropas Klimata aktu⁵ pilsētu teritorijām ir paredzēts sniegt būtisku ieguldījumu, lai ļautu sasniegt ES zaļā kursa saistošos mērķus – līdz 2030. gadam samazināt emisijas par 55 % un līdz 2050. gadam padarīt ES klimatneitrālu.

¹ ESAO, *Redefining urban areas in OECD countries*, 2012.

² Komisija, *Handbook on the external costs of transport*, 2019.

³ Komisija, *EU urban mobility state of play*, SWD(2021) 470.

⁴ EEA *greenhouse gases – data viewer*.

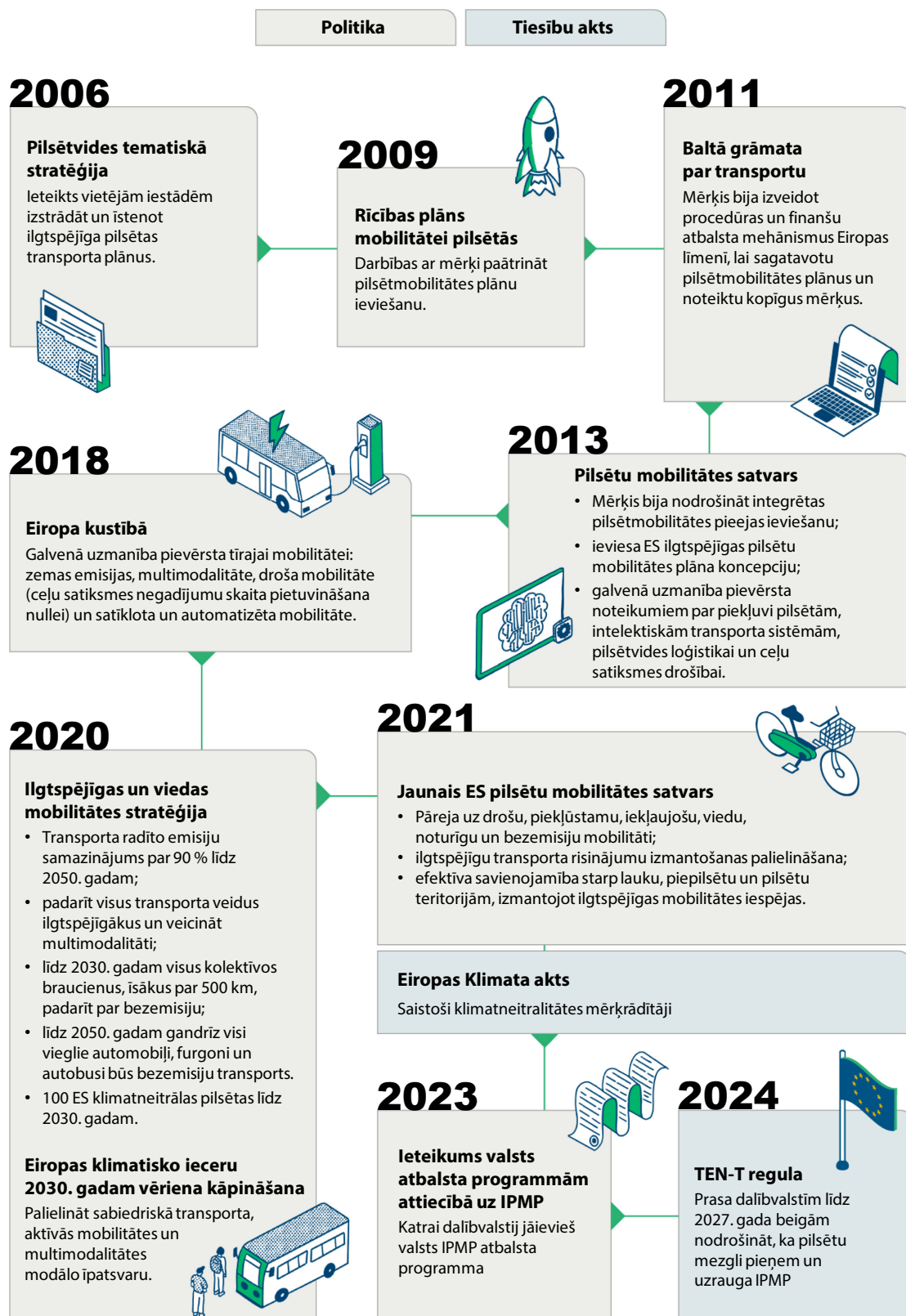
⁵ Regula (ES) 2021/1119.

04 Visaptveroša stratēģija par to, kā organizēt mobilitāti pilsētas teritorijā, ir būtiska, lai veidotu pilsētu attīstību dažādos veidos, piemēram, uzlabojot piekļuvi darba vietām, pakalpojumiem un precēm un samazinot piesārņojuma līmeni. 2006. gadā Komisija stingri ieteica vietējām varas iestādēm izstrādāt un ieviest ilgtspējīga pilsētu transporta plānus⁶. Kopš tā laika Komisija ir izdevusi vairākus nesaistošus politikas dokumentus (“paziņojumus”) un dažus tiesību aktus, kuros izklāstīti ilgtspējīgas pilsētmobilitātes redzējumi un mērķi ([1. attēls](#)). Ilgtspējīgu transportu kā mērķi Padome pirmo reizi definēja 2001. gadā⁷.

⁶ COM(2005) 718.

⁷ Prezidentvalsts secinājumi, Gēteborgas Eiropadome, 2001.

1. attēls | ES tiesiskā un politiskā regulējuma attīstība attiecībā uz pilsētmobilitāti



Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas dokumentiem.

Atbildības sadalījums

- 05** Transports un pilsētmobilitātes ir Komisijas un dalībvalstu dalītā kompetencē. Atbildības sadalījums ir norādīts [2. attēlā](#).

2. attēls | Atbildības sadalījums



Komisija

MOVE ģenerāldirektorātam (ĢD) ir galvenā atbildība par ES transporta politikas izstrādi un īstenošanu, tostarp par *TEN-T* tīkla projektēšanu, kas ietver transporta infrastruktūru pilsētu mezglos.

ES finansējuma avotus pārvalda dažādi ģenerāldirektorāti, izmantojot dažādus pārvaldības veidus: MOVE ĢD un Eiropas Klimata, infrastruktūras un vides izpildaģentūra (*CINEA*) pārvalda Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļu (tiešā pārvaldība); REGIO ĢD ir atbildīgs par kohēzijas politiku (dalīta pārvaldība); par Atveseļošanas un noturības mehānisma īstenošanu (tiešā pārvaldība) atbild ECFIN ĢD un SG RECOVER (ģenerālsēkretariāta pakļautībā esoša darba grupa).

Komisija 2022. gadā izveidoja **Pilsētmobilitātes ekspertu grupu**, kuras sastāvā ir visu dalībvalstu, atsevišķu pilsētu un attiecīgās jomas organizāciju pārstāvji. Tā palīdz Komisijai izstrādāt un īstenot tiesību aktus un politiku ilgtspējīgas pilsētmobilitātes jomā.



Dalībvalstis (vietējās, reģionālās un vai valsts iestādes)

Vietējās, reģionālās vai valsts iestādes risina jautājumus saistībā ar pilsētmobilitāti un pilsētu mezglu savienojamību gan starp mezgliem, gan to iekšienē (tostarp īsteno stratēģijas, piemēram, pilsētmobilitātes plānus).

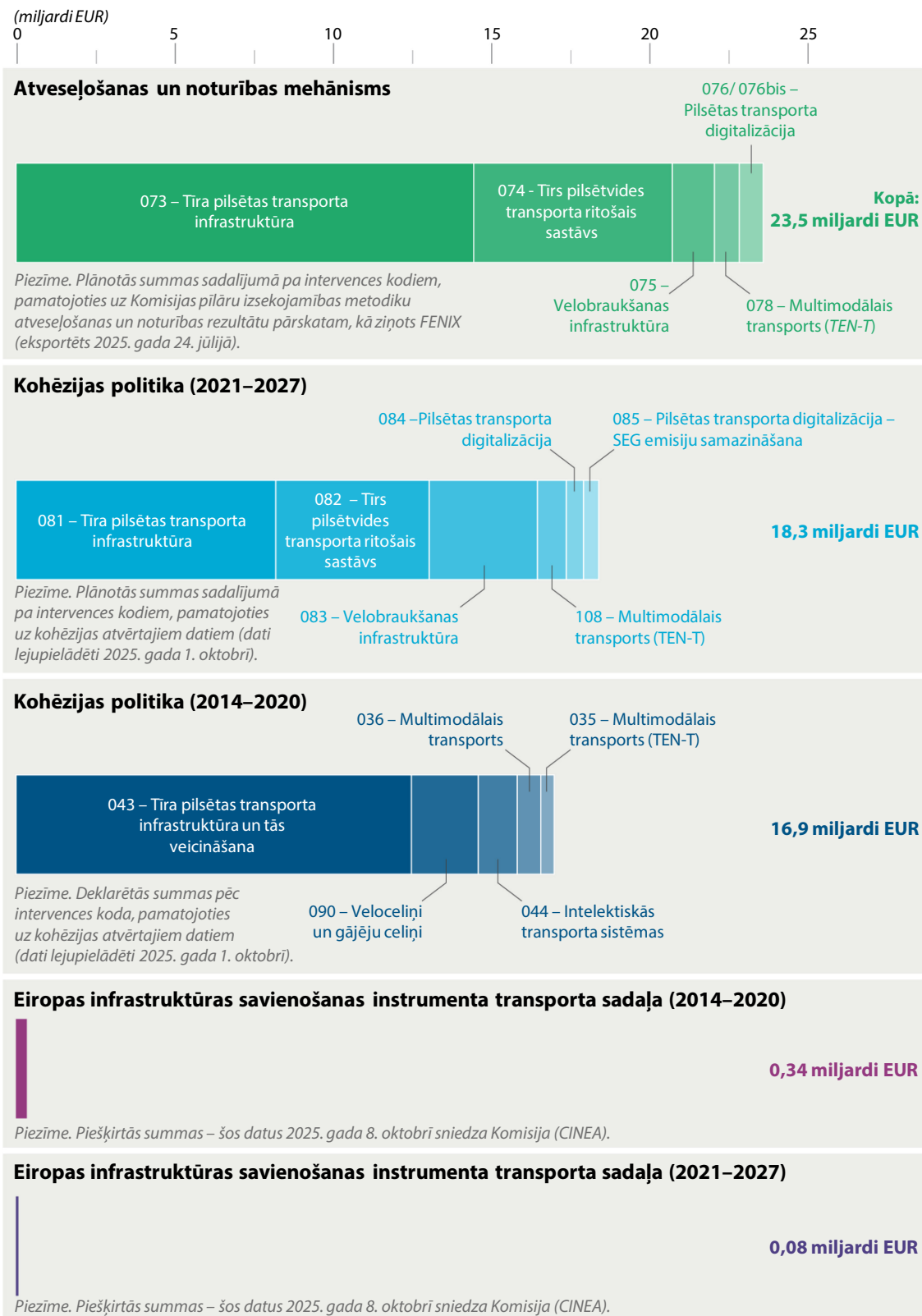
Vietējās, reģionālās vai valsts iestādes izmanto ES fondus (piemēram, kohēzijas politikas fondus). No ES fondiem finansējamie un (līdz)finansētie projekti šajā līmenī tiek atlasīti arī no kohēzijas politikas fondiem un Atveseļošanas un noturības mehānisma.

Avots: ERP.

Galvenā finanšu informācija

- 06** Galvenie ES finansējuma avoti ieguldījumiem pilsētas transportā un mobilitātē ir kohēzijas politikas fondi, Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments un Atveseļošanas un noturības mehānisms ([3. attēls](#)).

3. attēls | ES finansējuma programmas – ieguldījumi pilsētmobilitātē



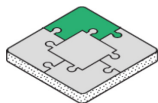
Avots: ERP, pamatojoties uz Komisijas datiem.

Revīzijas tvērums un pieeja

- 07** Šis ziņojums vērtē Komisijas un dalībvalstu attiecīgo iestāžu veiktās darbības nolūkā atbalstīt ilgtspējīgu transportu svārstmigrantiem plašās lielpilsētu teritorijās. Šajā nolūkā mēs vērtējam, kādā mērā:
- Komisija veica atbilstošas likumdošanas, politikas un atbalsta darbības ar mērķi nodrošināt efektīvu svārstsatiksmes transportu;
 - IPMP izstrāde, īstenošana un uzraudzība, ko veica attiecīgās iestādes revidētajās sešās dalībvalstīs, atbilda paredzētajam mērķim;
 - 21 revidētā ES finansētā projekta atlase, īstenošana un koprezultāti efektīvi risināja ilgtspējīgas svārstsatiksmes mobilitātes jautājumus.
- 08** Mūsu revīzija aptvēra laikposmu no 2004. līdz 2024. gadam attiecībā uz politikas izstrādi un laikposmu no 2014. līdz 2025. gadam attiecībā uz ES finansējuma avotiem, ar kuriem atbalsta pilsētmobilitātes projektus. Mēs analizējām pierādījumus no dažādiem avotiem, kā redzams [4. attēlā](#). Mūsu [revīzijas metodika](#) atbilst [Starptautiskās Augstāko revīzijas iestāžu organizācijas \(INTOSAI\)](#) izdotajiem starptautiskajiem revīzijas standartiem.

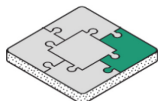
4. attēls | Pierādījumu avoti

Dokumenti



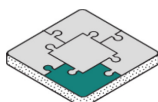
Tiesību akti, politikas dokumenti, ziņojumi, norādījumi un vadlīnijas valsts, reģionālā un vietējā līmenī, kā arī pētniecības struktūru, apvienību un akadēmisko aprindu publicētie ziņojumi un pētījumi.

Dati



Dažādu avotu sniegti dati, galvenokārt no Komisijas, Eurostat, Kohēzijas atvērto datu platformas, valstu, reģionālajām un vietējām iestādēm. Piepilsētas mobilitātes telpiskajai analīzei un vizualizēšanai izlasē iekļautajās pilsētu teritorijās mēs sadarbibā ar Eurostat izmantojām Geographic Information Systems – tostarp atveidojot svārstīksmes plūsmas ([IV pielikums](#)), pieejamību ([VII pielikums](#)) un atlasīto projektu iespējamo ietekmi uz svārstīgs migrācijas braucienu laiku ([VIII pielikums](#)).

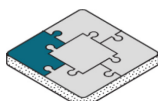
Revīzijas apmeklējumi sešās pilsētu teritorijās sešās dalībvalstīs



Dalībvalstīs mēs koncentrējāmies uz pilsētu teritorijām Budapeštā (Ungārija), Katovicē (Polija), Lillē (Francija), Lisabonā (Portugāle), Prāgā (Čehijā) un Seviljā (Spānija). Mēs analizējām valsts, reģionālos un vietējos transporta un mobilitātes plānus, tiesību aktus un politikas dokumentus, finansiālo atbalstu u. c.

Pēc saviem ieskatiem atlasījām šīs izlasē iekļautās pilsētu teritorijas, pamatojoties uz tādiem kritērijiem kā to kopējais iedzīvotāju skaits un piepilsētu teritorijās dzīvojošo iedzīvotāju īpatsvars, ilgtspējīgai mobilitātei piešķirto ES līdzekļu būtiskums un modālais īpatsvars (piemēram, braucienu ar automašīnu procentuālā daļa), aptverot gan labus, gan ne tik labus rezultātus.

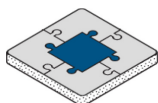
21 projekts



Mēs pārbaudījām 21 projekta izlasi. 16 finansēti no kohēzijas politikas fondiem, divi – no Atveseļošanas un noturības mehānisma un trīs – no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļas ([II pielikums](#)). Mēs analizējām pamatā esošos dokumentus, galveno uzmanību pievēršot ES līdzekļu piešķiršanai un projektu izstrādei, atlases procesam, īstenošanai un sasniegtajiem rezultātiem.

Pēc saviem ieskatiem atlasījām projektus, kas līdzfinansēti no kohēzijas politikas fondiem, Atveseļošanas un noturības mehānisma un Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļas. Devīpadsmit projekti tika īstenoti sešās izlasē iekļautajās pilsētu teritorijās; divi papildu projekti (ko finansēja no Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļas) tika īstenoti Amsterdamā un Parīzē. Mēs atlasījām projektus, kas attiecas uz svārstīksmes mobilitāti un aptver dažādus ieguldījumu veidus (piemēram, transporta infrastruktūras un intelektisko transporta sistēmu projektus).

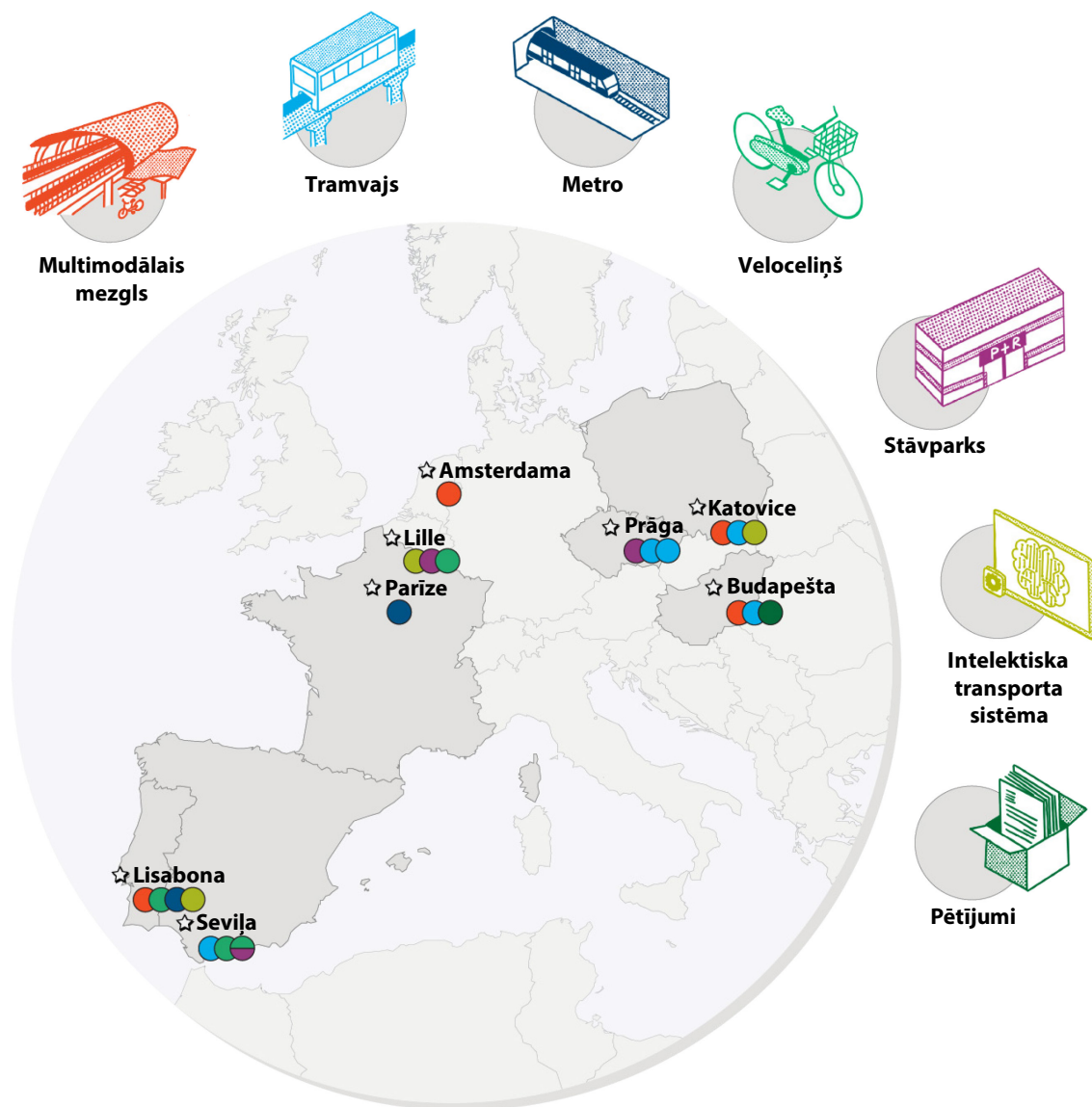
Iztaujāšana



Iztaujājām darbiniekus no Komisijas ģenerāldirektorātiem, valsts iestādēm, reģionālajām iestādēm, vietējām pašvaldībām, ES finansējuma saņēmējiem, kā arī ieinteresētajām personām, kas darbojas ES vai vietējā līmenī.

09 5. attēlā ir parādīta mūsu revidēto projektu atrašanās vietas un ieguldījumu veids.

5. attēls | Revidēto projektu atrašanās vietas un veids



Avots: ERP.

II pielikums. Revidēto projektu saraksts

Pilsētas mezgls	Finansējuma avots	Projekta nosaukums	Kopējās attiecināmās plānotās izmaksas (EUR)	Plānotais ES finansējums (EUR)
Amsterdama	Eiropas infrastruktūras savienošanas instrumenta transporta sadaļa (2021–2027)	Viedās mobilitātes centrs Amsterdamā	29 117 889	8 735 366
Budapešta	Kohēzijas politika (2014–2020)	Tramvaja 1. līnijas pagarinājums līdz Eteles laukumam	26 014 139	20 425 075
Budapešta	Kohēzijas politika (2014–2020)	Bicske dzelzceļa stacijas intermodālo savienojumu attīstīšana un stāvparku attīstīšana	34 433 914	29 268 827
Budapešta	Kohēzijas politika (2021–2027)	H5-H6/H7 līniju savienojumi (pētījums)	18 918 000	16 080 300
Katovice	Kohēzijas politika (2014–2020)	Silēzijas metropoles rietumu vārti – transfēra centrs Glivicē	46 241 813	31 137 890
Katovice	Kohēzijas politika (2014–2020)	Dinamiskā pasažieru informācijas sistēma II	8 475 284	6 356 463
Katovice	Kohēzijas politika (2014–2020)	<i>Śląsko-Zagłębiowska Metropolis</i> : integrēts projekts tramvaju infrastruktūras modernizācijai un attīstībai, kā arī tramvaja ritošā sastāva iegāde, I posms	143 357 046	90 421 210
Lille	Kohēzijas politika (2014–2020)	Stāvparks Turkuēnā	3 470 672	1 735 336
Lille	Kohēzijas politika (2014–2020)	Ziemeļu-Padekalē Ceļojumu un biļešu informācijas kopējā sistēma – <i>SMIRT Central</i>	8 740 261	4 370 130

Pilsētas mezgls	Finansējuma avots	Projekta nosaukums	Kopējās attiecināmās plānotās izmaksas (EUR)	Plānotais ES finansējums (EUR)
Lille	Kohēzijas politika (2021–2027)	<i>Aménagement cyclable Boulevard Carnot</i>	2 014 395	1 007 197
Lisabona	Atvēršanas un noturības mehānisms ¹	Vieglā metro vilcienu līnija Odivelaša-Loriša	250 000 000	Neattiecas – aizdevums
Lisabona	Kohēzijas politika (2014–2020)	<i>Parque Intermodal da Venda do Pinheiro</i>	497 442	248 721
Lisabona	Kohēzijas politika (2014–2020)	<i>Loures Ciclável-Eixo Ribeirinho de Ligação Vila Franca de Xira/Loures/Lisboa</i>	2 785 128	1 392 564
Lisabona	Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta transporta sadaļa (2014–2020)	<i>MOBIL.T.</i>	20 979 190	4 195 838
Parīze	Eiropas infrastruktūras savienības instrumenta transporta sadaļa (2014–2020)	Līnija lidostai un pētniecības zonai – LARA	319 485 000	63 897 000
Prāga	Kohēzijas politika (2014–2020)	Tramvaja līnijas pagarinājums <i>Divoká Šárka-Sídlíště Na Dědině</i>	31 933 928	27 143 839
Prāga	Kohēzijas politika (2014–2020)	<i>Černý Most</i> stāvparka būvniecība	13 280 353	6 640 177
Prāga	Kohēzijas politika (2021–2027)	Tramvaja līnijas pagarinājums <i>Sídlíště Barrandov-Holyně-Slivenec</i> , 2. posms (<i>Holyně-Slivenec</i> posms)	9 861 155	8 381 982
Seviļa	Kohēzijas politika (2014–2020)	Tramvaja līnijas pagarinājums, 1. posms	24 510 000	19 608 000

Pilsētas mezgls	Finansējuma avots	Projekta nosaukums	Kopējās attiecināmās plānotās izmaksas (EUR)	Plānotais ES finansējums (EUR)
Seviļa	Kohēzijas politika (2014–2020)	Veloceliņš – <i>Valdezorras</i> -vecā lidosta- <i>Alcosa</i>	1 481 005	1 184 804
Seviļa	Atveseļošanas un noturības mehānisms	<i>Agrupación de Sevilla</i>	21 952 628	18 142 667

¹ Investīcijas TC-C15-i03: Ar Padomes 2025. gada 13. maijā pieņemto [grozījumu](#) no Portugāles atveseļošanas un noturības plāna tika svītrots vieglā dzelzceļa tranzīts posmā *Odivelas-Loures*.

Avots: ERP.

III pielikums. Komisijas atbalsta iniciatīvu piemēri

Iniciatīva	Tvērums	Pasākumi	Izveidota	ES finansējuma avots (2021.–2027.g. periods)
ES pilsētmobilitātes novērošanas centrs (ELTIS)	Ilgtermiņa pilsētmobilitāte	Spēju veidošana (norādījumu repozitorijs, novērošanas centrs)	1998. gadā	Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments
Eiropas Mobilitātes nedēļa	Ilgtermiņa pilsētmobilitāte	Izpratnes veicināšanas kampaņa	2002. gadā	MOVE ĢD paša budžets
CIVITAS	Ilgtermiņa pilsētmobilitāte	Spēju veidošana, prakses apmaiņa, pētniecība, inovācija un koordinācija; ar uzsvaru uz pilsētu un pilsētmobilitātes praktiķiem <i>CIVITAS</i> foruma konference, kas ik gadu notiek pārmaiņus ar pilsētmobilitātes dienām	2002. gadā	“Apvārsnis Eiropa”
Pilsētmobilitātes dienas	Ilgtermiņa pilsētmobilitāte	Konference par pilsētmobilitātes politiku, kas notiek katru otro gadu, pārmaiņus ar <i>CIVITAS</i> forumu	2020. gadā pirms Eiropas konferences par ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāniem (2014–2019)	Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments
EIT pilsētmobilitāte	Ilgtermiņa pilsētmobilitāte	Spēju veidošana, prakses apmaiņa, pētniecība un inovācija; īpaša uzmanība pievērsta jaunuzņēmumiem, uzņēmumiem, universitātēm, pētniecības institūtiem un publiskajam sektoram	2019. gadā	“Apvārsnis Eiropa” (80 % ES finansējums)
URBACT	Ilgtermiņa pilsētu attīstība, ilgtspējīgs transports kā viens no tās tematiskajiem mērķiem	Prakses apmaiņa, spēju veidošana	2002. gadā	<i>URBACT IV</i> (aptuveni 80 % ES finansējums)
Eiropas pilsētiniatīva	Ilgtermiņa pilsētu attīstība, mobilitāte kā viens no tās tematiem	Spēju veidošana, zināšanu un prakses apmaiņa, atbalsts inovācijai Pilsētu forums reizi divos gados	2021. gadā, pamatojoties uz Inovatīvām pilsētvides darbībām (2014–2020)	Eiropas Reģionālās attīstības fonds
Pilsētas mēru pakts klimata un enerģētikas jomā	Klimats un enerģētika, tostarp ilgtspējīga mobilitāte (piemēram, “Labas gribas koalīcijas ilgtspējīgai mobilitātei” ietvaros)	Apmēršanās īstenot ES mērķus klimata un enerģētikas jomā, prakses apmaiņa	2008. gadā	“Apvārsnis Eiropa”
ES misija “Klimatneitrālas un viedas pilsētas”	Klimats, tostarp ilgtspējīga mobilitāte	Spēju veidošana, prakses apmaiņa, pētniecība un inovācija	2021. gadā	“Apvārsnis Eiropa”

Avots: ERP.

IV pielikums. Svārstmigrācijas plūsmas

01 Attiecībā uz sešām izlasē iekļautajām pilsētu teritorijām [1. tabulā](#) salīdzināta svārstsatiksmes braucieni, kas sākas un beidzas pilsētas funkcionālajā teritorijā, ar braucieniem, kas sākas un beidzas IPMP teritorijā.

1. tabula | Svārstmigrācijas plūsmu salīdzinājums

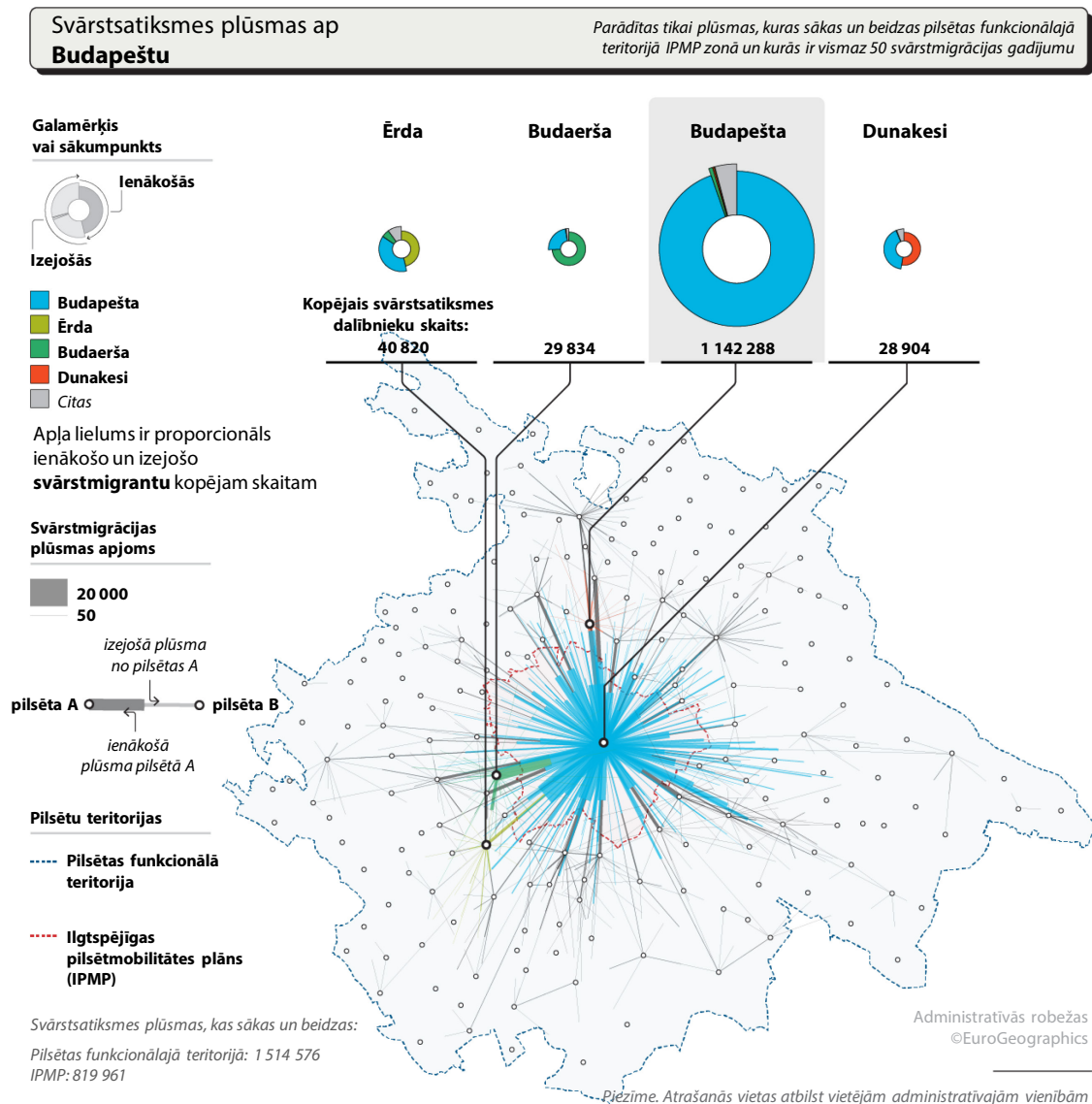
	Pilsētas funkcionālā teritorija	IPMP teritorija	Starpība
Budapešta (HU)	1 514 576	819 961	694 615 (46 %)
Katovice (PL)	330 534	368 029	- 37 495 (- 11 %) ¹
Lille (FR)	544 748	427 752	116 996 (21 %)
Lisabona (PT)	1 651 930	1 488 686	163 244 (10 %)
Prāga (CZ)	812 480	773 909	38 571 (5 %)
Seviļa (ES)	459 217	164 777	294 440 (64 %)

¹ Attiecībā uz Katovici skaitlis 37 495 ir starpība starp 49 167 svārstsatiksmes plūsmām IPMP ietvaros, bet ārpus pilsētas funkcionālās teritorijas, un 11 672 svārstsatiksmes plūsmām pilsētas funkcionālajā teritorijā, bet ārpus IPMP teritorijas (otrais variants ir 4 % no kopējām svārstsatiksmes plūsmām pilsētas funkcionālajā teritorijā).

Avots: Eurostat.

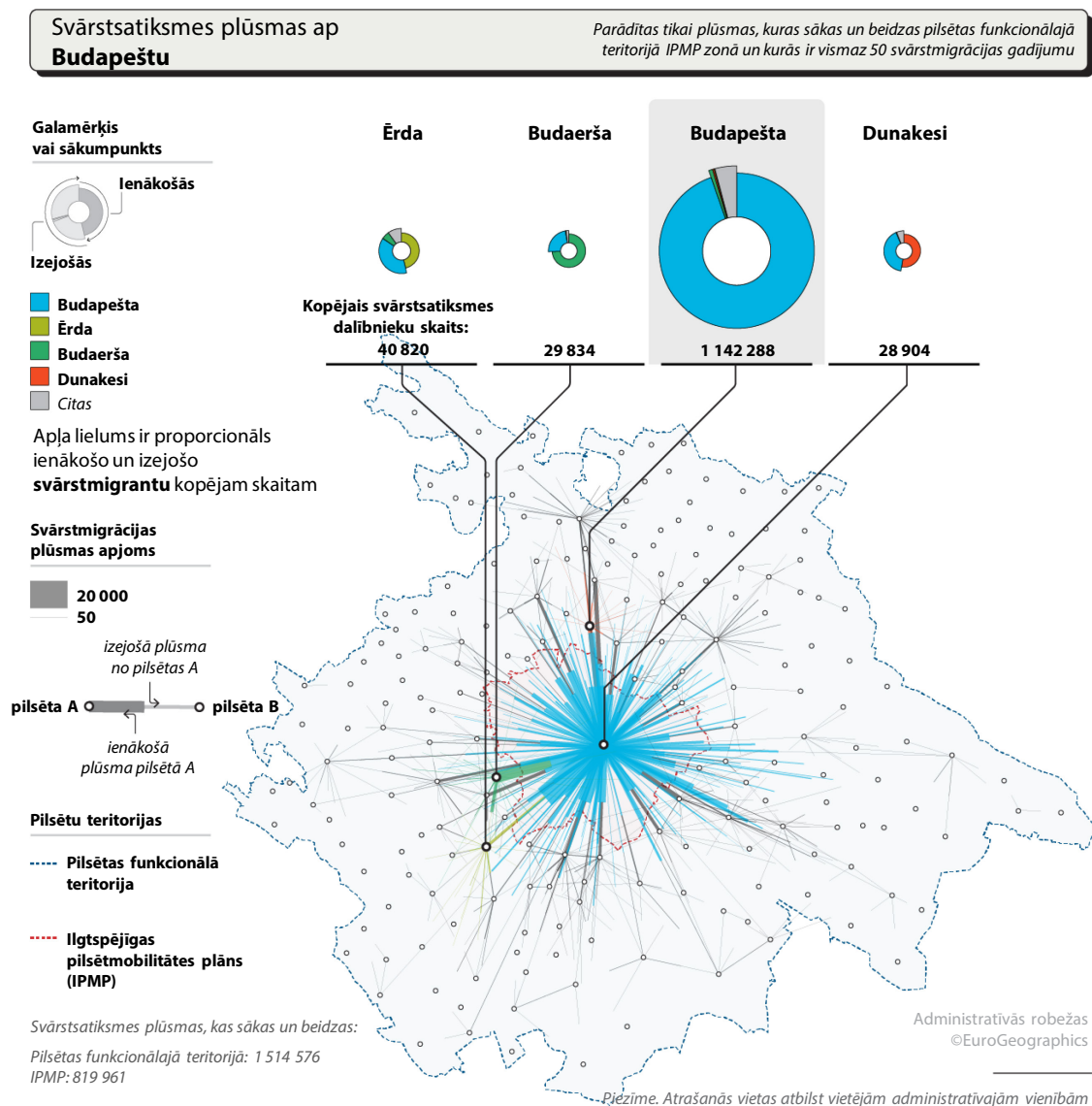
02 Turpmāk no [1. attēla](#) līdz [6. attēlam](#) ir parādītas svārstsatiksmes plūsmas izlasē iekļautajās pilsētu funkcionālajās teritorijās.

1. attēls | Svārstmigrācijas plūsmas ap Budapeštu



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem (atsauces datubāze (GISCO), Interaktīva platforma ar svārstmigrācijas kartēm).

2. attēls | Svārstmigrācijas plūsmas ap Katovici

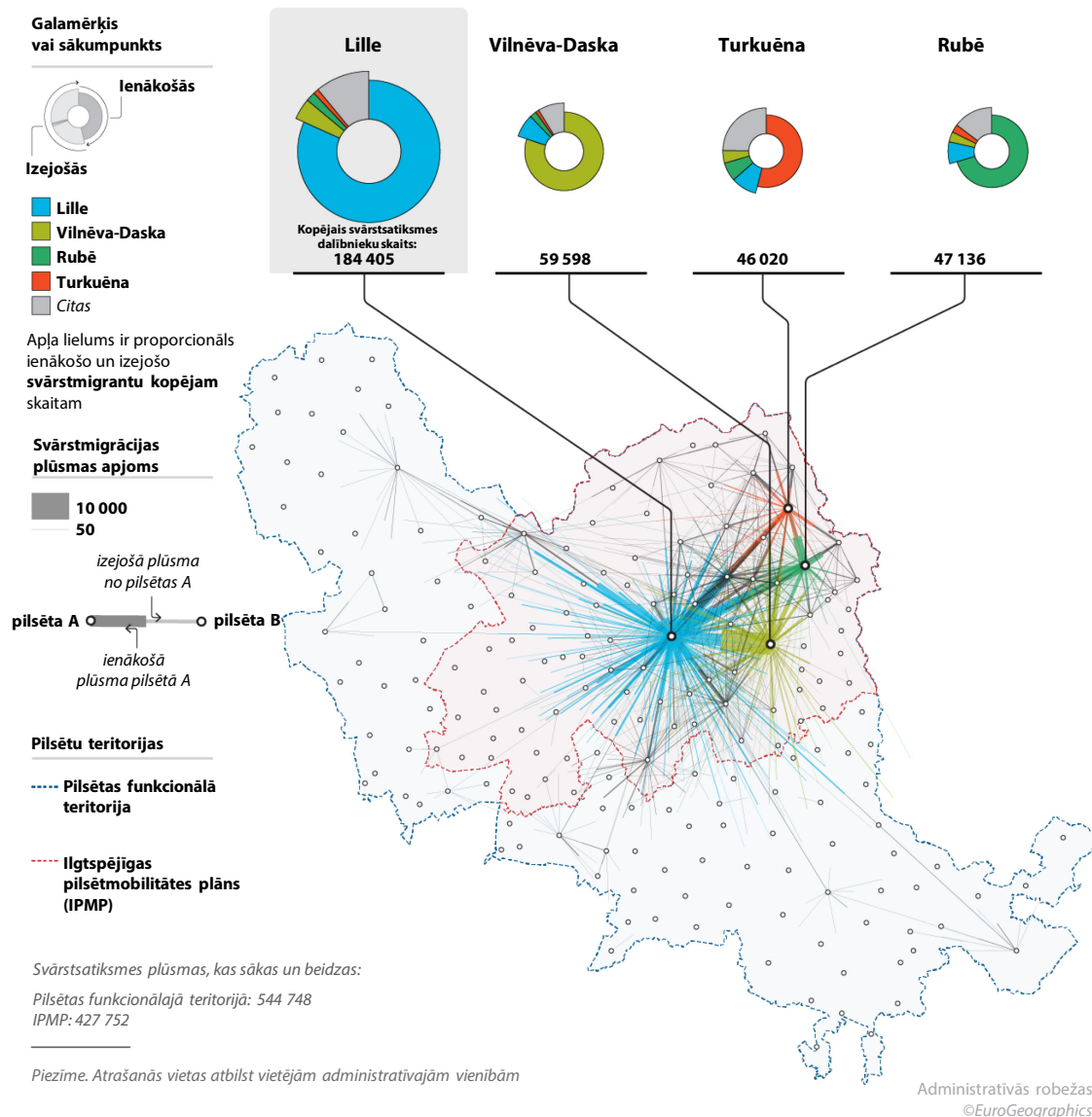


Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar svārstmigrācijas kartēm](#)).

3. attēls | Svārstmigrācijas plūsmas ap Lilli

Svārstatiksmes plūsmas ap Lilli

Parādītas tikai plūsmas, kuras sākas un beidzas pilsētas funkcionālajā teritorijā IPMP zonā un kurās ir vismaz 50 svārstmigrācijas gadījumu

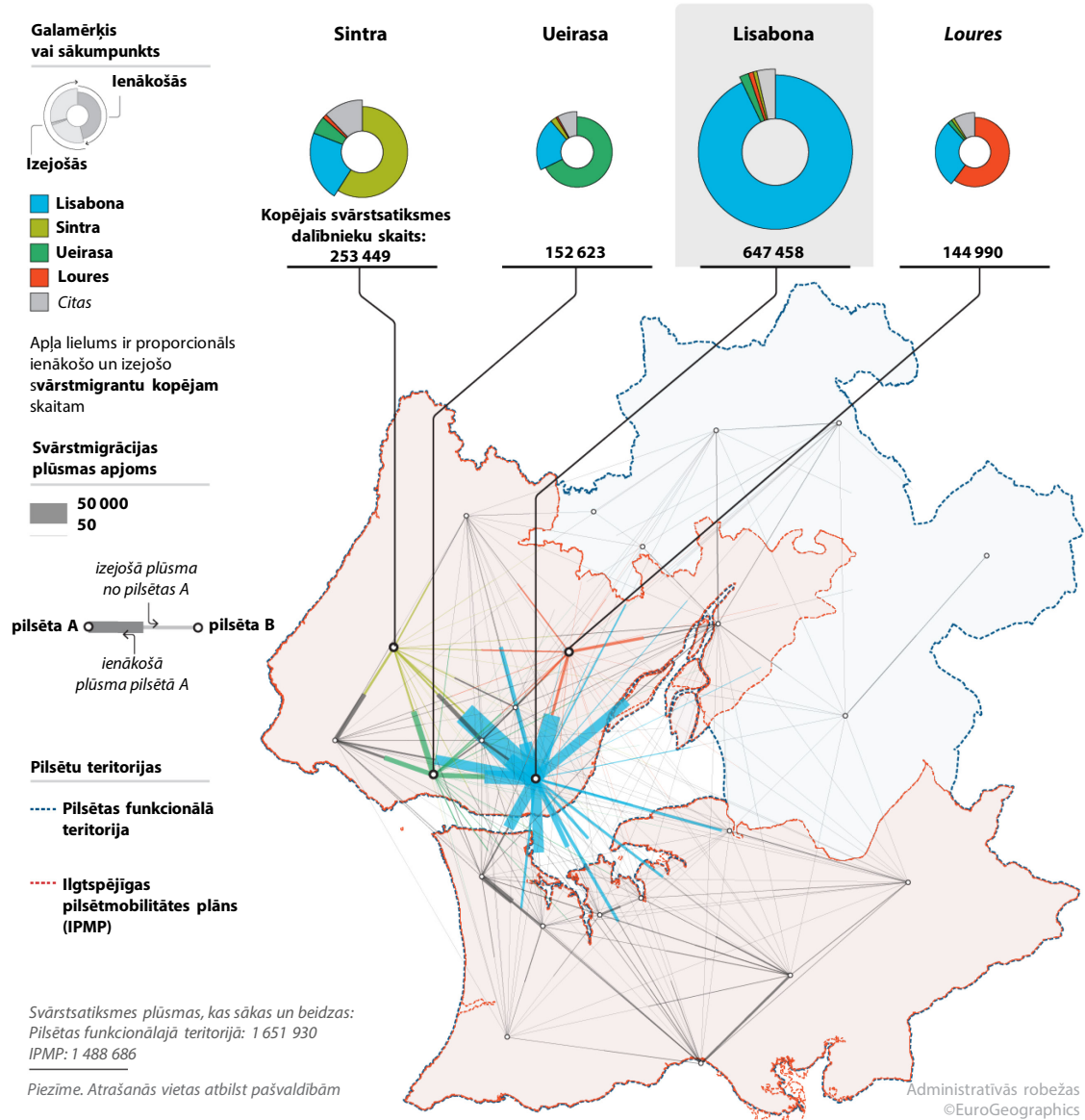


Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem (atsauces datubāze (GISCO), Interaktīva platforma ar svārstmigrācijas kartēm).

4. attēls | Svārstmigrācijas plūsmas ap Lisabonu

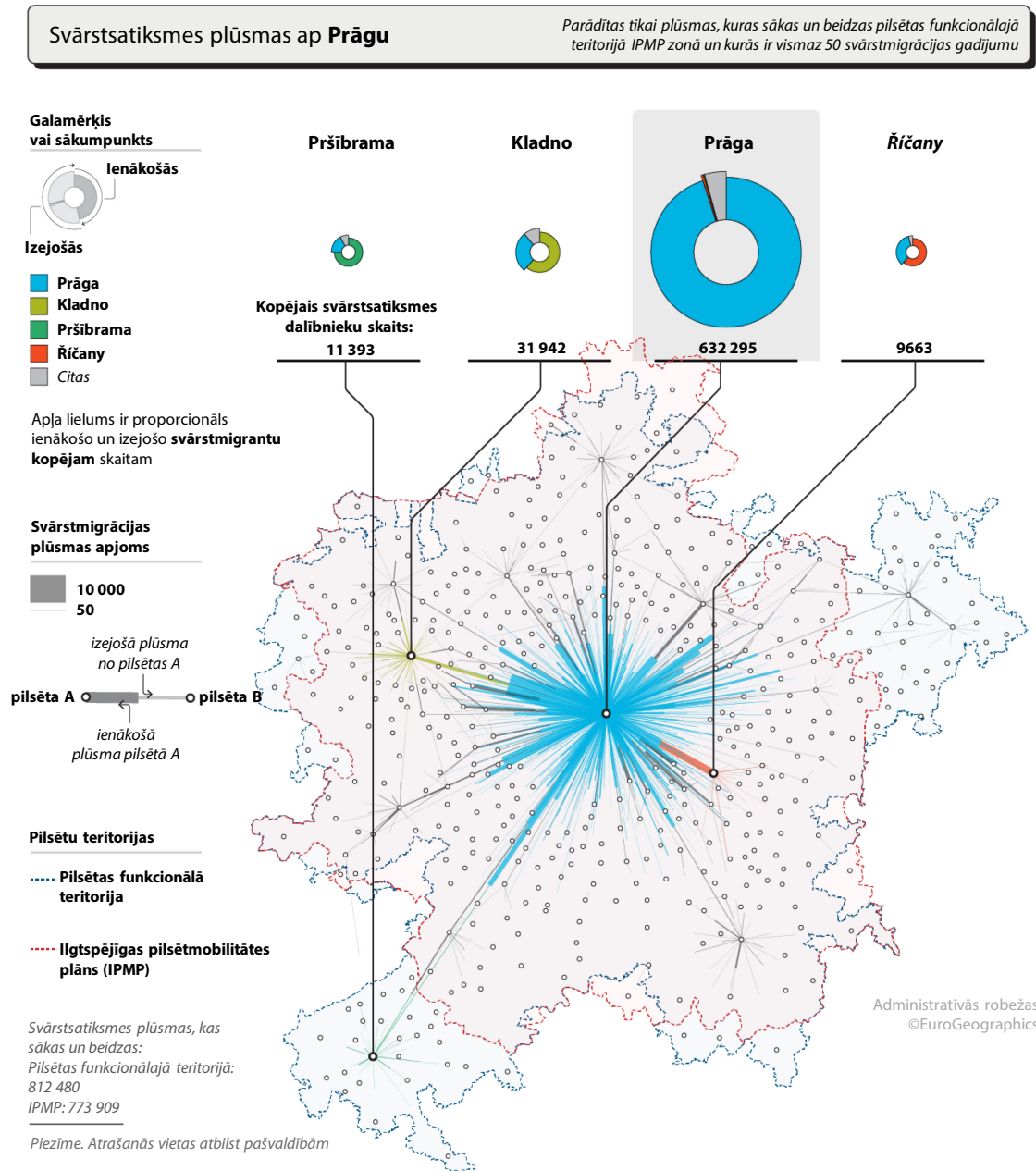
Svārstsatiksmes plūsmas ap Lisabonu

Parādītas tikai plūsmas, kuras sākas un beidzas pilsētas funkcionālajā teritorijā IPMP zonā un kurās ir vismaz 50 svārstmigrācijas gadījumu



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem (atsauces datubāze (GISCO), Interaktīva platforma ar svārstmigrācijas kartēm).

5. attēls | Svārstmigrācijas plūsmas ap Prāgu

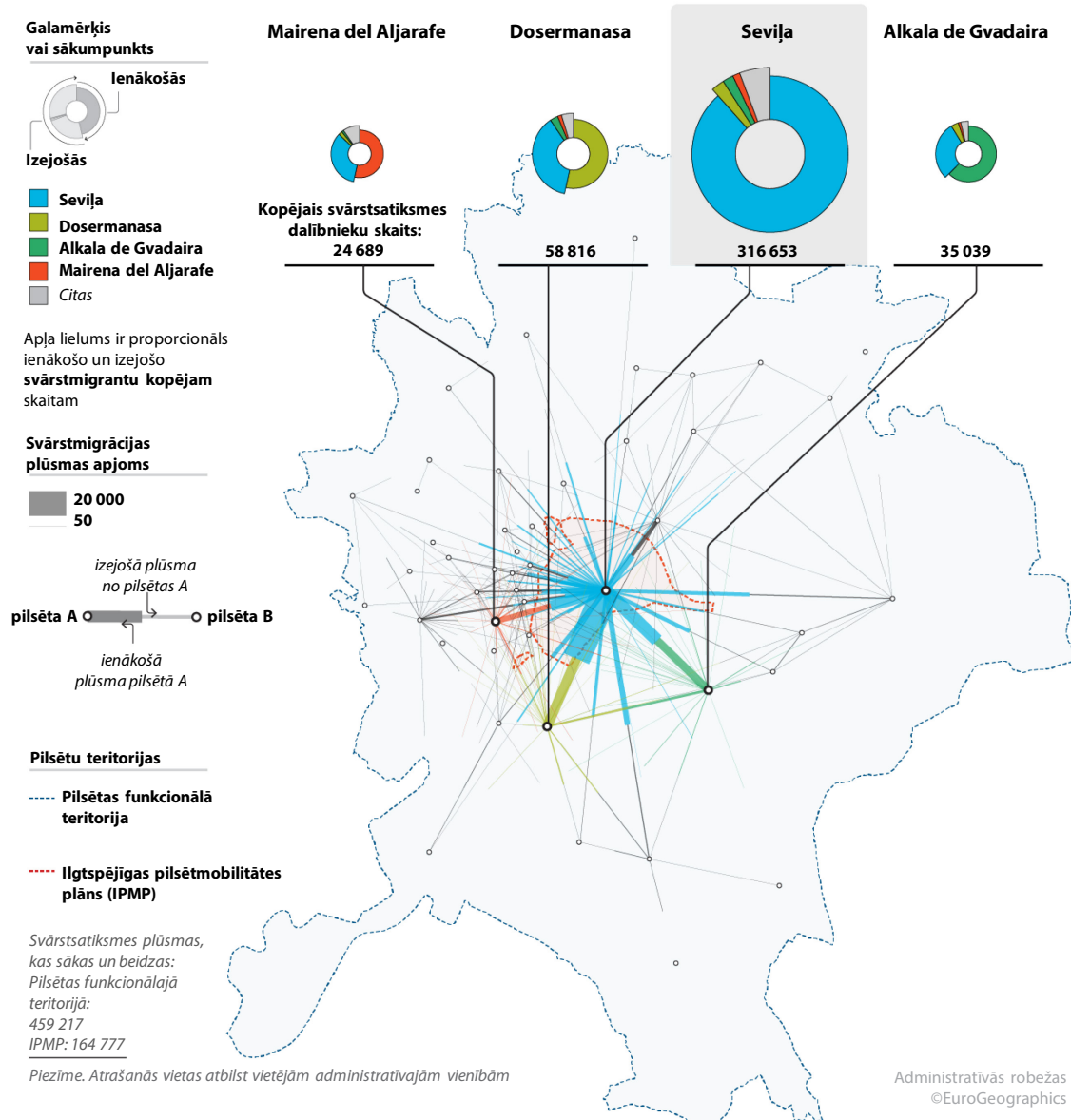


Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem (atsauces datubāze (GISCO), Interaktīva platforma ar svārstmigrācijas kartēm).

6. attēls | Svārstmigrācijas plūsmas ap Sevilju

Svārstsatiksmes plūsmas ap Sevilju

Parādītas tikai plūsmas, kuras sākas un beidzas pilsētas funkcionālajā teritorijā IPMP zonā un kurās ir vismaz 50 svārstmigrācijas gadījumu



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem (atsauces datubāze (GISCO), Interaktīva platforma ar svārstmigrācijas kartēm).

V pielikums. Ilgtspējīgas mobilitātes mērķi

- 01** **1. tabulā** sniegta informācija par nacionālajiem mērķiem attiecībā uz transporta radīto SEG emisiju samazināšanu un/vai modālo īpatsvaru, kas iekļauti nacionālo enerģētikas un klimata plānu jaunākajā atjauninājumā un nacionālajās mobilitātes stratēģijās. Nacionālie enerģētikas un klimata plāni Komisijai bija jāiesniedz 2019. gadā, un atjauninātie plāni bija jāiesniedz 2024. gadā.
- 02** Attiecībā uz sešām izlasē iekļautajām pilsētu teritorijām tabulā ir sīki aprakstīti IPMP iekļautie gan modālā īpatsvara mērķi, gan emisiju samazināšanas mērķi.

1. tabula | Nacionālie mērķi un IPMP mērķi sešās atlasītajās pilsētu teritorijās

Dalībvalsts	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns		Valstu mobilitātes stratēģijas	IPMP
	Plāns atjaunināts	Transporta radīto emisiju samazināšanas mērķi	Emisiju samazināšanas un/vai modālā īpatsvara mērķi	Emisiju samazināšanas un/vai modālā īpatsvara mērķi
Čehija	2024	Transporta radīto SEG emisiju samazinājums par 12 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2019. gadu, pateicoties īstenotajām investīcijām un pasākumiem.	<u>2021. gada Pilsētas un aktīvas mobilitātes stratēģija</u> Līdz 2030. gadam sasniegt mērķrādītāju – sadalījumu pa transporta veidiem pēc pilsētas lieluma. Piemērs: pilsētām, kurās ir vairāk nekā 500 000 iedzīvotāju (Prāga): iešana kājām 28 %, velobraukšana 2–7 % (atkarībā no sezonas), sabiedriskais transports 50 %, automašīna 15–20 %	<u>Prāga (2019): mērķi, kas jāsasniedz līdz 2030. gadam</u> Līdz 2030. gadam palielināt sabiedriskā transporta, riteņbraukšanas un kājāmiešanas īpatsvaru no 70 % (par pamatu ņemot 2016. gada bāzliniju) līdz 73 %. Samazināt transporta radītās SEG emisijas (CO₂ ekv.) (2016. gada bāzlinija – 16,70 tonnas uz vienu iedzīvotāju).

Dalībvalsts	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns		Valstu mobilitātes stratēģijas	IPMP
	Plāns atjaunināts	Transporta radīto emisiju samazināšanas mērķi	Emisiju samazināšanas un/vai modālā īpatsvara mērķi	Emisiju samazināšanas un/vai modālā īpatsvara mērķi
Spānija	2024	Transporta radīto SEG emisiju samazinājums par 16,3 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2023. gadu. Satiksmes samazinājums pilsētas teritorijās par 41,3 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2023. gadu.	<u>2021. gada Likums par klimata pārmainām un enerģētikas pārkārtošanu</u> Pilnīga dekarbonizācija līdz 2050. gadam IPMP un mazemisiju zonu obligāta ieviešana līdz 2023. gadam visās pilsētās, kurās ir vairāk nekā 50 000 iedzīvotāju	Sevila (2021): mērķi, kas jāsasniedz līdz 2030. gadam Samazināt automašīnu izmantošanu no 40,5 % līdz 33 % (salīdzinājumā ar 2017. gada bāzliniju) Samazināt SEG emisijas autotransporta nozarē par 58 % (salīdzinājumā ar 2005. gada bāzliniju) saskaņā ar ES mērķi – 55 %
Francija	2024	Atjauninātajā plānā nav konkrēta mērķrādītāja attiecībā uz transportu Plāna pamatā ir valsts mazoglekļa stratēģija, kurā noteikts mērķis līdz 2030. gadam samazināt transporta radītās SEG emisijas par 28 % salīdzinājumā ar 2015. gadu	<u>2020. gada Valsts mazoglekļa stratēģija</u> Emisiju samazinājums par 28 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2015. gadu un pilnīga dekarbonizācija līdz 2050. gadam <u>2024. gada stratēģijas atjauninājuma projekts</u> Sabiedriskā transporta izmantošanas pieaugums par 25 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2019. gadu <u>2019. gada Mobilitātes likums</u> Riteņbraukšanas modālais īpatsvars trīskāršots (no 3 % līdz 9 %) līdz 2024. gadam salīdzinājumā ar 2018. gadu	Lille (2023): mērķi, kas jāsasniedz līdz 2035. gadam (salīdzinājumā ar 2016. gada bāzliniju): Samazināt automobiļu izmantošanu no 59 % līdz 40 % Palielināt sabiedriskā transporta īpatsvaru no 11 % līdz 20 % Palielināt velotransporta īpatsvaru no 1 % līdz 8 % Palielināt kājāmiešanas īpatsvaru no 29 % līdz 32 % Samazināt transporta radītās SEG emisijas par 37 %

Dalībvalsts	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns		Valstu mobilitātes stratēģijas	IPMP
	Plāns atjaunināts	Transporta radīto emisiju samazināšanas mērķi	Emisiju samazināšanas un/vai modālā īpatsvara mērķi	Emisiju samazināšanas un/vai modālā īpatsvara mērķi
Ungārija	2024	Atjauninātajā plānā nav konkrēta mērķrādītāja attiecībā uz transportu	<u>2014. gada Valsts transporta infrastruktūras attīstības stratēģija</u> Līdz 2030. gadam (no 2020. gada) samazināt SEG emisijas par 31 kt CO₂ gadā un pēc tam līdz 2050. gadam – par 17 kt CO₂ gadā	<u>Budapešta (2023):</u> mērķi, kas jāsasniedz līdz 2030. gadam (salīdzinājumā ar 2021. gada bāzliniju) Samazināt automobiļu izmantošanu no 35 % līdz 20 % Palielināt sabiedriskā transporta īpatsvaru no 47 % līdz 50 % Palielināt velotransporta īpatsvaru no 2 % līdz 10 % Palielināt kājāmiešanas īpatsvaru no 16 % līdz 20 % Samazināt transporta radītās SEG emisijas par 33 %
Polija	2019	Jaunu vieglo automašīnu kopējo CO₂ emisiju samazinājums par 37,5 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2021. gadu Ne šis, ne kāds cits konkrēts mērķrādītājs transporta nozarei atjauninātā plāna projektā (2025. gads) nav iekļauts	<u>2019. gada Valsts transporta stratēģija</u> Līdz 2030. gadam par 6 % palielināt CO₂ emisijas transporta nozarē salīdzinājumā ar 2017. gadu (ņemot vērā prognozēto pasažieru un kravu pārvadājumu apjoma pieaugumu)	<u>Katovice (2023):</u> mērķi, kas jāsasniedz līdz 2050. gadam (salīdzinājumā ar 2018. gada bāzliniju) Nulles emisiju transports Samazināt automašīnu izmantošanu ikdienas braucienos no 44 % līdz 22 % (un no 58 % līdz 29 % svārstatīksmē)

Dalībvalsts	Nacionālais enerģētikas un klimata plāns		Valstu mobilitātes stratēģijas	IPMP
	Plāns atjaunināts	Transporta radīto emisiju samazināšanas mērķi	Emisiju samazināšanas un/vai modālā īpatsvara mērķi	Emisiju samazināšanas un/vai modālā īpatsvara mērķi
Portugāle	2024	Transporta radīto SEG emisiju samazinājums par 40 % līdz 2030. gadam salīdzinājumā ar 2005. gadu	<u>2019. gada Valsts aktīvās mobilitātes stratēģija</u> Līdz 2030. gadam pilsētās panākt 10 % modālo īpatsvaru velotransporta jomā (kam jāizriet tieši no mazākas privāto automašīnu izmantošanas); kopējais veloceļu garums 10 000 km līdz 2030. gadam 35 % kājāmiešanas modālais īpatsvars līdz 2030. gadam	<u>Katovice (2019): nav konkrētu mērķu</u>

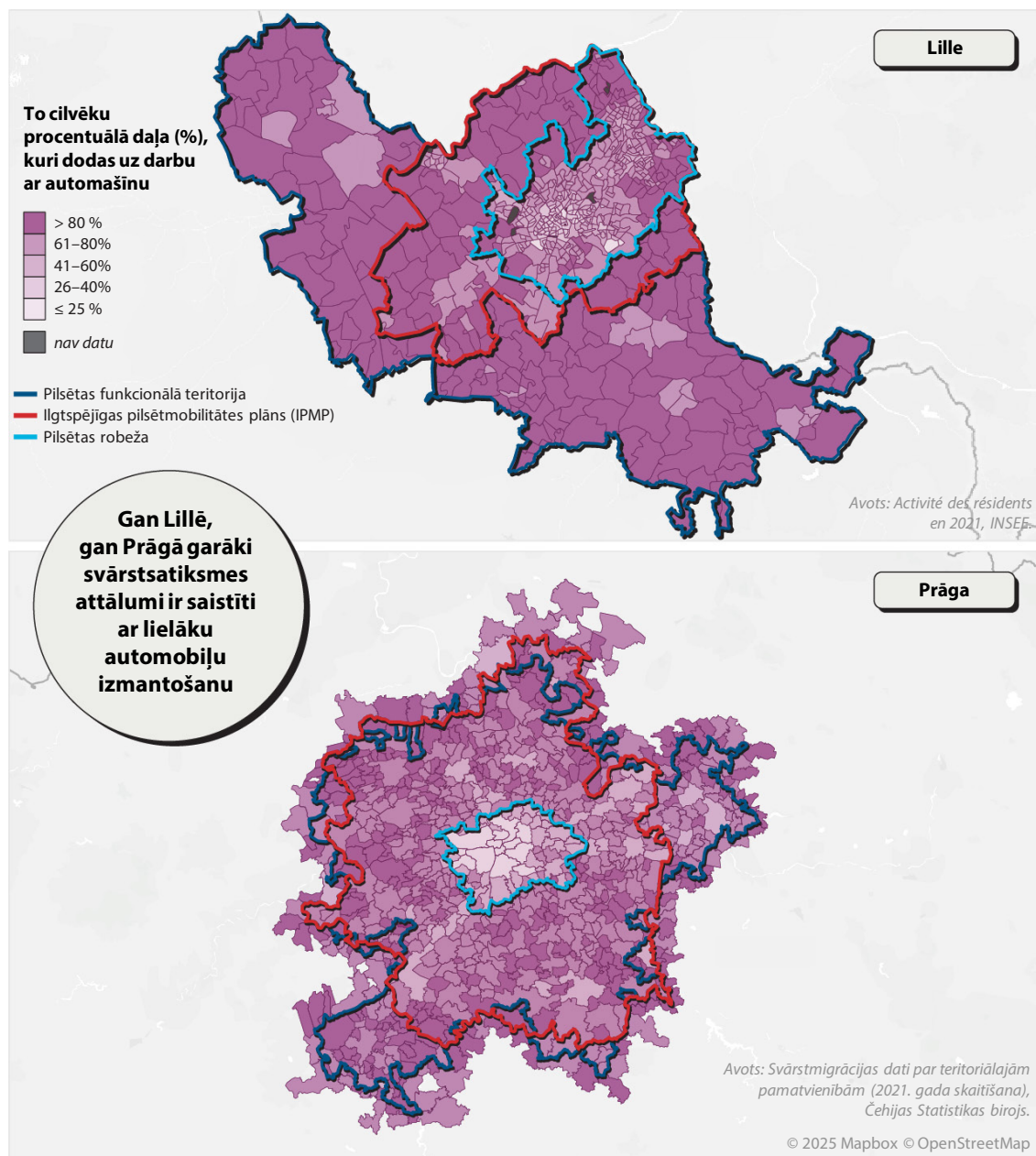
Avots: ERP.

VI pielikums. Problēmjaautājumi, kas ietekmēja mobilitātes apsekojumu jēgpilnumu

01 Izlasē iekļauto pilsētu teritoriju apsekojumus ietekmēja šādi laika un aptvēruma aspekti.

- Laiks. Izmaksu dēļ aptaujas netika veiktas regulāri. Līdz ar to apsekojumu rezultāti divās pilsētu teritorijās bija novecojuši (pēdējie apsekojumi tika veikti 2016.–2017. gadā) un četrās pilsētu teritorijās tos ietekmēja Covid-19 (apsekojumi tika veikti 2021. gadā).
- Aptvērums. Visi mūsu analizētie apsekojumi, izņemot 2021. gada apsekojumu Lisabonā, iekļāva piepilsētu teritoriju svārstmigrantus. Tomēr tas, cik lielā mērā apsekojumos tiek ņemti vērā piepilsētas teritoriju svārstmigranti, var būtiski mainīt to kopējos rezultātus attiecībā uz modālo īpatsvaru. Jo mazāks piepilsētas teritoriju svārstsatiksmes dalībnieku skaits, jo labāks ir sabiedriskā transporta modālā īpatsvara rezultāts. Tas ir tāpēc, ka piepilsētu teritorijās ir ievērojami lielāks individuālo autobraucienų īpatsvars, par ko liecina šādi piemēri:
 - 1) 2021. gada Prāgas transporta apsekojumā secināts, ka to svārstmigrantu īpatsvars, kuri izmantoja automašīnu braucienos uz Prāgu no apkārtējā Vidusbohēmijas reģiona (46,1 %), bija par 25,3 procentpunktiem lielāks nekā pašas Prāgas iedzīvotāju rādītājs (20,8 %).
 - 2) 2017. gada Lisabonas mobilitātes apsekojumā atšķirība starp svārstmigrantiem no Lisabonas aglomerācijas (59,8 %) un no pilsētas (46,1 %) bija 13,7 procentpunkti.
 - 3) 2007. gada mobilitātes apsekojumā Seviljā atšķirība starp svārstmigrantiem no lielpilsētas aglomerācijas un pašas pilsētas bija 14,0 procentpunkti.
 - 4) Līdzīgi 2021. gada skaitīšanas dati no Lilles un Prāgas liecina, ka, palielinoties svārstsatiksmes (un laika) attālumam, individuālā autotransporta izmantošana mēdz palielināties, kā parādīts [1. attēlā](#).

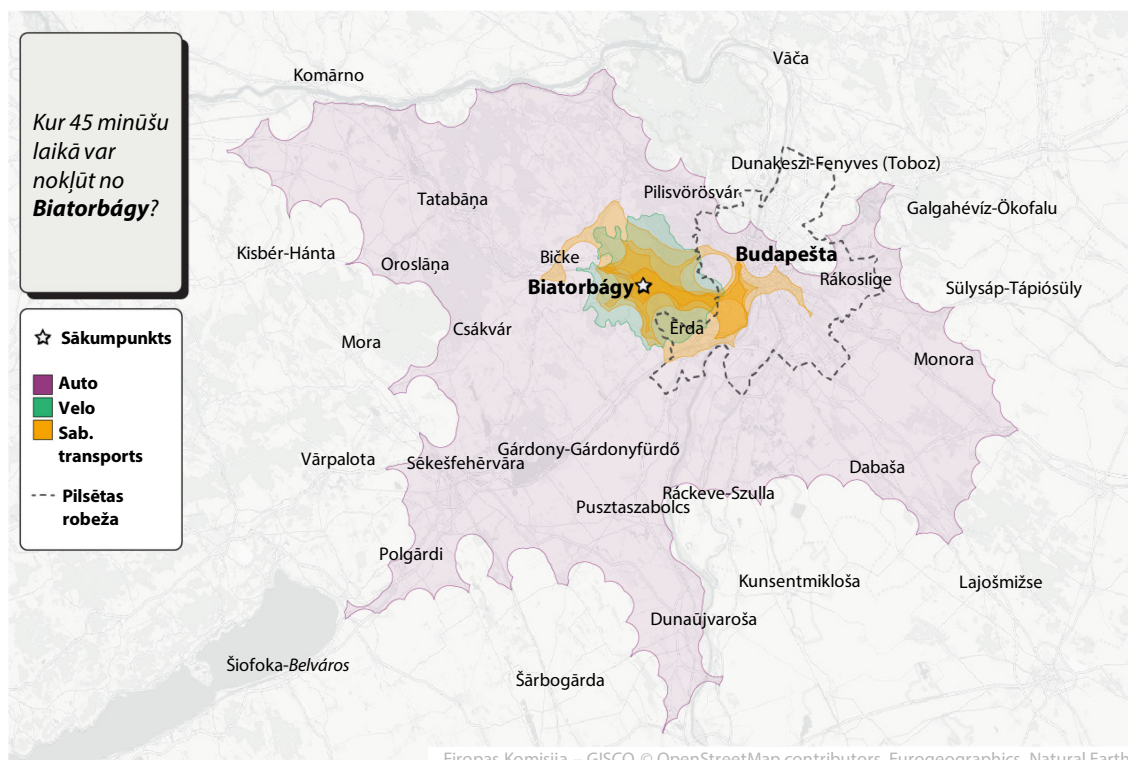
1. attēls | Automobiļu izmantošana svārstsatiksmei Lillē un Prāgā



Avots: ERP, pamatojoties uz datiem, ko snieguši *Activité des résidents en 2021, INSEE* (Lille), *Commuting data for basic territorial Unit* (2021. gada skaitīšana), Čehijas Statistikas birojs (Prāgā).

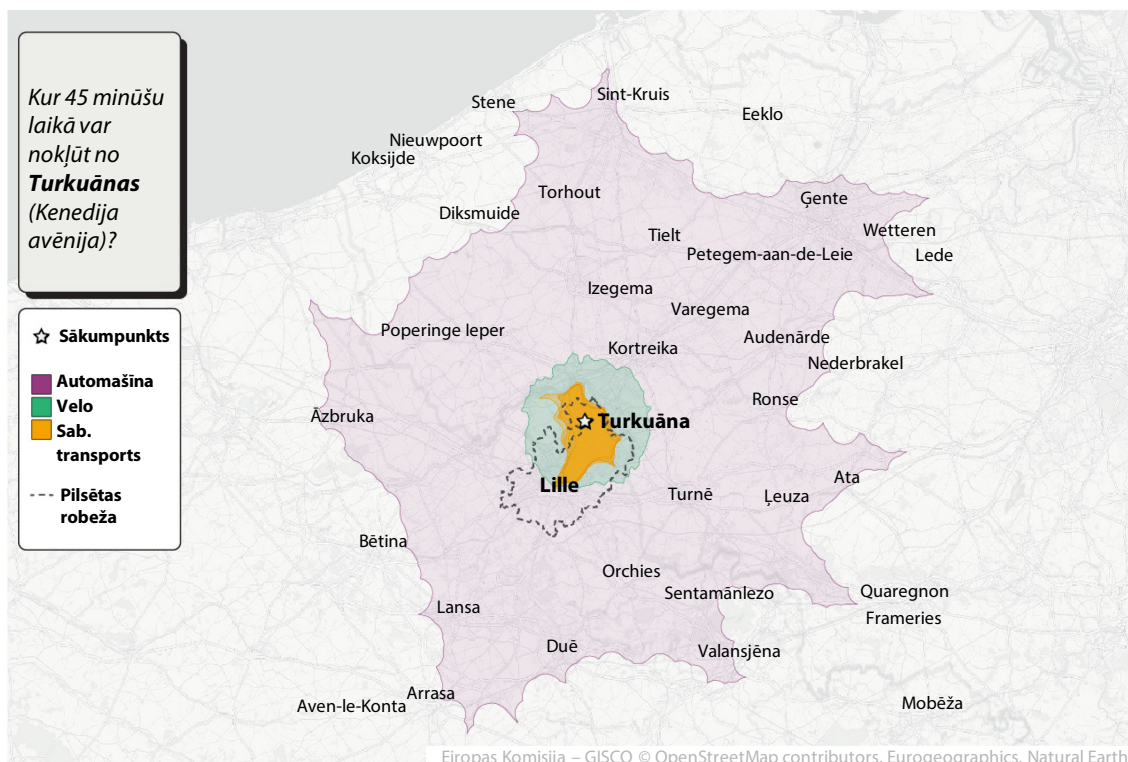
VII pielikums. Kartes par pieklūstamību 45 minūšu laikā

Budapešta



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar izohronām kartēm](#)).

Lille



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar izohronām kartēm](#)).

Lisabona



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar izohronām kartēm](#)).

Prāga



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar izohronām kartēm](#)).

Seviļa



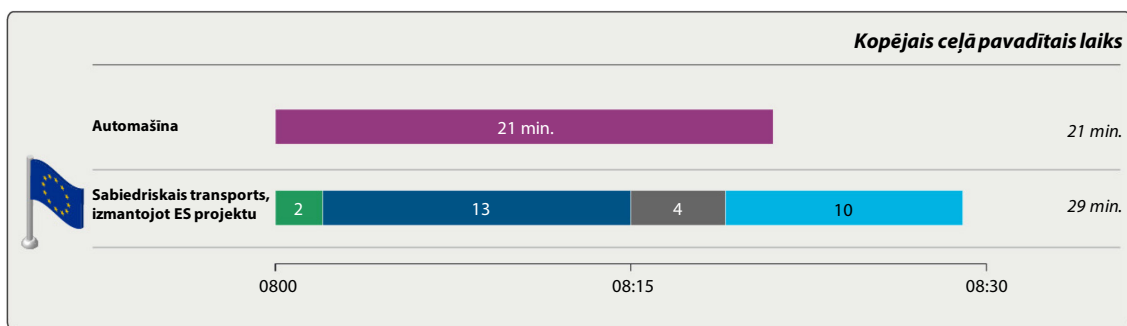
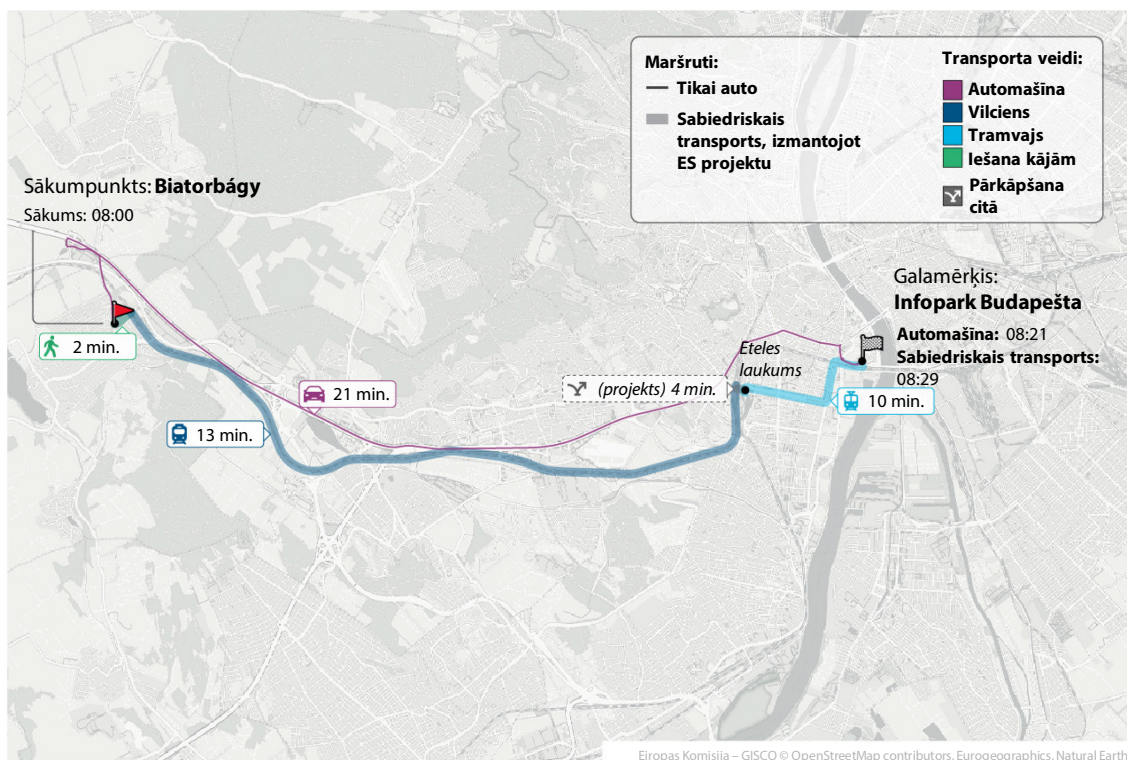
Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar izohronām kartēm](#)).

Piezīme. Atlikušās (Katovices) pilsētas teritorijas skaitlis ir iekļauts ziņojuma pamattekstā ([5. attēls](#)).

VIII pielikums. Kartes par ceļā pavadīto laiku no piepilsētas teritorijām uz attiecīgo darba vietu

Maršruta piemērs Budapeštā

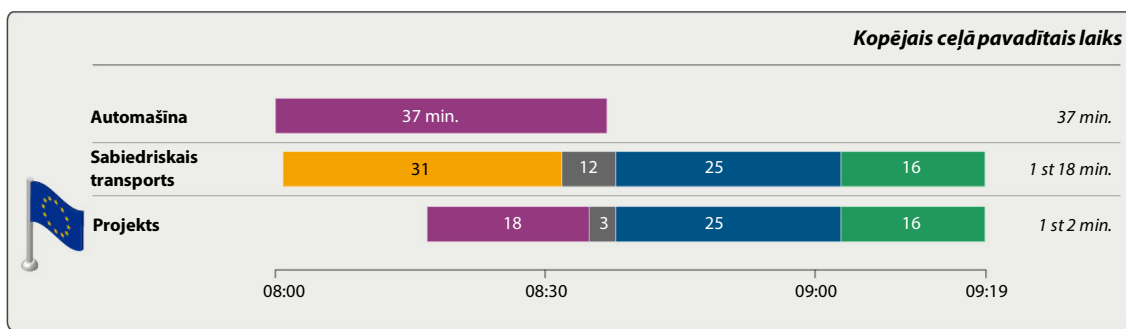
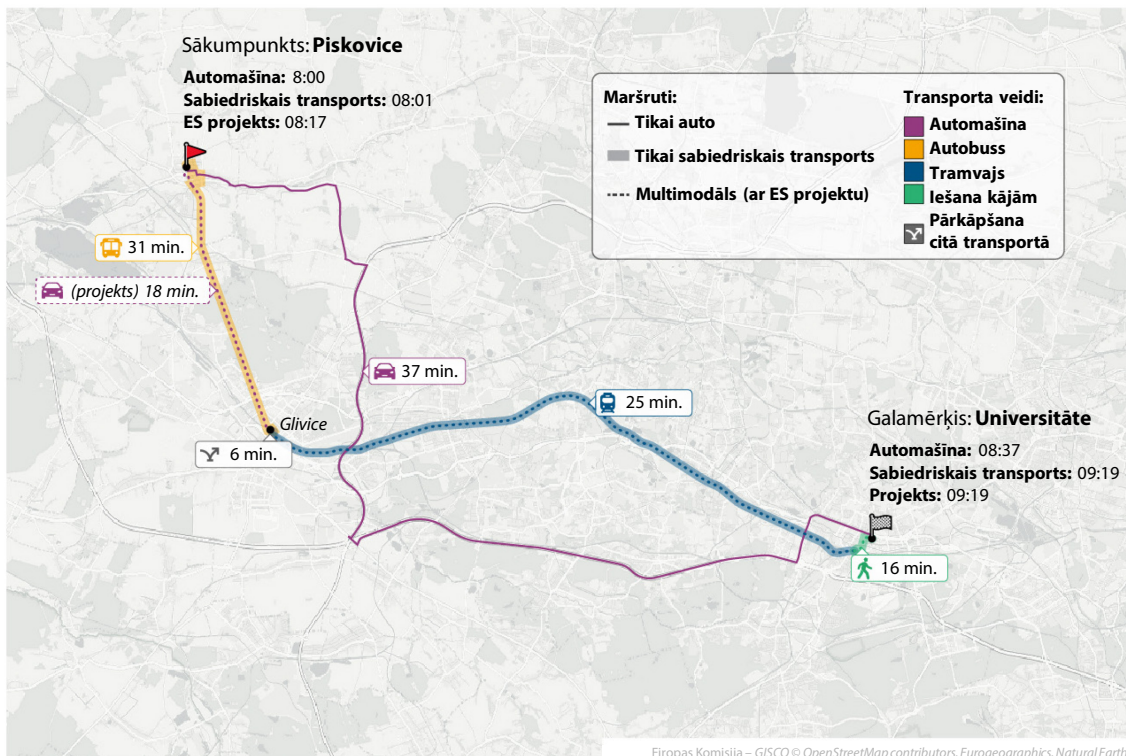
Piezīme. Budapeštā mēs aprēķinājām ceļā pavadīto laiku no punkta *Biatorbágy* līdz nodarbinātības zonai pilsētā. Mēs salīdzinājām braucienam ar automašīnu un sabiedrisko transportu nepieciešamo laiku, izmantojot ES līdzfinansēto projektu – tramvaja līnijas pagarinājumu līdz *Kelenföld*/Etele laukumam.



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar maršrutu kartēm](#)).

Piemērs maršrutam Katovicē

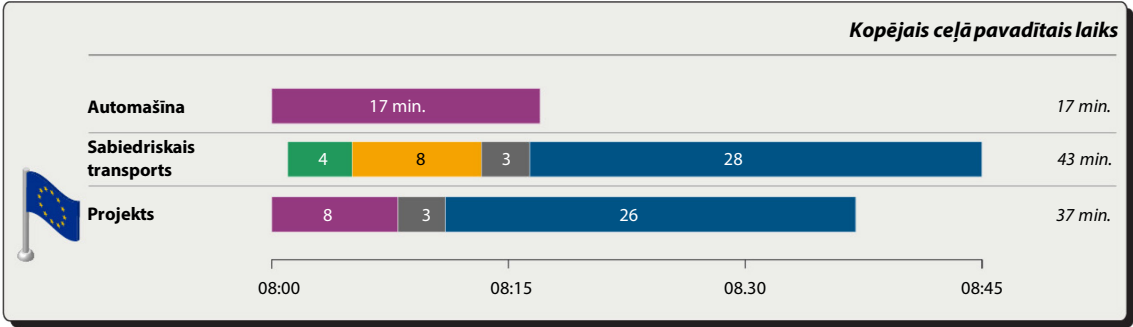
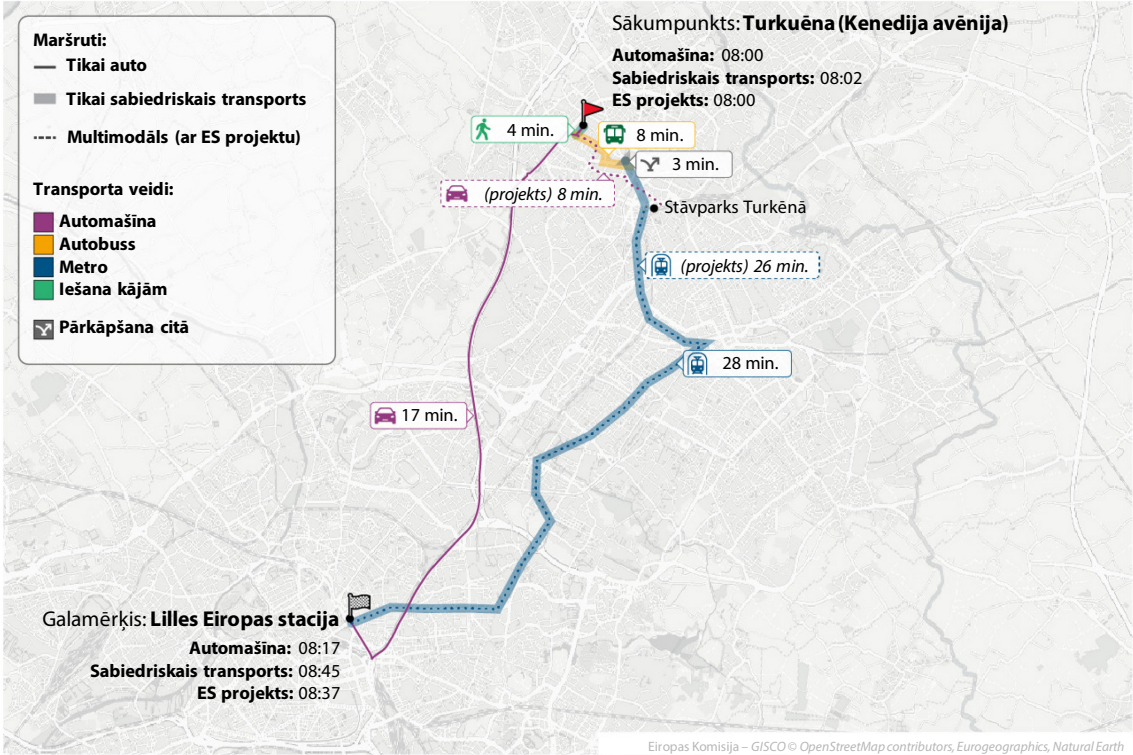
Piezīme. Katovicē mēs aprēķinājām ceļā pavadīto laiku no punkta Piskovicē uz Silēzijas universitāti pilsētā. Mēs salīdzinājām laiku, kas vajadzīgs automašīnai, sabiedriskajam transportam un abu kombinācijai, izmantojot ES līdzfinansēto projektu – Glivices multimodālo mežglu.



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#)), Interaktīva platforma ar maršrutu kartēm).

Piemērs maršrutam
Lillē

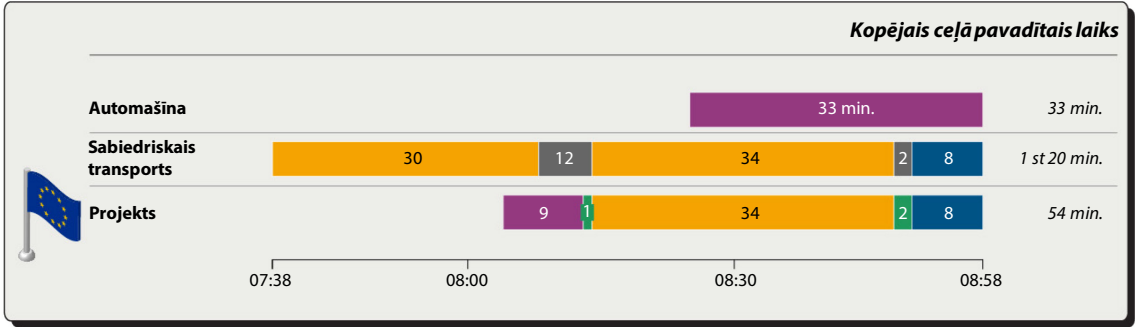
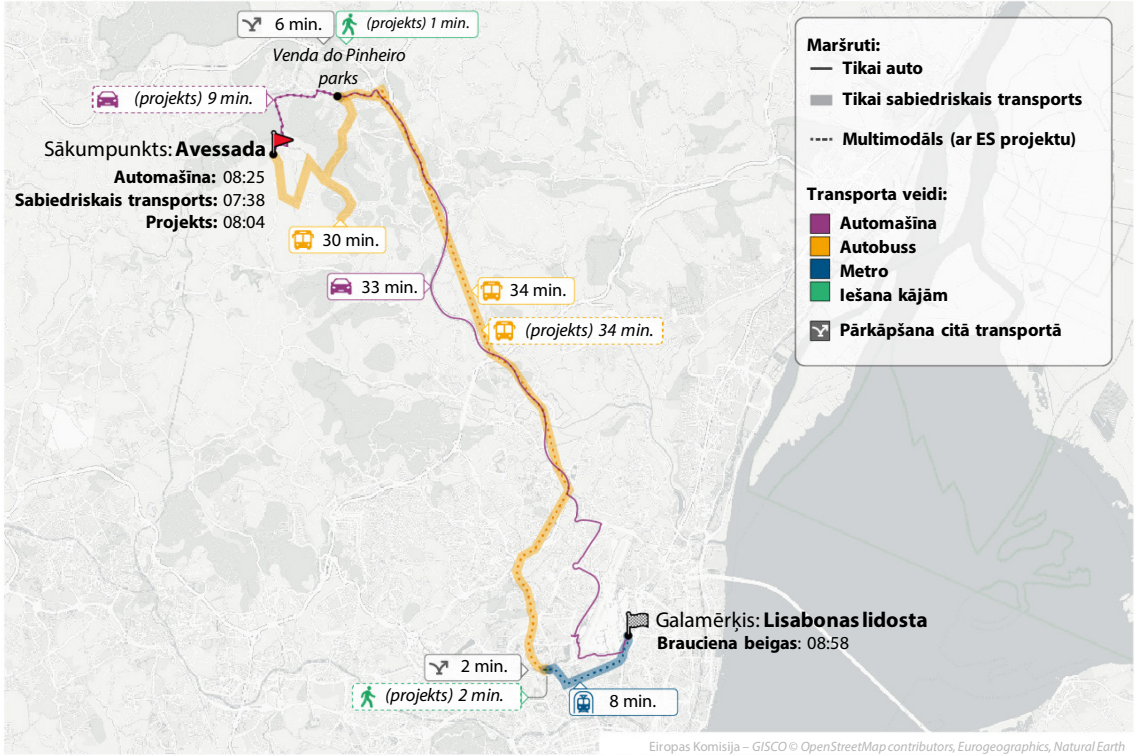
Piezīme. Lillē mēs aprēķinājām ceļā pavadīto laiku no punkta Turkuēnā līdz lielai nodarbinātības zonai pilsētā, Euralille kvartālā. Mēs salīdzinājām laiku, kas vajadzīgs automašīnai, sabiedriskajam transportam un abu veidu kombinācijai, izmantojot ES līdzfinansēto stāvparka projektu Turkuēnā.



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem (atsauces datubāze (GISCO), Interaktīva platforma ar maršrutu kartēm).

Piemērs maršrutam
Lisabonā

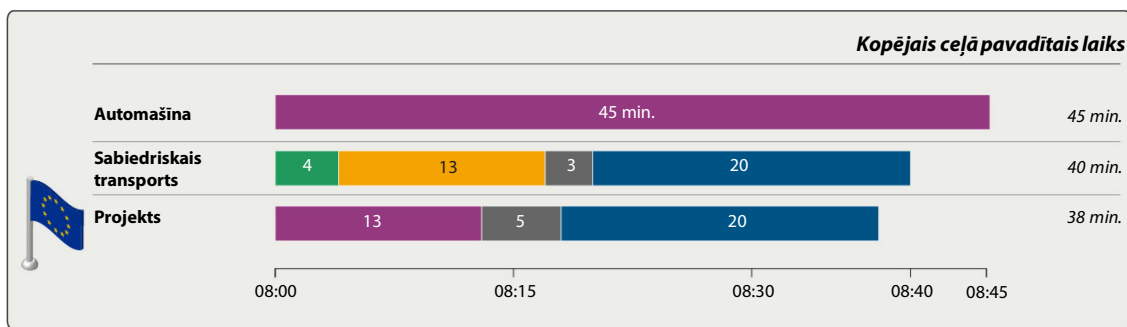
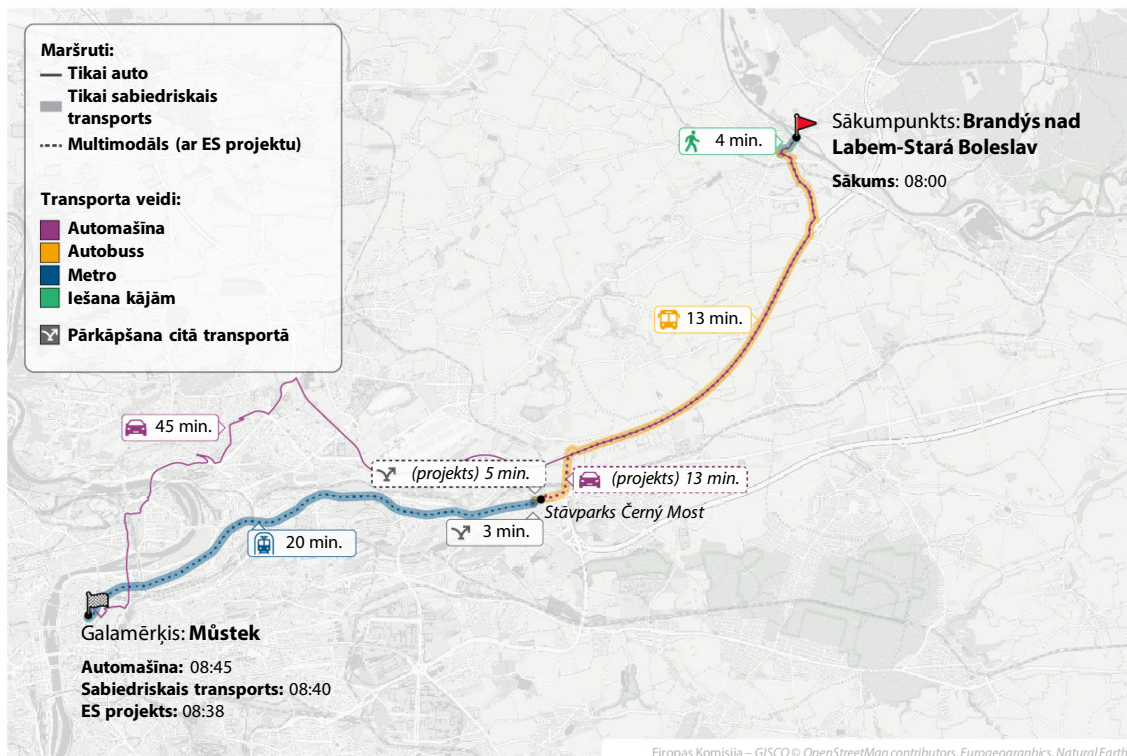
Piezīme. Lisabonā mēs aprēķinājām ceļā pavadīto laiku no punkta Aversada līdz Lisabonas lidostas zonai. Mēs salīdzinājām laiku, kas vajadzīgs automašīnai, sabiedriskajam transportam un abu veidu kombinācijai, izmantojot ES līdzfinansēto Venda do Pinheiro multimodālo mežglu.



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem (atsauces datubāze (GISCO), Interaktīva platforma ar maršrutu kartēm).

Piemērs maršrutam Prāgā

Piezīme. Prāgā mēs aprēķinājām ceļā pavadīto laiku no punkta Brandýs nad Labem-Stará Boleslav līdz nodarbinātības zonai pilsētas centrā. Mēs salīdzinājām laiku, kas vajadzīgs automašīnai, sabiedriskajam transportam un abu veidu kombinācijai, izmantojot ES līdzfinansēto Černý Most stāvparku.



Avots: ERP, pamatojoties uz Eurostat aprēķiniem ([atsauces datubāze \(GISCO\)](#), [Interaktīva platforma ar maršrutu kartēm](#)).

Piezīme. Atlikušās pilsētas teritorijas (Seviļas) skaitlis ir iekļauts ziņojuma pamattekstā ([6. attēls](#)).

Saīsinājumi

Saīsinājums	Definīcija/paskaidrojums
ESAO	Ekonomiskās sadarbības un attīstības organizācija
IPMP	ilgtspējīgas pilsētas mobilitātes plāns
SEG	siltumnīcefekta gāze
TEN-T	Eiropas transporta tīkls

Glosārijs

Termins	Definīcija/paskaidrojums
Aktīvā mobilitāte	pārvietošanās veids, kas ietver tikai fizisku darbību, piemēram, iešanu ar kājām un riteņbraukšanu.
Atveseļošanas un noturības plāns	dokuments, kurā izklāstītas dalībvalsts paredzētās reformas un investīcijas saskaņā ar Atveseļošanas un noturības mehānismu.
Eiropas transporta tīkls	ceļu, dzelzceļa, gaisa un ūdens infrastruktūras attīstības projektu kopums, ar ko tiek īstenota Eiropas transporta tīklu politika un kas ietver ātrgaitas dzelzceļa tīklu, satelītnavigācijas sistēmu un viedas transporta pārvaldības sistēmas.
Iznākums	tūlītējas vai ilgāka termiņa, plānotas vai neparedzētas izmaiņas, ko rada projekts, piemēram, labāk apmācīta darbaspēka nodrošinātie ieguvumi.
Kohēzijas politikas fondi	četri ES fondi, ar kuriem atbalsta ekonomisko, sociālo un teritoriālo kohēziju visā Eiropas Savienībā. 2014.–2020. gada periodā: Eiropas Reģionālās attīstības fonds, Eiropas Sociālais fonds un Kohēzijas fonds. 2021.–2027. gada periodā: Eiropas Reģionālās attīstības fonds, Eiropas Sociālais fonds Plus, Kohēzijas fonds un Taisnīgas pārkārtošanās fonds.
Kopīgota mobilitāte	pieeja, kurā divriteņi, motorrolleri, automobiļi vai citi transportlīdzekļi tiek koplietoti (vai tos aizņemas) braucieniem no punkta uz punktu.
Koprezultāts	pabeigta projekta vai programmas tūlītējā ietekme, piemēram, mācību kursu dalībnieku uzlabotas iespējas atrast darbu vai labāka piekļuve pēc jauna ceļa izbūves.
Mazemisju zona	pilsētas teritorija, kurā ļauns iekļūt tikai tādiem transportlīdzekļiem, kuru emisijas ir mazākas par noteiktu līmeni.
Mobilitātes pārvaldība	konceptija ilgtspējīga transporta veicināšanai un automašīnu lietošanas pieprasījuma pārvaldībai, mainot ceļotāju attieksmi un uzvedību, jo īpaši uzņēmumu, organizāciju un iestāžu līmenī.
Modālais sadalījums/īpatsvars	visu braucienu īpatsvars konkrētā teritorijā, ņemot vērā dažādus transporta veidus, piemēram, kājāmīešanu, velobraukšanu, sabiedrisko transportu vai privāto automašīnu.
Multimodāls transports	dažādu transporta veidu netraucēta un papildinoša kombinācija.
Partnerības nolīgums	nolīgums starp Komisiju un dalībvalsti vai vienu vai vairākām trešām valstīm saistībā ar ES izdevumu programmu, kurā noteikti, piemēram, stratēģiskie plāni, investīciju prioritātes vai tirdzniecības vai attīstības palīdzības sniegšanas nosacījumi.
Pilsētas mezgls	pilsētas teritorija, kurā dažādu veidu Eiropas transporta tīkla infrastruktūra pasažieru un kravu pārvadājumiem savienojas gan savā starpā, gan ar reģionālo un vietējo satiksmes infrastruktūru.
Pilsētmobilitāte	visi aspekti, kas saistīti ar cilvēku pārvietošanos un preču apriti pilsētu teritorijās.

Termins	Definīcija/paskaidrojums
Programma (kohēzijas politikā)	satvars ES finansētu darbību īstenošanai saskaņā ar prioritātēm un mērķiem, kas noteikti partnerības nolīgumos starp Komisiju un attiecīgajām dalībvalstīm.
Svārstmigrants	persona, kas regulāri mēro attālumu starp divām vietām, parasti no mājām uz darbu vai skolu, un atpakaļ. Svārstmigrācija var ietvert dažādus transporta veidus, piemēram, automašīnas, autobusus, vilcienus vai velosipēdus.
Tiešie rezultāti	tas, kas ir radīts vai sasniegts projektā, piemēram, mācību kursu nodrošināšana vai ceļa izbūve.
Uzaicinājums iesniegt atsauksmes	Komisija tos izmanto, lai noteiktu sensitīva vai svarīga jauna tiesību akta vai politikas darbības jomu vai lai veiktu novērtējumu/atbilstības pārbaudi attiecībā uz spēkā esošiem tiesību aktiem vai politiku. Tajā aprakstīta risināmā problēma un sasniedzamie mērķi, paskaidrots, kāpēc ir vajadzīga ES rīcība, un izklāstīti politikas risinājumi.
Vadošā iestāde	valsts, reģionāla vai vietēja publiska vai privāta iestāde, kuru dalībvalsts iecēlusi ES finansētas programmas pārvaldīšanai.
Zemes izmantošana un telpiskā plānošana	prakse virzīt dabiskās vides, infrastruktūras un būvētās vides attīstību, lai ilgtspējīgi organizētu pieejamos zemes resursus.

Komisijas atbildes

<https://www.eca.europa.eu/lv/publications/SR-2026-05>

Laika grafiks

<https://www.eca.europa.eu/lv/publications/SR-2026-05>

Revīzijas darba grupa

ERP īpašajos ziņojumos tiek atspoguļoti rezultāti, kas iegūti, revidējot ES politikas virzienus un programmas vai ar pārvaldību saistītus jautājumus konkrētās budžeta jomās. ERP atlasa un izstrādā 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, paredzamie notikumi, kā arī politiskās un sabiedrības intereses.

Šo lietderības revīziju veica ERP locekles *Annemie Turtelboom* vadītā II apakšpalāta, kas revidē izdevumu jomas, kuras saistītas ar ieguldījumiem kohēzijā, izaugsmē un iekļautībā. Revīziju vadīja ERP loceklis *Carlo Alberto Manfredi Selvaggi*, un viņam palīdzēja locekļa biroja vadītāja *Daniela Morgante* un biroja atašejs *Matteo Tartaggia*, atbildīgā vadītāja *Marion Colonerus*, darbuzdevuma vadītāja *Paloma Muñoz Mula*, darbuzdevuma vadītājas vietnieks *Karel Meixner*, revidenti *Guido Fara*, *Aleksandra Klis-Lemieszonek*, *Alfredo Ladeira*, *Derek Meijers*, *Marion Boulard* un *Marton Baranyi*. *Anthony Pantelis*, *Britta Middelberg* un *Stamatis Kalogirou* sniedza datu analīzes atbalstu. Lingvistisko atbalstu sniedza *Istvan Ertl*, *Marek Říha*, *Pablo Lledó Callejón*, *Zuzanna Filipski* un *Michael Pyper*. Grafiskā dizaina atbalstu nodrošināja *Alexandra-Elena Mazilu*.



Pirmajā rindā no kreisās: Zuzanna Filipski, Daniela Morgante, Paloma Muñoz Mula, Carlo Alberto Manfredi Selvaggi, Britta Middelberg, Marion Boulard; otrajā rindā: Matteo Tartaggia, Stamatis Kalogirou, Aleksandra Klis-Lemieszonek, Marion Colonerus; trešajā rindā: Anthony Pantelis, Istvan Ertl, Karel Meixner, Marton Baranyi

AUTORTIESĪBAS

© Eiropas Savienība, 2026

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

Ja vien nav norādīts citādi (piemēram, 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](#). Tādējādi atkalizmantošana parasti ir atļauta, ja tiek sniegtas pienācīgas atsauces un norādītas visas izmaiņas. ERP satura atkalizmantošana nedrīkst sagrozīt tā sākotnējo nozīmi vai jēgu. ERP nav atbildīga par atkalizmantošanas sekām.

Jāsaņem papildu atļauja, ja konkrētā saturā attēlotas identificējamās privātpersonas, piemēram, ERP darbinieku fotoattēlos, vai ja tas ietver trešās personas darbu.

Ja šāda atļauja ir saņemta, tā atceļ un aizstāj iepriekš minēto vispārējo atļauju un skaidri norāda uz visiem izmantošanas ierobežojumiem.

Lai izmantotu vai reproducētu saturu, kas nepieder ES, var būt nepieciešams prasīt atļauju tieši autortiesību īpašniekiem.

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

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

Titullapas fotogrāfija: © *Timelynx* – [stock.adobe.com](#).

4., 5., 6. attēls; VI pielikuma 1. attēls; visi attēli VII pielikumā; visi attēli VIII pielikumā: kartes radītas ar © [Mapbox](#) un © [OpenStreetMap](#), licencēts saskaņā ar [Creative Commons Attribution-ShareAlike 2.0](#) licenci (CC BY-SA).

Attēls 4. izcēlumā: Arhitektūras projekts: *Grzegorz Raczek*/Projekta dizaina koordinators: *Mostostal Zabrze Biprohut S.A.* ©All rights reserved.

ERP logotipa izmantošana

ERP logotipu nedrīkst izmantot bez ERP iepriekšējas piekrišanas.

HTML	ISBN 978-92-849-6412-3	ISSN 1977-5717	doi:10.2865/4363869	QJ-01-25-065-LV-Q
PDF	ISBN 978-92-849-6413-0	ISSN 1977-5717	doi:10.2865/4230346	QJ-01-25-065-LV-N

KĀ ATSAUKTIES

Eiropas Revīzijas palāta, [īpašais ziņojums 05/2026](#) "Ilgtspējīga svārstsatiksme pilsētu teritorijās: virzība ir manāma, bet galamērķa sasniegšanā kritiska nozīme ir vietējai rīcībai",
Eiropas Savienības Publikāciju birojs, 2026

Trīs ceturtdaļas ES iedzīvotāju mīt pilsētu teritorijās, kas piesaista darbvietas un saimniecisko darbību, radot lielu svārstātiskmes intensitāti. ES pilsētmobilitātes politika ar tiesību aktu, norādījumu un finansējuma palīdzību veicina ilgtspējīgu transportu.

Nesen tika nostiprināts ES tiesiskais regulējums, un saskaņā ar to 431 pilsētai jāpieņem ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāni. Tomēr mēs konstatējam nepilnības mūsu revidētajos plānos, tostarp trūkumus svārstmigrācijas plūsmu aptvērumā. Nejutām arī īpašu vēlmi panākt, lai svārstmigranti atteiktos no sava autotransporta izmantošanas. Turpmāki uzlabojumi pilsētmobilitātē lielā mērā būs atkarīgi no vietējās rīcības. Mēs iesakām uzlabot norādījumus un uzraudzību, veicināt visaptverošu svārstmigrācijas plūsmu aptvērumu plānos un izveidot metodiku, ar kuru mēra siltumnicefekta gāzu emisiju izmaiņas, kas izriet no īstenotajiem projektiem.

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/contact
Tīmekļa vietne: eca.europa.eu
Sociālie mediji: @EUauditors