



КОМИСИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИТЕ ОБЩНОСТИ

Брюксел, 25.9.2007
COM(2007) 551 окончателен

ЗЕЛЕНА КНИГА

Към нова култура за градска мобилност

(ПРЕДСТАВЕНА ОТ КОМИСИЯТА)

{SEC(2007) 1209}

СЪДЪРЖАНИЕ

1.	Увод	3
2.	Посрещане на предизвикателството	6
2.1	Лесно придвижване в градовете	6
2.2	За по-зелени градове	8
2.3	Към по-организиран градски транспорт	10
2.4	Към по-достъпен градски транспорт	12
2.5	За сигурен и безопасен градски транспорт	15
3.	Създаване на нова култура за градска мобилност	17
3.1	Подобряване на знанията	17
3.2	Събиране на данни	18
4.	Финансови ресурси	18
5.	Консултации	21

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility

ЗЕЛЕНА КНИГА

Към нова култура за градска мобилност

1. Увод

В Европейския съюз, над 60 % от населението живее в градовете¹. В градовете се създава малко под 85 % от brutния вътрешен продукт на ЕС. Градовете са двигателя на европейската икономика. Привличат инвестиции и нови работни места и са особено необходими за гладкото функциониране на икономиката.

Градовете се превърнаха в среда на живот за по-голяма част от населението, поради което е задължително стандарта на живот в тези райони да е колкото е възможно по-висок. Ето защо понастоящем трябва да помислим и да разгледаме въпроса за градската мобилност.

Европейските градове са много различни, но се сблъскват с еднакви предизвикателства и търсят общи решения.

В цяла Европа нарастването на уличното движение в централните части на градовете води до чести задръствания, с много отрицателни последици като загуба на време и замърсяване на околната среда. В резултат на това европейската икономика губи всяка година около 100 млрд. еуро или 1 % от БВП на ЕС.

Атмосферното и звуково замърсяване се увеличават с всяка година. Градското движение е причината за 40 % от емисиите на CO₂ и 70 % от емисиите на другите замърсители, произлизащи от сухопътния транспорт.

Броят на пътно-транспортните произшествия в градовете нараства с всяка година: понастоящем, една от всеки три злополуки с трагичен край се случва в градовете, като най-уязвимите, пешеходци и велосипедисти, са най-честите жертви.

Макар че тези проблеми са локални, тяхното влияние се забелязва в целия континент: промяна/затопляне на климата, увеличаване на здравословните проблеми, задръствания в логистичните вериги и т.н

Местните власти не могат да се справят сами с тези проблеми; има нужда от сътрудничество и координация на европейско ниво. Жизненоважният въпрос за градската мобилност трябва да е част от колективните усилия на всички нива: местно, регионално, национално и европейско. Европейският съюз трябва да изиграе решаваща роля за съсредоточаване на вниманието по този въпрос.

Европа има капацитета да разгледа, предложи и мобилизира обществото за формулирането на политики, които ще бъдат решени и приложени на местно ниво.

¹ От над 10 000 жители (източник Евростат)

През 2006 г., при представянето на междинната версия на Бялата книга за транспорта², Европейската комисия обяви своето намерение да представи Зелена книга за градския транспорт.

През последните месеци, Комисията предприе широка обществена дискусия. Две конференции и четири технически уъркшопа събраха основните заинтересовани по темата. Започна обсъждане и по интернет. Комисията получи много предложения³ и Икономическия и социален комитет също представи своите възгледи⁴.

Този процес на консултиране позволи да се начертаят основните насоки, представени в Зелената книга. Той преди всичко потвърди силното очакване на заинтересованите страни за определянето на истинска европейска политика относно градската мобилност. С тази Зелената книга, Комисията има желание да открие широка обществена дискусия за възможната насока на европейската политика.

Новата концепция на градската мобилност се състои в насърчаване на използването на всички транспортни средства и комбинирането на различните видове обществен транспорт⁵ (vlak, трамвай, метро, автобус) с различни видове индивидуален транспорт (автомобил, велосипед, ходене пеш). Тя предполага също и достигане на общи цели за икономически просперитет и за зачитане правото на мобилност чрез управлението на търсенето на транспорт, качеството на живот и защитата на околната среда. Тя означава също и съчетаване на интересите на транспорта на стоки с транспорта на пътници, какъвто и вид транспорт да се използва.

Европейска стратегия за градска мобилност, отговаряща на очакванията на хората.

Градската мобилност се счита за важен елемент за стимулиране на растежа и заетостта и оказва голямо влияние за устойчивото развитие на ЕС. Поради това Комисията реши да представи Зелена книга за градската мобилност, с цел да проучи дали може да прибави добавена стойност към вече предприетите мерки на местно ниво и как да стане това. През последните години много от политиките на ЕС засягаха темата за проблемите на градския транспорт. Бяха приети законодателни инициативи, понякога по доста разпокъсан начин.

Консултациите, организирани от Комисията с цел изготвянето на Зелената книга предоставиха информация, въз основа на която позволи се оформи серия политически варианти, както и 25 отворени въпроса, свързани с тези варианти. С тази Зелена книга, Комисията открива втори процес на консултации до 15 март 2008 г., с цел представянето в началото на есента на 2008 г. на План за действие, който ще определи серия от конкретни действия и инициативи за по-добра и устойчива градска мобилност. За всяко предложено действие в Плана за действие ще се посочва срок за изпълнение и ще се разпределят отговорностите между различните заинтересовани страни.

² COM(2006) 314.

³ РАБОТЕН ДОКУМЕНТ НА СЛУЖБИТЕ НА КОМИСИЯТА: Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility - SEC(2007)1209 – 25.9.2007.

⁴ CESE 615/2007.

⁵ Обществения транспорт е много повече от обществен транспорт и включва например таксите или транспорт при повикване.

Ролята на Комисията е да организира това обсъждане с всички заинтересовани страни, за да може след това да предложи глобална стратегия, която да е естествено съвместима с принципа за субсидиарността. Целевата група на новия процес по обсъждане ще включва социални групи като граждани, живеещи в малки и големи градове, ползватели на градския транспорт (обществен или не), работодатели и служители в организации за обществен транспорт; икономически групи като предприятия на местно ниво, включително малки и средни предприятия, индустрията на градския транспорт и автомобилната индустрия; национални, регионални и местни органи на властта, представители и асоциации на заинтересованите страни в съответните области.

Тази стратегия ще се основава на миналите и на предстоящи консултации, но също и на вече натрупания от Комисията опит в градския транспорт от 1995 г. насам и Зелената книга и Съобщението относно „мрежа за гражданите“⁶. В допълнение, ще бъдат използвани и направените многобройни изводи от проектите за проучване и развитие.

Но основната идея е: за да бъдат ефикасни политиките относно градската мобилност, те трябва да имат колкото е възможно по интегриран подход като комбинират подходящите решения за всеки проблем: технологична иновация, развитие на екологично чист, надежден и модерен транспорт, икономически инициативи или нормативни промени.

Тази глобална стратегия ще вземе предвид всички уместни инициативи, провеждани в рамките на общностните политики, като постоянна цел ще бъде да допринася конкретно за осъществяването на Лисабонската стратегия.

Европейският съюз трябва да играе движеща роля, за да улесни промяната, без да налага отгоре решения, които могат да не отговарят на разнообразието на местните проблеми.

Добавената европейска стойност може да има различни форми: насърчаване обмяната на добър опит на всички нива (местно, регионално или национално); допълване съставянето на общи стандарти и при необходимост, хармонизирането на норми: предлагане на финансова подкрепа на тези, които най-много се нуждаят; насърчаване на изследванията, чиито приложения улесняват подобряването на мобилността, сигурността и околната среда; опростяване на законодателството, а в някои случаи, промяна на съществуващи закони или въвеждане на нови.

Всяка стратегия, формулирана на европейско ниво, може да бъде успешна само ако се предприемат решителни действия на местно ниво, ако се предприемат и изпълнят конкретни действия от местните власти.

Създаване на нова култура за градска мобилност

Предизвикателството пред градските райони, в контекста на устойчивото развитие, е огромно: от една страна съчетаване на икономическото развитие и достъпността, а от друга подобряване на качеството на живот и защитата на околната среда.

⁶ COM(1995) 601, COM(1998) 431.

За да бъдат решени тези въпроси с много и различни последици, общото усилие ще позволи да се насърчи търсенето на новаторски и амбициозни решения по отношение на градския транспорт, за да станат градовете по-малко замърсени, по-достъпни и по-лесни за придвижване.

Заедно трябва да намерим начин да постигнем по-добра мобилност в градовете и районите около тях, устойчива мобилност, мобилност в полза на всички европейски граждани, която да позволява и на икономическите агенти да намерят своето място в градовете.

2. Посрещане на предизвикателството

Градската мобилност трябва да осигури икономическото развитие на градовете, качеството на живот на техните жители и защитата на околната среда. В това отношение европейските градове се сблъскват с пет предизвикателства, които трябва да се преодолеят посредством интегриран подход.

2.1. Лесно придвижване в градовете

Проблемът:

Задръстванията в градовете са един от основните проблеми, посочени по време на консултациите. Те имат отрицателни икономически, социални, здравословни и екологични последици и разрушават естествената и градската среда. Проблемът често възниква на околновръстните пътища и повлиява на капацитета на трансевропейската транспортна мрежа (TEN-T). Нормално функционираща транспортна система би позволила на хора и стоки да пристигат навреме и би ограничила тези отрицателни ефекти. На местно ниво е голямо предизвикателство намаляването на отрицателните последици от задръстванията, като в същото време се осигури доброто икономическо функциониране на градските зони. Трябва да се признаят усилията на градовете-пионери в борбата със задръстванията.

Възможни варианти:

Опитът на заинтересованите страни показва, че няма единствено решение за намаляване на задръстванията. Въпреки това, трябва да станат атрактивни и сигурни алтернативите на употребата на лични автомобили, като ходенето пеш, придвижването с велосипед, с обществен транспорт или използването на мотоциклети и мотопеди. Гражданите трябва да имат възможност да оптимизират пътуването чрез ефикасни връзки между различните транспортни средства. Властите трябва да насърчават комбинирането на различни видове транспорт и да преразпределят мястото, което се освобождава вследствие на мерките за облекчаване на задръстванията. Някои интелигентни и адаптирани системи за управление на движението също са доказали ефикасността си за намаляване на задръстванията.

Насърчаване на ходенето пеш и използването на велосипед...

За да се увеличи привлекателността и безопасността на ходенето пеш и използването на велосипед, местните и регионалните власти трябва да гарантират, че тези средства за придвижване се интегрират изцяло в развитието и контрола на политиката за градска мобилност. Трябва да се отдели по-голямо внимание на изграждането на подходяща

инфраструктура. Съществуват новаторски начини за осигуряване на пълното участие на семейства, деца и младежи при разработването на политиките. Ходенето пеш и карането на велосипед могат да се насърчат чрез инициативи в градовете, организациите и училищата, като например чрез игри, свързани с уличното движение и безопасността на пътя или образователни програми. Заинтересованите страни предложиха големите градове да назначат лице, което да отговаря за организацията на придвижването пеш и с велосипед.

...Оптимизиране на използването на лични автомобили

Може да се насърчи начин на живот с по-малко използване на автомобили с нови решения като например използването на общ автомобил. Трябва да се поощрява по-екологично съобразното използване на личния автомобил, например чрез използване на общ автомобил, което ще доведе до намаляване на автомобилите на пътя и в същото време те ще превозват повече хора. Други варианти могат да включват „виртуалната мобилност“: работа по интернет, пазаруване по интернет и др.

Както бе споменато по време на консултирането, подходяща политика за паркирането също се оказва необходима за намаляване на използването на автомобили в центровете на градовете. В дългосрочен план, откриването на повече места за паркиране, особено ако са безплатни, може да насърчи автомобилния транспорт. Таксата за паркинг може да се използва като икономически инструмент. Може да се предвидят различни тарифи, които да отразяват ограничената наличност на обществено пространство и да създадат различни стимули (напр. безплатни паркинги в периферните райони и високи тарифи в центъра).

Атрактивни Park&Ride съоръжения могат да насърчат комбинирането на личен и обществен транспорт. По този начин, ефикасни и качествени непрекъснати връзки с обществения транспорт позволиха да се освободят от движение централните части на градовете, благодарение на интегрирани системи за транспорт, какъвто е случаят в Мюнхен.

В някои случаи има нужда от нова инфраструктура, но първата стъпка трябва да бъде да се проучи как да се използва по най-добрия начин съществуващата. Таксуването на градския транспорт, като например в Лондон и Стокхолм, показва положителен резултат върху движението. Интелигентни транспортни системи (ИТС) позволяват оптимално планиране на пътуването, по-добро управление на движението и по-лесно управление на търсенето. Гъвкаво разписание и многократно използване на инфраструктурата, какъвто е случаят в Барселона (гъвкаво разписание на автобусни линии, гъвкаво използване на товаро-разтоварни зони и паркинг места), могат да доведат до по-малко натоварване на пътното пространство.

Управлението на мобилността допълва традиционните мерки, свързани с инфраструктурата като повлиява поведението при пътуване преди започването му и привлича вниманието на хората към по-екологични начини на придвижване. Така например, би могло да се насърчат предприемачите да изготвят планове за мобилност, съобразени с района на тяхната дейност, като част от процедурата за получаване на разрешително за градоустройство. Заинтересованите страни също предложиха идеята за „оценка на влиянието върху мобилността“ за големите инфраструктурни проекти.

И товарния транспорт...

Логистиката на товарния транспорт има градско измерение⁷. По мнението на заинтересованите страни, всяка политика за градска мобилност трябва да засяга едновременно пътническия и товарния транспорт. Дистрибуцията в градските зони изисква ефикасно съотношение между транспорта на дълги разстояния и дистрибуцията на къси разстояния до крайната точка. За локална дистрибуция могат да се използват по-малки, ефикасни и чисти превозни средства. Отрицателните последици от товарния транспорт на дълги разстояния, преминаващ през градските зони биха се намалили чрез технически мерки и планиране.

„Икономиката на услугите“ води до ново търсене на пътнo пространство. Известно е че 40 % от всички превозни средства с изключение на пътническите, са свързани със сектора на услугите (превозни средства за преместване, услуги по поддръжка, дребни доставки, и т.н). Куриерските услуги често използват мотоциклети или мотопеди. Консолидираната дистрибуция в градските зони и зоните с контролиран достъп е възможна, но изисква ефикасно планиране на маршрута, за да се избегнат празни курсове или ненужно движение и паркиране. Прилагането на тези решения изисква участието на всички заинтересовани страни.

Дистрибуцията на стоки в градовете може да се интегрира по-добре при разработването на местната политика и институционална рамка. Общественият транспорт обикновено се контролира от компетентния административен орган, докато дистрибуцията на стоки обикновено се отнася до частния сектор. Местните власти трябва да разглеждат всеки транспорт на пътници и стоки в града като единна логистична система.

1. Трябва ли да се предвиди схема за оценяване („label“) за да се признаят усилията на градовете-пионери в борбата със задръстванията и за подобряване на условията на живот?
2. Какви мерки могат да се вземат за стимулиране на ходенето пеш и използването на велосипед като истински алтернативи на автомобила?
3. Какво може да се направи за насърчаване на смяната на видовете транспорт за по-екологичен транспорт в градовете?

Каква би могла да е ролята на ЕС?

2.2. За по-зелени градове

Проблемът:

Основните проблеми с околната среда в градовете са свързани с използването предимно на петрол за гориво, източник на CO₂, замърсяващи въздуха емисии и шум.

Транспортът е един от най-трудните за управление сектори, от гледна точка на емисиите на CO₂. Въпреки прогресът на автомобилните технологии, увеличаването на автомобилния поток и постоянните спириания и потегляния при градското движение

⁷ Това измерение ще бъде разгледано в „план за действие на логистиката“, който понастоящем се разработва.

правят все повече градовете основен и нарастващ източник на емисии на CO₂, което води до промени в климата. Тези промени предизвикват сериозни промени в световната екосистема и е необходимо да се вземат спешни мерки, за да се ограничат последиците на управляемо ниво. Европейския съвет⁸ си е поставил за цел намаляването на емисиите на газове, предизвикващи парников ефект с 20 % до 2020 г. Необходими са действия от всички източници на замърсявания.

Емисиите на CO₂ от нови пътнически автомобили, продадени в ЕС, са намалели с 12,4 % между 1995 г. и 2004 г., след доброволното споразумение между Европейската комисия и автомобилния сектор. В Съобщение през февруари 2007 г.⁹, Комисията формулира нова глобална стратегия, за да може ЕС да достигне целта от 120 g до 2012 г. Законодателната рамка трябва да осигури 130 g CO₂/ km чрез подобрения в технологията на автомобилните двигатели и последващо намаление от 10 g CO₂/ km посредством други технологични подобрения и с увеличаване на използването на биогорива. Замърсяващите емисии от автомобилите бяха успешно намалени и чрез постепенното затягане на EURO стандартите за емисиите. В резултат на законовите разпоредби на ЕС, които фиксираха постоянно все по-ниски лимити за новите автомобили, през последните петнадесет години след приемането на първия EURO стандарт беше постигнато общо намаление от 30-40 % от емисиите на азотен оксид от сухопътния транспорт, въпреки увеличението на потока на движение.

Въпреки тези резултати, състоянието на околната среда все още не е задоволително: местните власти имат големи трудности да изпълнят изискванията за чистота на въздуха, като ограничаване на емисиите на частици и азотни оксиди във въздуха. Тези вещества имат отрицателен ефект върху общественото здраве.

Европейска директива за картографиране на шума също улесни мерките за намаляване нивото на шума. Въз основа на събраната информация от директивата за шума¹⁰, понастоящем местните власти могат да разработят планове за намаляване нивото на шума и предприемат конкретни мерки. Плановите за намаляването на шума могат да се ползват от обмяна на информацията на ниво на Общността. Според заинтересованите страни, намаляването на генерирането на шум може да бъде постигнато със затягане на стандартите на ЕС за емисии на шум от пътни и железопътни превозни средства и от гуми. Подземните системи за транспорт също допринасят за намаляване на шума в градовете.

Проекти за разширяване, рехабилитация и модернизиране на чист градски обществен транспорт като тролейбуси, трамваи, метро и градски влакове, както и други проекти за устойчив градски транспорт трябва и занапред да се поощряват и подкрепят от ЕС.

Възможни варианти:

Нови технологии ...

Традиционната технологията на двигателите с вътрешно горене става все по-чиста благодарение на индустрията и в отговор на европейските ограничения за емисиите. В бъдеще каталитичните преобразуватели и филтрите за частици ще доведат до

⁸ Заключение на Европейския съвет, 8-9 март 2007 г.; сравнено с нивото през 1990 г.

⁹ COM(2007) 19.

¹⁰ Директива 2002/49/ЕО.

значителни намаления на замърсяващите емисии. Проучванията и технологичното развитие, съфинансирани от ЕС се фокусираха в голяма степен върху чисти и енергийно ефективни автомобилни технологии и алтернативни горива, като биогоривата, водородни и горивни клетки¹¹.

В бъдеще постигнатия напредък при автомобилите в областта на опазването на околната среда може да се подобри с приемането на хармонизирани минимални стандарти за превозните средства. Постепенното затягане на тези стандарти в перспектива би довело до продължителен процес на модернизация или на оттегляне на стари замърсяващи автомобили. Такъв общ подход би довел до нарастване на употребата на чисти и енергийно ефективни превозни средства в градския транспорт и в дългосрочна перспектива би предотвратил образуването на разпокъсана мрежа от различни зони с ниски емисии.

По-нататъшното насърчаване на масовото въвеждане на нови технологии на пазара може се постигне както с икономически инструменти като стимулиране на закупуването и използването на чисти и енергийно ефективни превозни средства от публичните власти, така и с неикономически инструменти, като прилагането на ограничения за силно замърсяващите превозни средства и привилегирован достъп в почувствителните райони за превозни средства с ниски емисии, при условие че тези мерки са в съответствие със законите на вътрешния пазар.

Има възможности за насърчаване на обмена на най-добър опит в областта на чистия градски транспорт отвъд границите на Европа и за ползване на постигнатото знание и опит в инициативи на ЕС като CIVITAS¹², в които някои проекти позволяват на трети страни да се възползват от опита на градовете от ЕС с интегрирани подходи за градска мобилност. От гледна точка на дългосрочната перспектива за наличност и цена на енергията, Европа има стратегически интерес да допринася за интензивен ръст въз основа на нискоенергийни технологии и в други части на света. Международният диалог би помогнал също за създаването на възможности за износ на европейската индустрия.

Подпомогнати от търговска политика съобразена, с околната среда...

Както това вече бе предвидено от Комисията¹³ и предложено от заинтересованите страни по време на консултациите, съобразената с околната среда търговска политика в обществото би подпомогнала въвеждането на пазара на чисти и енергийно ефективни превозни средства.

Един от възможните подходи би могъл да се основава на превръщането на външните разходи във вътрешни чрез използването като критерии за отпускане освен цената на превозното средство и цената за горивата през целия цикъл на живот, емисиите на CO₂ и замърсяващите емисии, свързани с действието на автомобилите. Включването на

¹¹ Вж. за пример: COM(2007) 541 окончателен - Съобщение от Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите - Към по-сигурна, по-чиста и по-ефикасна мобилност в цяла Европа: Първия доклад относно интелигентните автомобили от 17.9.2007 г.

¹² Интернет страница на CIVITAS: www.civitas-initiative.eu

¹³ Предложение за Директива за насърчаване на чисти транспортни превозни средства по суша. COM(2005) 634.

цената за горивата през целия цикъл на живот в процеса на решение за покупка би увеличило осъзнаването на разходите за използването му. Това би довело до конкурентно предимство за по-чистите и енергийноефективни автомобили, като в същото време би намалило общата цена. По този начин публичният сектор би дал пример за „устойчива икономика“, който могат да последват и другите участници на пазара. В допълнение, публичната търговска политика може да отдаде предпочитания на новите Еуро стандарти. Навременното използване на по-чисти превозни средства би подобрило качеството на въздуха в градските райони. В този смисъл Комисията възнамерява да представи ревизирано предложение преди края на 2007 г.

...И съвместно закупуване на екологично чисти технологии

Някои публични власти подобриха показателите за опазването на околната среда на обществения транспорт и таксите чрез закупуването на по-чисти превозни средства и предлагането на икономически стимули на частните оператори. В много градове беше използвана публичната финансова помощ за нова инфраструктура за дистрибуцията на алтернативни горива. Съвместното закупуване на чисти и енергийноефективни превозни средства от публичните власти би ускорило изграждането на пазар за новите технологии и би осигурило икономически съществуването им. Чрез пилотни проекти Комисията вече подпомага разработването на съвместни схеми за закупуване на екологично чисти технологии от публичните власти в ЕС¹⁴. Въз основа на резултатите от тези проекти, Комисията би могла да предприеме по-широко приложение на тези мерки.

... И нови начини за управление на превозни средства

Трябва да се насърчава екологичното управление, при което с промяна на начина на управление на автомобилите се намалява консумацията на енергия, по-специално чрез авто-школи и чрез обучение на професионалните шофьори. Електронните системи могат да помогнат да се подобри начина на управление. Подобрената инфраструктура, системите за управление на движението и „по-интелигентните“ автомобили също биха допринесли много за тази цел.

А що се отнася до ограниченията на потока от превозни средства?

В някои случаи са въведени локални ограничения на трафика и локални градски тарифи. Тези индивидуални действия са достойни за похвала като се вземат предвид вече постигнатите резултати. Но според някои заинтересовани страни, съществува риск от създаване на разпокъсана мрежа от градски зони с нови „граници“ в цяла Европа. Например, някои власти ограничават достъпа до централните части на градовете въз основа на EURO стандартите, а други използват други основания.

Не малко от заинтересованите страни поискаха формулирането на насоки и разработването на хармонизирани правила за Зелените зони (създаване на пешеходни зони, ограничения на скоростта, градски тарифи, и т.н.) на ниво ЕС, за да се насърчи широкото използване на тези мерки без да се създават несъразмерни препятствия за

¹⁴ Програма STEER:http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html

мобилността на граждани и стоки. Освен това, хармонизирането и оперативната съвместимост на сходни технологии би намалило цената им. Някои заинтересовани страни предлагат Комисията да проучи въпроса с издаването на Европейски регистър на всички превозни средства и мерки за трансграничния контрол на нарушенията в градовете.

4. Как занапред да се увеличи използването на чисти и енергийно ефективни технологии в градския транспорт?
5. Как да се насърчи съвместното закупуване на екологично чисти технологии?
6. Трябва ли да се определят критерии за дефинирането на Зелените зони и техните ограничителни мерки? Как най-добре да се съвместят със свободното движение в градовете? Съществува ли проблем с нарушаване на местните закони що се отнася до Зелените зони?
7. Как да се насърчи занапред екологичното управление на превозни средства?

Каква би могла да е ролята на ЕС?

2.3. Към по-организиран градски транспорт

Проблемът:

Европейските градове трябва да се справят с постоянно увеличаващия се поток от стоки и пътници. Но за тази цел развитието на необходимите инфраструктури се сблъсква с важни ограничения, свързани с липсата на пространство и условията на околната среда. В тази връзка, заинтересованите страни изтъкнаха, че приложенията на интелигентните транспортни системи (ИТС) понастоящем не се използват пълноценно за ефикасното управление на градската мобилност или са разработени без да се отдаде необходимото внимание на оперативната съвместимост.

Възможни варианти:

Обработването на данни за трафика и пътищата може да предостави информация, помощ и динамичен контрол на пътници, водачи, оператори на превозни средства и управители на мрежи. Вече съществуват известен брой приложения за пътния, железопътния и водния транспорт. През следващите години тези приложения ще бъдат подобрени от сателитната система Galileo, която ще улесни по-точното локализиране.

Интелигентни системи за таксуване ...

Интелигентните системи за таксуване заемат все по-голямо място като ефикасен метод за управление на търсенето. В обществения транспорт използването на ИТС осигурява по-добро управление на операциите и нови услуги (управление на автомобилния парк, информационни системи за пътниците, системи за таксуване и т.н.). За да могат тези системи да използват общи данни трябва да се създадат протоколи за обмен на данни. Заинтересованите страни подчертаха, че стандартите трябва да бъдат взаимно съвместими и отворени за иновации; интелигентните транспортни системи трябва да

използват интелигентни карти, които да са съвместими с различни видове транспорт, с различни функции (като свързани плащания за транспорт, нетранспортни услуги, паркинг и схеми за редовни клиенти), в различни области и, в по-дългосрочен план, в различни страни. Възможностите за диференцирани тарифи в зависимост от часовете или целевата група (например натоварени и ненатоварени часови зони) могат да бъдат част от тази система.

... По-добра информация за по-добра мобилност

Един от критичните фактори за успеха на мобилността в градските мрежи е пътниците да могат да вземат решения за вида и времето на пътуване, основаващи се на информацията. Това зависи от наличието на лесно достъпна информация за различни видове транспорт, взаимно съвместима, която ще позволи планирането на пътуване.

Заинтересованите страни посочват, че ИТС позволяват динамичното управление на съществуващата инфраструктура. С по-ефикасно използване на пътното пространство може да се осигури допълнителен капацитет от над 20-30 %. Това е от особена важност, като се има предвид, че възможностите да се създаде допълнително свободно пространство в градските зони са доста ограничени. Активното управление на инфраструктурите на градския транспорт може да има също положителен ефект върху безопасността и околната среда. ИТС могат да бъдат в частност използвани за управлението на непрекъсваемите връзки между интерфейсите мрежи в градския и периферния градски транспорт.

ИТС могат да увеличат ефикасността на дистрибуцията на стоки в градовете, по-конкретно с по-добра координация на операциите, по-високи нива на товарите и по-ефикасно използване на превозните средства. Това изисква интегрирани системи, които комбинират интелигентно планиране на пътищата, системи в помощ на водача, интелигентни превозни средства и взаимодействие с инфраструктурите.

Местните власти и заинтересованите страни от частния сектор трябва изцяло да се ангажират за въвеждането и използването на тези приложения и услуги още от самото начало. Сред заинтересованите страни могат да се включат доставчици на технологии, транспортни и инфраструктурни оператори, индустрията, доставчици на услуги с добавена стойност, производители на цифрови карти, органи на реда и потребители на инфраструктурата.

Заинтересованите страни предложиха Комисията да подкрепи по-широко разпространение на добрите практики в областта на ИТС. По-конкретно, беше предложено изграждането на рамкова база за развитието на ИТС в градовете на ЕС, която да касае оперативната съвместимост и обmena на данни и информация.

8. Трябва ли да се развиват и насърчават по-добри информационни услуги за пътниците?
9. Необходими ли са по-нататъшни действия за да се осигури стандартизацията на интерфейсите и взаимната съвместимост на приложенията на ИТС в градовете? Кои приложения ще бъдат приоритетни при предприемането на действия?
10. Относно ИТС, как може да се подобри обмяната на информация и добри практики между всички заинтересовани страни?

Каква би могла да е ролята на ЕС?

2.4. Към по-достъпен градски транспорт

Проблемът:

Достъпността касае на първо място хората с намалена двигателна способност, инвалидите, възрастните, семействата с малки деца и самите малки деца, които трябва да имат лесен достъп до инфраструктурата на градския транспорт.

Достъпността е свързана също и с качеството на достъпа на лицата и организациите до градската система за придвижване, състояща се от инфраструктура и услуги.

Градската инфраструктура, включваща пътища, велосипедни алеи, влакове, автобусни ленти и обществени пространства, паркинги, автобусни спирки, терминали и т.н, трябва да бъде с високо качество. Нужни са също и ефикасни връзки във вътрешността на градовете и с близките населени места, с градските и междуградските мрежи и с трансевропейските транспортни мрежи (TEN-T) . Добрите връзки с летищата, гарите и пристанищата, както и с интермодалните товарни терминали са от голямо значение, тъй като свързват взаимно различни видове транспорт.

Освен това, гражданите очакват общественият транспорт да отговаря на нуждите им от гледна точка на качество, ефикасност и наличност. За да е атрактивен, освен достъпен градският транспорт трябва да е и на чести интервали, бърз, надежден и удобен. Опитът показва, че пречката за промяна от личен към обществен транспорт често е в ниското качество на услугите, бавността и ненадеждността на обществения транспорт¹⁵.

Според заинтересованите страни, не се отделя достатъчно внимание на комбинирането на различни видове транспорт и липсата на интегрирани решения за обществен транспорт, като железопътни системи с околните населени места, системи трамвай-vlak и добре разположени Park&Ride съоръжения в близост до терминалите на обществения

¹⁵ Според проучвания на услугите от обществен интерес, градският транспорт е услугата от обществен интерес, от която потребителите в Европейския съюз са най-малко доволни. 13 % от потребителите в ЕС -25 имат труден достъп до обществения транспорт, докато 4 % изобщо нямат достъп. http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.html

транспорт извън градовете. Логистиката на стоковата дистрибуция често изисква центрове и терминали в периферните градски зони.

Възможни варианти:

Обществен транспорт, който отговаря на нуждите на гражданите ...

Междинният преглед на Бялата книга за транспорта подчерта нуждата от основни права на пътниците във всички видове транспорт, като се обърне специално внимание на пътници с ограничени двигателни способности. Заинтересованите страни препоръчаха Комисията да насърчи идеята за европейска харта за правата и задълженията на пътниците, използващи обществен транспорт.

Заинтересованите страни подчертаха, че гражданите очакват обществения транспорт да отговаря на техните нужди за мобилност и достъпност. Обществото се променя, остарява и се очакват по-интелигентни решения за мобилност. Ефикасността е от основно значение; без време за превоз сравнимо с това на автомобила, общественият транспорт не може да бъде конкурентен.

Гражданите също очакват по гъвкави транспортни решения за мобилността на стоки и пътници. На много места, таксиметровите компании вече започнаха да проучват нови пазари. Също биха могли да се използват по-малки автомобили за услуги на повикване.

Социалните аспекти на мобилността в градовете са предизвикателство. Градският транспорт трябва да бъде достъпен също и за хора с по-ниски доходи. Гражданите с ограничени двигателни способности и по-възрастните хора очакват повече и по-добра мобилност. Личната мобилност е от решаващо значение за независимостта.

... Основавайки се на подходяща законова рамка на ЕС

Двете директиви за обществените поръчки¹⁶ се прилагат изцяло за договори за обществени услуги като транспорт с автобус или трамвай. Освен това, новият регламент относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт¹⁷ ще увеличи прозрачността и ще помогне на властите и операторите да подобрят качеството и ефикасността.

Новият регламент позволява на компетентните власти да дефинират задълженията на обществените услуги за да гарантират услуги от общ интерес в областта на наземния пътнически транспорт и да определят социални тарифи. В случаите когато изпълнението на задълженията на обществените услуги налага финансово обезщетение и/или присъждането на изключително право, трябва да се сключи договор между властите и оператор, избран с тръжна процедура.

По силата както на директивите, така и на новия регламент, компетентните власти са свободни да извършват услугите сами или да ги преотстъпят. Те могат да въведат

¹⁶ Директива 2004/17/ЕО и Директива 2004/18/ЕО от 31 март 2004 г.

¹⁷ Регламент относно обществените услуги за пътнически превоз с железопътен и автомобилен транспорт, с който се отменят Регламенти (ЕИО) 1191/69 и 1107/70 на Съвета (междунституционално досие 2000/0212 (COD)).

критерии за избор, свързани с капацитета на участниците в търга и да присъдят критерии, свързани с качеството на услугите.

... И посредством новаторски решения и подходяща квалификация

Една от препоръките, в резултат от консултациите, беше Европейската комисия да насърчи по-евтини решения за обществен транспорт, като например бърз автобус, като алтернатива на по-скъпите метро и трамвайни системи. Системите за бърз транзитен автобусен превоз предлагат бързи и чести транспортни услуги, ползващи запазени коридори и със спирки подобни на тези на метрото. Могат да бъдат насърчени новаторски най-добри практики, които вече са развити. Специфична област е използването на (чисти) таксите, във веригата на обществен транспорт и на транспорт на повикване, с помощта на ИТС. По време на консултациите бе посочена и нуждата да се изработят насоки за управление на интермодалните терминали за обществен транспорт.

Добрата достъпност изисква също мрежите за градски транспорт да обслужват добре магазини, организации и зони с икономическа дейност, включително товарните терминали и пристанищата, за да могат товарни превозвачи, доставчици на услуги, работещи и клиенти да стигат лесно до тях. Това е особено важно когато се създават зони с ограничен достъп.

Градският транспорт трябва да привлича и да задържа високо квалифициран персонал. Както бе препоръчано по време на консултацията, учебните програми, например за екологично управление, увеличават уменията на работещите в обществения или товарния транспорт и намаляват емисиите на CO₂ и замърсяванията.

Европа е важна туристическа дестинация на световно ниво и много туристи посещават градовете. Туризмът може да допринесе за икономическото развитие и заетостта. Според заинтересованите страни, туристите са специфична група потребители на транспорта с техни особени изисквания що се отнася до размер и структура, което може да предизвика специфично напрежение в градските транспортни системи. Това трябва да се има предвид, когато се проучва достъпността във вътрешността на градската зона, но също и достъпа до тази зона отвън.

... Чрез балансирана координация на използването на земята и интегриран подход за градската мобилност

Най-заинтересованите страни и в частност представителите на градовете, участващи в мрежите за обмен на опит, подчертаха проблема с градските агломерации, които трябва да отговорят на предизвикателството за по-добра достъпност на всички населени места, зависещи от развитието на метрополията. Тенденцията към субурбанизация и разрастването на градовете води до териториално разпределение, характеризиращо се с ниска гъстота и пространствено изолиране. В резултат на отдалечеността на домове, работни места и места за развлечение се увеличава търсенето на транспорт¹⁸. Пониската гъстота в периферните райони затруднява предлагането на достатъчно качествени колективни транспортни решения, които да привлекат голям брой потребители. Трудно би могла да се организира здравната помощ за възрастните хора

¹⁸ Доклад от Европейската агенция за околната среда „Urban sprawl in Europe - The ignored challenge“ [Неконтролируемото разрастване на градовете в Европа – подценяван проблем], 2006.

(в допълнение към „социалната изолация“), ако не съществуват правилни транспортни решения. Решения, отчитащи конкретните проблеми биха могли да обслужват по-добре тези райони, като транспорт при повикване или транспортни услуги, които ги свързват с радиални и ориентирани към центровете на градовете връзки.

Според заинтересованите страни, координацията между властите би могла да помогне да се преодолеят предизвикателствата на градската мобилност. Освен това, градската мобилност може да се възползва от интегрирането на политиките на много сектори, като урбанизация, икономически и социални дейности, транспорт и т.н.

Плановите за мобилност, които интегрират по широко големи конгломерати и, които покриват едновременно транспорта на пътници и товари в градовете и заобикалящите ги райони, представляват също солидна основа за ефикасно планиране на градската мобилност. Заинтересованите страни подчертаха, че за разработването и изпълнението на тези планове, трябва да се създадат подходящи организационни структури.

Тематичната стратегия за градската среда ¹⁹ определя различни проблеми на околната

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">11. Как да се подобри качеството на обществения градски транспорт в европейските градове?12. Трябва ли да се насърчи създаването на линии, запазени за използване от обществения транспорт?13. Има ли нужда от европейска харта за правата и задълженията на пътниците, използващи обществен транспорт?14. Какви мерки да се предприемат за по-добро интегриране на пътническия и товарен транспорт в проучването и планирането на градската мобилност?15. Как да се постигне по-добра координация на градския и извънградския транспорт с териториалното разположение? Какъв вид организационна структура би била подходяща? |
|---|

Каква би могла да е ролята на ЕС?

среда, които биха могли да се смекчат с разработването и изпълнението на планове за устойчив градски транспорт (ПУГТ)²⁰. В тази стратегия, Европейската комисия се наема да изготви насоки за управление за подготвянето на такива планове. Като се има предвид публикуването на настоящата Зелена книга и широкия дебат за градския транспорт, изглежда подходящо да се разгледа въпроса за продължаване на ПУГТ, като част от Плана за действие за градската мобилност.

2.5. За сигурен и безопасен градски транспорт

Проблемът:

Всеки гражданин на ЕС трябва да има възможност да живее и да се придвижва сигурно и безопасно в градските райони. Движението пеш, с велосипед, с автомобил или

¹⁹ COM(2005) 718.

²⁰ Виж: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm

камион трябва да става при минимален риск за хората. Това изисква добро проектиране на инфраструктурата и по-специално на кръстовищата. Гражданите все повече осъзнават отговорността си за защита на своя живот и живота на другите.

През 2005 г. 41 600 души са загинали по пътищата на ЕС²¹. Това е далеч от общата цел за не повече от 25 000 трагични случая на година до 2010 г.²². Около две трети от произшествията и една трета от трагичните злополуки са в градските райони и засягат най-уязвимите на пътя. За велосипедисти и пешеходци рискът да загинат на пътя е шест пъти по-голям от този за водачите на автомобили. Често жертвите са жени, деца и възрастни граждани.

Възприемането за ниска сигурност за пътниците пречи на някои социални групи да пътуват или да използват услугите на обществен транспорт. Това се отнася не само за превозните средства, терминалите и спирките на автобуси/трамваи, но също и за придвижването до и от спирките. В резултат се стига до неналожително използване на автомобили или пречка за някои хора да водят активен обществен живот.

Възможни варианти:

Европейската политика в областта на безопасността по пътищата се отнася до проблемите на поведението на пътя, превозните средства и инфраструктурата.

По-безопасно поведение ...

За увеличаване на безопасността заинтересованите страни предложиха Комисията да подобри безопасността на пътищата с насърчаване на най-добрия опит и участие в интензивен и структуриран диалог с местните и регионални заинтересовани страни и с държавите-членки, предимно относно новите технологии – в частност ИТС.

От голямо значение за повишаване на отговорността при поведението на пътя на гражданите са образователните и информационни кампании. Могат да се организират специални кампании за безопасността на пътя и специални инициативи за обучение на младите хора и някой от следващите европейски дни за безопасност на пътя може да е насочен към градските зони. Заинтересованите страни също препоръчаха да се поощри безопасното поведение на пътя сред велосипедистите, например с насърчаване на използването на каски в цяла Европа или по-ергономична форма на каските. Стриктното спазване на правилата за движение е от особена важност и за мотоциклетистите, водачите на мотопеди и велосипеди. Заинтересованите страни предложиха ЕС да подпомогне дейностите в подкрепа на по-широкото използване от всички участници в движението в градовете на устройства, сигнализиращи нарушения.

... По-безопасни и по-сигурни инфраструктури

По мнение на заинтересованите страни, подобряването на възприемането за безопасност и сигурност зависи от различни мерки в градската среда. От решаващо значение може да е висококачествена инфраструктура с добра пътна настилка за пешеходци и велосипедисти. По-добра видимост, например, с подобряване на осветлението и по-голямо присъствие на властите по улиците могат да увеличат

²¹ CARE: База-данни на Общността за пътните произшествия.

²² COM(2001) 370.

чувството за сигурност. ИТС решенията могат също да имат съществен принос чрез осигуряване на бърза и подходяща информация и управление на движението от гледна точка на безопасността. Заинтересованите страни предложиха също ЕС да формулира препоръки с цел интегрирането на нормите за сигурност и безопасност на градския транспорт в градската инфраструктура.

Специфична тема е защитата срещу тероризъм в градския транспорт. В близко бъдеще Комисията ще разработи съобщение по тази тема.

По-безопасни превозни средства:

По-безопасните превозни средства са от особена важност в градските райони, в които

- | |
|---|
| <ol style="list-style-type: none">16. Какви действия да бъдат предприети, за да могат градовете да се справят с проблемите на личната сигурност и безопасност в градския транспорт?17. Как да се информират по-добре граждани и оператори относно потенциала на новите технологии за инфраструктурата и безопасността на превозните средства?18. Трябва ли да се разработят автоматични радарни устройства, адаптирани за градска среда и да се насърчи използването им?19. Видеонаблюдението добър инструмент ли е за осигуряване на сигурността и безопасността на градския транспорт? |
|---|

Каква би могла да е ролята на ЕС?

те участват в движението на улицата заедно с пешеходци, велосипеди и обществен транспорт. Технологии като нощно виждане, брейк асистант, устройство за избягване на сблъсък и аларма против заспиване могат да допринесат за сигурността на всички на пътя. Съобщенията на Европейската комисия относно инициативата e-Safety²³ и i2010 „ИСТ за безопасни и интелигентни превозни средства“²⁴ представят ценни решения, които могат да се приложат в градската среда. Заинтересованите страни предложиха превозът на пътници да се осъществява с „градски превозни средства“, а извънгабаритните камиони и коли да имат ограничен достъп.3. СЪЗДАВАНЕ НА НОВА КУЛТУРА ЗА ГРАДСКА МОБИЛНОСТ

3.1. Подобряване на знанията ...

По време на консултациите стана ясно, че за да се създаде „нова култура на градската мобилност“ в Европа, трябва да се изградят асоциации. Нови методи и инструменти за планиране също могат да изиграят важна роля за това. Образованието, обучението и повишаването на отговорността също са от значение.

Трябва да се увеличи компетентността на работещите в областта на градската мобилност. Според заинтересованите страни, ЕС може да изиграе голяма роля в това

²³ COM(2003) 542.

²⁴ COM(2006) 59.

отношение като улесни системното организиране на дейности по обучение и обмен на персонала.

Градската мобилност вече присъства като тема в инициативите за създаване на мрежи, предприети в рамките на регионалната политика на ЕС, като URBACT и „Региони за икономическа промяна“²⁵. Европейската комисия възнамерява да продължи да укрепва и подпомага новите мрежи, свързани с градската мобилност, създадени в рамките на тези инициативи.

Както беше предложено по време на консултациите, Комисията би могла активно да представя и разпространява работата си в областта на градската мобилност. Комисията, заедно с вече действащите заинтересовани страни в тази област, може да организира европейска обществена разяснителна кампания върху дейността си за устойчива градска мобилност. В нея могат да се включат информационни и разяснителни кампании за повлияване на поведението на мобилност на специфични целеви групи. Друго предложение е създаването на годишна европейска конференция относно „модерни решения за градския транспорт“, което може да се управлява от форумът CIVITAS.

3.2. ... събиране на данни

Консултациите и предишни инициативи за събиране на данни показаха наличието на големи пропуски в статистиките за градската мобилност в ЕС, и че въпреки някои инициативи, проведени в рамките на регионалната политика на ЕС, липсват общи определения. Тези пропуски могат да се запълнят за да набавят нужната информация за политиките и отговорните служители на всички нива.

В това отношение заинтересованите страни предложиха Европейската комисия да създаде служба, основаваща се на общия ѝ опит в събирането, хармонизирането и използването на статистически данни на европейско ниво. Тази служба ще предоставя необходимите данни на отговорните лица и на обществото и ще подобри знанията в областта на градската мобилност. Тя също може да предоставя информация за обмен на

20. Трябва ли всички заинтересовани страни да си сътрудничат за създаването на нова култура на градската мобилност в Европа? Ще има ли полза от създаване на Европейска служба за градска мобилност по подобие на Европейската служба за наблюдение на безопасността на движението по пътищата?

най-добрите практики.

4. Финансови ресурси

Значителни финансови ресурси от различно естество са необходими за инвестирането в инфраструктура и превоз на пътници, поддръжка и работа на мрежите, подновяване и поддръжка на превозните средства, разясняване на обществото и информационни кампании. В по-голямата си част, отговорността за това инвестиране е на съответните местни власти.

²⁵ Виж: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

Според неотдавнашно проучване²⁶, съответно над 40 % от трамвайния и железопътния парк в ЕС-15 и 67 % в новите държави-членки е над 20 години и трябва да бъде подменен преди 2020 г.

Проектите за успешно финансиране на градския транспорт изискват комбинирането на бюджетни, нормативни и финансови инструменти, с включването на специфични местни такси. Трябва да се предприемат действия в дългосрочен план.

Финансови инструменти за градовете ...

Всички заинтересовани страни на местно, регионално, национално и на ниво ЕС трябва да дадат своя принос. Ползвателите също трябва да допринесат и да платят справедлива цена за услугите на обществения транспорт. Те са готови да платят за висококачествени услуги. Частното финансиране, обикновено под формата на асоциации между публичния и частния сектор, може да изиграе роля, но изисква стабилни законови рамки. Таксите за паркинг и за използване на градските улици също могат да допринесат за финансирането на градския транспорт, и най-вече ако събраните приходи са предназначени за финансиране на дейностите на градския транспорт. Схемата за таксуване на натоварените участъци, приложена в Лондон, предостави полезни примери за подобряване на услугите на автобусния транспорт.

Заинтересованите страни предложиха ЕС да предвиди разширяване на обхвата на директивата „Евровинетка“ с прилагането и в градска среда, като по този начин пътните такси ще могат да се прилагат за всички видове превозни средства и инфраструктури. Това също може да се обвърже със създаването на модерна методология към средата на 2008 г. за изчисляване на външните разходи в транспорта.

Според заинтересованите страни, могат да се анализират повече пазарни механизми като е възможно използването на Европейската схема за търговия с емисии (ETS) за отдаване на права на емисии или еквивалентните кредити на властите, които инвестират в нова и по-чиста инфраструктура. Въпреки това, трябва да се избягват отрицателни ефекти при функционирането на системата и ефективността ѝ по отношение на околната среда.

В политиката си относно държавните помощи Комисията се ангажира да вземе предвид ползите за околната среда от инвестирането в чист транспорт и нуждата от подмяна на някои видове транспорт с по-малко замърсяващи. Например, проект на насоките на Общността относно държавната помощ за опазване на околната среда²⁷ разглежда специфични изключения, в случай на помощи за придобиване на нови транспортни средства с цел да се ускори приемането на Общностни норми, преди да станат задължителни. Освен това, предложението на Комисията за нов регламент за групово освобождаване²⁸ изрично изтъква като допустими инвестициите в транспортни средства и оборудване, различни от товарен сухопътен транспорт и въздушен транспорт. И най-накрая Комисията понастоящем предвижда публикуването на насоки за държавните помощи в железопътния транспорт, за да подобри прозрачността и

²⁶ Железопътни и метро системи в Европа, ERRAC, 2004 г.

²⁷ Проект на насоките на Общността относно държавната помощ за опазване на околната среда http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf

²⁸ Предложение на Комисията за нов регламент за групово освобождаване, приет на 24 април 2007 г., SEC(2007) 513.

правната сигурност в икономическа дейност, която постепенно се отваря за конкуренция, и която е от ключово значение за устойчива мобилност в Европа. Един от проблемите, които Комисията ще трябва да разгледа, е нуждата бързо да се подмени остарелия подвижен състав за осигуряване на надеждност, безопасност и подобряване на оперативната съвместимост. В някои географски райони на Европа тази нужда е особено остра и регионалната помощ изглежда подходящ инструмент за разрешаването на този проблем.

... Европейската финансова помощ има много страни

На европейско ниво съществуват много източници на финансиране, например Структурни фондове, Кохезионен фонд и заеми от Европейската инвестиционна банка. Както в миналото, кохезионната политика на ЕС ще остане важен източник на фондове в избираемите региони за периода 2007—2013 г. За предходния период 2000—2006 г., финансирането за транспортни проекти от Европейския фонд за регионално развитие (ЕФРР) беше около 35 млрд. еуро, от които малко над 2 млрд. бяха предназначени за градския транспорт. Според програмните документи, ЕФРР и Кохезионния фонд ще допринесат с около 8 млрд. еуро за градския транспорт за периода 2007—2013 г. Други 9,5 млрд. еуро са заделени за интегрирани проекти за възстановяване на градските и селски райони, в които могат да се включат инвестиции свързани с транспорта.

Кохезионните инструменти в настоящия период 2007—2013 г. предоставят по-широка и стабилна основа за съфинансиране на градския и обществен транспорт в цяла Европа²⁹. Регламентите на ЕФРР и на Кохезионния фонд се позовават изрично на чист градски и обществен транспорт, но също и на първо време на интегрирани стратегии за чист транспорт. Властите, и по-конкретно в новите държави-членки, трябва да се възползват от тези възможности за модернизиране на своите градски транспортни системи.

Повечето от Националните стратегически референтни рамки, представени от държавите-членки включват устойчивия градски транспорт като поле за действие. Съфинансирането на ЕС с кохезионните инструменти е предвидено за инвестиции в инфраструктурата (напр. ж.п. линии и терминали) и подвижния състав като чисти автобуси, тролейбуси, трамваи, метро и градски влакове. Същото важи и за мерки като ретрофит и модернизиране или други компоненти, които са част от интегрираната и лесна за използване система на градския транспорт (ИТС, пътническа информация, интегрирана система за таксуване, управление на трафика и т.н). ЕФРР може също да финансира инсталации, свързани с проекти за устойчив от гледна точка на околната среда градски транспорт и да предостави помощи за някои целеви групи от населението (възрастни, инвалиди) да имат нормален достъп до услугите на градския транспорт. Фондът все повече предоставя финансова помощ за проекти, свързани с интелигентни транспортни системи.

Европейската инвестиционна банка³⁰ отпуска средно около 2,5 млрд. еуро заеми за проекти за градския транспорт. Проектите включват строителство, разширяване или рехабилитация на инфраструктури на градския транспорт или придобиване на подвижен състав в големи агломерации или средно-големи градове в цяла Европа.

²⁹ Виж: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm

³⁰ Виж: www.eib.org

Освен нормалните дейности по отпускането на заеми, ЕИБ се обедини с Комисията и Европейската банка за възстановяване и развитие за разработването на нови финансови инструменти и инициативи.

Седмата рамкова програма за научни изследвания и технологично развитие (FP7) насърчава проучването, технологичното развитие и демонстрационните дейности за градска мобилност, енергийния аспект на транспорта, чист градски транспорт и устойчива мобилност за всички граждани.

В раздел „Транспорт“ FP7 включва област „Осигуряване на устойчива градска мобилност“, която включва технически проучвания, демонстрации и политическа подкрепа за нови концепции за транспорт и мобилност, иновационни системи за управление на търсенето, висококачествен градски транспорт и иновационни стратегии за чист градски транспорт. Други дейности ще се концентрират върху разработването и въвеждането на високоиновативни, незамърсяващи, интелигентни концепции за транспорт и мобилност. В раздел „ИТС“ FP7 финансира също дейности, свързани с мобилността и услугите. Проучванията относно пътната инфраструктура и интелигентните и чисти автомобили са извършват независимо от географския контекст, но резултатите могат да се приложат успешно в градска среда.

CIVITAS е програма на Комисията за проучване и демонстрации за чист градски транспорт. Инициативата CIVITAS помага на градовете да тестват и демонстрират интегрирани пакети от политически и технологични мерки с цел постигането на по-устойчива, чиста и енергийно-ефективна система на градския транспорт. До момента CIVITAS е съфинансирала дейности в 36 града със 100 млн. еуро помощ от ЕС. В рамките на FP7 вече е лансирана и инициативата CIVITAS-Plus.

Заинтересованите страни подчертаха важността от продължаването на инициативата CIVITAS. „Подходът“ на CIVITAS може да проправи пътя за програма на ЕС, предназначена за финансирането на дейности за чист градски транспорт извън рамките на проучването, както предложиха заинтересованите страни. Тази програма може да е предназначена за дейности от по-широк мащаб, насочени към интеграцията на новаторски дейности в градовете и техните периферни райони. След приемането на План за действие за градската мобилност ще могат да се разработват идеи по тази програма.

Програмата „Интелигентна енергия – Европа“ (ИЕЕ), финансирана в рамките на Програмата за конкурентноспособност и иновации (ПКИ)³¹ включва подпрограмите ALTENER и STEER, които подкрепят инициативи свързани например с нови и възобновяващи се енергийни източници, насърчаване употребата на алтернативни горива и насърчаване на енергийната ефективност в транспорта.

³¹ Решение № 1639/2006/ЕС от 24 октомври 2006 г., OJ L 310/15 от 9.11.2006 г.

21. Как по-добре да се използват съществуващите финансови инструменти като структурните и кохезионни фондове за последователно подпомагане на интегриран и устойчив градски транспорт?
22. Как икономическите инструменти, и по-конкретно пазарните инструменти, могат да подпомогнат постигането на чист и енергийноефективен градски транспорт?
23. Как изследователските дейности могат да допринесат за облекчаване на градските ограничения и за подобряване на движението в градовете?
24. Трябва ли да се поощрява въвеждането на градски такси в градовете? Нужни ли са обща нормативна рамка и/или насоки за таксуването в градовете? Трябва ли приходите от него да са предназначени за подобряване на обществения транспорт? Трябва ли външните разходи да се превърнат във вътрешни?
25. Каква добавена стойност в дългосрочен план би имала предвидената европейска подкрепа за финансиране на чист и енергийноефективен градски транспорт?

Каква би могла да е ролята на ЕС?

5. Консултации

Комисията има желание да продължи да включва в бъдещата си работа мнението на заинтересованите страни. Зелената книга открива втория етап на интензивни консултации, който ще продължи до **15 март 2008 г.** Всички заинтересовани страни се приканват да дадат своя принос за визията на европейската политика за градска мобилност и да отговорят на 25^{-те} въпроса в тази книга, както и на общите въпроси, които се разглеждат. Техните възгледи, освен ако изрично не желаят запазването на анонимност, ще бъдат направени публично достояние.

Коментари и предложения се приемат:

– на e-mail :

tren-urbantransport@ec.europa.eu

– или по пощата на:

European Commission
Directorate General for Energy and Transport
Clean Transport and Urban Transport Unit
(DM28 02/64)
200, rue de la Loi

Повече информация може да бъде открита на интернет страницата на Европейската комисия:

http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm

Важно е тази Зелена книга да доведе бързо до конкретни действия. Комисията се надява, че след приключването на консултациите ще бъде изработен конкретен План за действие, който ще бъде публикуван в началото на есента на 2008 г. Планът ще включва възможни действия на ниво ЕС, национално, регионално и местно ниво, както и на ниво индустрия и граждани и ще определя подробно подходящите инструменти за всяка мярка.