

Specialioji ataskaita

Tvarus judumas Europos Sąjungos miestuose: be valstybių narių įsipareigojimo esminis pagerėjimas neįmanomas



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI

Turinys

	Dalis
Santrauka	I–X
Ižanga	01–12
Tvarus judumas mieste ir jo svarba	01–06
Komisijos vaidmuo	07–08
Fondai, kuriuos galima panaudoti judumui mieste	09–12
Audito apimtis ir metodas	13–16
Pastabos	17–69
Esminiai pokyčiai tvaraus judumo mieste srityje netapo tikrove	17–30
Nėra aiškos perėjimo prie tvaresnių rūšių transporto tendencijos įrodymų	18–20
Oro kokybė miestų transporto mazguose pagerėjo, tačiau tarša vis dar viršija saugią slenkstinę koncentraciją	21–23
Dėl spūsčių judumo mieste padėtis kelių eismo dalyvių atžvilgiu blogėja	24–26
Viešojo transporto aprėpties ir pasiekiamumo padėtis miestuose gerėjo	27–30
Komisija padidino savo paramą, tačiau dėl įvairių veiksmų pažanga siekiant tvaraus judumo mieste buvo ribota	31–56
Komisija rengė politiką ir leido gaires, nors valstybės narės ne visada jų laikėsi	32–35
2014–2020 m. daugiau ES lėšų buvo skirta tvariam judumui mieste, tačiau SUMP paprastai nėra finansavimo sąlyga	36–40
Keli veiksniai turi poveikio Komisijos paramos, teikiamos siekiant tvaresnio judumo mieste, veiksmingumui	41–56
Kai kurie mūsų tikrinti projektai nebuvo visiškai veiksmingi ir kai kurie iš jų nebuvo pagrįsti patikimomis strategijomis	57–69
Kai kurie projektai nebuvo tokie veiksmingi, kaip buvo numatyta	58–59
Projektai ne visada buvo grindžiami patikimomis judumo mieste strategijomis	60–69
Išvados ir rekomendacijos	70–75

Priedai

I priedas. Įvertintų projektų sąrašas

II priedas. Aplankytų miestų žemėlapiai

III priedas. ESI fondų asignavimai pagal intervencijos sritį 2014–2020 m.

IV priedas. Vidutinis autobusų amžius aplankytuose miestuose

Žodynėlis, akronimai ir santrumpos

Komisijos atsakymai

Audito grupė

Tvarkaraštis

Santrauka

I Tvarus judumas mieste yra vienas iš pagrindinių iššūkių, išskylančių ES miestams, ir daugeliui ES piliečių susirūpinimą keliantis klausimas. Tvaresnis judumas mieste ir tiek ekonomikos augimas, tiek mažesnė aplinkos tarša yra glaudžiai susiję.

II Pagrindinis ES finansavimo, skiriamo judumui mieste, šaltinis yra Europos struktūriniai ir investicijų fondai (ESI fondai), iš kurių 2014–2020 m. skirta 16,3 milijardo eurų. Be to, pagal transporto sektoriaus Europos infrastruktūros tinklų priemonę (EITP) daugiau kaip 200 milijonų eurų skirta nemažam didesnių ES miestų skaičiui.

III Judumas mieste yra tema, svarbi daugeliui ES piliečių, kurie jautriai reaguoja į kelionei sugaištą laiką ir išleistus pinigus. ES investuoja dideles sumas, kad padėtų miestams pagerinti savo judumo padėtį ir paversti jį tvaresniu. Mūsų ataskaita turėtų padėti Komisijai, valstybėms narėms ir miestams veiksmingiau ir efektyviau panaudoti lėšas sprendžiant susijusius iššūkius, visų pirma atsižvelgiant į 2019 m. gruodžio mėn. Komisijos komunikatą „Žaliasis kursas“, paskelbtą po mūsų audito.

IV Valstybės narės ir jų miestai yra atsakingi už tai, kad judumas mieste būtų valdomas tvariai. Komisijos vaidmuo yra ribotas, tačiau reaguodama į klausimo svarbą, 2013 m. priėmus jos Judumo mieste dokumentų rinkinį, Komisija išleido įvairius politikos dokumentus ir gaires bei padidino finansavimą, kurį ji skiria šios srities projektams.

V Tikrinome, kiek ES parama buvo veiksminga padedant tvariai gerinti judumą mieste. Visų pirma įvertinome, ar: ES miestai padarė pažangą siekdami pagerinti tvarų judumą mieste nuo to laiko, kai 2013 m. buvo priimtas Judumo mieste dokumentų rinkinys; miestai laikėsi ES gairių ir tikslingai skyrė ES finansavimą, kad būtų pasiektas tvaresnis judumas mieste; mūsų tikrinti projektai buvo pagrįsti patikimomis strategijomis ir buvo veiksmingi.

VI Pripažįstame, kad reikšmingiems tvaraus judumo mieste patobulinimams įgyvendinti gali prireikti daugiau laiko. Tačiau praėjus šešeriems metams po to, kai Komisija pareikalavo esminių pokyčių, nėra jokių požymių, kad miestai būtų iš esmės pakeitę savo požiūrį. Visų pirma, nėra aiškos perėjimo prie tvaresnių rūšių transporto tendencijos. Nors miestai įgyvendino įvairių iniciatyvų, kuriomis siekiama padidinti viešojo transporto kokybę ir kiekybę, privačių automobilių naudojimas reikšmingai nesumažėjo. Kai kurie oro kokybės rodikliai šiek tiek pagerėjo, tačiau kelių transporto

išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis nuolat didėjo, ir vis dar yra daug miestų, kuriuose ES saugios taršos ribos yra viršijamos.

VII Nesant įstatyminės prievartos, daugelis valstybių narių ir miestų Komisijos rekomendacijas, visų pirma dėl tvaraus judumo mieste planų rengimo, įgyvendino ribotai. Taip pat nėra reikalavimo, kad galimybei gauti ES finansavimą būtų taikoma šių planų turėjimo sąlyga, nors dvi iš mūsų aplankytų valstybių narių buvo nustačiusios šią sąlygą nacionaliniu lygmeniu.

VIII Kai kurios valstybės narės ir miestai iš esmės nepapildė ES fondų atitinkamais ištekliais, kad užtikrintų tinkamą viešojo transporto tinklo eksploatavimą ir priežiūrą; sąnaudos taip pat gali padidėti dėl to, kad linijos ne visada yra techniškai sąveikios. Be to, judumo mieste politika vietos lygmeniu ne visada buvo suderinta su tvaresnio judumo mieste tikslu. Nustatėme teigiamų iniciatyvų, kuriomis siekiama tvaraus judumo mieste, pavyzdžių; joms būdinga tai, kad reikalaujama dėti didelės politinės lyderystės ir komunikacijos pastangas, siekiant sulaukti piliečių pritarimo.

IX Nustatėme, kad mūsų tikrinti projektai, kurie gauna ES finansavimą, dėl projektų rengimo ir įgyvendinimo trūkumų nebuvo tokie veiksmingi, kaip buvo numatyta. Šie projektai ne visada buvo grindžiami patikimomis judumo mieste strategijomis, kuriose dažnai trūko pagrindinių duomenų ir atitinkamų analizių, atitinkamų tikslų ir suderinimo tiek su kitais planais, tiek su kaimyninėmis savivaldybėmis.

X Remdamiesi šiomis išvadomis, rekomendavome, kad Komisija:

- remtųsi savo ankstesne patirtimi skelbdama patikimesnius duomenis apie judumą mieste ir mastą, kiek svarbiausi ES miestai yra įgyvendinę tvaraus judumo mieste planus;
- susietų galimybes gauti ES finansavimą su tvaraus judumo mieste planais.

Ižanga

Tvarus judumas mieste ir jo svarba

01 Šioje ataskaitoje judumu mieste vadinama galimybė žmonėms lengvai judėti tarp paskirties vietų miestų vietovėse, naudojantis esamu transporto tinklu ir paslaugomis. Esama daug veiksnių, kurie turi poveikį judumo mieste modeliams, pavyzdžiui, demografija, žemės naudojimas, valdymas, viešojo transporto prieinamumas, automobilių naudojimas ir vietos ekonomika.

02 Judumo mieste valdymas yra svarbus iššūkis, išskylantis miestų teritorijoms. Projektuotojai ir politikos formuotojai susiduria ne tik su neišvengiamais finansiniais suvaržymais, bet ir su daugeliu dažnai prieštaringų poreikių: išsaugoti aukštą gyvenimo kokybę ir kartu sukurti patrauklią aplinką žmonėms; apriboti eismą pažeidžiamose teritorijose, neapribojant būtino prekių ir žmonių judėjimo¹.

03 Judumas mieste susiduria su daugybe iššūkių, iš kurių eismo spūstys yra vienas iš didžiausių. Atlikta gana daug ekonominių tyrimų, kurie rodo, kad spūsčių sąnaudos visuomenei yra didelės (įvertinta, kad Europos Sąjungoje per metus jos sudaro 270 milijardų eurų²) ir kad kuo sklandesnis eismas miesto vietovėje, tuo bus didesnis jos tikėtinas ekonomikos augimas. Vienas tyrimas parodė, kad itin perkrautuose regionuose perėjus prie laisvo eismo darbuotojų našumas galėtų padidėti net 30 %³. Kadangi spūstys ES keliuose dažnai susidaro miestų teritorijose ir aplink jas, ši problema turi poveikį daugeliui ES gyventojų. Tačiau patirtis parodė, kad dėl didėjančio kelių pralaidumo miesto vietovėse didėja eismas ir spūstys, todėl sprendimo reikia ieškoti kitais būdais.

04 Daugelis Europos miestų kenčia nuo prastos kokybės oro ir juose nuolat viršijamos oro kokybės ribinės vertės žmonių sveikatai apsaugoti, nustatytos Aplinkos

¹ Europos Komisija (2013 m.) *Planning for People: Tvaraus judumo mieste plano parengimo ir įgyvendinimo gairės*.

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

³ David Hartgen ir Gregory Fields (2009 m.). *Gridlock and Growth: The effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance*. Idėjų instituto „Reason Foundation“ politikos tyrimas Nr. 371.

oro kokybės direktyvoje⁴. Net 96 % ES piliečių, gyvenančių miestų teritorijose, yra veikiami oro, kurio taršos lygius Pasaulinės sveikatos organizacija (PSO) laiko kenkiančiais sveikatai. 2013 m. Europos Komisija (toliau – Komisija) apskaičiavo, kad bendros su sveikata susijusios dėl oro taršos patiriamos išlaidos sudaro keletą šimtų milijardų eurų per metus. Tarša taip pat turi neigiamą poveikį biologinei įvairovei. Neseniai atliktuose tyrimuose taip pat pateikiama nuoroda į nepakankamą fizinį judėjimą kaip didelį neigiamą šalutinį keliavimo automobiliais poveikį.

05 Kelių transportas yra viena iš pagrindinių oro taršos ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo priežasčių⁵. Pavyzdžiui, jis yra didžiausias išmetamųjų azoto oksidų (NO ir NO₂) šaltinis ir antras pagal dydį išmetamojo anglies monoksido ir kietųjų dalelių šaltinis. Miestų teritorijose transporto priemonės išmeta 23 % išmetamo CO₂ kiekio. Be oro taršos ir išmetamo CO₂ kiekio, transportas taip pat yra triukšmo trukdžių priežastis.

06 Atsižvelgdama į judumo mieste poveikį ekonomikos augimui ir aplinkai, ES skatina tvarų judumą mieste. Tai yra strategijų, kuriomis skatinamas perėjimas prie švaresnių ir tvaresnių rūšių transporto, pavyzdžiui, pėsčiųjų ir dviračių eismo, viešojo transporto ir naujo automobilių naudojimo ir nuosavybės modelio, plėtojimas⁶.

Komisijos vaidmuo

07 Laikantis subsidarumo principo, judumas mieste yra valdomas vietos lygmeniu, ir nėra jokių jam skirtų ES reglamentų arba direktyvų. Vis dėlto, atsižvelgdama į šio klausimo svarbą, Komisija paskelbė kelis politikos dokumentus ir skyrė daug lėšų judumui mieste, daugiausia vykdydama savo transporto politiką. Svarbiausi už tai atsakingi Komisijos generaliniai direktoratai:

- Mobilumo ir transporto GD (MOVE GD) nustato transporto politiką ir finansuoja transeuropinio transporto tinklo (TEN-T) transporto infrastruktūros projektus;

⁴ Direktyva 2008/50/EB dėl aplinkos oro kokybės ir švaresnio oro Europoje

⁵ Specialioji ataskaita Nr. 23/2018 „Oro tarša. Mūsų sveikata vis dar nepakankamai apsaugota“

⁶ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui: „Konkurencingos efektyviu išteklių naudojimu grindžiamos judumo sistemos mieste kūrimas“, COM(2013) 913 *final*.

- o Regioninės ir miestų politikos GD (REGIO GD) valstybėms narėms ir regionams teikia finansinę paramą, kuri gali būti naudojama tvariam transportui ir judumui mieste;
- o Mokslinių tyrimų ir inovacijų GD (RTD GD) teikia finansavimą miestų srities judumo koncepcijų moksliniams tyrimams.

08 Per pastarąjį dešimtmetį Komisija paskelbė kelis politikos dokumentus, parodytus **1 diagramoje**. 2009 m. pirmas išsamus paramos paketas dėl judumo mieste buvo „Judumo mieste veiksmų planas“, kuriuo nustatoma judumo mieste srities ES iniciatyvų sistema. 2013 m. Komisija paskelbė judumo mieste dokumentų rinkinį (žr. **1 langelį**), siekdama sustiprinti paramą Europos miestams, kad jie galėtų spręsti judumo mieste problemas. 2017 m., ji paskelbė komunikatą „Europa kelyje. Socialiai teisingo perėjimo prie netaršaus, konkurencingo ir susietojo susisiekimo visiems darbotvarkė“, kurią sudaro keletas iniciatyvų, kuriomis siekiama modernizuoti Europos judumą ir transportą. 2019 m. gruodžio mėn., pasibaigus mūsų audito darbui, Komisija paskelbė komunikatą, kuriame ji siūlo „Europos žaliąjį kursą“, siekdama sukurti neutralaus poveikio klimatui žemyną⁷ ir įtraukdama tikslą pereiti prie tvaresnio judumo mieste.

⁷ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos žaliasis kursas“, COM(2019) 640 final.

1 langelis

Judumo mieste dokumentų rinkinys

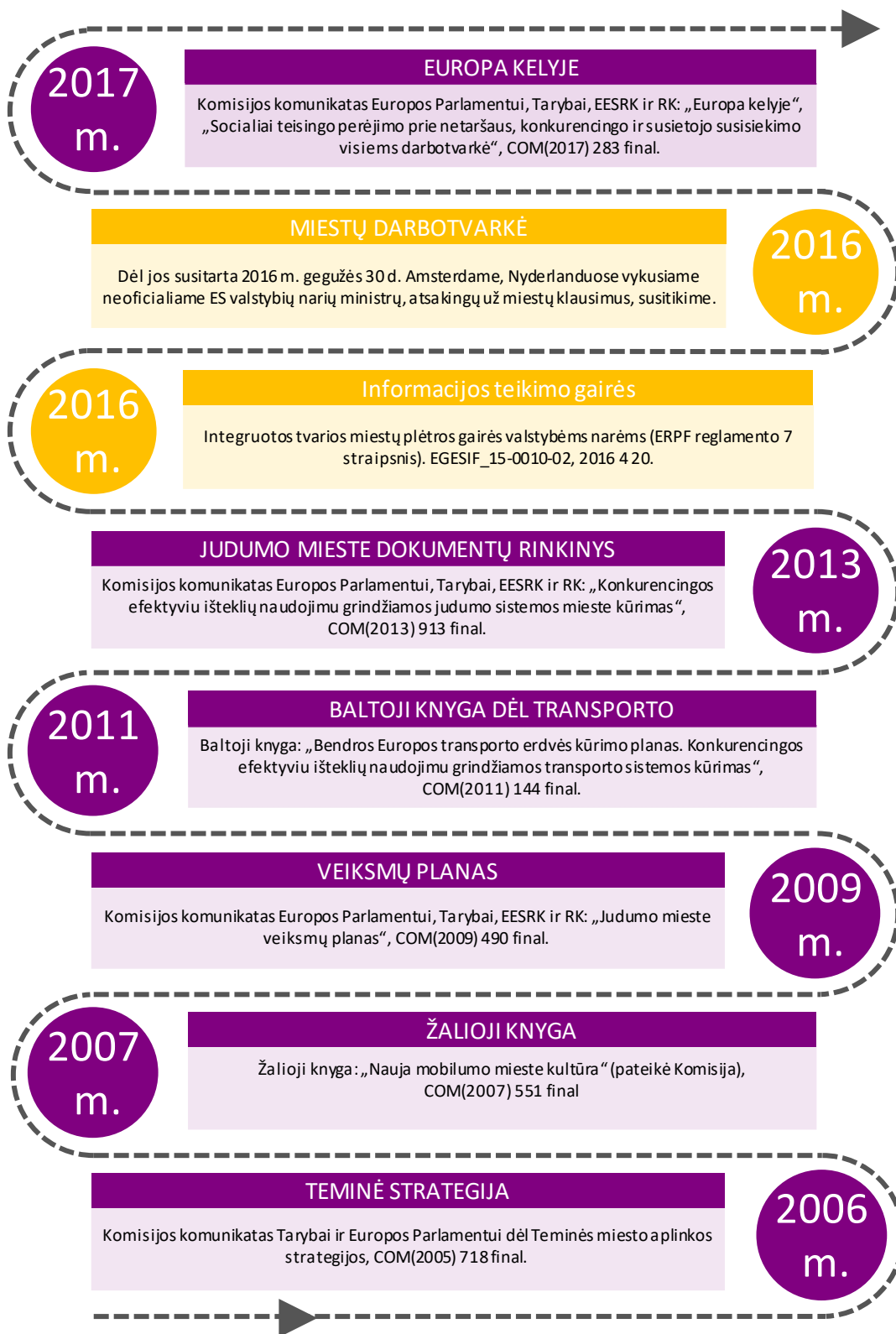
Savo judumo mieste dokumentų rinkiniu Komisija siekė sustiprinti paramą Europos miestams, kad jie galėtų spręsti judumo mieste problemas. Ji paragino iš esmės keisti požiūrį į judumą mieste, siekiant užtikrinti, kad Europos miestų teritorijų plėtra būtų tvari, ir paragino valstybes nares imtis ryžtingesnių ir geriau koordinuotų veiksmų.

Šiame dokumentų rinkinyje daugiausia dėmesio skiriama tvaraus judumo mieste plano (angl. SUMP) priėmimui ir prašoma valstybių narių apsvarstyti galimybę užtikrinti, kad tvaraus judumo mieste planai būtų parengti ir įgyvendinti jų miestų teritorijose ir įtraukti į platesnę miestų arba teritorinę strategiją.

Be to, šiame dokumentų rinkinyje reikalaujama pažangesnio eismo mieste reglamentavimo ir kelių naudotojų apmokestinimo, suderinto miesto intelektinių transporto sistemų diegimo ir didesnio kelių eismo saugumo.

2019 m. lapkričio mėn. buvo atliekamas judumo mieste dokumentų rinkinio vertinimas, siekiant įvertinti, ar jis atitinka tikslą ir ar juo pasiekiami numatyti rezultatai.

1 diagrama. Pagrindiniai Komisijos priimti politikos dokumentai.



● MOVE GD

● REGIO GD

Šaltinis: EAR.

Fondai, kuriuos galima panaudoti judumui mieste

09 Pagrindinis ES finansavimo, skirto judumui mieste, šaltinis yra du iš penkių Europos struktūrinių ir investicijų (ESI) fondų, Europos regioninės plėtros fondas (ERPF) ir Sanglaudos fondas (SF). Kiti turimi fondai yra programa „Horizontas 2020“ mokslinių tyrimų ir inovacijų srityje ir transporto sektoriaus Europos infrastruktūros tinklų priemonė (EITP).

10 Suma, kurią galima panaudoti judumui mieste, pasinaudojant ESI fondais, padidėjo nuo 11,2 milijardo eurų 2007–2013 m. programavimo laikotarpiu iki 16,3 milijardo eurų 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu. Tai daugiausia apima netaisytą miesto transporto finansavimą (2007–2013 m. 8,1 milijardo eurų; 2014–2020 m. 12,8 milijardo eurų), taip pat intelektinių transporto sistemų (ITS), dviračių takų ir daugiarūšio transporto finansavimą. ESI fondų lėšomis remiami projektai yra bendrai finansuojami iš nacionalinių išteklių.

11 Visos lėšos, skirtos TEN-T pagal EITP, 2014–2020 m. sudaro 24 milijardus eurų. Dabartiniu laikotarpiu EITP yra tikslingai naudojamas miesto transporto mazgams – įskaitant 88 visos ES miestus, kurie yra patekimo į pagrindinį TEN-T tinklą vietos⁸. Šio audito metu EITP finansavimas, skirtas miesto transporto mazgams, sudarė 214 milijonų eurų (1 % visos sumos).

12 Nuo 2014 m. EIB suteikė 48,2 milijardo eurų paskolų, įskaitant Europos strateginių investicijų fondo paskolas, viso transporto sektoriaus projektams, įskaitant geležinkelio, aviacijos, jūrų ir kelių projektus, taip pat judumą mieste, finansuoti. Šios paskolos teikiamos projektams, kurių bendros investicinės sąnaudos yra didesnės kaip 25 milijonai eurų ir kurie turi būti klimatui nekenkiantys, saugūs, tvarūs ir naujoviški.

⁸ Žr. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 1315/2013 dėl Sąjungos transeuropinio transporto tinklo plėtros gairių (OL L 348, 2013 12 20, p. 1).

Audito apimtis ir metodas

13 2014 m. paskelbėme ataskaitą dėl miesto transporto projektų veiksmingumo⁹. Dabartinio mūsų audito tikslas buvo išnagrinėti, kiek ES parama buvo veiksminga padedant tvariai gerinti judumą mieste. Visų pirma įvertinome, ar:

- 1) Nuo to laiko, kai 2013 m. buvo priimtas Judumo mieste dokumentų rinkinys, ES miestai padarė pažangą siekdami pagerinti tvarų judumą mieste.
- 2) Miestai laikėsi ES gairių ir tikslingai skyrė ES finansavimą, kad būtų pasiektas tvaresnis judumas mieste.
- 3) Mūsų tikrinti projektai buvo pagrįsti patikimomis strategijomis ir buvo veiksmingi.

14 Judumas mieste yra tema, svarbi daugeliui ES piliečių, kurie jautriai reaguoja į kelionei sugaištą laiką ir išleistus pinigus. Daugiau kaip pusė jų spūstis laiko didžiausia problema, turinčia poveikį judumui mieste¹⁰. ES investuoja dideles sumas, kad padėtų miestams pagerinti savo judumo padėtį ir paversti jį tvaresniu. Mūsų ataskaita turėtų padėti Komisijai, valstybėms narėms ir miestams veiksmingiau ir efektyviau panaudoti lėšas sprendžiant susijusius iššūkius, visų pirma atsižvelgiant į 2019 m. gruodžio mėn. Komisijos komunikatą „Europos žaliasis kursas“.

15 Šis auditas apėmė politikos ir strategijos dokumentus, paskelbtus 2013 m. ir vėliau, kai Komisija priėmė judumo mieste dokumentų rinkinį siekdama sustiprinti Europos miestams teikiamą paramą, skirtą judumui mieste problemoms spręsti. Patikrinome svarbius dokumentus, kuriuos pateikė Komisija, valstybės narės, miestai ir trečiosios šalys, rengėme pokalbius, analizavome ataskaitas ir atlikome projektų duomenų, įskaitant pagal EITP finansuojamus projektus, vertinimus.

⁹ Specialioji ataskaita Nr. 01/2014 „ES remiamų viešojo miesto transporto projektų veiksmingumas“.

¹⁰ Specialiojo „Eurobarometro“ tyrimo Nr. 422a „Transporto kokybė“ ataskaita, 2014 m. gruodžio mėn. https://ec.europa.eu/transport/media/news/2014-12-08-eurobarometer_en.

16 Nuo 2018 m. lapkričio mėn. iki 2019 m. balandžio mėn. aplookėme aštuonis miestus¹¹ keturiose valstybėse narėse (Italijoje, Vokietijoje, Ispanijoje ir Lenkijoje), kad įvertintume tvaraus judumo mieste planų (angl. SUMP) ir kitų vietos strategijų ir planų buvimą ir turinį. Įvertinome 15 ES bendrai finansuojamų projektų¹², vykdomų aplookytuose miestuose (žr. *I priedą*): 14 – remiamų ESI fondų lėšomis ir vieną – ESIF lėšomis. Be to, atlikome pažintinius vizitus į Kopenhagą ir Stokholmą, kad ištirtume spūščių mokesčių ir dviračių eismo galimybę. Savo analizę papildėme 88 miestuose, priklausančiuose TEN-T tinklui, atlikta apklausa, kurios atsakymų lygis sudarė daugiau kaip 30 %, ir geoerdvinių duomenų analizėmis, kurias atliko Eurostatas mūsų vardu, įskaitant spūščių didelių duomenų kiekių analitiką. Atitinkamais atvejais rėmėmės keturių išorės ekspertų ekspertinėmis žiniomis apie judumą mieste – visų pirma, naujausius pokyčius šioje srityje.

¹¹ Leipcigas, Hamburgas, Neapolis, Palermas, Varšuva, Lodzė, Madridas ir Barselona. Šiems miestams atrinkti buvo naudojami įvairūs kriterijai, įskaitant eismo spūščių lygį, gyventojų skaičių ir geografinę padėtį.

¹² Projektai buvo atrenkami atsižvelgiant į tuos projektus, kuriuos įgyvendinus bus didžiausia tikimybė, kad judumas mieste taps tvaresnis arba padidės esamos infrastruktūros veiksmingumas.

Pastabos

Esminiai pokyčiai tvaraus judumo mieste srityje netapo tikrove

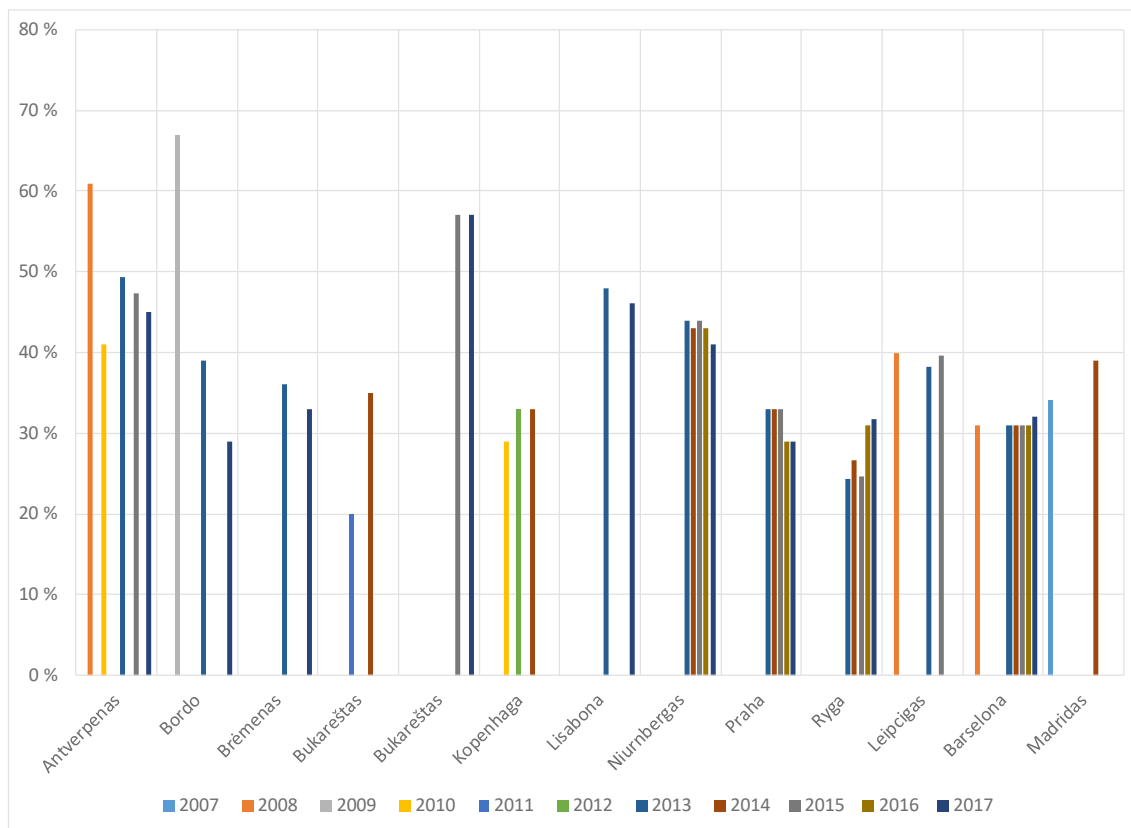
17 Siekdami įvertinti, ar judumas tapo tvaresnis ir atitinka judumo mieste dokumentų rinkinyje nustatytus siekius, patikrinome įvairių transporto rūšių dalį, transporto priemonių skleidžiamą taršą, spūsčių lygį ir viešojo transporto aprėptį ir prieinamumą miestuose ir jų aplinkinėse teritorijose.

Nėra aiškos perėjimo prie tvaresnių rūšių transporto tendencijos įrodymų

18 Europos judumo valdymo platformoje (angl. EPOMM) atsižvelgiama į „transporto dalis“ – įvairių transporto rūšių naudojimo proporcijas, – kurios yra geriausias miesto judumo politikos tvarumo rodiklis. Kadangi nebuvo išsamių visos ES transporto dalies duomenų šaltinio, surinkome įrodymus iš EPOMM interneto svetainės ir analizę papildėme naujausia informacija, gauta atliekant mūsų apklausą ir vykdant vizitus į aštuonis miestus.

19 Tik 27 iš mūsų apklaustų 88 miestų pateikė duomenis apie transporto dalis. 13 iš šių miestų transporto dalių analizė (žr. [2 diagramą](#)), kurioje pateikiami palyginami duomenys įvairiais metais, rodo, kad dviejuose iš šių miestų – Antverpene ir Bordo mieste – privačių automobilių naudojimas gerokai sumažėjo, o Budapešte jis padidėjo 80 %.

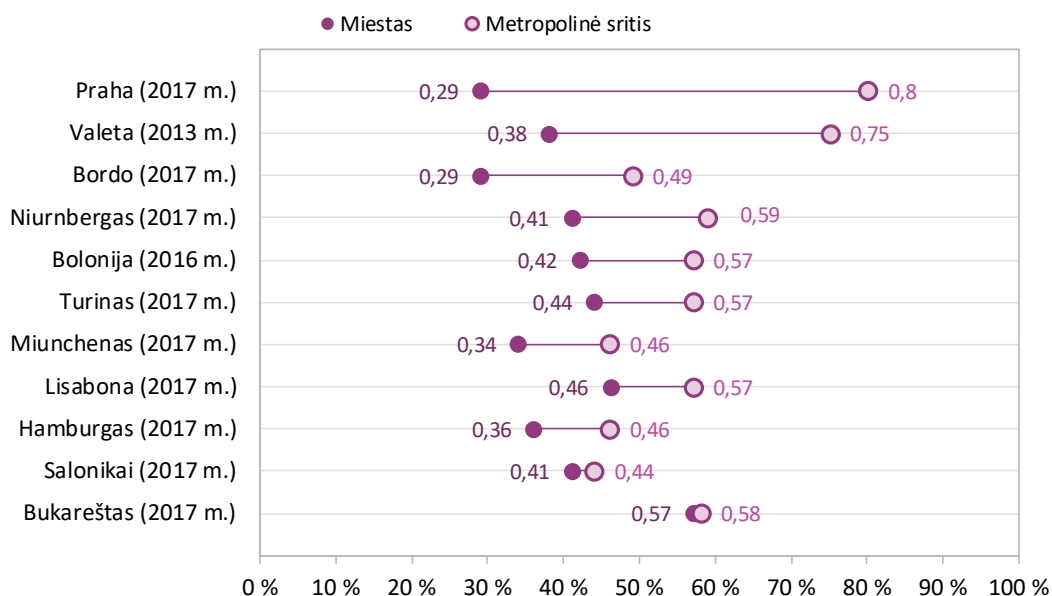
2 diagrama. Privačių transporto priemonių dalis 13 miestų 2007–2017 m.



Šaltinis: EAR analizė, remiantis miestų ir EPOMM pateiktais duomenimis.

20 Iš mūsų apklausos rezultatų taip pat matyti, kad 14 miestų, kurie pateikė duomenis šia tema, privačių transporto priemonių dalis daugeliu atveju buvo gerokai didesnė municipalinėje srityje aplink miestą, negu mieste (žr. [3 diagramą](#)).

3 diagrama. Privačių transporto priemonių dalis 11 miestų ir municipalinėje srityje aplink miestus



Šaltinis: EAR, remiantis atsakymais į jų apklausos apie judumą mieste klausimus.

Oro kokybė miestų transporto mazguose pagerėjo, tačiau tarša vis dar viršija saugią slenkstinę koncentraciją

21 Nors 1990–2017 m. daugelyje sektorių išmetamas šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis sumažėjo, transporto išmetamas išmetamųjų dujų kiekis padidėjo. Šiame sektoriuje kelių transportas buvo ta kategorija, kurios išmetamųjų dujų kiekis padidėjo daugiausiai. 2014–2017 m. kelių transporto išmetamas CO₂ kiekis padidėjo 45 milijonais tonų (5 %) ir sudaro 25 % viso šalyje išmetamo CO₂ kiekio¹³. 23 % transportui priskirtino išmetamųjų ŠESD kiekio yra išmetama miestų vietovėse.

22 Oro tarša miestuose vis dar yra kenksminga žmonių sveikatai. Apskritai buvo padaryta pažanga mažinant išmetamą azoto dioksido (NO₂) ir kietųjų dalelių kiekį. Tačiau, pasak Europos aplinkos agentūros¹⁴, aplinkos oro kokybės direktyvose nustatytų standartų pažeidimai ES miestuose tebėra plačiai paplitę.

¹³ Europos aplinkos agentūra, metinis Europos Sąjungos šiltnamio efektą sukeliančių dujų inventorių 1990–2017 m. ir 2019 m. inventoriaus ataskaita, 2019 m. gegužės 27 d.

¹⁴ <https://airindex.eea.europa.eu/>.

23 Visi mūsų aplankyti miestai yra įtraukti į ES pažeidimų tyrimo procedūras¹⁵, pradėtas prieš atitinkamas valstybes nares. 2019 m. rugsėjo mėn. visuose šiuose miestuose, išskyrus Leipcigą ir Palermą, ir toliau buvo viršijamas leistinas taršos lygis.

Dėl spūsčių judumo mieste padėtis kelių eismo dalyvių atžvilgiu blogėja

24 Nesant reikšmingo perėjimo prie kitų rūšių transporto, didėjančios spūstys (žr. **2 langelį**) yra požymis, kad judumas mieste kelių eismo dalyviams blogėja.

2 langelis

Spūstys

Spūstys yra ir fizikinis reiškinys, susijęs su būdu, kaip transporto priemonės trukdo viena kitos judėjimui, kai ribotos kelių erdvės paklausa artėja prie viso pajėgumo, ir santykinis reiškinys, susijęs su naudotojų lūkesčiais kelių sistemos veiksmingumo atžvilgiu¹⁶. Dažniausiai naudojamas eismo spūsčių rodiklis yra pagrįstas vidutinio greičio laisvo judėjimo sąlygomis (paprastai grindžiamo duomenimis, registruotais vidury nakties) ir sąlygomis, pastebimomis įvairiu paros metu, skirtumu, perskaičiuotu į vidutinio kelionės laiko padidėjimą (absoliučiais skaičiais arba procentine dalimi).

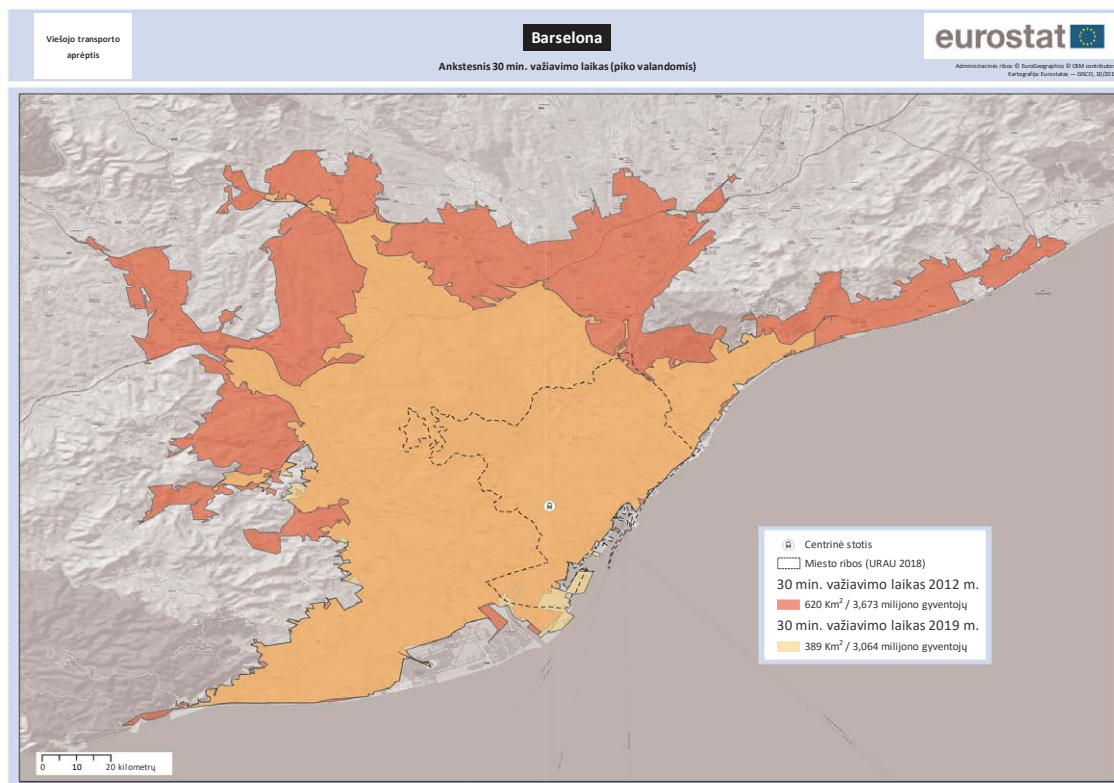
25 Remiantis „TomTom“¹⁷ duomenimis, 2013–2018 m. spūstys padidėjo 25 iš 37 miesto transporto mazgų, apie kuriuos buvo galima gauti duomenų. Ši tendencija taip pat buvo pastebėta visuose mūsų aplankytuose miestuose. Toliau **1 paveiksle** pateiktame žemėlapyje pavaizduota, kiek važiuodami 30 minučių nuvažiuosite trumpesnę kelią Barselonoje, negu buvo nuvažiuojama 2012 m. Panašūs kitų mūsų aplankytų miestų žemėlapiai pateikti **II priede**.

¹⁵ Teisinis veiksmas prieš valstybę narę, kuri neįgyvendina ES teisės.

¹⁶ EBPO (2007 m.), „Miesto eismo spūsčių valdymas“ (angl. „Managing Urban Traffic Congestion“). https://www.oecdilibrary.org/transport/managing-urban-traffic-congestion_9789282101506-en.

¹⁷ Duomenų apie eismą teikėjas.

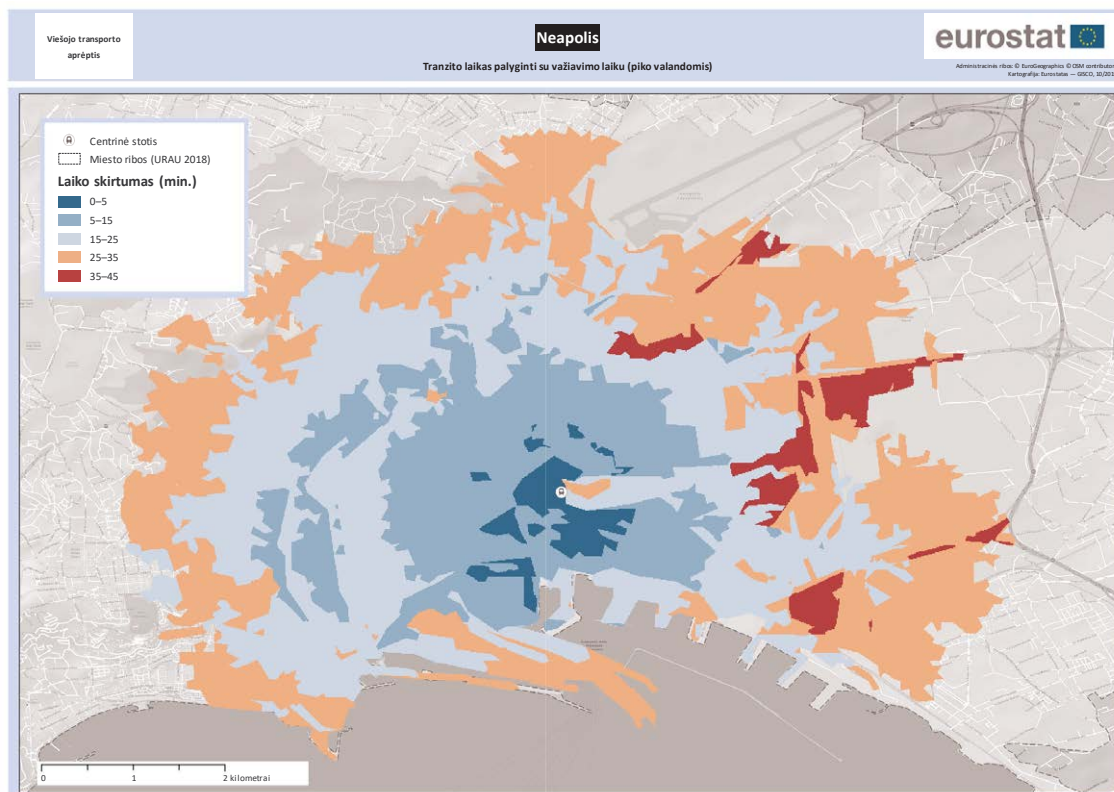
1 paveikslas. Pasiekiamumas važiuojant 30 minučių piko valandomis 2012 ir 2019 m. Barselonoje



Šaltinis: Eurostato analizė, atlikta EAR vardu.

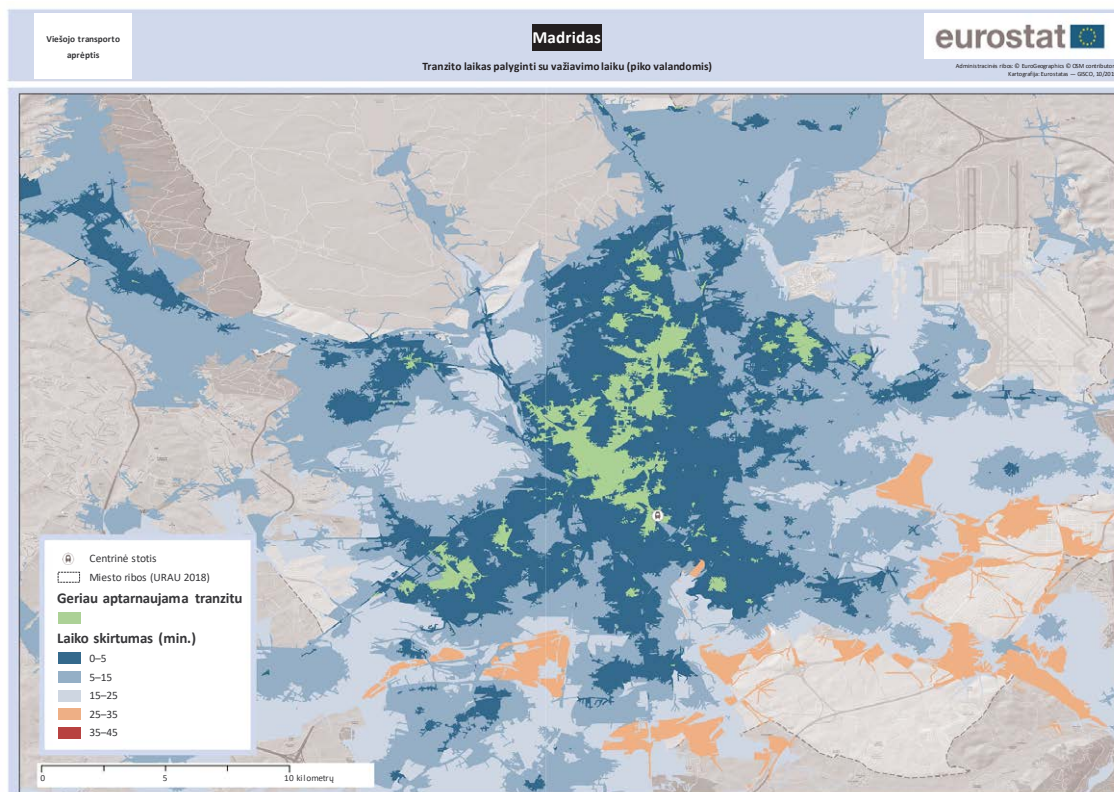
26 Tačiau pažymėjome, kad nors sąnaudos ir patogumas taip pat yra veiksniai, septyniuose iš aštuonių miestų dažniausiai daugiau laiko sutaupoma naudojantis privačia transporto priemone, nei viešuoju transportu. **2 paveiksle** parodyta, kad nuvykti į Neapolio centrinę geležinkelio stotį viešuoju transportu užtrunka ilgiau, nei privačiu automobiliu. Tik Madride radome keletą miesto dalių, kuriose patekimas į Atochos stotį – vieną iš dviejų pagrindinių geležinkelio stočių – buvo greitesnis viešuoju transportu (žr. **3 paveikslą**). Panašūs kitų mūsų aplankytų miestų žemėlapiai pateikti **II priede**.

2 paveikslas. Lyginamasis Neapolio geležinkelio stoties pasiekiamumas lengvuju automobiliu ir viešuoju transportu.



Šaltinis: Eurostato analizė, atlikta EAR vardu.

3 paveikslas. Lyginamasis Madrido Atochos geležinkelio stoties pasiekiamumas lengvuoju automobiliu ir viešuoju transportu (tranzitu)



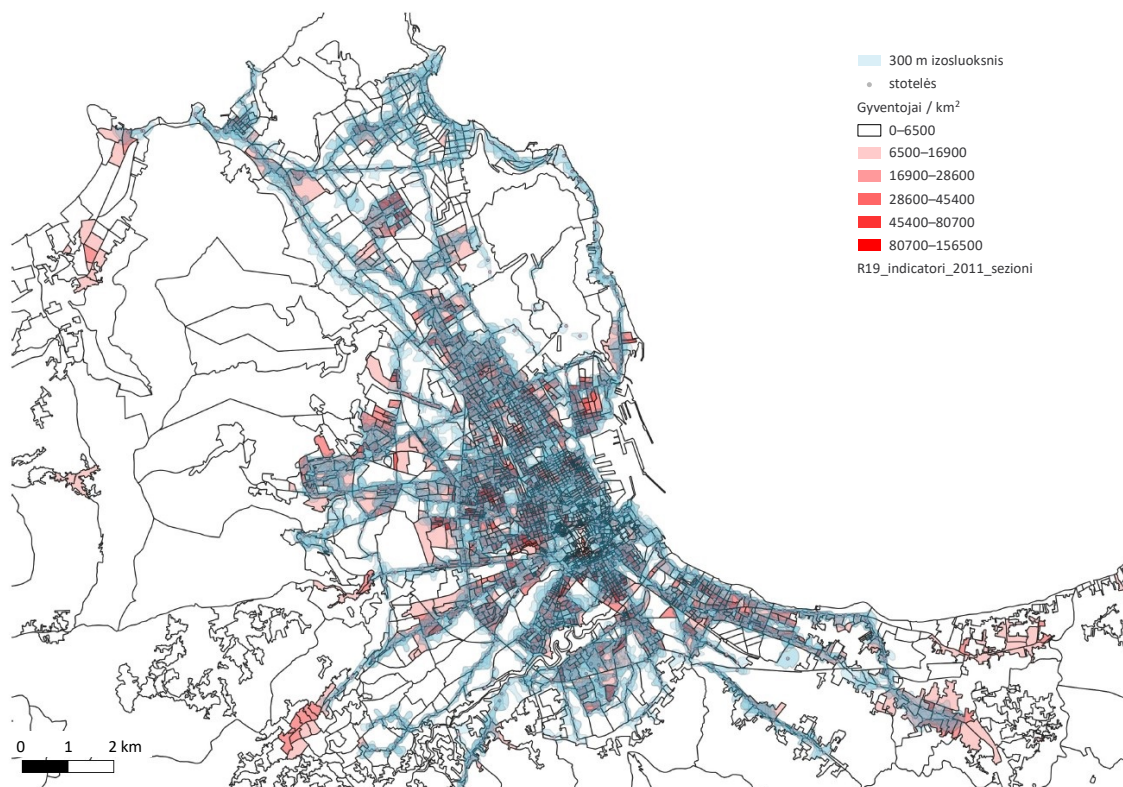
Šaltinis: Eurostato analizė, atlikta EAR vardu.

Viešojo transporto aprėpties ir pasiekiamumo padėtis miestuose gerėjo

27 Geras viešasis transportas yra svarbus veiksnys siekiant tvaraus judumo mieste, nes juo – kartu su „aktyviu judumu“ (judėjimo būdu, pagrįstu žmogaus fiziniu aktyvumu, pavyzdžiui, ėjimu pėsčiomis ir važiavimu dviračiu) – suteikiama privačių automobilių naudojimui alternatyvi galimybė. Kad viešasis transportas būtų geras, be kita ko, būtina užtikrinti galimybę lengvai juo naudotis (didelei gyventojų daliai esant nedideliu atstumu nuo viešojo transporto infrastruktūros), dažnumą, greitį ir didelį sujungiamumą su tinklu laipsni. Miestai turėjo galimybę pasinaudoti ES fondais siekiant, kad jie padėtų išplėsti jų viešojo transporto tinklus investicijomis į metro ir tramvajų linijas ir riedmenis (žr. 36 dalį).

28 Iš 2019 m. EBPO ataskaitos matyti, kad gyventojų, gyvenančių netoli transporto infrastruktūros, procentinė dalis kai kuriuose miestuose yra labai didelė (žr. 1 lentelę). Ši procentinė dalis atokiose srityse yra mažesnė – žr. Palermo pavyzdį, pateiktą 4 paveiksle, kuriame parodyta didelė gyventojų dalis, kurios viešojo transporto aprėptis yra maža.

4 paveikslas. Palermo gyventojų tankis ir viešojo transporto aprėptis



Šaltinis: EAR analizė, paremta ISTAT ir Palermo savivaldybės paskelbtais duomenimis.

29 Tačiau, kadangi šie miestai pritraukia į darbą važinėjančius asmenis iš aplinkinių savivaldybių, viešojo transporto pasiūla periferijoje ir transporto jungčių su likusia tinklo dalimi mieste patogumas lemia, ar į darbą važinėjantys asmenys renkasi galimybę miestą pasiekti privačia transporto priemone ar viešuoju transportu, nepaisant viešojo transporto kokybės mieste.

1 lentelė. Viešojo transporto aprėptis

Miesto pavadinimas	Centrinė miesto dalis	Municipalinė sritis
Leipcigas	99,9 %	70,7 %
Hamburgas	99,9 %	99,5 %
Neapolis	53,5 %	48,5 %
Madridas	99,9 %	96,7 %
Varšuva	100,0 %	84,8 %
Vidurkis*	95,6 %	87,9 %

* Šis vidurkis apima 81 miestą, turėjusį GTFS duomenis, iš 121 miesto, įtraukto į Europos transporto ministrų konferencijos ataskaitą.

Šaltinis: Tarptautinis transporto forumas, 2019 m.

30 Mažesnė viešojo transporto aprėptis periferinėse važinėjimo į darbą ir iš jo zonose ir tai, kad dauguma linijų periferijoje vyksta į centrą ir iš jo, o vis daugiau keliaujama iš priemiesčio į priemiestį, lemia didesnę privačių transporto priemonių dalį tose vietovėse nei miestuose (žr. **3 diagramą**).

Komisija padidino savo paramą, tačiau dėl įvairių veiksnių pažanga siekiant tvaraus judumo mieste buvo ribota

31 Įvertinome paramą, kurią Komisija suteikė valstybėms narėms pagal politikos dokumentus ir gaires, ir kiek valstybės narės ja pasinaudojo. Be to, išanalizavome finansinę paramą, kurią suteikė Komisija iš ESI fondo ir pagal EITP, siekdami įvertinti, ar lėšos buvo naudojamos atsižvelgiant į perėjimo prie tvaresnio judumo mieste tikslą.

Komisija rengė politiką ir leido gaires, nors valstybės narės ne visada jų laikėsi

32 Komisija išleido keletą politikos dokumentų (žr. **1 diagramą**). Siekdama paremti savo politikos tikslus, Komisija leido ir reguliariai atnaujino įvairias gaires. Ji jas papildė atitinkamomis konferencijomis ir seminarais, kad pagerintų jų priėmimą ir padidintų ES miestų informuotumą apie būtinybę nustatyti integruotą požiūrį į tvarų judumą mieste.

33 2013 m. judumo mieste dokumentų rinkinyje pranešama apie lėtą pažangą siekiant įgyvendinti tvaresnius judumo mieste būdus ir nurodoma, kad reikia esminių pokyčių. Jame nurodytas priemonės, kuriomis siekiama sustiprinti paramą Europos miestams, daugiausia sudarė informacijos rinkimas ir sklaida ir konsultavimo, mokslinių tyrimų ir dalijimosi patirtimi iniciatyvos. Šios priemonės yra skirtos judumo mieste problemoms spręsti eismo spūsčių, transporto išmetamų CO₂ dujų, kenksmingo oro teršalų poveikio ir žūčių kelyje srityse. Rėmimo veiksmai, be kita ko, buvo šie:

- ELTIS platformos¹⁸, kuri naudojama kaip judumo mieste „observatorija“ – t. y. duomenų saugyklos – ir vieno langelio principu veikiančios tarnybos, skirtos SUMP, sukūrimas;
- gairės dėl SUMP, kurios atliekant auditą buvo atnaujinamos ir papildomos šešiomis konferencijomis SUMP klausimais;

¹⁸ Europos vietos transporto informacijos tarnyba: <https://www.eltis.org>

- konsultavimas finansavimo galimybių klausimais;
- inovatyvių judumo mieste sprendimų testavimo ir įgyvendinimo rėmimas įgyvendinant tokias iniciatyvas kaip CIVITAS iniciatyvą¹⁹ ir Europos inovacijų partnerystės iniciatyvą „Pažangieji miestai ir bendruomenės“²⁰.

34 Duomenys į Komisijos ELTIS interneto svetainę įkeliami savanoriškai ir gali neatspindėti naujausios pozicijos. Tačiau mūsų apklausa patvirtino ELTIS pateiktus įrodymus, kad audito metu, nors daugelis miestų dirba šia linkme, vis dar yra daug miestų transporto mazgų, kurie nepriėmė tvaraus judumo mieste plano.

35 Pagal dabartinius teisės aktus aplinka yra viena iš svarbiausių sričių, kurioje ES gali daryti tiesioginę įtaką valstybėms narėms. Savo teisės aktais šioje srityje ES sukūrė didelę paskatą miestams imtis veiksmų, siekiant išvengti aplinkos pavojaus slenksčių pažeidimo rizikos. Aplinkosaugos teisės aktuose taip pat numatytas griežtesnių išmetamų teršalų kiekio standartų, skirtų kelių transporto priemonėms, ir ambicingų tikslų netaršių transporto priemonių viešųjų pirkimų srityje priėmimas. Šiomis iniciatyvomis buvo siekiama sumažinti transportui priskirtinų išmetalų kiekį ir dėl jų, atskirais atvejais, buvo laikinai uždarytos atskiros gatvės dyzeliniams automobiliams (Hamburge, žr. **51** dalį).

2014–2020 m. daugiau ES lėšų buvo skirta tvariam judumui mieste, tačiau SUMP paprastai nėra finansavimo sąlyga

36 Siekiant remti politikos tikslą – judumą mieste padaryti tvaresnį, 2014–2020 m. iš ESI fondų judumui mieste skiriamos lėšos buvo padidintos 46 %, palyginti su ankstesniu laikotarpiu (žr. **10** dalį). Tai rodo akivaizdus prioritetų pasikeitimas, nes, pavyzdžiui, ne TEN-T keliams skiriami asignavimai sumažėjo 25 % – nuo 20,8 milijardo iki 15,5 milijardo eurų. 2014–2020 m. netaršiam miesto transportui skirti 12,8 milijardo eurų yra didžiausi asignavimai iš visų su individualiu transportu susijusių intervencijos sričių (žr. **III priedą**). Didelės apimties projektus, skirtus judumui mieste, daugiausia sudarė investicijos į metro arba tramvajų linijas ir riedmenis.

37 ES miestai neprivalo laikytis Komisijos gairių arba turėti SUMP ar net išsamią nacionalinę miesto transporto strategiją dėl miesto projektų, dėl kurių siekiama pasinaudoti ES finansavimu. Taip yra nepaisant to, kad dėl spūsių miesto transporto

¹⁹ <https://civitas.eu/>

²⁰ <https://eu-smartcities.eu>

mazguose gali labai sumažėti TEN-T tinklo, remiamo EITP lėšomis visoje ES, efektyvumas.

38 Du iš keturių mūsų aplankytų valstybių narių SUMP turėjimą taikė kaip sąlygą miestams, kad šie atitiktų reikalavimus gauti nacionalinių arba ES lėšų:

- 2017 m. Italijoje nacionalinė Infrastruktūros ir transporto ministerija išleido dekretą, kuriame reikalaujama, kad miestai, kuriuose gyvena daugiau kaip 100 000 gyventojų, iki 2019 m. spalio mėn. (vėliau terminas pratęsiamas metais) priimtų SUMP pagal Komisijos gaires, kad būtų tinkami gauti nacionalinių lėšų viešojo transporto infrastruktūrai. Todėl padidėjo miestų, pradedančių SUMP priėmimo procesą, skaičius.
- Ispanijoje nacionalinė administracija SUMP priėmimą taikė kaip sąlygą skiriant ES struktūrinių fondų lėšas regioninėms ir vietos administracijoms miesto arba didmiesčio viešojo transporto reikmėms 2014–2020 m. programavimo laikotarpiu. SUMP turi būti parengti pagal nacionalinę tvaraus judumo strategiją. Kaip teigia Ispanijos institucijos, dėl to daugelis miestų, kuriuose gyvena daugiau kaip 50 000 gyventojų, priėmė SUMP.

39 Taigi, Italijoje ir Ispanijoje priimto SUMP kaip finansavimo sąlygos taikymas pasirodė esąs stipri paskata miestams rengti judumo mieste strategijas. Tačiau nė viename mūsų šiose šalyse aplankytų miestų nebuvo atliktas priimto SUMP kokybės išorės vertinimas. Todėl esama rizikos, kad priėmimo procesas gali tapti administraciniu formalumu siekiant gauti lėšų ir kad dėl to SUMP gali nebūti tokios kokybės, kurios reikia siekiant pagerinti judumą mieste.

40 2019 m. Komisija pradėjo spręsti judumo mieste problemą savo konkrečioms šalims skirtose rekomendacijose (angl. CRS), pateiktose per Europos semestrą. Iki 2019 m. CRS apie judumą mieste ir spūstis buvo užsimenama tik retkarčiais (žr. [2 lentelę](#)). Kitu programavimo laikotarpiu Komisija pasiūlė stiprinti ES finansavimo naudojimo ir konkrečioms šalims skirtų rekomendacijų²¹ sąsają, tačiau neaišku, ar šis pasiūlymas, kuris 2020 m. sausio mėn. vis dar buvo svarstomas teisėkūros institucijose, bus įtrauktas į galutinę teisės akto redakciją.

²¹ Europos Audito Rūmų nuomonė Nr. 6/2018 dėl pasiūlytų 2021–2027 m. Bendrųjų nuostatų reglamentų.

2 lentelė. Konkrečioms šalims skirtos rekomendacijos, kuriomis sprendžiamos spūsčių, judumo mieste ir tvaraus transporto problemos

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Belgija	C/T	T	C/T	C/T	C/T	C/U/T
Bulgarija	N	N	N	N	T	T
Čekija	N	N	T	N	N	U/T
Danija	N	N	N	T	N	C/T
Vokietija	N	T	N	N	N	C/U/T
Estija	T	N	T	T	N	C/T
Airija	N	N	T	N	C/U/T	T
Graikija	/	/	/	/	/	T
Ispanija	T	T	N	N	T	T
Prancūzija	T	N	N	N	N	N
Kroatija	N	N	N	N	N	U/T
Italija	T	T	T	N	N	U/T
Kipras	/	/	N	N	N	C/U/T
Latvija	T	N	N	N	N	T
Lietuva	N	N	N	N	N	U/T
Liuksemburgas	N	N	N	C	T	C/T
Vengrija	T	N	N	T	N	C/U/T
Malta	T	T	C/T	C/T	C/T	C/T
Nyderlandai	N	N	N	N	N	C
Austrija	T	N	N	N	N	N
Lenkija	T	T	T	C/T	C/T	C/T
Portugalija	T	T	N	N	N	N
Rumunija	T	T	N	T	T	C/U/T
Slovėnija	N	N	N	N	N	T
Slovakija	N	T	N	N	N	U/T
Suomija	N	N	N	T	N	C/T
Švedija	N	N	N	N	N	T
Jungtinė Karalystė	N	N	N	C	T	C/T

N - Ne

C – Spūstys

U - Judumas mieste

T – Tvarus transportas

Šaltinis: EAR analizė, atlikta remiantis Komisijos paskelbtomis konkrečioms šalims skirtomis rekomendacijomis.

Keli veiksniai turi poveikio Komisijos paramos, teikiamos siekiant tvaresnio judumo mieste, veiksmingumui

41 Nustatėme dvi svarbias sritis, kuriose miestai susiduria su problemomis, dėl kurių Komisijos paramos veiksmingumas yra ribotas: tvaraus judumo mieste paklausos finansavimo ir nuoseklios politikos plėtojimo automobilių stovėjimo vietų, draudžiamo eismo zonų ir dviračių eismo srityse sritis.

Miestų viešojo transporto finansavimo poreikiai

42 Efektyvus ir veiksmingas viešojo transporto tinklas yra itin svarbi piliečių skatinimo pereiti prie tvaresnių rūšių transporto sąlyga. Finansiniai įsipareigojimai apima ne tik investicijas į viešojo transporto infrastruktūrą ir riedmenis, kurioms ES gali teikti finansinę paramą, bet ir veiklos ir priežiūros sąnaudas, kurios gali būti reikšmingos (žr. **3 langelį**) ir kurioms ES neteikia jokios finansinės paramos.

3 langelis

Viešojo transporto veiklos sąnaudos – aplankytų miestų pavyzdžiai

Per 15 metų Barselonoje viešojo transporto eksploatavimo sąnaudos padidėjo daugiau kaip du kartus – nuo 646 milijonų eurų 2003 m. iki 1 373 milijonų eurų 2017 m. Šiuo laikotarpiu nacionalinis įnašas padidėjo iki 200 milijonų eurų 2010 m., tačiau nuo to laiko mažėjo ir atliekant auditą sudarė šiek tiek daugiau kaip 100 milijonų eurų.

Madride viešojo transporto eksploatavimo sąnaudos padidėjo nuo 1 684 milijonų eurų 2013 m. iki 2 014 milijonų eurų 2016 m., nors vėliau jos sumažėjo iki 1 842 milijonų eurų 2017 m. Tuo tarpu nacionalinių institucijų įnašai gerokai sumažėjo.

Hamburge viešojo transporto išlaidos didėjo, ypač išplėtus greitąjį tramvajų. Hamburgo institucijų duomenimis, nuo 2020 m. šios išlaidos bus keli šimtai milijonų eurų per metus. Siekiant padengti dalį padidėjusių išlaidų, 2012–2016 m. bilietų kainos buvo padidintos daugiau kaip 20 %.

2011–2018 m. Leipcigas taip pat padidino savo mėnesinių bilietų kainas daugiau kaip 40 %, kad galėtų padengti dalį didėjančių eksploatavimo sąnaudų.

43 Miestai kai kurias viešojo transporto eksploatavimo sąnaudas padengia apmokestindami bilietus. Tačiau taip padengiama tik dalis sąnaudų. Mūsų aplankytuose miestuose sąnaudų dalis, padengiama bilietų kainomis, svyravo nuo 81 % Hamburge iki 8 % Palerme²². Tarptautinė viešojo transporto asociacija mums pateikė duomenis iš 41 ES miesto, kurie rodo, kad beveik dviejų trečdalių jos tikrintų 41 ES miesto pajamomis iš bilietų buvo padengta mažiau 60 % eksploatavimo sąnaudų. Atliekant mūsų apklausą buvo padarytos panašios išvados.

²² Keleivių vengimas įsigyti bilietą taip pat turi poveikio. Pavyzdžiui, Neapolio savivaldybės transporto įmonės duomenimis, Neapolyje vengimo įsigyti bilietą atvejų skaičius sudaro apie 33 %.

44 Dėl to kylančius finansinius sunkumus parodo transporto priemonių parko amžius (*IV priedas*). Pavyzdžiui, Neapolyje 2013 m. pradžioje vidutinis jo 500 autobusų amžius buvo 11,5 metų, o jų patikimumo problemos reiškė, kad mažiau kaip 65 % jų buvo galima naudoti kasdien. Nors kai kurie autobusai ir buvo pakeisti, iki 2018 m. lapkričio mėn. vidutinis jų amžius padidėjo iki 13,4 metų; miesto institucijos pranešė, kad dėl šio progresuojančio viešojo transporto paslaugų pablogėjimo padidėjo automobilių naudojimas. Panašiai yra ir Palerme – tik 71 % jo autobusų parko, kurio vidutinis amžius yra didesnis kaip 12 metų, buvo galima naudoti kasdien.

45 Remiantis 2019 m. Komisijos ataskaita²³, bendros transporto paslaugų sąnaudos visuomenei ES sudaro 987 milijardus eurų ir apima dėl aplinkosaugos (44 %), eismo įvykių (29 %) ir spūsčių patiriamas sąnaudas (27 %). Keleivinio transporto atveju privačių automobilių sąnaudos sudaro 565 milijardus eurų ir atitinka 0,12 euro/km išorės sąnaudų, palyginti su 19 milijardų eurų (0,04 euro/km) autobusų arba tolimojo susisiekimo autobusų atveju. Mokesčiai (degalai ir nuosavybė) ir rinkliavos, kurias moka privatūs automobilių naudotojai, padengia šiek tiek mažiau nei pusę šių sąnaudų, t. y. 267 milijardus eurų. Ataskaitoje nurodytos galimybės padidinti visų privačių automobilių naudotojams tenkančių sąnaudų dalį, įskaitant naudojant specialias kelių rinkliavų schemas miestų teritorijose, siekiant išspręsti didelių miesto transporto sąnaudų problemą.

46 Kitas veiksnys, dėl kurio sąnaudos yra didesnės, yra skirtingų tramvajų ir metro linijų suderintų standartų stoka, dėl kurios mažėja konkurencija rinkoje. Pavyzdžiui, Neapolyje šis veiksnys reiškė, kad tik labai nedaug įmonių gamino traukinius pagal reikalaujamus standartus, o tai taip pat lėmė vėlavimus. Varšuvoje priešingai – dvi metro linijos turi tuos pačius standartus, todėl statant antrą metro liniją padidėjo efektyvumas. Pavyzdžiui, vykstant šiai statybai buvo galima naudoti pirmos metro linijos stotis. Problemos, kylančios miestams siekiant pakeisti savo dabartinius techninius standartus į visos ES standartus siekiant sumažinti sąnaudas, būtų didelės ir jas būtų brangu pašalinti. Taip pat dažnai yra politinių kliūčių, kurias reikia įveikti siekiant glaudesnio įvairių miestų bendradarbiavimo.

²³ „Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities“, Europos Komisija, 2019 m.

Politikos suderinamumas

47 Tikrinome, ar miestų judumo mieste politika sprendžiamas poreikio nuosekliai didinti tvarumą klausimas, daugiausiai dėmesio skiriant automobilių statymo politikai, spūsčių mokesčio taikymui ir dviračių eismo infrastruktūros teikimui.

48 Mūsų aplankyti miestai priėmė automobilių statymo politiką, skirtą skatinti mieste nebesinaudoti privačiomis transporto priemonėmis, didinant mokesčius už automobilių stovėjimą arba mažinant automobilių stovėjimo vietų skaičių. Pavyzdžiui, Leipcige vietoj automobilių stovėjimo vietų buvo įrengtos dviračių stovėjimo vietos, todėl sumažėjo automobilių statymo vietų prieinamumas ir padidėjo dviračių eismo patrauklumas (žr. [5 paveikslą](#)).

5 paveikslas. Leipcigas – dviračių statymo vietos vietoj automobilių stovėjimo vietų



Šaltinis: Europos Audito Rūmai.

49 Tačiau buvo daug atvejų, kai automobilių statymo politika neatitiko tvaraus judumo mieste politikos:

- o Lenkijoje ir visų pirma Varšuvoje bauda nesumokėjus už automobilio stovėjimą yra mažesnė už baudą nesumokėjus už važiavimą viešuoju transportu.
- o Taip pat Lenkijoje, kur automobilius statyti kelkraštyje draudžiama, vis dar galima automobilius statyti ant šaligatvio (žr. **6 paveikslą**), taip sumažinant pėstiesiems prieinamą erdvę.

6 paveikslas. Varšuva: ženkle rašoma: „Automobilių stovėjimo draudimas netaikomas šaligatviams“



Šaltinis: EAR.

50 Kiti būdai skatinti nebesinaudoti privačiomis transporto priemonėmis yra draudžiamo eismo zonų sukūrimas ir spūsčių mokesčių taikymas:

- o 2018 m. Madride sukurta 472 hektarų ploto draudžiamo eismo zona (zona „Madrid Central“ – žr. **4 langelį**). Todėl sumažėjo NO₂ tarša;

4 langelis. Zonos „Madrid Central“ indėlis mažinant taršą

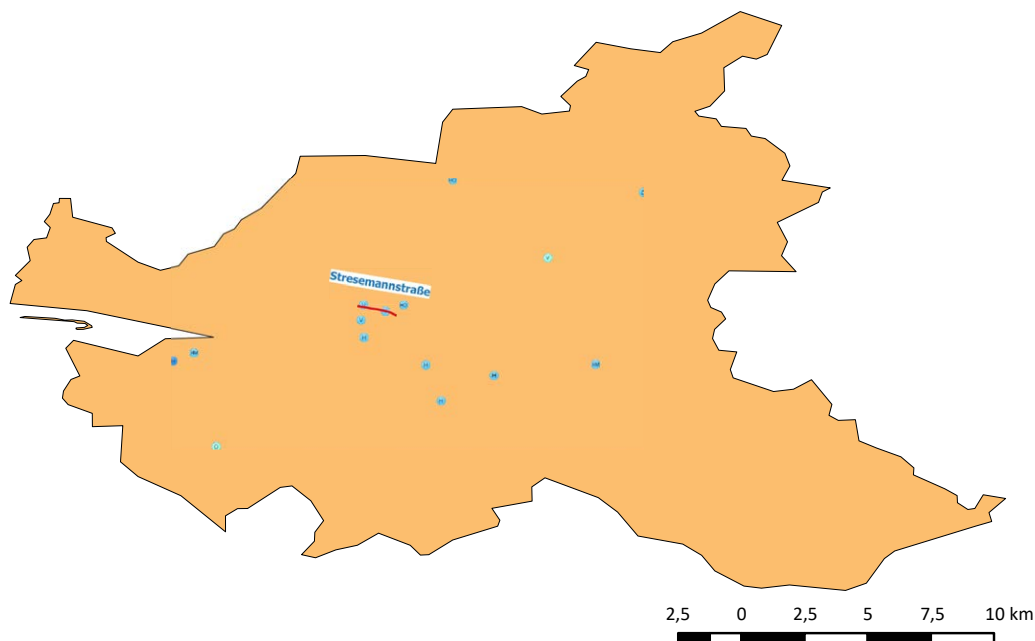
Zona „Madrid Central“ pradėjo veikti 2019 m. kovo mėn. 2019 m. gegužės mėn. aikštėje „Plaza del Carmen“ fiksuoti NO₂ duomenys (vienintelėje matavimo stotyje, esančioje zonoje „Madrid Central“) rodo, kad NO₂ tarša sumažėjo 45 %, palyginti su 2018 m. gegužės mėn. tarša. NO₂ tarša vidutiniškai sumažėjo 24 % 24 Madrido stotyse, kuriose ji buvo matuojama. Taip pat sumažėjo akustinė tarša.

- o Barcelona atėmė kelių erdvę iš automobilių sukurdamą draudžiamą eismo kvartalą. Šie kvartalai apima devynis gyvenamųjų pastatų kvartalus, kurie užima 400m x 400m plotą ir kuriuose telkiasi eismas, įskaitant autobusus. Vidinėse gatvėse automobilių eismas draudžiamas arba ribojamas iki mažo greičio. Draudžiamą eismo kvartalai yra pavyzdys, kaip miestai gali suteikti pirmenybęėjimui pėsčiomis ir važiavimui dviračiu atimdami viešąsias erdves iš automobilių stovėjimo vietų ir jas atiduodami piliečiams.
- o Palerme sukurta 4 hektarų ploto draudžiamą eismo zona ir planuojama padvigubinti jos plotą. Jame taip pat ketinama sumažinti automobiliams prieinamą erdvę, siekiant išplėsti tramvajų tinklą.
- o Kai kurie miestai, įskaitant Stokholmą ir Valetą, taikė spūsčių mokesčius ir pranešė, kad tai padėjo gerokai sumažinti spūstis, ir taip prisidėjo prie tvaresnių rūšių transporto naudojimo. Pajamos iš spūsčių mokesčių taip pat sudarė finansinius išteklius, skirtus viešajam transportui gerinti.

51 Tačiau nustatėme, kad spūsčių mokesčių sąvoka nebuvo plačiai vartojama, ir būta atvejų, kai ribotos eismo zonos nebuvo nuosekliai įgyvendinamos.

- o Tik vos keli miestai taikė spūsčių mokesčius, nepaisant jų galimos teikiamos naudos siekiant mažinti spūstis, didinti tvarumą ir gauti papildomų pajamų. Tai iš dalies galima paaiškinti konkrečiomis atskirų miestų aplinkybėmis. Pavyzdžiui, miestas gali nenorėti apsvarstyti galimybės taikyti spūsčių mokestį, jeigu dėl to jis taptų ne toks patrauklus piliečiams ir įmonėms, palyginti su kaimyniniais miestais, kuriuose nėra spūsčių mokesčio.

7 paveikslas. Hamburgo gatvė, kurioje laikinai uždrausta naudoti senesnius dyzelinius automobilius



Šaltinis: EAR; remtasi Hamburgo institucijų paskelbtais duomenimis. Žemėlapis: © QGIS.

- siekdamas laikytis oro kokybės ribinių verčių, Hamburgas nustatė laikiną senesnių dyzelinių transporto priemonių naudojimo draudimą vienoje gatvėje, šalia kurios buvo sutelktos penkios iš 15 oro kokybės matavimo stočių (žr. žemėlapij, pateiktą [7 paveiksle](#)). Šios priemonės gali pagerinti rodiklius, tačiau vargu ar jas taikant reikšmingai padidės oro kokybė dideliame mieste.

52 Dviračių eismo potencialas didinti judumo mieste tvarumą yra reikšmingas. Kopenhagoje maždaug 40 % važinėjimų į darbą vyksta dviračiais, o tiek Antverpene, tiek Bordo mieste taip pat pasiektas reikšmingas privačių transporto priemonių naudojimo sumažėjimas (žr. [19](#) dalį) dėl jų dviračių takų tinklų išplėtimo²⁴. Iš Leipcigo duomenų matyti, kiek daug mažesnės yra dviračių takų priežiūros ir investicinės sąnaudos už visų kitų rūšių transporto sąnaudas.

²⁴ Pagal Kopenhagos indeksą (www.copenhagenizeindex.eu), pagal kurį klasifikuojami dviračiams palankiausi miestai Europoje, Antverpenas užima 4-ąją vietą, o Bordo miestas – 6-ąją.

53 Pastebėjome, kad, nepaisant galimos važinėjimo dviračiais naudos ir mažesnių dviračių infrastruktūros sąnaudų, daugelyje miestų nebuvo aiškaus įsipareigojimo dėl dviračių takų gerinimo:

- o daugelyje aplankytų miestų važinėjimo dviračiais lygis yra žemas. Pavyzdžiui, Neapolyje dviračių takų ilgis buvo mažiau kaip 20 km, o dviračių transporto dalis Madride ir Barselonoje buvo 1–2 %. Barselonos plane numatyta 2018 m. pasiekti 2,5 % dviračių transporto dalį, o įgyvendinus Madrido 2008–2016 m. pagrindinį planą dėl dviračių transporto judumo galutinė jo dalis 2016 m. buvo tik 1,2 %. 2016 m. planas buvo peržiūrėtas ir nustatytas naujas 2025 m. 5 % tikslas;
- o vos keli mūsų aplankyti miestai savo planuose buvo nusistatę tikslus dėl dviračių transporto. Tie tikslai, kurie jau buvo nustatyti, kartais buvo derinami su ėjimu pėsčiomis;
- o taip pat nėra nustatytų aiškių tikslų dėl tiesinių dviračių takų skaičiaus arba tipo. Kai kuriuose miestuose, pavyzdžiui, Madride, dviračių takai nėra visiškai atskirti nuo variklinių transporto priemonių eismo arba nuo šaligatviais einančių pėsčiųjų.

54 Miestų pateikti duomenys apie transporto dalį ir mūsų aplankytuose miestuose, pavyzdžiui, Madride ir Barselonoje, surinkta informacija rodo, kad esama gana didelės rizikos, kad aktyvaus judumo, pavyzdžiui, važinėjimo dviračiais ir ėjimo pėsčiomis, padidėjimas bus gautas atsisakant viešojo transporto, o ne privačių automobilių naudojimo. Pavyzdžiui, Antverpene tiek privačių automobilių naudojimas, tiek viešasis transportas nuo 2013 iki 2017 m. atitinkamai sumažėjo 4,4 ir 2,8 %, nors tuo pačiu laikotarpiu dviračių transporto dalis padidėjo 7,3 %; Lisabonoje viešasis transportas sumažėjo nuo 34 % 2013 m. iki 22 % 2017 m. Padidėjusio automobilių naudojimo rizika didėja mažėjant degalų kainoms. Pavyzdžiui, 2012–2018 m. Hamburge ir Leipcige degalų kainos gerokai sumažėjo, o bilietų kainos padidėjo iki 40 %.

55 Šie pavyzdžiai rodo, kad svarbu ne tik stengtis, kad viešasis transportas ir aktyvus judumas taptų patrauklesni, bet ir imtis veiksmingų veiksmų, kuriais būtų siekiama skatinti žmones nebesinaudoti savo privačiais automobiliais.

56 Daugeliui mūsų nustatytų teigiamų pavyzdžių įgyvendinti reikia užtikrinti didelę politinę lyderystę ir veiksmingą komunikaciją. Įtikinti piliečius atsisakyti savo automobilių patogumo dėl kitų rūšių transporto dažnai yra iššūkis. Pavyzdžiui, Stokholme prieš galutinai įvedant spūsčių mokestį reikėjo įvykdyti pradinį jo testavimo etapą. Nors iš pradžių piliečiai priešinosi šiai idėjai, dabar jie nebenori sugrįžti į pradinę padėtį, kai nebuvo spūsčių mokesčio. Tiek Barselona, tiek Leipcigas pabrėžė, kad prieš

sukuriant draudžiamo eismo kvartalus ir atitinkamai mažesnes erdves privačioms transporto priemonėms, svarbu veiksmingai komunikuoti apie galimą siūlomų sprendimų naudą.

Kai kurie mūsų tikrinti projektai nebuvo visiškai veiksmingi ir kai kurie iš jų nebuvo pagrįsti patikimomis strategijomis

57 Įvertinome 15 mūsų tikrintų projektų veiksmingumą. Taip pat įvertinome, ar šie projektai buvo pagrįsti patikimais strateginiais metodais ir ar šios strategijos vietos lygmeniu atitiko strategijos principus, kuriuos Komisija nustatė savo politikos dokumentuose ir gairėse.

Kai kurie projektai nebuvo tokie veiksmingi, kaip buvo numatyta

58 Ne visi audituoti projektai buvo visiškai veiksmingi. Pastebėjome keletą pavyzdžių, kai projektai pasirodė esą mažiau panaudotini nei buvo planuota:

- Neapolyje ir Palerme įgyvendinami projektai, kuriais siekta padidinti autobusų ir tramvajų naudojimą, išskyrus autobusų įsigijimą Neapolyje, gerokai vėlavo. Užbaigus šiuos projektus, faktinis keleivių skaičius buvo gerokai mažesnis, nei buvo planuota.
- Varšuvoje ir Lodzėje projektai buvo užbaigti numatytu laiku ir juos įgyvendinus pagerėjo piliečiams prieinamas viešasis transportas, tačiau transporto dalis reikšmingai nepasikeitė. Lodzėje įgyvendinus tramvajų riedmenų projektą, tramvajų tinklas pagerėjo, tačiau viešojo transporto keleivių skaičius nepadidėjo, palyginti su 2014 m., kai projektas buvo pradėtas vykdyti (tikslas, nustatytas tvirtinant projektą). Tuo tarpu spūstys padidėjo.
- Barselonoje autobusų / daug keleivių vežančių transporto priemonių (angl. HOV) eismo juostos statybos darbai labai vėlavo, buvo viršytos jų išlaidos ir nebuvo pasiekti ja besinaudojančių transporto priemonių skaičiaus tikslai.

59 Buvo manoma, kad, pratęsus metro liniją Nr. 11 Madride, eismas padidėtų, kadangi būtų pastatytas naujas prekybos centras. Šis prekybos centras jau buvo arti kitų esamų linijų ir buvo uždarytas netrukus po naujos metro linijos atidarymo, todėl naudotojų skaičius buvo 45 % mažesnis, nei planuota. Nustatėme keletą priežasčių,

kurios prisidėjo prie riboto tikrintų projektų veiksmingumo. Tiek projektų planavimo, tiek įgyvendinimo etapuose buvo tokių trūkumų:

- Nuo pat pradžių buvo sumanyta, kad tramvajaus linija Palerme priklausys nuo kitų transporto projektų, kuriuos vykdė kiti ekonominės veiklos vykdytojai. Todėl šiam projektui kilo kitų projektų įgyvendinimo vėlavimo rizika; ši vėliau pasitvirtino. Projektų veiksmingumas taip pat buvo mažesnis dėl to, kad nebuvo integruoti skirtingų susijusių ekonominės veiklos vykdytojų bilietai, o tai reiškė, kad keleiviai turi įsigyti kelis bilietus, kad pasiektų miesto centrą tramvajumi.
- Barselonoje autobusų / daug keleivių vežančių transporto priemonių (angl. HOV) eismo juostą sudarė papildoma eismo juosta, kai kuriose atkarpose nutiesta virš esamo greitkelio. Šiuo projektu buvo sudarytos sąlygos sutaupyti apie keturias minutes laiko, tačiau juo nebuvo sukurta paskata privačiam naudotojui pereiti prie autobusų / daug keleivių vežančių transporto priemonių (angl. HOV) eismo juostos, kuri buvo projekto tikslas.
- Pratęsdamos metro liniją Neapolyje, vietos institucijos laiku nenupirko naujų metro traukinių. Tai reiškė, kad tiek pat traukinių turėjo būti naudojama didesniai linijos ilgiui, todėl buvo mažesnis jų važinėjimo dažnumas ir mažesnis paslaugų lygis.

Projektai ne visada buvo grindžiami patikimomis judumo mieste strategijomis

60 Nustatėme keletą atvejų, kai ES finansuojami projektai nebuvo pagrįsti patikimomis strategijomis – SUMP arba kitomis sektoriaus strategijomis. Strateginių metodų trūkumai, be kita ko, buvo išsamių duomenų ir atitinkamų tikslų trūkumas ir nepakankamas jų suderinimas su kitais planais ir politika.

Svarbių ir patikimų duomenų trūkumas

61 Kiekviena politika ir strategija turėtų būti pradedama rengti nuo patikimo būklės įvertinimo, kuriam yra būtina surinkti svarbius ir patikimus duomenis. Tačiau nėra bendro rodiklių, susijusių su judumu mieste, rinkinio Europos lygmeniu, ir ne visos valstybės narės sistemingai renka atitinkamus duomenis. Gauti prasmingus duomenis iš miestų ir valstybių narių atliekant šį auditą buvo didelis iššūkis. Neturint patikimų duomenų, Komisijai sunku susidaryti patikimą ES judumo mieste vaizdą, todėl ir parengti tinkamas politikos iniciatyvas.

62 Komisija kartu su ELTIS (žr. 33 dalį) įsteigė judumo mieste stebėjimo centrą, kuriame ji renka gerosios praktikos ir patirties pavyzdžius iš ES miestų. Be to, tuo metu, kai buvo atliekamas auditas, ji vykdė bandomąjį projektą, kuriame dalyvavo maždaug 50 ES miestų, skirtą bendram judumo mieste rodiklių rinkiniui sukurti, kuriuo būtų galima orientuotis renkant duomenis. Remiantis Komisijos pateikta informacija, vykdant projektą buvo nustatytas 21 rodiklis, kuriuos miestai gali standartizuotai naudoti savo judumo mieste politikai įvertinti.

63 Kai kurios valstybės narės, pavyzdžiui, Italija, Vokietija ir Ispanija, taip pat pradėjo steigti judumo mieste stebėjimo centrus ir rinkti prasmingus duomenis iš miestų, ir kartu rengti gaires ir standartus, kad per tam tikrą laiką duomenys taptų palyginami ir nuoseklūs. Tačiau nustatėme, kad centrų pateikti duomenys ne visada atitiko savivaldybių pateiktus duomenis.

64 Tik 30 iš 88 mūsų apklaustų miestų pateikė kai kuriuos mūsų prašytus duomenis, ir nė miestas nepateikė viso duomenų rinkinio. Šiek tiek daugiau kaip pusė respondentų pateikė duomenis apie 2016 arba 2017 m. transporto dalį, o dar mažiau pateikė ankstesnių metų duomenis. Panašiai, tik vos keli miestai pateikė svarbius ir išsamius duomenis apie spūsčių lygį.

65 Be to, nustatėme, kad kai kurie miestai nevisiškai išnaudojo geografinės informacinės sistemos priemones, kuriomis dabar galima naudotis analizuojant savo miesto transporto tinklus. Dažnai jie atliko tik pagrindinės informacijos (pavyzdžiui, atstumo iki artimiausios viešojo transporto stotelės) analizę, neatlikdami išsamios paklausos analizės. Atliekant išsamią analizę turėtų būti atsižvelgiama bent į viešojo transporto srautus ir kursavimo dažnumą bei pagrindinių paskirties vietų, pavyzdžiui, ligoninių, mokyklų ir darbo vietų pasiekiamumą įvairių rūšių transportu.

Kiekybinių tikslų ir veiklos planų, skirtų strategijoms įgyvendinti, nebuvimas

66 Keliais atvejais strategijose nebuvo nustatyti jokie rezultatų arba transporto dalies tikslai arba siektinos reikšmės. Iš aštuonių aplankytų miestų, trys buvo nustatę konkrečius transporto dalies tikslus:

- Leipcigo miestas nustatė transporto dalies tikslus savo 2015 m. transporto plane visų aplinką tausojančių rūšių transportui ir juos naudojo rengdamas įvairius savo scenarijus.

- Panašiai, Barselonos miestas nustatė tris galimus intervencijos scenarijus ir nustatė konkrečius tikslus savo pasirinktam variantui, įskaitant aktyvaus judumo tikslus. Jis reguliariais laiko tarpais vertino pažangą.
- Madrido miestas nustatė tiek bendrąjį tikslą – 6 % sumažinti eismą, tiek konkrečius privačių transporto priemonių, viešojo transporto ir aktyvaus judumo dalies tikslus.

Kiti miestai apskritai nebuvo nusistatę tikslų arba buvo nusistatę tikslus tik kai kurių rūšių transportui:

- Hamburgo miestas nustatė tikslus tik dviračių transportui, tačiau nenustatė kitų rūšių transportui.
- Varšuvos miestas nustatė veiklos tikslus, susijusius su gyventojų pasitenkinimo miesto viešųjų erdvių ir natūralios gamtinės aplinkos kokybe lygiu, tačiau nenustatė konkrečių transporto dalies tikslų.
- Neapolyje, Palerme ir Lodzėje nebuvo jokių konkrečių transporto dalies tikslų. Palermo miesto eismo plane buvo nustatytas bendrasis tikslas – pereiti prie mažiau taršių ir susijusių su mažesniu savituoju energijos suvartojimu judėjimo būdų, tačiau nebuvo nustatyta konkrečių siektinų reikšmių. Lodzėje į transporto institucijos atliktą analizę, kuria siekta nustatyti transporto dalį, dviračiai ir motociklai buvo įtraukti į tą pačią kategoriją, neatsižvelgiant į jiems būdingus skirtumus, susijusius su tvarumu ir viešųjų erdvių naudojimu.

67 Dažnai miestai buvo priėmę atitinkamas strategijas, tačiau buvo joms įgyvendinti skirtų planų trūkumų, įskaitant neaiškiai nurodytus prioritetus, sąnaudas ir finansavimo šaltinius.

- Palermo strateginiame tvaraus judumo plane numatytos trumpalaikės, vidutinės trukmės ir ilgalaikės intervencinės priemonės bei pateiktas darbų tvarkaraštis ir numatomos sąnaudos. Jame taip pat pateikti trumpalaikiai, vidutinės trukmės ir ilgalaikiai prioritetai, daugiausia pagrįsti ekonominiais poreikiais.
- Neapolyje strateginis planas buvo pagrįstas pasenusiais sektorių planais. Šis planas nebuvo papildytas įgyvendinimo planu ir jame konkrečiai nebuvo nurodyta, kaip įvairūs veiksmai bus suskirstyti prioriteto tvarka.
- Leipcige plane pateikti bendri planavimo principai ir tikslai, tačiau, pavyzdžiui, nepateikiamas priemonių sąrašas kartu su susijusiu finansavimu arba terminais. Vietoj jo nurodomos konkretiems sektoriams skirtos priemonės, pateiktos kituose planuose.

- Hamburgo miestas parengė keletą galimų veiksmų (vok. *Themenspeicher*), tačiau nepateikė jokios informacijos apie jų prioritetus arba apie tai, kaip būtų galima atrinkti priemones.
- Madrido miestas parengė išsamią strategiją, sudarytą iš aštuonių krypčių, 15 intervencinių priemonių sričių ir 95 konkrečių veiksmų, tačiau neįtraukė informacijos apie tai, kaip būtų finansuojamas jo SUMP įgyvendinimas.
- Nei Varšuva, nei Lodzė neturėjo savo strategijų įgyvendinimo plano.

Planas nepakankamai suderintas su kitais planais ir jame nepakankamai atsižvelgta į periferiją

68 Veiksmingas integravimas su aplinkinėmis teritorijomis, apimantis įvairių rūšių transportą, ir ryšių palaikymas su miesto planavimo tarnybomis yra esminis tvaresnio judumo mieste veiksnys. Nė viename iš mūsų aplankytų miestų, išskyrus Barseloną, nebuvo judumo mieste planų, integruotų su aplinkinėmis teritorijomis. Barselonoje vyko aktyvus įvairių savivaldybių veiksmų koordinavimas labiau integruoto viešojo transporto naudai. Šiuo tikslu buvo sukurtas administracinis organas, apimantis 36 savivaldybes. Atliekant auditą šis organas rengė judumo planą, siekiant sujungti atskirus 36 savivaldybių judumo planus. Kopenhaga, nors vykstant auditui joje nebuvo lankytasi, pateikia teigiamą pavyzdį (žr. [5 langelį](#)).

5 langelis. Kopenhaga. Naujoviškas požiūris į judumo mieste planavimą

Kopenhaga veiksmingai derina judumo mieste planavimą su miesto planavimu. Pavyzdžiui, biurai ir darbo vietos, kuriuose bus didesnis nei numatyta darbuotojų skaičius, gali būti įsteigti tik arti didelės viešojo transporto stoties.

69 Tačiau 37 % Varšuvos miesto teritorijos apima teritorijų plėtros planai, todėl sumažėja priemonių, kuriomis galima naudotis siekiant užtikrinti, kad miesto urbanizacija būtų plėtojama kontroliuojamu būdu ir ją derinant su judumo mieste planais.

Išvados ir rekomendacijos

70 Kad ES judumas mieste taptų tvaresnis, itin svarbu, kad visi suinteresuotieji subjektai imtųsi nuoseklių veiksmų. 2013 m. priėmusi savo Judumo mieste dokumentų rinkinį, Komisija išleido įvairius politikos dokumentus ir gaires bei padidino finansavimą, kurį ji skiria šios srities projektams. Pripažįstame, kad reikšmingiems tvaraus judumo mieste patobulinimams įgyvendinti gali prireikti daugiau laiko. Tačiau praėjus šešeriems metams po to, kai Komisija pareikalavo esminių pokyčių, nėra jokių požymių, kad miestai būtų iš esmės pakeitę savo požiūrį.

71 Nėra aiškos perėjimo prie tvaresnių rūšių transporto tendencijos. Nors miestai įgyvendino įvairių iniciatyvų, kuriomis siekiama padidinti viešojo transporto kokybę ir kiekybę, apskritai privačių automobilių naudojimas reikšmingai nesumažėjo. Nors kai kurie oro kokybės rodikliai šiek tiek pagerėjo, vis dar yra daug miestų, kuriuose viršijami minimalūs ES oro kokybės standartai. Kelių transporto išmetamų šiltnamio efektą sukeliančių dujų kiekis nuolat didėja. Kelionei viešuoju transportu dažnai reikia daugiau laiko, nei privačiu automobiliu.

72 Pastarąjį dešimtmetį, siekdama padėti miestams išspręsti susijusias problemas, Komisija išleido nemažai politikos dokumentų kartu su gairėmis. Pagal subsidiarumo principą valstybės narės ir jų miestai neprivalo laikytis šių gairių, taip pat buvo ribotas įgyvendinimas – visų pirma, kalbant apie SUMP rengimą. Kad paremtų savo judumo mieste politikos tikslus, ES skyrė dideles lėšų sumas. Nėra ES reikalavimo, kad galimybei gauti finansavimą būtų taikoma SUMP parengimo sąlyga, nors kai kurios valstybės narės nustatė šią sąlygą nacionaliniu lygmeniu. Pastaraisiais metais Komisija padidino savo politinį poveikį, kurį ji gali panaudoti tvariam judumui mieste vykstant Europos semestro procesui. Tačiau, nesant aiškos sąsajos tarp konkrečioms šalims skirtų rekomendacijų ir valstybių narių naudojimosi ES finansavimu, šis spaudimas bus ribotas.

73 Kai kurios valstybės narės ir miestai stengėsi papildyti ES fondus atitinkamais ištekliais, kad užtikrintų tinkamą viešojo transporto tinklo eksploatavimą ir priežiūrą; sąnaudos taip pat gali padidėti dėl to, kad linijos ne visada yra techniškai sąveikios. Be to, nemažai judumo mieste praktikų vietos lygmeniu nebuvo suderintos su tvaresnio judumo mieste tikslu. Nustatėme teigiamų iniciatyvų, kuriomis siekiama tvaraus judumo mieste, pavyzdžių; joms būdinga tai, kad reikalaujama dėti didelės politinės lyderystės ir komunikacijos pastangas, siekiant sulaukti piliečių pritarimo.

74 Nustatėme, kad mūsų tikrinti projektai, kurie gauna ES finansavimą, dėl projektų rengimo ir įgyvendinimo trūkumų nebuvo tokie veiksmingi, kaip buvo numatyta. Šie projektai ne visada buvo grindžiami patikimomis judumo mieste strategijomis, kuriose dažnai trūko pagrindinių duomenų ir atitinkamų analizių, atitinkamų tikslų ir suderinimo tiek su kitais planais, tiek su kaimyninėmis savivaldybėmis.

75 Remdamiesi šiomis išvadomis, pateikiame šias rekomendacijas. Raginame, kad Komisija jas apsvarstyti atsižvelgdama į gruodžio mėn. Europos žaliojo kurso siekius:

1 rekomendacija. Paskelbti duomenis apie judumą mieste

Remdamasi savo patirtimi steigiant ELTIS centrą ir vykdant savo bendrą judumo rodiklių rinkinio rengimo bandomąjį projektą, Komisija turėtų:

- a) atlikusi poveikio vertinimą ir atsižvelgdama į teigiamus šio proceso rezultatus, pasiūlyti teisės aktus, kuriais būtų reikalaujama, kad valstybės narės rinktų ir reguliariai teiktų aktualius duomenis apie judumą mieste ir apie tvaraus judumo mieste planų priėmimą visuose ES pagrindinių ir visuotinių TEN-T tinklų miestų mazguose, įskaitant jų aplinkines vietas.
- b) Remdamasi duomenimis, kuriuos valstybės narės privalo pateikti, teikti reguliarias ataskaitas apie valstybių narių ir miestų transporto mazgų padarytą pažangą siekiant, kad judumas mieste būtų tvaresnis.

Terminas: a) iki 2022 m. ir b) iki 2024 m.

2 rekomendacija. Finansavimą susieti su SUMP

- a) Kalbant apie ERPF ir SF, Komisija turėtų užtikrinti, kad programos naudotųsi judumui mieste skirtomis lėšomis tik su sąlyga, kad bus parengtas tvaraus judumo mieste planas (arba bus įsipareigota per pagrįstą laikotarpį priimti tvaraus judumo mieste planą), taip pat su sąlyga, kad bus užtikrintas pakankamas veiklos ir priežiūros sąnaudų finansavimas.
- b) Tvirtinant programas užtikrinti, kad atitinkamos konkrečioms šalims skirtos rekomendacijos būtų prasmingai atspindėtos, nepaisant to, ar tai yra teisėkūros reikalavimas.

Terminas: a) ir b) – 2021–2027 m. programavimo laikotarpiu

- c) EITP atveju Komisija turėtų teikti didesnę prioritetą tiems projektų pasiūlymams miestų transporto mazguose, kurie yra pagrįsti SUMP atitinkamame mieste.

Terminas: 2021–2027 m. DFP laikotarpio pradžia

Šią ataskaitą priėmė Audito Rūmų narės Ilianos Ivanovos vadovaujama II kolegija 2020 m. vasario 5 d. Liuksemburge įvykusiame posėdyje.

Audito Rūmų vardu

Klaus-Heiner Lehne
Pirmininkas

Priedai

I priedas. Įvertintų projektų sąrašas

Šalis	Miestas	Fondas – veiklos programa	Projekto pavadinimas ir aprašymas	Bendros planuojamos sąnaudos (milijonais eurų)	Planuojama ES parama (milijonais eurų)
Italija	Neapolis	ERPF – 2007IT161PO009	Darbai Neapolio metro 1 linijoje (didelės apimties projektas 2009IT161PR020)	573	430
		ERPF – 2014IT16RFOP007	Autobusų parko pirkimas (projektai 18014BP000000002 ir 18014BP000000004)	14	10,5
	Palermas	ERPF – 2007IT161PO011	Tramvajaus statyba Palerme (didelės apimties projektas 2008IT161PR002)	137	103
		ERPF – 2014IT161M2O004	Autobusų parko pirkimas (projektai D70D16000020006 ir D70D17000000006)	11	8,25
Vokietija	Hamburgas	ERPF – 2014DE16RFOP006	iPlanB – Interaktyvi didelių duomenų kiekių analizė kelio darbų planavimo tikslais (vok. <i>Interaktive Big-Data-Analysen für die Planung von Baumaßnahmen</i>)	0,6	0,06
	Leipcigas	ERPF – 2007DE161PO004	Judumo stotys (nedideli vietos informacijos centrai, kurie derina Leipcigo transporto institucijos (vok. LVB) judumo paslaugas su bent dviem transporto mazgais ir paslaugų teikėjais, pavyzdžiui, dalijimosi automobiliu paslauga, miesto dviračių stotimi arba elektrinių transporto priemonių įkrovimo stotimi)	7,8	5,5
		ERPF – 2014DE16RFOP012	Autobusų parko pirkimas: 11 nauji sujungti autobusai	3,7	1,5

Ispanija	Madridas	ERPF – 2008ES162PR002	Madrido metro 11 linijos pratęsimas (didelės apimties projektas)	100	50
		ESIF – remiamas EIB paskola	Madrido metro infrastruktūros atnaujinimas	402	396
	Barselona	ERPF – 2007ES162PO006	„Autobusams ir daug keleivių vežančioms transporto priemonėms rezervuota eismo juosta C-58 greitkelyje“ (2008ES162PR001) (didelės apimties projektas)	78	39
			„Istrižinės sankirtos statybos projektas“ (PO011876)	17	8,5
Lenkija	Varšuva	CF - 2007PL161PO002	II metro linija Varšuvoje – centrinės stoties parengiamieji darbai, projektavimas ir statyba kartu su riedmenų pirkimu POIS 07.03.00-00-007/10	1 049 ²⁵	839 ²⁶
			Varšuvos šiaurinių rajonų aptarnavimas tramvajų komunikacija, susijęs su metro tinklo išplėtimu ir riedmenų įsigijimu POIS 07.03.00-00-009/10	145 ²⁷	116 ²⁸
	Lodzė		Naujų tramvajaus riedmenų pirkimas, siekiant padidinti viešojo transporto Lodzėje konkurencingumą (projektas Nr. POIS.07.03.00-00-046/14)	31,5 ²⁹	25 ³⁰
			Daugiarūšio transporto mazgas Lodzės geležinkelio stotyje (projektas Nr. POIS.07.03.00-00-016/11)	78 ³¹	63 ³²

Šaltinis: EAR.

²⁵ 4 501 605 421 zlotas.

²⁶ 3 601 284 336 zlotai.

²⁷ 620 980 799 zlotai.

²⁸ 496 784 639 zlotai.

²⁹ 135 219 799 zlotai.

³⁰ 108 175 839 zlotai.

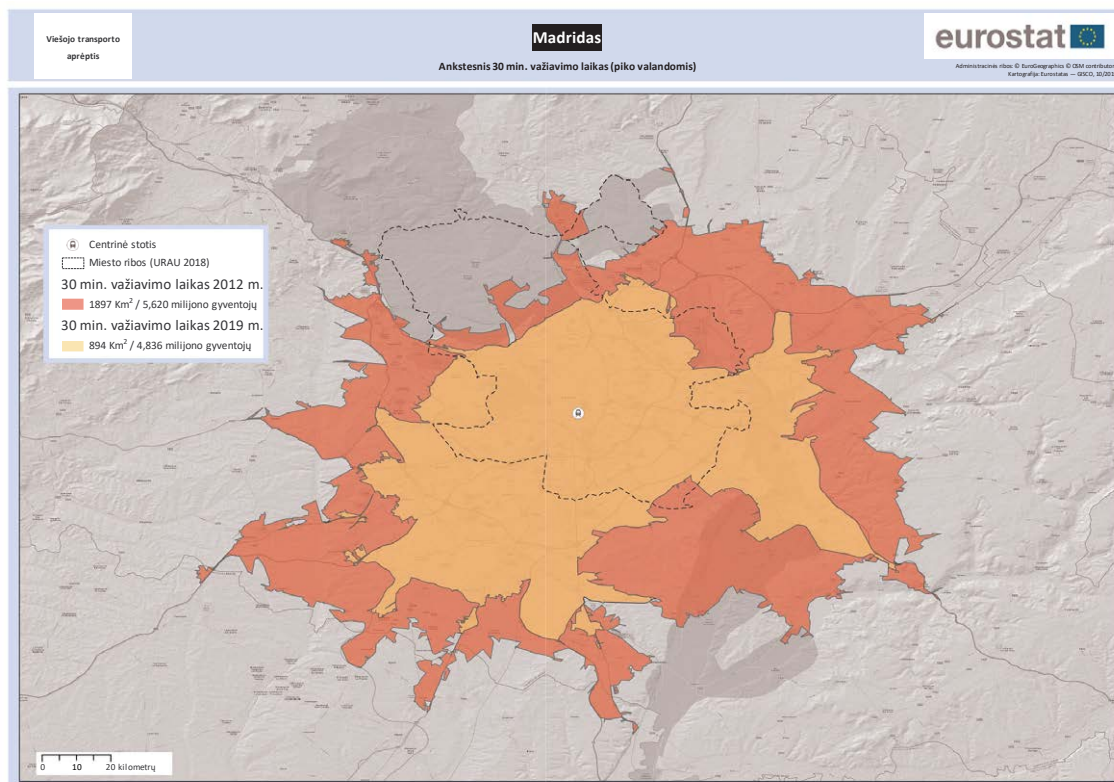
³¹ 335 951 061 zlotas.

³² 268 760 848 zlotai.

II priedas. Aplankytų miestų žemėlapiai

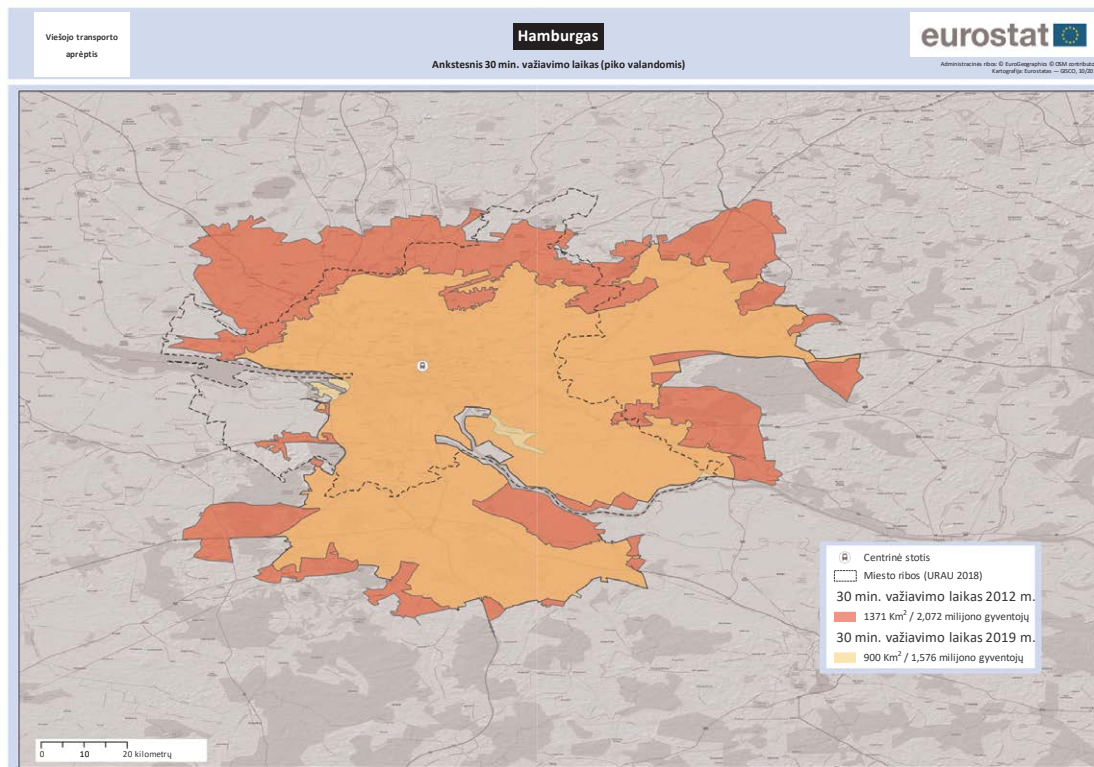
Madridas

Pasiekiamumas važiuojant 30 minučių piko valandomis 2012 ir 2019 m.

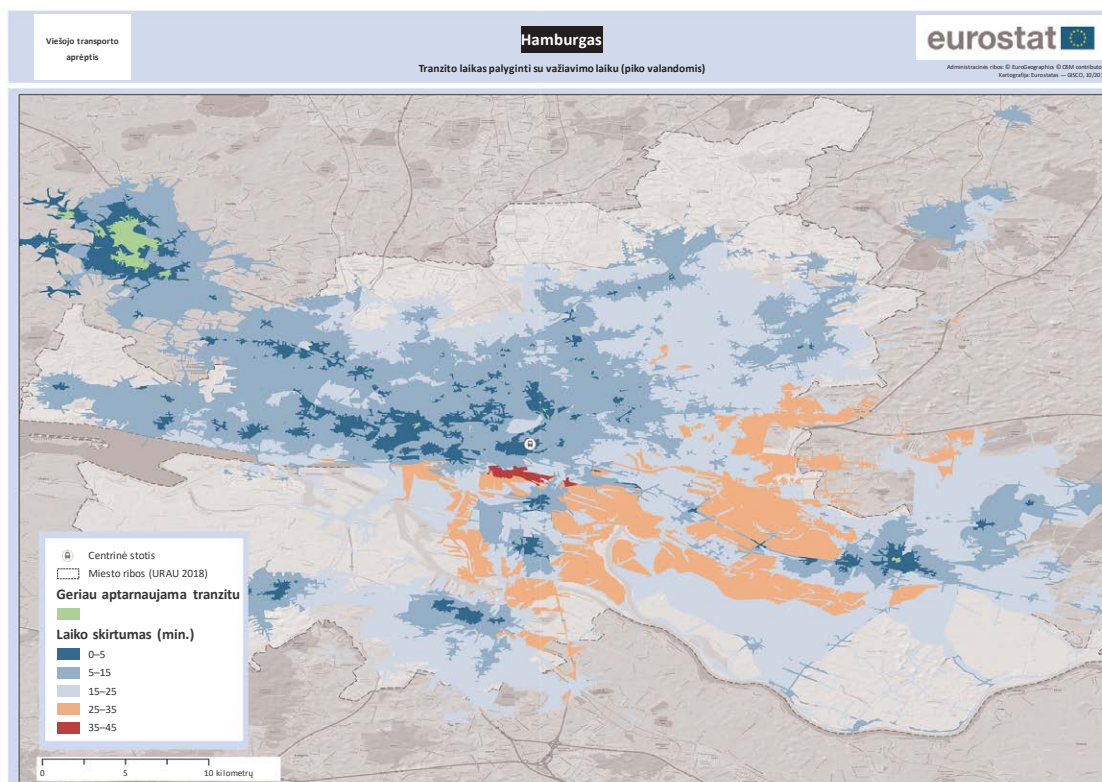


Hamburgas

Pasiekiamumas važiuojant 30 minučių piko valandomis 2012 ir 2019 m.

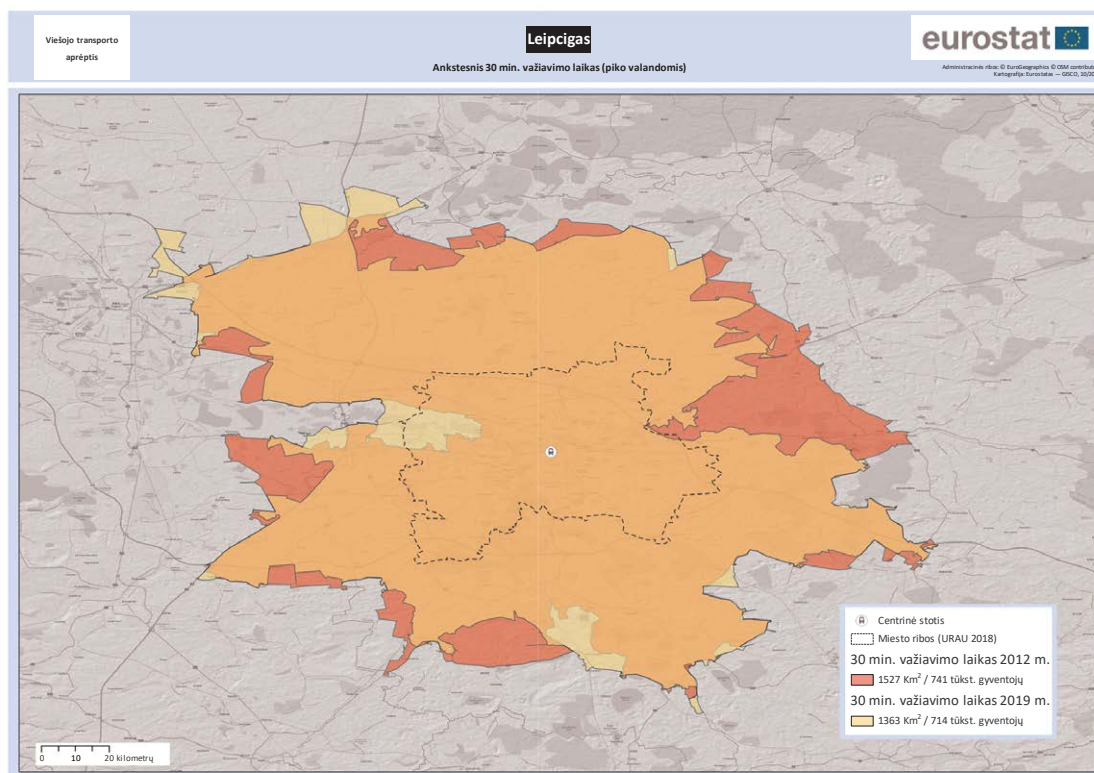


Lyginamasis pagrindinės geležinkelio stoties pasiekiamumas lengvuoju automobiliu ir viešuoju transportu piko valandomis

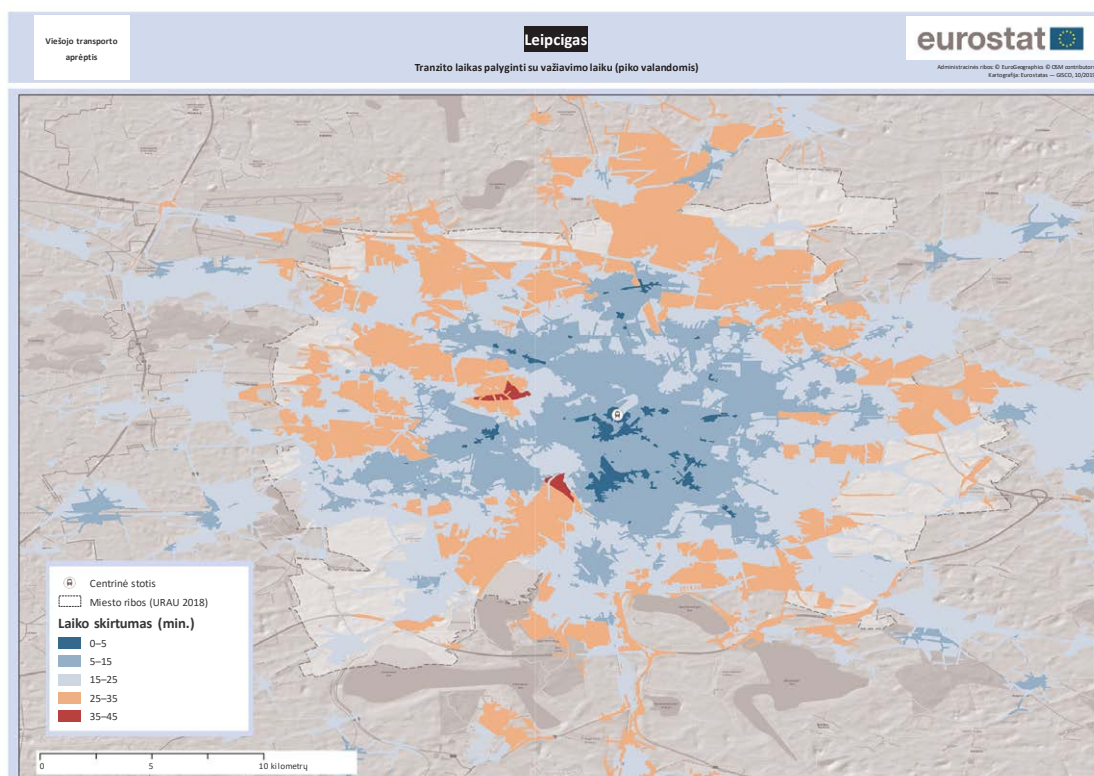


Leipcigas

Pasiekiamumas važiuojant 30 minučių piko valandomis 2012 ir 2019 m.

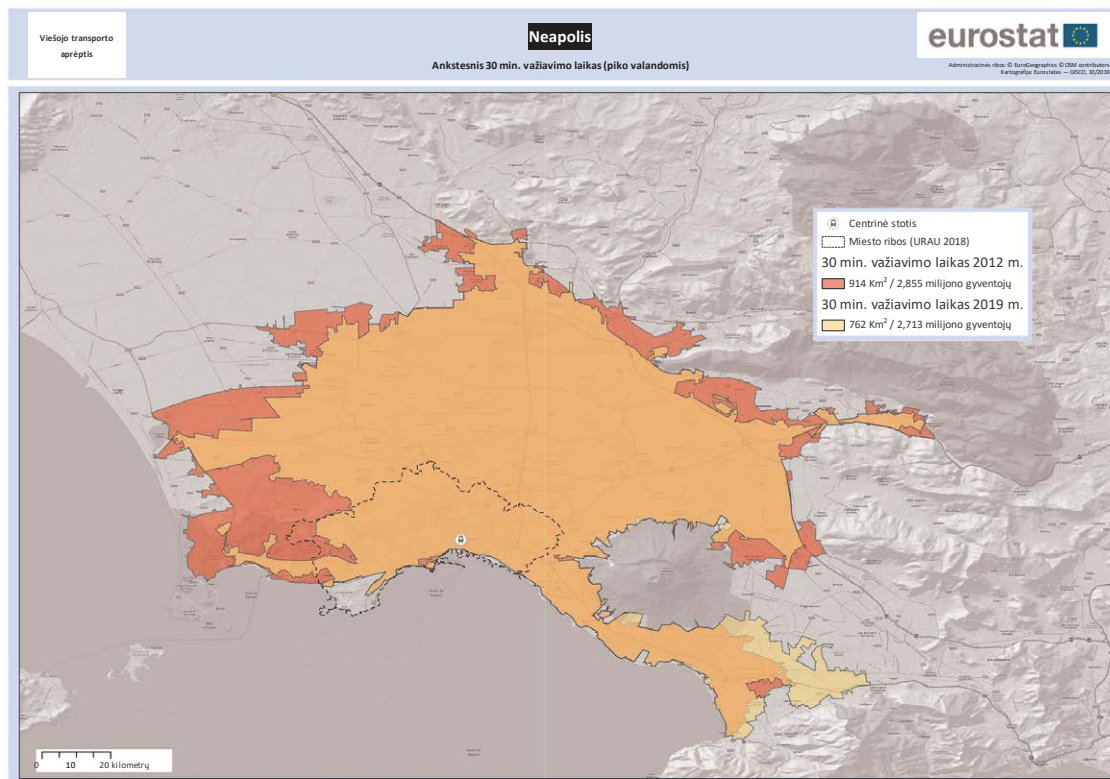


Lyginamasis pagrindinės geležinkelio stoties pasiekiamumas lengvuoju automobiliu ir viešuoju transportu piko valandomis



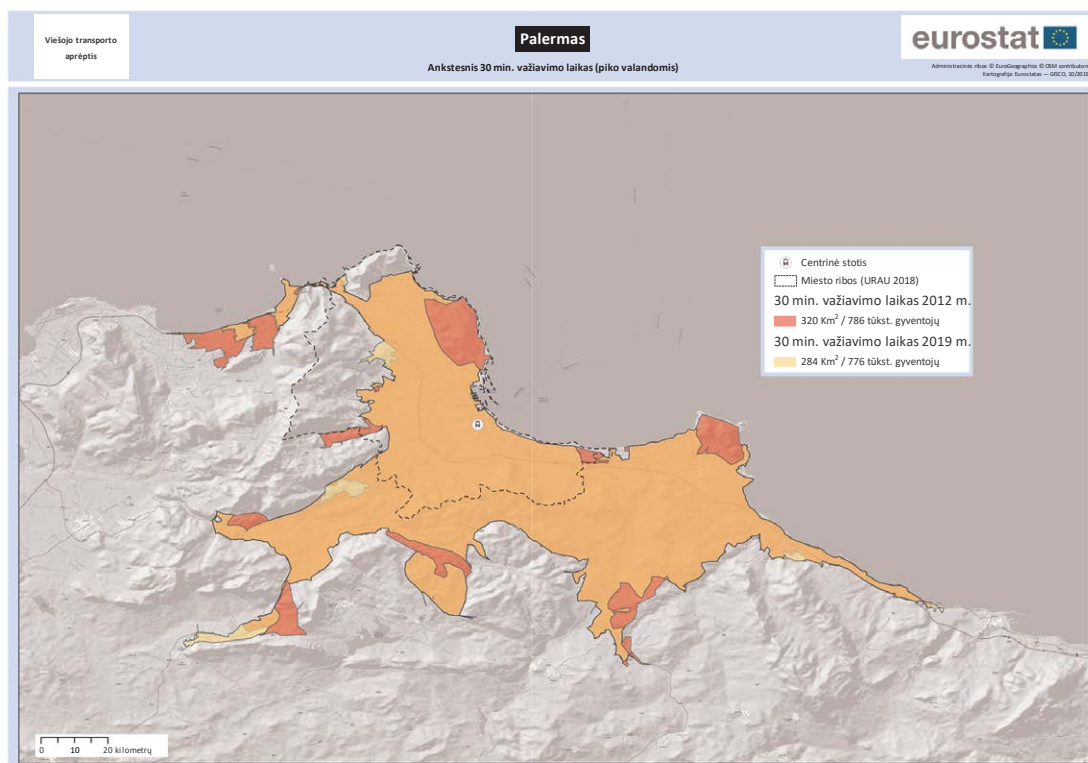
Neapolis

Pasiekiamumas važiuojant 30 minučių piko valandomis 2012 ir 2019 m.

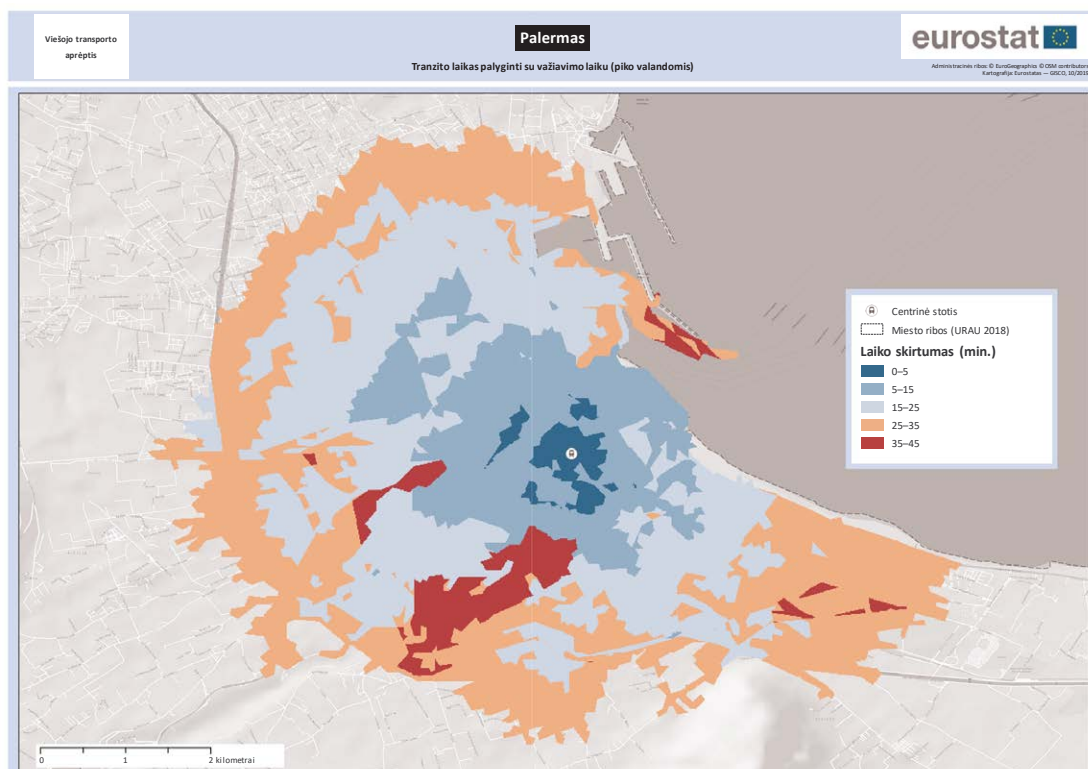


Palermas

Pasiekiamumas važiuojant 30 minučių piko valandomis 2012 ir 2019 m.

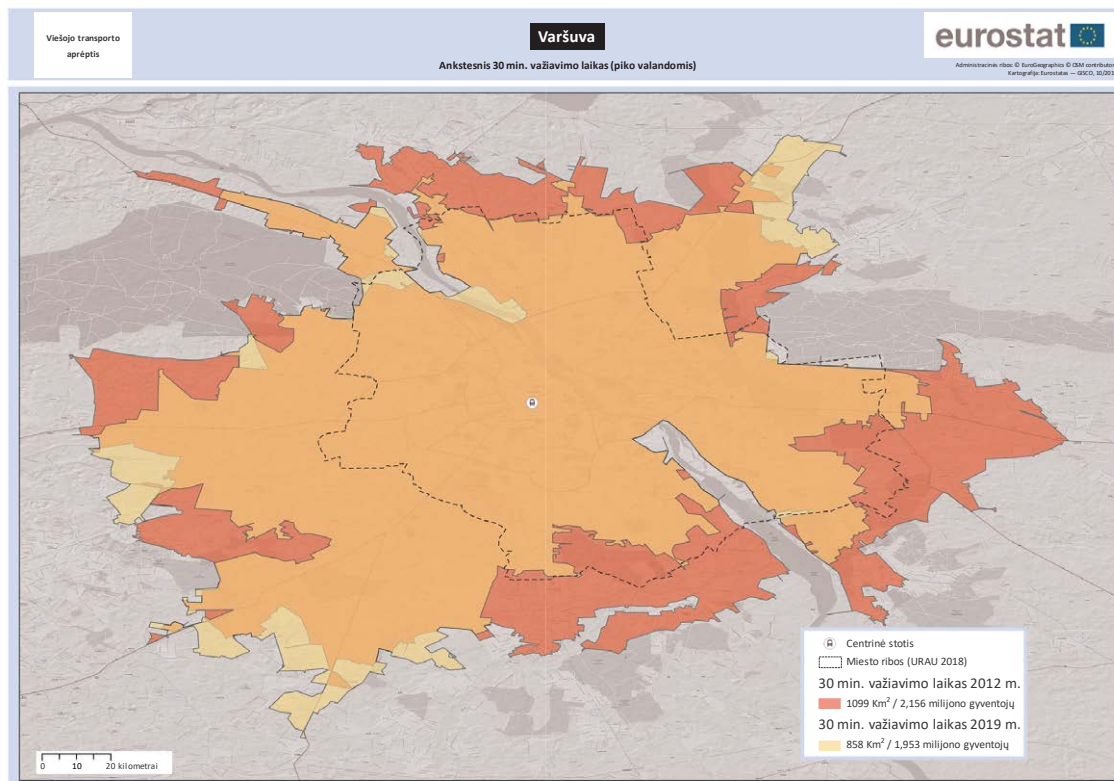


Lyginamasis pagrindinės geležinkelio stoties pasiekiamumas lengvuoju automobiliu ir viešuoju transportu piko valandomis

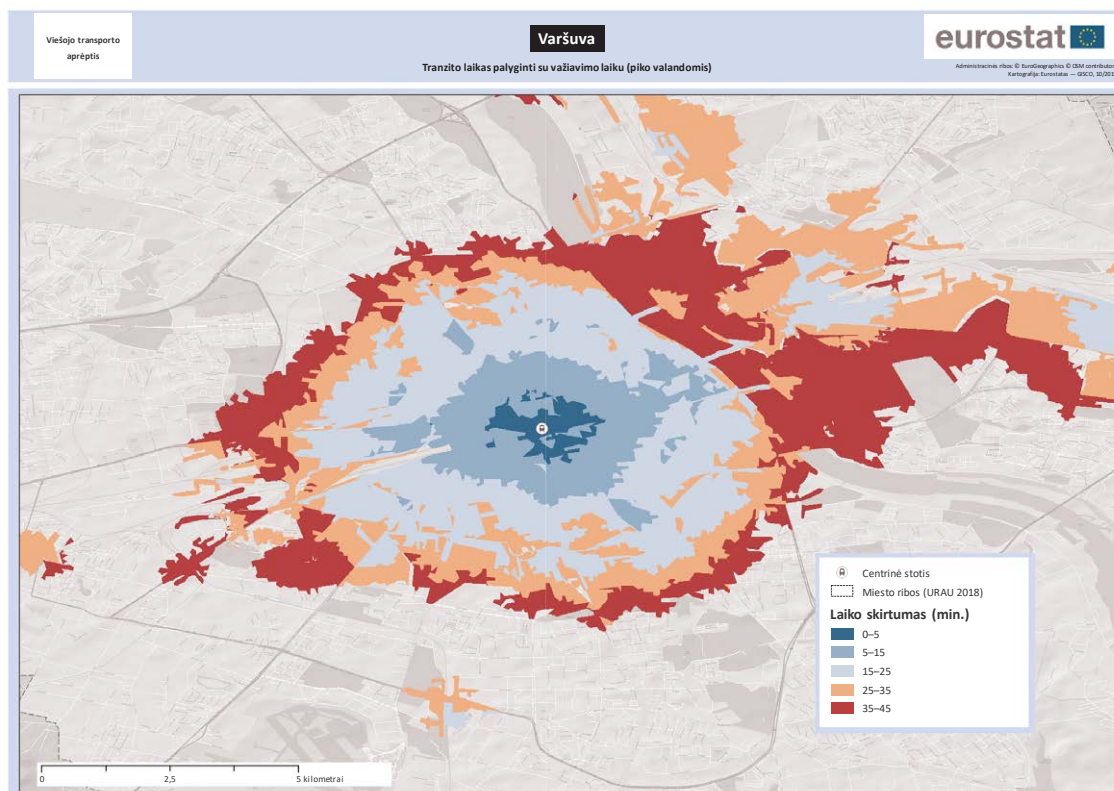


Varšuva

Pasiekiamumas važiuojant 30 minučių piko valandomis 2012 ir 2019 m.

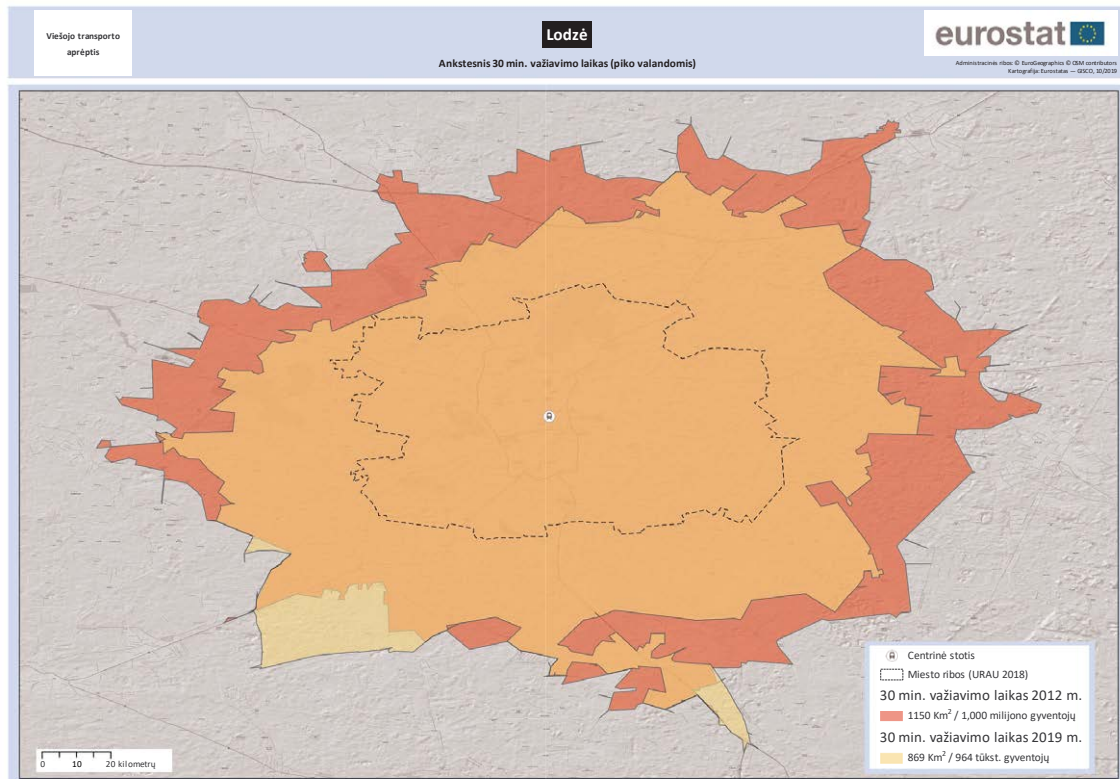


Lyginamasis pagrindinės geležinkelio stoties pasiekiamumas lengvoju automobiliu ir viešuoju transportu piko valandomis

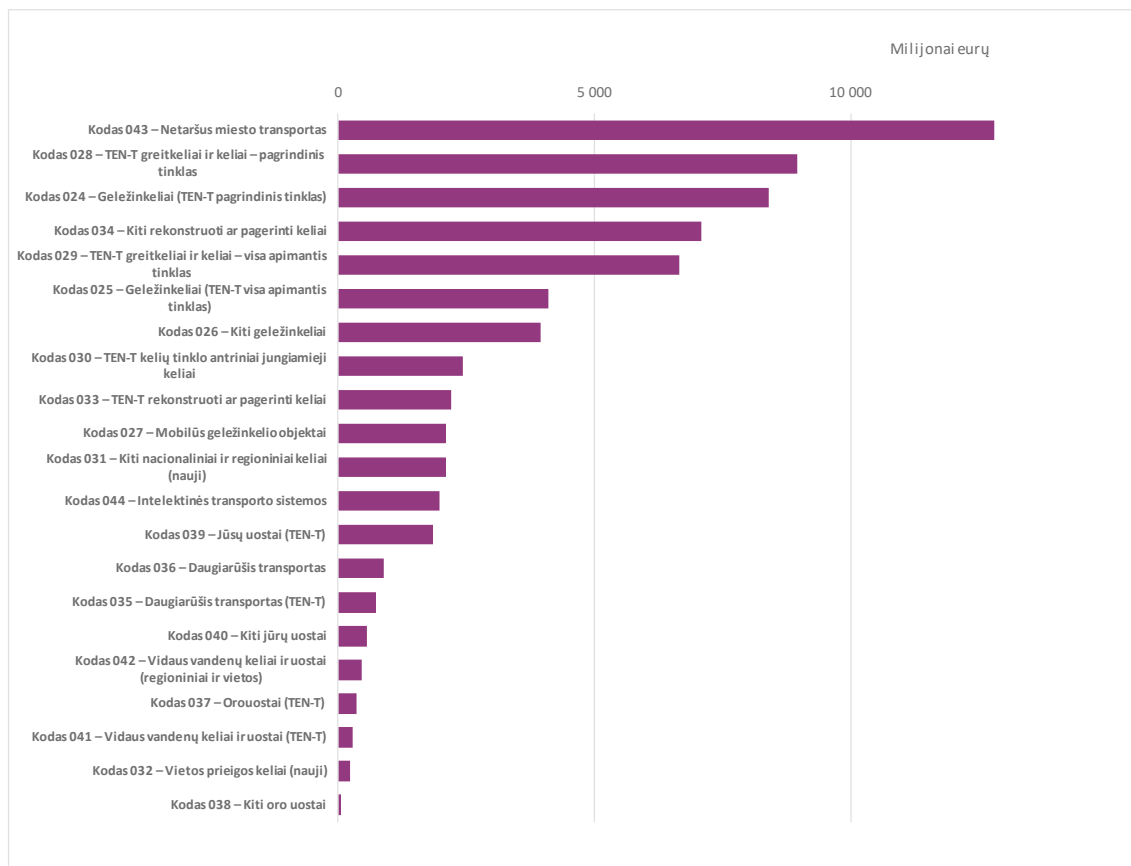


Lodzė

Pasiekiamumas važiuojant 30 minučių piko valandomis 2012 ir 2019 m.



III priedas. ESI fondų asignavimai pagal intervencijos sritį 2014–2020 m.



Šaltinis: EAR analizė, pagrįsta Komisijos duomenimis („Infoview“).

IV priedas. Vidutinis autobusų amžius aplankytuose miestuose

Miestas	2013 m.	2014 m.	2015 m.	2016 m.	2017 m.	2018 m.
Madridas	5,5	6,0	6,6	6,9	6,7	
Barselona					9,0	9,0
Hamburgas	5,9	5,9	6,4	6,7	5,9	
Leipcigas	4,9	5,1	6,1	6,1	6,9	7,3
Neapolis	12,1	12,7	13,5	13,9	14,2	13,4
Palermas	10,3	10,8	11,2	10,4	11,4	12,4
Varšuva	6,3	6,6	6,7	6,4	6,6	6,6
Lodzė	7,2	7,1	6,6	6,8	7,7	8,7

Šaltinis: Europos Audito Rūmai, remiantis atitinkamų miestų pateiktais duomenimis.

Žodynėlis, akronimai ir santrumpos

Aktyvus judumas: judėjimo būdas, kai naudojama tik fizinė veikla. Dažniausiai pasitaikantys aktyvaus judėjimo būdai yra ėjimas pėsčiomis ir važiavimas dviračiu.

CIVITAS: miestams skirtas miestų tinklas, skirtas mažiau taršiam geresniam transportui Europoje ir už jos ribų. Nuo to laiko, kai 2002 m. Europos Komisija pradėjo įgyvendinti CIVITAS iniciatyvą, pagal ją buvo išbandyta ir įgyvendinta 800 priemonių ir miesto transporto sprendimų, vykdančių parodomuosius projektus daugiau kaip 80 miestų „Realybės laboratorijų“ visos Europos mastu. Žinios, įgytos pasinaudojant šia praktine patirtimi, yra papildomos ir pagrindžiamos daugeliu mokslinių tyrimų ir inovacijų projektų, taip pat vykdomų pagal CIVITAS. Šiais mokslinių tyrimų projektais ieškoma efektyviau išteklius naudojančios ir konkurencingesnės Europos transporto sistemos kūrimo būdų.

EIP „Pažangieji miestai ir bendruomenės“ (angl. EIP-SCC): Europos inovacijų partnerystė „Pažangieji miestai ir bendruomenės“ (angl. EIP-SCC) yra labai svarbus rinką keičiantis Europos Komisijos remiamas subjektas, kuris suburia miestus, pramonės sektorius, MVĮ, investuotojus, tyrėjus ir kitus išmaniojo miesto subjektus.

EITP: Europos infrastruktūros tinklų priemonė. Tai 2014–2020 m. laikotarpio ES finansavimo priemonė, skirta itin efektyvių, tvarių ir veiksmingai tarpusavyje sujungtų transeuropinių transporto, energetikos ir skaitmeninių paslaugų tinklų plėtojimui remti.

ELTIS: Europos judumo mieste stebėjimo centras, kurį remia Europos Komisija ir kurio pagrindinis vaidmuo yra sudaryti palankesnes sąlygas keisti informacija, žiniomis ir patirtimi Europos tvaraus judumo mieste srityje. Jis taip pat renka duomenis apie Europos tvarų judumą mieste, pavyzdžiui, apie tai, ar Europos miestai priėmė SUMP.

EPOMM: Europos judumo valdymo platforma. Tai yra tarptautinė ne pelno organizacija, Europos šalių vyriausybės tinklas, kuris dalyvauja valdant judumą.

ESI fondai: Europos struktūriniai ir investicijų fondai. Šie fondai yra: Europos regioninės plėtros fondas, Europos socialinis fondas, Sanglaudos fondas, Europos žemės ūkio fondas kaimo plėtrai ir Europos jūrų reikalų ir žuvininkystės fondas. Juos bendrai valdo Europos Komisija ir ES valstybės narės.

Europos semestras: ekonominės ir fiskalinės politikos koordinavimo ciklas ES. Tai Europos Sąjungos ekonomikos valdymo sistemos dalis. Daugiausia jo veiklos vykdoma 6 mėnesių laikotarpiu nuo kiekvienų metų pradžios, todėl jis ir vadinamas semestru.

Europos semestro metu valstybės narės derina savo biudžeto ir ekonominę politiką su ES lygiu sutartais tikslais ir taisyklėmis.

Funkcinė miesto teritorija (angl. FUA) arba metropolinė sritis: šiais terminais vadinamas visas miesto kontinuumas, kuris apima miestą ir kelionių iš namų į darbą ir atgal zonas pagal ES ir EBPO apibrėžtį.

HOV: daug keleivių vežanti transporto priemonė.

KŠSR: konkrečioms šalims skirtos rekomendacijos. Tai yra dokumentai, Europos Komisijos parengti kiekvienai šaliai, kuriuose analizuojama jos ekonominė padėtis ir pateikiamos rekomendacijos dėl priemonių, kurias ji turėtų patvirtinti 12–18 mėnesių laikotarpiu.

Miestų transporto mazgas: miesto zona, kurioje transeuropinio transporto tinklo transporto infrastruktūra, pavyzdžiui, uostai, įskaitant keleivių terminalus, oro uostai, geležinkelio stotys, logistikos centrai ir miestų zonose arba aplink jas esantys krovinių terminalai, sujungta su kitomis tos infrastruktūros dalimis, taip pat su regioninio ir vietos eismo infrastruktūra;

Mikromobilumas: vežimo, kuris teikiamas labai lengvomis (mažesnės kaip 500 kg bruto masės) transporto priemonėmis, kuriose įrengtas variklis, rūšių kategorija. Jis apima, be kita ko, elektrinius paspirtukus, riedlentes ir dviračius, taip pat vienračius.

Pažeidimo nagrinėjimo procedūra: teisinis veiksmas, kurio Europos Komisija imasi prieš ES valstybę narę, kuri neįgyvendina ES teisės. Komisija gali šį klausimą perduoti nagrinėti Teisingumo Teismui, kuris tam tikrais atvejais gali skirti finansines nuobaudas.

Programa „Horizontas 2020“: 2014–2020 m. ES mokslinių tyrimų ir inovacijų programa, kuriai skirta beveik 80 milijardų eurų.

SUMP: tvaraus judumo mieste planas. Tai yra planavimo koncepcija, kurią vietos ir regioninės institucijos taiko strateginiam judumo mieste planavimui. Juo skatinamas perėjimas prie tvaresnių rūšių transporto ir remiamas visų rūšių transporto integravimas ir subalansuotas vystymas.

Tarptautinis transporto forumas: Tarptautinis transporto forumas – tai tarpyvriausybinių organizacijų, kurioje dalyvauja 59 šalys narės. Jis veikia kaip idėjų institutas transporto politikos klausimais ir rengia kasmetinį transporto ministrų aukščiausio lygio susitikimą. TTF yra vienintelis pasaulinio masto organas, kuris apima visas transporto rūšis. TTF yra politiškai savarankiškas ir administraciniu požiūriu integruotas su EBPO.

KOMISIJOS ATSAKYMAI Į EUROPOS AUDITO RŪMŲ SPECIALIOSIOS ATASKAITOS

„TVARUS JUDUMAS MIESTE EUROPOS SĄJUNGOJE:

ŽENKLŪS PATOBULINIMAI NEĮMANOMI BE VALSTYBIŲ NARIŲ ĮSIPAREIGOJIMO“ PASTABAS

SANTRAUKA

I. Bendras Komisijos atsakymas į I–V dalių pastabas.

Komisija pripažįsta tvaraus judumo mieste svarbą ir jam įtakos turinčius nustatytus veiksnius.

2014–2020 m. laikotarpiui ES finansinė parama buvo padidinta 50 % ir daugiausia panaudota per Europos struktūrinius ir investicijų fondus ir Europos infrastruktūros tinklų priemonę. Tai buvo vienas iš 2013 m. Judumo mieste dokumentų rinkinio įsipareigojimų; tame dokumente taip pat nurodytas poreikis bendradarbiauti vietos, nacionaliniu ir Europos valdymo lygmenimis siekiant spręsti miestams išskylančias vietinio transporto problemas.

VI. Komisija pripažįsta, kad būtina toliau gerinti judumo planų įgyvendinimą vietos lygmeniu atsižvelgiant į ES gaires. Ji atkreipia dėmesį į tai, kad valstybėms narėms šiuo klausimu tenka svarbus vaidmuo.

X. Pirma įtrauka. Komisija iš dalies pritaria šiai rekomendacijai. Žr. atsakymą į 1 rekomendaciją.

Antra įtrauka. Komisija pritaria rekomendacijai iš dalies. Tačiau tai, ar pavyks susieti ES finansavimą su tvaraus judumo mieste planais, priklauso nuo valstybių narių bendradarbiavimo diskusijose dėl partnerystės susitarimo ir programos. Žr. atsakymą į 2 rekomendaciją.

IVADAS

1 langelis. Judumo mieste dokumentų rinkinys

2013 m. Judumo mieste dokumentų rinkinys vis dar yra vertinamas ir rezultatus bus galima gauti tik užbaigus jo vertinimą 2020 m. antrąjį ketvirtį.

PASTABOS

38. Nors tvaraus judumo mieste planai (SUMP) ne būtinai yra sąlyga siekiant gauti sanglaudos politikos paramą, dažnai pagal programas reikalaujama, kad būtų ir kitų strateginių sistemų. Taip yra programų, kurios įgyvendinamos kitose dviejose aplankytose valstybėse narėse, atveju:

– Saksonijos atveju programoje daroma nuoroda į regiono energetikos ir klimato planą, regiono vystymo planą, regiono transporto planą ir regiono dviračio takų koncepciją;

– Lenkijoje siekiant gauti ES paramą investicijoms tvaraus judumo mieste srityje reikia parengti atitinkamus planavimo dokumentus, konkrečiai, teritorines strategijas, mažataršės ekonomikos planus, tvaraus judumo mieste planus ar kitus dokumentus, ir jų laikytis.

39. Kad būtų laikomasi SUMP koncepcijos, turi būti įdiegti ES gairės atitinkantys vidaus kokybės užtikrinimo mechanizmai. Žr. Komunikato dėl Judumo mieste dokumentų rinkinio I priedą.

Kai kurios valstybės narės (pavyzdžiui, Švedija) ir regionai (pavyzdžiui, Flandrija) yra įdiegusios išorės kokybės užtikrinimo mechanizmus.

40. 2021–2027 m. teisės aktuose Komisija siūlo aiškiai susieti Tarybos konkrečiai šaliai skirtas rekomendacijas (CSR) ir finansavimą iš Sanglaudos politikos fondų. Pagal šį pasiūlymą valstybės narės privalės tiek partnerystės susitarimo, tiek ir programų atveju atsižvelgti į atitinkamas CSR, o Komisija, tvirtindama tuos dokumentus, privalės įvertinti, ar partnerystės susitarime ir programose atsižvelgiama į atitinkamas CSR. Nors derybos dėl Komisijos pasiūlymo dėl Bendrųjų nuostatų reglamento dar tebevyksta, daliniame preliminariniame bendrame sutarime, kurį teisėkūros institucijos pasiekė 2019 m. gruodžio 10 d., šie elementai yra įtraukti.

62. Komisija pažymi, kad 62 dalyje nurodytas bandomasis tvaraus judumo mieste rodiklių (SUMI) projektas turėtų būti įgyvendintas 2020 m. pirmąjį ketvirtį. Komisija ketina įvertinti su rodikliais susijusias priemones atsižvelgdama į šio bandomojo projekto rezultatus.

IŠVADOS IR REKOMENDACIJOS

70. Komisija pripažįsta, kad tvarus judumas mieste ES yra pagrindinis uždavinys ir šioje srityje yra ką gerinti.

Ji pabrėžia, kad už šią sritį daugiausia atsakingos vietos valdžios institucijos ir šioje srityje svarbų vaidmenį turi atlikti valstybės narės.

71. Komisija pažymi, kad 2013 m. Judumo mieste dokumentų rinkinio vertinimas dar tebevyksta. Jį užbaigus, bus galima susidaryti išsamesnį padėties vaizdą.

72. 2021–2027 m. teisės aktuose Komisija siūlo aiškiai susieti Tarybos konkrečiai šaliai skirtas rekomendacijas (CSR) ir finansavimą iš Sanglaudos politikos fondų. Pagal šį pasiūlymą valstybės narės privalės tiek partnerystės susitarimo, tiek ir programų atveju atsižvelgti į atitinkamas CSR, o Komisija, tvirtindama tuos dokumentus, privalės įvertinti, ar partnerystės susitarime ir programose atsižvelgiama į atitinkamas CSR. Nors derybos dėl Komisijos pasiūlymo dėl Bendrųjų nuostatų reglamento dar tebevyksta, daliniame preliminariniame bendrame sutarime, kurį teisėkūros institucijos pasiekė 2019 m. gruodžio 10 d., šie elementai yra įtraukti.

73. 2014–2020 m. laikotarpiui ES finansinė parama buvo padidinta maždaug 50 % ir daugiausia panaudota per Europos struktūrinius ir investicijų fondus ir Europos

infrastruktūros tinklų priemonę. Tai buvo vienas iš 2013 m. Judumo mieste dokumentų rinkinio įsipareigojimų; tame dokumente taip pat nurodytas poreikis bendradarbiauti vietos, nacionaliniu ir Europos valdymo lygmenimis siekiant spręsti miestams iškylančias vietinio transporto problemas.

1 rekomendacija. Paskelbti duomenis apie judumą mieste

a) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

b) Komisija iš dalies pritaria šiai rekomendacijai, nes ji negali iš anksto numatyti teisėkūros proceso rezultato.

2 rekomendacija. Finansavimą susieti su SUMP

a) Komisija iš dalies pritaria šiai rekomendacijai.

Komisija negali iš anksto numatyti vykstančių derybų dėl teisėkūros procedūra priimamų teisės aktų rezultato.

Šio proceso sėkmė priklauso nuo valstybių narių bendradarbiavimo diskusijose dėl partnerystės susitarimo ir programos.

Elementai, į kuriuos reikia atsižvelgti atrenkant atskirus veiksmus, yra nustatyti programų lygmeniu, vadovaujant valdymo institucijoms, ir turės atitikti pasiūlymo dėl Bendrųjų nuostatų reglamento 67 straipsnį.

b) Komisija iš dalies pritaria rekomendacijai, jei ji yra suderinta su siūloma teisine sistema ir su daliniu preliminarium bendru sutarimu, kurį teisėkūros institucijos pasiekė 2019 m. gruodžio 10 d.

Tačiau Komisija gali veikti tik tada, jei jos veiksmai turi teisėkūros institucijų suderėtą ir sutartą teisinį pagrindą. Todėl laikomasi principo, kad bet kuri rekomendacija, kuri nėra įtraukta į galiausiai Sąjungos teisėkūros institucijų priimtą teisinę sistemą, ir kuri yra susijusi su valstybių narių siūlomomis programomis ir Tarybos priimtomis konkrečiai šaliai skirtomis rekomendacijomis, turi būti skirta valstybėms narėms.

c) Komisija pritaria šiai rekomendacijai.

Jos pradiniai veiksmai šia kryptimi buvo padaryti paskelbiant 2019 m. Europos infrastruktūros tinklų priemonės (EITP) kvietimą teikti paraiškas dėl miestų transporto mazgų. Komisija yra įsipareigojusi toliau laikytis šio požiūrio EITP II.

Audito grupė

Specialiosiose ataskaitose Audito Rūmai pateikia savo auditų, susijusių su ES politika ir programomis arba su konkrečių biudžeto sričių valdymo temomis, rezultatus. Audito Rūmai audito užduotis atrenka ir nustato taip, kad jos turėtų kuo didesnę poveikį, atsižvelgdami į neveiksmingumo ar neatitikties teisės aktams rizikas, susijusių pajamų ar išlaidų lygį, būsimus pokyčius ir politinį bei viešąjį interesą.

Šį veiklos auditą atliko EAR narė Ilianos Ivanovos vadovaujama II audito kolegija, atsakinga už investicijų sanglaudai, augimui ir įtraukčiai išlaidų sritis. Auditui vadovavo EAR narė Iliana Ivanova, jai padėjo kabineto vadovas Mihail Stefanov ir kabineto atašė James Verity, pagrindinis vadybininkas Niels-Erik Brokopp, užduoties vadovas Enrico Grassi ir auditoriai Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych ir Mariya Byalkova.



Iš kairės į dešinę: Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych, James Verity, Iliana Ivanova, Mihail Stefanov, Enrico Grassi, Niels-Erik Brokopp ir Mariya Byalkova.

Tvarkaraštis

Jvykis	Data
Audito planavimo memorandum (APM) priėmimas / Audito pradžia	2018 10 24
Ataskaitos projekto oficialus išsiuntimas Komisijai (ar kitam audituojamajam subjektui)	2019 12 04
Galutinės ataskaitos priėmimas po prieštaravimų procedūros	2020 02 05
Visomis kalbomis gauti Komisijos (ar kito audituojamo subjekto) oficialūs atsakymai	2020 02 25

AUTORIŲ TEISĖS

© Europos Sąjunga, 2020 m.

Europos Audito Rūmų (EAR) pakartotinio naudojimo politika įgyvendinama pagal [Europos Audito Rūmų sprendimą Nr. 6–2019](#) dėl atvirųjų duomenų politikos ir pakartotinio dokumentų naudojimo.

Jeigu nenurodyta kitaip (pavyzdžiui, atskiruose pranešimuose dėl autorių teisių), ES priklausantis EAR turinys yra licencijuojamas pagal [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#) licenciją. Tai reiškia, kad pakartotinis naudojimas yra leidžiamas, jeigu tai tinkamai pažymima ir nurodomi padaryti pakeitimai. Pakartotinai naudojantis subjektas negali iškreipti pirminės dokumentų prasmės ar minties. EAR nėra atsakingi už bet kokius pakartotinio naudojimo padarinius.

Jūs privalote išsiaiškinti papildomas teises, jeigu tam tikrame turinyje vaizduojami privatūs asmenys, kurių tapatybę galima nustatyti, pavyzdžiui, EAR darbuotojų nuotraukose, arba jame pateikti trečiųjų asmenų kūriniai. Kai gaunamas leidimas, juo panaikinamas pirmiau minėtas bendrasis leidimas ir jame aiškiai nurodomi naudojimo apribojimai.

Siekiant naudoti ar atgaminti turinį, kuris nepriklauso ES, gali reikėti prašyti leidimo tiesiogiai iš autorių teisių turėtojų.

7 nuotrauka: © QGIS, licencija suteikta pagal [CC BY-SA 3.0](#).

Programinei įrangai ar dokumentams, kuriems taikomos pramoninės nuosavybės teisės, pavyzdžiui, patentams, prekių ženklams, registruotiems dizainams, logotipams ir pavadinimams, EAR pakartotinio naudojimo politika netaikoma ir leidimai dėl jų jums nesuteikiami.

Europos Sąjungos institucijų europa.eu domeno svetainėse pateikiamos nuorodos į trečiųjų asmenų svetaines. EAR jų nekontroliuoja, todėl raginame peržiūrėti jose pateiktas privatumo ir autorių teisių politikas.

Europos Audito Rūmų logotipo naudojimas

Europos Audito Rūmų logotipas negali būti naudojamas be išankstinio Europos Audito Rūmų sutikimo.

LT	PDF	ISBN 978-92-847-4346-9	doi:10.2865/450113	QJ-AB-20-003-LT-N
LT	HTML	ISBN 978-92-847-4334-6	doi:10.2865/122978	QJ-AB-20-003-LT-Q

Tvarus judumas mieste yra vienas iš pagrindinių iššūkių, išskylančių ES miestams, ir daugeliui piliečių susirūpinimą keliantis klausimas. Kelių transportas yra viena iš pagrindinių oro taršos ir šiltnamio efektą sukeliančių dujų išmetimo miesto vietovėse priežasčių, o spūsčių sąnaudos visuomenei siekia apie 270 milijardų eurų per metus.

2013 m. Komisija paskelbė Judumo mieste dokumentų rinkinį ir skyrė daugiau lėšų netaršiam miesto transportui (apie 13 milijardų eurų 2014–2020 m.), kad jis taptų tvaresnis.

Remdamiesi audito darbu, atliktu Komisijoje ir aštuoniuose skirtinguose Vokietijos, Italijos, Lenkijos ir Ispanijos miestuose, nenustatėme požymių, kad ES miestai iš esmės keistų savo požiūrį ir kad nėra aiškos tendencijos pereiti prie tvaresnių transporto rūšių.

Rekomenduojame, kad Komisija iš valstybių narių rinktų daugiau duomenų apie judumą mieste ir juos skelbtų, o galimybes gauti finansavimą susietų su esamais patikimais judumo mieste planais.

Audito Rūmų specialioji ataskaita pagal SESV 287 straipsnio 4 dalies antrą pastraipą.



EUROPOS
AUDITO
RŪMAI



Europos Sąjungos
leidinių biuras

EUROPOS AUDITO RŪMAI
12, rue Alcide de Gasperi
1615 Luxembourg
LUXEMBOURG

Tel. +352 4398-1

Užklausos: eca.europa.eu/lt/Pages/ContactForm.aspx
Interneto svetainė: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors