



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 17.12.2013 г.
COM(2013) 913 final

**СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА,
ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА
НА РЕГИОНИТЕ**

**Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на
ресурсите**

{SWD(2013) 524 final}
{SWD(2013) 525 final}
{SWD(2013) 526 final}
{SWD(2013) 527 final}
{SWD(2013) 528 final}
{SWD(2013) 529 final}

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ, СЪВЕТА, ЕВРОПЕЙСКИЯ ИКОНОМИЧЕСКИ И СОЦИАЛЕН КОМИТЕТ И КОМИТЕТА НА РЕГИОНИТЕ

Заедно към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите

1. ВЪВЕДЕНИЕ

Градовете в Европа¹ — в които живее 70 % от населението на ЕС и които генерират над 80 % от БВП на Съюза — са свързани от една от най-добрите транспортни системи в света. Мобилността в рамките на градовете става обаче все по-трудна и неефекасна. Тя все още зависи в голяма степен от употребата на частни автомобили, задвижвани с конвенционални горива. Преминаването към по-устойчиви видове градска мобилност е твърде бавно.

Много от големите и малките европейски градове са засегнати от хронични проблеми със задръстванията, като свързаните с тях разходи се оценяват на 80 млрд. евро годишно².

На градските райони също така се пада голям дял — около 23 % — от всички емисии на CO₂ от транспорта. Градовете трябва да полагат повече усилия за преодоляване на досегашните тенденции и за постигане на целта за намаляване с 60 % на емисиите на парникови газове, за която бе отправен призив в Бялата книга на Комисията, озаглавена „Пътна карта за постигането на Единно европейско транспортно пространство — към конкурентоспособна транспортна система с ефективно използване на ресурсите“³ (наричана по-долу „Бяла книга за транспорта от 2011 г.“). Тъй като градовете се характеризират с голяма гъстота на населението и значителен дял на пътуванията на къси разстояния, те разполагат и с по-голям потенциал за преминаване към нисковъглероден транспорт, отколкото транспортната система като цяло; това може да бъде постигнато чрез популяризиране на ходенето пеш, използването на велосипеди и обществен транспорт, както и чрез по-бързото пазарно внедряване на превозни средства, задвижвани с алтернативни горива.

Целта на законодателството на ЕС в областта на качеството на въздуха⁴ и на все по-строгите стандарти по отношение на емисиите от пътни превозни средства е да се предостави защита на гражданите от вредното въздействие на пренасяните по въздуха замърсители и частици. Градовете във всички държави членки обаче все още срещат затруднения при спазването на правните изисквания.

Броят на смъртните случаи в резултат на пътнотранспортни произшествия (ПТП) в ЕС остава много висок — през 2012 г. те са били около 28 000. На градските райони се падат 38 % от смъртните случаи в резултат на ПТП в Европа, като уязвимите участници

¹ Вж. също така доклада „Градовете на бъдещето“, Европейска комисия, 2011 г.

² Общ размер на разходите във връзка със задръстванията; вж. SEC(2011)358 окончателен.

³ COM(2011)144 окончателен.

⁴ Вж. по-специално Директива 2008/50/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 21 май 2008 г. относно качеството на атмосферния въздух и за по-чист въздух за Европа, ОВ L 152, 11.6.2008 г., стр. 1.

в движението като пешеходците са изложени на особено голям риск. В градските райони напредъкът във връзка с намаляването на смъртните случаи в резултат на ПТП е под средния.

Нагласите по отношение на градската мобилност бяха предмет на изследване, проведено от Евробарометър⁵. Мнозинството от гражданите определят като важни проблеми задръстванията, разходите и отрицателното въздействие върху околната среда и здравето на хората, до които водят моделите на градска мобилност и транспорт. Повечето анкетирани изразяват песимизъм по отношение на перспективите за подобряване на положението във връзка с трафика в своите градове.

Изследването също така показва, че в рамките на ЕС са налице значителни разминавания. Пример за това е увеличаващата се разлика в градската мобилност между малкото на брой „развити“ градове в Европа и повечето от градовете, нареждащи се след тях.

В стратегията за интелигентен, устойчив и приобщаващ растеж „Европа 2020“⁶ бе подчертано значението на модернизирания и устойчива европейска транспортна система за бъдещото развитие на Съюза и бе подчертана необходимостта да се предприемат мерки във връзка с транспорта в градовете.

Необходима е значителна промяна.

Целта на настоящото съобщение е да се засили подкрепата за европейските градове в преодоляването на предизвикателствата, свързани с градската мобилност. Необходима е значителна промяна в подхода към градската мобилност, за да се гарантира, че градските райони на Европа се развиват по по-устойчив начин и че се постигат целите на ЕС за конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите.

От решаващо значение е и преодоляването на фрагментираните подходи и изграждането на единен пазар на иновационни решения за градска мобилност чрез осигуряване на общи стандарти и спецификации или съвместно възлагане на поръчки.

В съобщението се описва как Комисията ще засили своите действия за устойчива градска мобилност в райони, в които съществува добавена стойност за ЕС. Освен това Комисията насърчава държавите членки да предприемат по-решителни и по-добре координирани действия.

2. СЪВМЕСТНО ПОСТИГАНЕ НА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

Промяната на модела на градска мобилност изисква координирани действия от лицата, отговорни за вземането на решения, и компетентните органи на всички равнища на управление.

Действието на равнище ЕС трябва да допринася за съвместните усилия: планът за действие за градска мобилност, който Комисията изготви през 2009 г.⁷, получи силна подкрепа от Европейския парламент⁸, Европейския социален и икономически комитет⁹,

⁵ Специално изследване на Евробарометър 406 (2013 г.).

⁶ COM(2010)2020 окончателен.

⁷ COM(2009) 490 окончателен.

⁸ Резолюция на Европейския парламент от 9 юли 2008 г.; 2008/2041(INI).

Комитета на регионите¹⁰ и държавите членки¹¹, както и от заинтересовани страни от целия Съюз. Двадесетте инициативи на плана за действие бяха изпълнени успешно до 2012 г.

Поради тази причина Комисията предприе независим преглед¹² на изпълнението на плана за действие и обществена консултация¹³, за да се проучат възможните варианти. Заинтересованите страни потвърдиха добавената стойност на подкрепата на равнище ЕС и подчертаха, че действието на ЕС е изключително подходящо за провеждане на широка дискусия относно градската мобилност в Съюза, улесняване на обмена на опит и най-добри практики, стимулиране на научните изследвания и иновациите и предоставяне на финансова помощ за проекти за градски транспорт, по-специално в по-слабо развитите региони. Заинтересованите страни също така подчертаха значението на съвместната работа по специфични теми като планиране на градската мобилност, внедряване на решения за интелигентни транспортни системи (ИТС) или регулиране на достъпа, както и пътната безопасност.

В общите действия на ЕС, насочени към градската мобилност, трябва да участват и държавите членки: инициативите на Комисията не могат да достигнат до всеки от хилядите малки и големи градове в Европа, нито могат успешно да определят и да преодолеят съществуващите в отделните части на Съюза специфични пречки пред постигането на по-добра и по-устойчива градска мобилност.

За да бъдат внедрени по ефективен и всеобхватен начин, разработените на европейско равнище концепции и инструменти следва да бъдат адаптирани към конкретните обстоятелства на всяка държава членка и след това да се популяризират активно на национално и регионално равнище.

3. ПЛАНОВЕ ЗА УСТОЙЧИВА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

Възникват нови подходи спрямо планирането на градската мобилност, породени от стремежа на местните органи да преодолеят остарелите тенденции и да разработят стратегии, които да стимулират преминаването към по-екологосъобразни и по-устойчиви видове транспорт — например ходене пеш, каране на велосипед¹⁴, обществен транспорт и нови видове модели за използване и притежаване на автомобили. Много градове в ЕС експериментират с иновационни решения за по

⁹ Становище относно „План за действие за градска мобилност“ от 27 май 2010 г., TEN/414.

¹⁰ Становище относно „План за действие за градска мобилност“ от 27 август 2010 г., 2010/C 232/05.

¹¹ Заключение на Съвета относно „План за действие за градска мобилност“, 24 юни 2010 г.; www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/doc/2010_06_24_apum_council_conclusions.pdf

¹² Доклад относно прегледа на „План за действие за градска мобилност“, 2013 г., ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

¹³ Резултати от обществената консултация „Градското измерение на транспортната политика на ЕС“, 2013 г., www.ec.europa.eu/transport/themes/urban/studies/urban_en.htm

¹⁴ Повишаването на броя на хората, придвижващи се пеш и с велосипед, не само ще намали значително отрицателните въздействия на градската мобилност и транспорта върху околната среда, но също така ще насърчи по-активен начин на живот със съответните ползи за здравето. Съответните въпроси са разгледани също в рамките на Европейското партньорство за иновации в областта на активния живот на възрастните хора и остаряването в добро здраве: http://ec.europa.eu/research/innovation-union/index_en.cfm?section=active-healthy-ageing

отношение на мобилността и споделят своя опит чрез различни мрежи за обмен на информация между градовете.

От няколко години насам Комисията активно популяризира концепцията за планиране на устойчива градска мобилност. В рамките на финансирани от ЕС инициативи бяха обединени усилията на заинтересовани страни и експерти, които да анализират сегашните подходи, да обсъдят проблемните области и да определят най-добрите практики за планиране. Така например с помощта на Комисията¹⁵ бяха изготвени Насоки за разработване и изпълнение на планове за устойчива градска мобилност¹⁶, предоставящи на местните органи конкретни предложения как да прилагат стратегиите за градска мобилност, основани на щателен анализ на настоящата ситуация, както и ясна визия за устойчивото развитие на техния градски район.

В рамките на концепцията за плана за устойчива градска мобилност се проучва понятието за функционален градски район и се предлага действията във връзка с градската мобилност да бъдат включени в по-широкообхватна градска и териториална стратегия. Поради това тези планове следва да бъдат разработени в сътрудничество, което обхваща различни области и сектори на политиката (транспорт, земеползване и териториално устройство¹⁷, околна среда, икономическо развитие, социална политика, здравеопазване, пътна безопасност и др.), не само между отделните равнища на управлението и администрацията, но и с органите в съседните райони — както градски, така и селски.

Плановите за устойчива градска мобилност целят стимулиране на балансираното развитие и подобрената интеграция на различните видове градска мобилност. В тази концепция за планиране се подчертава, че градската мобилност е насочена най-вече към хората. Поради това се поставя акцент върху участието на гражданите и заинтересованите страни и се насърчават промени в поведението по отношение на мобилността.

Плановите за устойчива градска мобилност могат да помогнат на градовете да използват по ефективен начин съществуващата транспортна инфраструктура и услуги и да предприемат мерки за градска мобилност по разходоефективен начин.

През последните години концепцията на плановите за устойчива градска мобилност придоби значителна популярност и Комисията ще продължи да подпомага нейното развитие и разпространение в бъдеще.

За да се гарантира обаче възприемането на най-добрите практики при планирането на устойчива градска мобилност, тази концепция следва да се пригоди към специфичните изисквания и съществуващите практики за планиране във всяка държава членка и след това активно да се популяризира на национално равнище. Освен това в държавите членки следва да се предприемат подходящи мерки, за да се осигурят рамковите условия, които биха позволили на местните органи да осъществяват успешно стратегии за градска мобилност по места.

Поради това държавите членки следва да обмислят действия в следните насоки:

¹⁵ Обсерватория за градска мобилност — www.eltis.org

¹⁶ Насоки — Разработване и изпълнение на план за устойчива градска мобилност, Европейска комисия, 2013 г.

¹⁷ Като се отразява значението на правилното градоустройствено планиране за намаляване на нуждите от градска мобилност (например като се избягва разрастването на градските райони).

- извършване на щателна оценка на настоящата и бъдещата ефективност на градската мобилност на тяхната територия, като се отчетат и ключовите цели на политиката на ЕС;
- разработване на подход към градската мобилност, който гарантира координирани и взаимно подкрепящи се действия на национално, регионално и местно равнище;
- предоставяне на гаранции, че в техните градски райони се разработват и изпълняват планове за устойчива градска мобилност и че те се интегрират в една по-широкообхватна градска или териториална стратегия за развитие;
- преглед — и при необходимост изменение — на техническите, основаните на политиката, правните, финансовите и други инструменти, с които разполагат местните органи за планиране;
- когато е уместно — предприемане на мерки за избягване на фрагментирания подход към постигане на съгласуваност и съвместимост на мерките за градска мобилност, така че да се гарантира функционирането на вътрешния пазар.

От своя страна Комисията ще:

- създаде през 2014 г. европейска платформа относно плановите за устойчива градска мобилност, за да координира сътрудничеството в ЕС във връзка с усъвършенстването на концепцията и инструментите, ще въведе система за „обслужване на едно гише“ и ще разшири сегашния обхват на уебсайта www.mobilityplans.eu така, че той да се превърне във виртуален център за знания и компетентност;
- подпомогне националните, регионалните и местните органи при разработването и изпълнението на плановите за устойчива градска мобилност, включително чрез инструменти за финансиране.

4. КООРДИНИРАНЕ НА НАМЕСАТА НА ПУБЛИЧНИЯ И ЧАСТНИЯ СЕКТОР

Постигането на системни подобрения в транспортния сектор изисква съвместни усилия на публичните участници от всички равнища на управлението, както и участие на частния сектор в следните области, посочени в Бялата книга за транспорта от 2011 г.

Допълнителни действия за градска логистика

Градската логистика е от съществено значение, за да могат градовете да функционират успешно и да поемат значителен дял от градския трафик като част от регионалните, националните и международните вериги на снабдяване. Очаква се логистиката да се разраства и големите външни разходи за нея да продължат да се увеличават. Потребностите на логистиката обаче често се пренебрегват в градоустройственото планиране и управление.

Съществува значителен потенциал за подобряване на свързаните с градската логистика операции и услуги — служебните автомобилни паркове например (като превозните средства за доставка на поща и сметосъбиращите камиони) могат да бъдат добре пригодени към бързото въвеждане на нови видове превозни средства и алтернативни горива, за да се намали зависимостта от петрола и емисиите от него. Описаните по-долу мерки и другите инициативи на Бялата книга за транспорта от 2011 г. (например

пакетът за чиста енергия за транспорта) ще подпомогнат целта за постигане до 2030 г. на логистика без емисии на CO₂ в големите градове.

Държавите членки и градските органи трябва да осигурят необходимата рамка (например места за доставки, регулиране на достъпа, правоприлагане и др.), за да гарантират наличието на пазарна ниша за частни логистични оператори, които да инвестират в нови технологии и решения. Също така те следва да улеснят сътрудничеството между участниците, да изградят необходимия капацитет на местно равнище, да стимулират внедряването на добри практики, да гарантират оперативната съвместимост на местните логистични решения въз основа на интелигентни транспортни системи и да осигурят съгласуване с националните приоритети.

Държавите членки следва да обмислят действия в следните насоки:

- постигане на гаранции, че в националните действия по отношение на градската мобилност и в плановете за устойчива градска мобилност се обръща необходимото внимание на градската логистика;
- създаване на платформи за сътрудничество, обмен на данни и информация, обучение и т.н. за всички участници във веригите за градска логистика.

Комисията ще:

- подобри разпространението и внедряването на най-добри практики за градска логистика (2014 г.);
- изготви с помощта на експерти насоки, които осигуряват практическа помощ относно начините за оптимизиране на градската логистика — например чрез разработване на плановете за доставки и обслужване, схеми за регулиране на достъпа до градска логистика и т.н. (2014—2016 г.);
- улесни възлагането на поръчки за екологосъобразни превозни средства, които да се използват за градска логистика, като извърши преглед на обхвата на портала, посветен на чистите превозни средства¹⁸ (2015—2016 г.).

Предложеният подход е описан подробно в придружаващия работен документ на службите на Комисията, озаглавен „Призив за действия относно градската логистика“.

По-интелигентно регулиране на възможностите за придвижване из градовете и таксуване на потребителите на пътища

За да могат градските центрове да станат възможно най-достъпни, трябва да се направи избор за използването на градските пространства. За тях се конкурират местата за товарене и разтоварване, лентите за автобуси, автомобилите, паркингите, съоръженията за пешеходци, алеите за велосипедисти и местата за паркиране¹⁹, поради което се налага градовете да управляват тези противоречащи си нужди в съответствие с местните приоритети и обстоятелства. Регулирането на достъпа до градски превозни средства може да позволи по-лесното придвижване из градовете, да подобри качеството на въздуха и да подпомогне целта, според която до 2050 г. от градовете трябва да бъдат премахнати автомобилите, задвижвани с конвенционални горива.

¹⁸ <http://www.cleanvehicle.eu/bg/startseite/>

¹⁹ Градското пътно пространство на свой ред се конкурира с нуждите от пространства за отдих и социално общуване (детски площадки, паркове и др.).

Тъй като понастоящем в Европа се прилагат разнообразни схеми, е необходимо по-добро разбиране на тези различни видове регулиране на достъпа, разходите за тях и тяхното въздействие.

Разнообразните правила и изисквания, както и липсата на информация относно спазването на различните схеми, пораждаат риск от фрагментиране на вътрешния пазар и поява на нови пречки за движението на хора и стоки. Напълно хармонизираният европейски подход не се счита за подходящ, тъй като проектирането и прилагането на тези схеми трябва да бъде пригледено към специфичната ситуация във всеки градски район. Наличието на незадължителни насоки обаче би позволило на градовете и държавите членки да се възползват от чуждия опит и при необходимост да насърчават по-общ подход към въпроси, като например категории на превозните средства, пътни знаци, предоставяне на информация, правоприлагане, изключения и ценообразуване. По този начин потребителите ще бъдат улеснени при разбирането и спазването на схемите, като същевременно градовете запазват свободата да адаптират действията си към местните обстоятелства.

Наред с това прилагането на схемите трябва да следва прозрачни правила, при които се избягва дискриминацията на нередовни или чуждестранни потребители. Въвеждането на по-общ подход — например за споделяне на информация относно схемите, би подпомогнало планирането на пътуванията, а решенията, основани на интелигентни транспортни системи за прилагане на схемите, биха намалили разходите за градовете и ползвателите и биха подобрили спазването на изискванията.

Държавите членки следва да обмислят действия в следните насоки:

- извършване на щателен преглед на ефективността и въздействието на съществуващите и планираните схеми за регулиране на възможностите за придвижване из градовете;
- осигуряване на рамка, която позволява на местните транспортни органи да проектират, прилагат и оценяват схеми за регулиране на достъпа до логистика, включително таксуване на потребителите на градски пътища.

Комисията ще:

- насърчи обмен с държавите членки и с експерти относно регулирането на възможностите за придвижване из градовете в ЕС, включително техните концептуални основи, практическо прилагане, ефективност и въздействие;
- изготви с помощта на заинтересованите страни незадължителни насоки, които да помогнат на градовете при прилагането на ефективни схеми за регулиране на възможностите за придвижване.

Предложеният подход е описан подробно в придружаващия работен документ на службите на Комисията, озаглавен „Призив за по-интелигентно регулиране на достъпа до градски превозни средства“.

Координирано внедряване на интелигентни транспортни системи в градовете

Интелигентните технологии, и по-специално интелигентните транспортни системи (ИТС), са ключов фактор за планирането на градската мобилност. Те помагат на политическите стратегии при постигането на целите на техните политики и управлението на конкретни операции във връзка с трафика. Те са в помощ и на крайните потребители, като им осигуряват информиран избор относно мобилността.

По-конкретно ИТС са фактор за оптимизираното използване на съществуващата инфраструктура чрез разнообразни средства — например пътна сигнализация, продукти за планиране на маршрута, интелигентни системи за издаване на билети или взаимодействащи си системи (включително системи за връзка „превозно средство—превозно средство“ и „превозно средство—инфраструктура“). ИТС насърчават координираното управление на пътните мрежи и мрежите на обществения транспорт и улесняват прилагането на схеми за градска логистика и за ограничаване на достъпа. За да се гарантира по-голяма съгласуваност и оперативна съвместимост на решенията за ИТС в Европа, експертната група по градски ИТС²⁰ разработи набор от насоки за внедряване на ключови приложения на градски ИТС²¹. В този контекст бяха идентифицирани най-добри практики и нужди от стандартизиране на градските ИТС.

Необходими са обединени усилия, за да могат градските райони да се възползват от пълния потенциал на решенията за ИТС, като същевременно се гарантира разходооефективно, постоянно и безпроблемно внедряване на ИТС навсякъде в ЕС.

Държавите членки следва да обмислят действия в следните насоки:

- използване на изготвените насоки при внедряването на ключови приложения за ИТС в своите гъсто населени райони;
- разработване на възможности за съвместимост между градските и междуградските транспортни мрежи;
- създаване на оперативно съвместими мултимодални бази данни, в които се събира цялата информация за градската мобилност.

Комисията ще:

- задълбочи работата по допълване на съществуващото законодателство в областта на достъпа до данни за движението и пътуванията;
- изготви спецификации за информационни услуги в реално време за движението по пътищата и информационни услуги за мултимодални пътувания, както е предвидено в рамката на Директивата за ИТС²²;
- улесни внедряването на системи за връзка „превозно средство—превозно средство“ и „превозно средство—инфраструктура“ в градските райони.

Предложеният подход е описан подробно в придружаващия работен документ на службите на Комисията, озаглавен „Мобилизиране на интелигентните транспортни системи за градовете в ЕС“.

Пътна безопасност в градските райони

Всека година 11 000 души загиват при пътнотранспортни произшествия в градските райони на ЕС²³. По-голямата част от тежките катастрофи или тези с фатален край, в

²⁰

<http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=2520&Lang=BG>

²¹

ec.europa.eu/transport/themes/its/road/action_plan/its_for_urban_areas_en.htm

²²

Директива 2010/40/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 г. относно рамката за внедряване на интелигентните транспортни системи в областта на автомобилния транспорт и за интерфейси с останалите видове транспорт, ОВ L 207, 6.8.2010 г., стр. 1 (член 3, букви а) и б)).

²³

База данни CARE относно пътнотранспортните произшествия в ЕС.

които са засегнати *уязвими потребители на пътищата*, са в рамките на градските райони. Около две трети от случаите на загинали пешеходци са в градските райони, а 50 % от загиналите в пътни злополуки в градски райони са пешеходци или велосипедисти. През последното десетилетие броят на пешеходците, загинали в пътнотранспортни произшествия, е намалял само с 39 % в сравнение с 49 % при водачите на автомобили.²⁴

Поради това са необходими допълнителни усилия за повишаване на пътната безопасност в градските райони и за предотвратяване на смъртните случаи и тежките наранявания най-вече сред уязвимите потребители.

Държавите членки следва да обмислят действия в следните насоки:

- гарантиране, че в плановете за устойчива градска мобилност се отчитат аспектите на пътната безопасност като хоризонтален въпрос във всички етапи от процеса на планиране и че се разглеждат по подходящ начин въпроси като безопасната градска инфраструктура (най-вече за уязвимите потребители на пътищата), използване на модерни технологии за повишена пътна безопасност в градските райони, прилагане на правилата за движение по пътищата и обучение по пътна безопасност;
- гарантиране на подходящо събиране на възможно най-подробни данни относно показателите за пътна безопасност и насърчаване на местните органи да използват тези данни при анализа и планирането на пътната безопасност на местно равнище.

В периода 2014—2015 г. Комисията ще:

- събере и разпространи примери за добри практики за планиране на пътната безопасност;
- анализира мерки за намаляване на броя на тежките наранявания в резултат на пътнотранспортни произшествия в градските райони.

Предложеният подход е описан подробно в придружаващия работен документ на службите на Комисията, озаглавен *„Целенасочено действие за пътна безопасност в градовете“*.

5. ЗАСИЛВАНЕ НА ПОДКРЕПАТА ОТ ЕС

Споделяне на опит, демонстриране на най-добри практики и насърчаване на сътрудничеството

Споделянето на опит, демонстрирането на примери за най-добри практики и насърчаването на сътрудничеството в целия ЕС е от безспорно значение. В бъдеще Комисията ще засили своята подкрепа за следните инициативи:

Обсерватория за градска мобилност

С плана за действие за градска мобилност от 2009 г. Комисията създаде обсерватория за градска мобилност под формата на виртуална платформа — уебсайта ELTIS²⁵. Той

²⁴ Пак там.

²⁵ www.eltis.org

осигурява система за „обслужване на едно гише“ при споделянето на знания и опит или обсъждането на въпроси, свързани с градската мобилност и транспорта.

Комисията възнамерява да подобри обхвата на портала, като разработи настоящия портал за планове за мобилност²⁶ във всеобхватен център за знания и компетентност, обединяващ информацията относно планирането на градския транспорт в целия ЕС. Порталът за планове за мобилност ще бъде интегриран в ELTIS.

Планира се също така създаването на европейска платформа за планове за устойчива градска мобилност. Тя ще подпомогне по-нататъшното разработване на концепцията и инструментите, необходими за нейното успешно прилагане от местните планиращи органи, чрез координиране на всички подходящи и подпомагани от Комисията дейности в тази област²⁷ и насърчаване на по-широк обмен.

URBACT — Обмен на добри практики в областта на устойчивото градско развитие

URBACT²⁸ е европейска програма за обмен и обучение, финансирана по линия на Европейската програма за териториално сътрудничество, която насърчава устойчивото градско развитие. Тя дава възможност на градовете да си сътрудничат при разработването на нови и устойчиви прагматични решения, отчитащи икономическите, социалните и екологичните фактори. За следващия програмен период URBACT III ще продължи да подпомага обмена и изграждането на капацитет между европейските градове.

Информация и статистически данни и „табло с резултати“ по отношение на градската мобилност

Въз основа, *inter alia*, на резултатите от проучването „Събиране на европейска информация и статистически данни в областта на градската мобилност“²⁹ Комисията ще проучи начините за подобряване на качеството и достъпността на информацията и статистическите данни за дейностите, свързани със системите за градски транспорт, и вземането на решения на местно, регионално, национално и европейско равнище.

По-специално Комисията ще продължи да подкрепя разработването на „табло с резултати“ по отношение на градската мобилност, като определи хармонизирани показатели за сравнение и съпостави напредъка на градските райони в целия ЕС³⁰. Комисията ще основава своята дейност на работата, извършена по проекти като EcoMobility Shift³¹ и Conduits³².

Експертна група за градска мобилност на държавите членки

Комисията ще създаде експертна група за градска мобилност и транспорт на държавите членки с цел да се насърчи обменът на информация относно по-стриктното прилагане и

²⁶ www.mobilityplans.eu

²⁷ Които се провеждат например по настоящите проекти ENDURANCE, QUEST, ADVANCE и др.

²⁸ www.urbact.eu

²⁹ Проучване за хармонизирано събиране на европейска информация и статистически данни в областта на градската мобилност; MOVE/B4/196-2/2010 (2013).

³⁰ Тъй като градският транспорт е обхванат по-скоро от Решението за споделяне на усилията, а не от схемата на ЕС за търговия с емисии, би било целесъобразно да се въведат норми на емисиите на CO₂ от градския транспорт, за да се подпомогнат държавите членки в техните действия за намаляване на емисиите.

³¹ www.ecomobility-shift.org/index.php/en/

³² www.polisnetwork.eu/eu-projects/eu-projects-2/conduits-city-pool

по-добрата координация на националните и европейските политики в областта на градската мобилност и транспорта.

В съгласие с държавите членки могат да бъдат създадени специални работни групи, които да обсъдят по-подробно специфични въпроси като регулиране на възможностите за придвижване из градовете, градската логистика, ИТС или „таблото с резултати“ по отношение на градската мобилност.

Насочване на изследванията и иновациите към преодоляване на предизвикателствата в областта на градската мобилност

От много години насам Европейският съюз предоставя подкрепа за изследвания и иновации във връзка с градския транспорт — най-вече чрез своите рамкови програми за изследвания. Тази подкрепа до голяма степен ускори прехода на новите технологии и концепциите за мобилност към етапа на внедряване.

След своето стартиране преди десет години инициативата CIVITAS на Комисията се утвърди като двигател за иновациите в областта на градската мобилност и превърна европейските градове в ключови участници в процеса на иновации. В над 60 европейски града бяха осъществени около 700 демонстрационни дейности, които преминаха през стриктна оценка на въздействието и на процеса. Днес в инициативата участват над 200 града от всички държави — членки на ЕС. CIVITAS се утвърди като нарицателно не само за промяна в моделите на градската мобилност и транспорта, но и за европейско партньорство.

CIVITAS 2020

Комисията възнамерява да стартира обновената инициатива CIVITAS 2020 в рамките на „Хоризонт 2020“ — рамковата програма на Съюза за изследвания и иновации в периода 2014—2020 г.³³ По-специално работната програма на „Хоризонт 2020“ за 2014 и 2015 г. ще бъде насочена към иновационните политики и технологии, необходими за преминаване към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите.

CIVITAS ще продължи да подпомага местните партньорства при прилагането и изпитването в реални условия на нови подходи за намаляване на задръстванията по градските пътища, ограничаване на употребата в градските райони на превозни средства, задвижвани с конвенционални горива, смекчаване на въздействието от товарни превози в градските райони и свързаните с това разходи и укрепване на капацитета на местните органи за разработване и изпълнение на планове за устойчива градска мобилност.

През 2012 г. бе поставено началото на втора стратегическа инициатива в рамките на европейската политика в областта на иновациите — европейското партньорство за иновации, озаглавено „Интелигентни градове и общини“³⁴. Целта е да се ускори мащабното внедряване на иновации в областите, в които производството, разпределението и използването на енергия, мобилността и транспортът, както и ИКТ, са неразривно свързани. Тази инициатива подпомага целите на ЕС за действия по отношение на климата, като подобрява енергийната ефективност, увеличава използването на енергия от възобновяеми източници и намалява потреблението на

³³ http://ec.europa.eu/research/horizon2020/index_en.cfm

³⁴ www.ec.europa.eu/eip/smartcities/

енергия, на емисиите на парникови газове, лошото качество на въздуха и задръстванията.

Европейско партньорство за иновации „Интелигентни градове и общини“

Партньорството има за цел да се преодолеят проблемите пред мащабното внедряване на интелигентни решения за градовете. То ще отдели специално внимание на ключови фактори, които улесняват постигането на тази цел, например управление и финансиране (включително възлагане на поръчки). Целта на „Интелигентни градове“ е да се улеснят стратегическите партньорства между промишлеността, европейските градове и други страни с цел развиване на градски системи и инфраструктура на бъдещето и мащабно внедряване на интелигентни градски решения. Инициативата ще насърчи по-тясното сътрудничество между сектори като транспорт, енергетика и информационни и комуникационни технологии.

Въпреки че повечето действия в областта на партньорството вероятно ще се изпълняват от местни администрации, предприятия, изследователски организации и организации на гражданското общество, ЕС ще предостави финансова помощ по линия на „Хоризонт 2020“.

Наред с това предстоящата европейска инициатива за екологосъобразни превозни средства, насочена към подобряване на енергийната ефективност на превозните средства и алтернативни начини на задвижване, ще подкрепи разработването на екологосъобразни, безопасни и ефективни пътни и железопътни превозни средства в градските райони.

Пазарно внедряване на иновационни решения

Иновационните решения могат да допринесат съществено за подобряването на ефективността и устойчивостта на градската мобилност. Изключително важно обаче е да се гарантира, че перспективните технологии ще се превърнат в завършени продукти, които ще бъдат успешно въведени на пазара. Комисията и държавите членки следва да улеснят създаването на единен пазар за иновационни решения за градския транспорт — например чрез разработване на общи стандарти и технически спецификации или чрез въвеждането на опростени процедури за възлагане на съвместни и екологосъобразни поръчки.

Опускане на целева финансова помощ

Европейски структурни и инвестиционни фондове

Понастоящем структурните фондове са най-важният източник на финансиране от ЕС за проекти за градски транспорт и мобилност. За периода 2007—2013 г. за екологосъобразен градски транспорт бяха заделени около 8 млрд. евро³⁵.

В по-слабо развитите региони на Съюза тази финансова помощ помогна да се подобри достъпността на градските райони и да се намалят различията между по-развитите и не толкова развитите региони, което от своя страна засили териториалното сближаване.

³⁵

В настоящия програмен период 9,63 % от общия размер на средствата за транспорт по линия на Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) и Кохезионния фонд са предназначени за градския транспорт и за насърчаване на екологосъобразен градски транспорт (категории 25 + 52); стойности от базата данни INFOVIEW (юли 2013 г.).

Поради това е важно да се проучат най-добрите начини за използване на *европейските структурни и инвестиционни фондове* (ЕСИФ) за ключови цели на политиката в областта на транспорта и свързаните с него области в периода 2014—2020 г.³⁶

В случаите, в които градовете разполагат с интегрирани планове за местния транспорт (например по отношение на устойчивата градска мобилност) и са набелязали подходящи действия, е необходимо ЕСИФ да се използват по по-систематичен начин с цел да се финансират интегрирани пакети от мерки.

Мерките за градска мобилност могат да бъдат подпомогнати от ЕСИФ, ако подпомагат преминаването към нисковъглеродна икономика³⁷. Финансирането на тези мерки може да представлява част от интегрирана стратегия за устойчиво градско развитие, насочена към преодоляване на икономически, екологични, свързани с климата, демографски и социални предизвикателства, засягащи съответния градски район³⁸.

Използването на новия инструмент за интегрирани териториални инвестиции се препоръчва най-вече за осъществяването на териториални стратегии. За всички инвестиции в областта на градската мобилност следва да се гарантира широкообхватно въвеждане на подпомаганата транспортна система.

Като поставят акцент върху реализирането на мащабни проекти в периода 2007—2013 г., структурните фондове подпомагат най-вече големите градове и столиците. В Европа обаче съществуват множество малки и средноголеми градове, които също трябва да бъдат обхванати при планирането на инвестиции в градската мобилност. Необходимо е ЕСИФ да създават възможности за изграждане на капацитет, обучение, техническа помощ и разработване на всеобхватни и местни стратегии и планове за мобилност.

Комисията ще работи в тясно сътрудничество с компетентните органи в държавите членки, за да гарантира оптималното използване на ЕСИФ за осъществяване на приоритетите на различните градове и на политическите цели на ЕС. С предимство при подпомагането трябва да се ползват разходоефективните решения.

Трансевропейска транспортна мрежа (TEN-T)

Градските възли представляват ключов елемент в изграждането на всеобхватна европейска транспортна мрежа. Техните действия са от решаващо значение за постигане на целите на политиката в областта на TEN-T.

Поради това в предложението на Комисията за Насоки на Съюза³⁹ се отчита потребността „да се предвижда развитието на широкообхватната мрежа в градските възли, тъй като те са точка на отпътуване или крайна дестинация (т. нар. „последна миля“, т.е. крайна отсечка) за пътниците и товарите, които се придвижват по трансевропейската транспортна мрежа, и представляват места за прехвърляне в рамките на или между различни видове транспорт“.

³⁶ Вж. регламента за ЕФРР, и по-специално членове 5 и 7.

³⁷ Регламент за Европейския фонд за регионално развитие, член 5, параграф 4, буква д) — Инвестиционен приоритет: насърчаване на нисковъглеродни стратегии за всички видове територии, по-специално за градски райони, включително насърчаване на устойчива мултиmodalна градска мобилност и подходящи мерки за смекчаване и приспособяване.

³⁸ Регламент за Европейския фонд за регионално развитие, член 7.

³⁹ COM/2011/0650 окончателен/2 — 2011/0294 (COD).

В член 36 от насоките се определят приоритети за развитието на градските възли на широкообхватната мрежа чрез Механизма за свързване на Европа⁴⁰. Поради това ще се предоставя финансова помощ от ЕС за проекти от общ интерес в градските райони — например за подобряване на извързваните в тези райони логистични операции, които са част от национални или международни вериги на снабдяване.

Международно сътрудничество

Устойчивата урбанизация е широко призната като едно от световните ключови предизвикателства през XXI век. На срещата на държавните и правителствените ръководители на Конференцията на ООН по въпросите на устойчивото развитие (Рио+20) през 2012 г. бе отчетено значението на устойчивия транспорт за икономическото развитие и устойчивото градско развитие и бе постигнато съгласие относно „нуждата да се насърчава интегриран подход към изготвянето на политики за транспортни услуги и системи на национално, регионално и местно равнище с цел насърчаване на устойчивото развитие“⁴¹.

Комисията ще увеличи усилията си за подпомагане на политиките за устойчива градска мобилност в своите дейности по сътрудничество — най-вече с развиващите се региони. Целта е да се създадат условия за износ на европейски експертен опит и технологии в области като намаляване на емисиите на парникови газове, подобряване на енергийната ефективност и пътна безопасност.

Наред с това ще бъдат задълбочени усилията за използване на потенциала на съществуващите партньорства между ЕС и ключови партньори — държави и региони (например с евросредиземноморските държави, Бразилия, Сингапур или Китай).

6. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Успешното преминаване към по-устойчива градска мобилност продължава да е сериозно предизвикателство за градовете в целия ЕС. Необходимо е да се окаже помощ на местните органи при преодоляването на неблагоприятните икономически, екологични и социални въздействия, свързани със сегашните модели на градска мобилност.

Поради това градската мобилност трябва да остане сред приоритетите в политическата програма на ЕС. Комисията и държавите членки трябва да засилят своята подкрепа за местните органи в усилията им за постигане на по-конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите.

Целта на настоящото съобщение е да се поощрят действията, предприемани на всички равнища на управление: от една страна, Комисията ще засили своята подкрепа в области с установена добавена стойност за ЕС, а от друга — държавите членки ще бъдат насърчавани да създадат подходящи рамкови условия за местните органи, насочени към разработването и осъществяването на интегрирани и всеобхватни стратегии за по-добра и по-устойчива градска мобилност. Европейската комисия предлага да се организира експертна група за градска мобилност на държавите членки, посредством която да се улесни обменът на информация между тях и Комисията.

⁴⁰ ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/connecting_en.htm

⁴¹ Резолюция на ООН 66/288 — „Бъдещето, което искаме“
http://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/66/288&Lan=E

Комисията препоръчва конкретен набор от мерки, които да бъдат предприети на различни равнища по няколко важни въпроса като градската логистика, регулирането на възможностите за придвижване из градовете, внедряването на решения за ИТС в градските райони и пътната безопасност, като ще проследи внимателно предприетите мерки по тези теми.

Действията, набелязани в настоящото съобщение, ще послужат като основа за съвместното преминаване към конкурентоспособна градска мобилност с ефективно използване на ресурсите.