

# IETEIKUMI

## KOMISIJAS IETEIKUMS (ES) 2023/550

(2023. gada 8. marts)

### par valsts atbalsta programmām ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošanai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2023) 1524)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 292. pantu,

tā kā:

- (1) Eiropas zaļajā kursā <sup>(1)</sup> ir izvirzīts mērķis līdz 2050. gadam panākt klimatneitrālu ES ekonomiku. Tajā izteikts aicinājums par 90 % samazināt siltumnīcefekta gāzu emisiju transportā. Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā <sup>(2)</sup> ir ierosināti pasākumi, kas palīdzētu sasniegt šo mērķi, to starpā pasākumi ilgtspējīgas, viedas, drošas un veselīgas mobilitātes veicināšanai pilsētās.
- (2) Paziņojumā par jauno ES pilsētmobilitātes satvaru <sup>(3)</sup> par prioritāti izvirzīti ilgtspējīgāki transporta risinājumi – kolektīvais un sabiedriskais transports, kopīgota mobilitāte, pārvietošanās kājām un ar velosipēdu – nolūkā palielināt to izmantošanu labākai un energoefektīvākai mobilitātei “no durvīm līdz durvīm”, vienlaikus uzlabojot iedzīvotāju veselību un labsajūtu.
- (3) Ilgtspējīga pilsētmobilitāte veicina virkni Eiropas politikas virzienu, kuru mērķis ir veicināt mazemisijas un bezemisijas mobilitāti <sup>(4)</sup>, uzlabot gaisa kvalitāti un ceļu satiksmes drošību, vienlaikus radot papildu ieguvumus iedzīvotāju veselībai un labsajūtai. Rezultatīva pilsētmobilitātes plānošana var palīdzēt virzīt saistīto Eiropas un valstu politiku tieši vietējā līmenī. Kā uzsvērts Paziņojumā “Ilgttermiņa redzējums par ES lauku apvidiem” <sup>(5)</sup> un tam pievienotajā ES Lauku rīcības plānā, pilsētās, piepilsētās un lauku apvidos īstenotās mobilitātes labāka integrācija ir būtiska, lai veicinātu ilgtspējīgus mobilitātes risinājumus.
- (4) Ar pilsētmobilitātes paketi 2013. gadā <sup>(6)</sup> tika ieviesti ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāni (IPMP) kā satvars tam, lai pilsētas plānotu un īstenotu risinājumus pilsētmobilitātes politikas problēmām visā funkcionālajā pilsētas teritorijā. Kopš tā laika Komisija ir mudinājusi plaši izmantot IPMP kā Eiropas pilsētmobilitātes politikas pamatu. Vietējās iestādes, plānotāji un ieinteresētās personas ir plaši izmantojuši šo koncepciju un ar to saistītās Eiropas IPMP pamatnostādnes. Tās ir izrādījušās lietderīgs, stabils un elastīgs instruments, uz kuru pilsētas var paļauties, plānojot pilsētmobilitātes pasākumus.
- (5) Savā Īpašajā ziņojumā 06/2020 “Ilgtspējīga pilsētu mobilitāte Eiropas Savienībā” <sup>(7)</sup> Eiropas Revīzijas palāta uzsvērusi, ka saskaņā ar subsidiaritātes principu par pilsētmobilitātes politikas pārvaldību ir atbildīgas dalībvalstis un to pilsētas. Palāta konstatēja, ka vietējie pilsētmobilitātes pasākumi ne vienmēr atbilst ilgtspējīgas pilsētmobilitātes mērķiem. Valsts ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāna (IPMP) atbalsta programmas palīdzētu uzlabot saikni starp IPMP koncepciju un vietējiem ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāniem.

<sup>(1)</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>(2)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(3)</sup> COM(2021) 811 final.

<sup>(4)</sup> Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2019/1161 (2019. gada 20. jūnijs), ar ko groza Direktīvu 2009/33/EK par “tīro” un energoefektīvo autotransporta līdzekļu izmantošanas veicināšanu (OV L 188, 12.7.2019., 116. lpp.).

<sup>(5)</sup> COM(2021) 345 final.

<sup>(6)</sup> COM(2013) 913 final.

<sup>(7)</sup> Īpašais ziņojums 06/2020 “Ilgtspējīga pilsētu mobilitāte Eiropas Savienībā: bez dalībvalstu apņemšanās būtiski uzlabojumi nav iespējami”.

- (6) Pārskatītājā regulā par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla (TEN-T) attīstībai<sup>(8)</sup> ir ierosināts, ka TEN-T tīkla pilsētu mezgli pieņem IPMP saskaņā ar tās V pielikumā noteiktajām prasībām un vāc un iesniedz Komisijai attiecīgos datus par mobilitāti pilsētās. Attiecībā uz datu vākšanas un ziņošanas prasībām nākamajā īstenošanas aktā tiks izklāstīts ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītāju saraksts un to aprēķināšanas metodika. Pēc pieņemšanas tās būs vienīgās saistošās ar IPMP saistītās prasības ES līmenī. Valstu IPMP atbalsta programmas piedāvās speciālās zināšanas TEN-T tīkla pilsētu mezgliem, lai palīdzētu tiem izpildīt šīs prasības.
- (7) Pilsētas saskaras ar problēmām, kas saistītas ar ilgtspējīgas pilsētmobilitātes pasākumu progresa uzraudzību, izmantojot rādītājus. Datu vākšanai ir nepieciešami administratīvie un finanšu resursi, un pilsētām bieži vien ir grūti piekļūt pieejamajiem datiem, kas ir valsts un reģionālo iestāžu un citu struktūru rīcībā. Dalībvalstīm būtu jāatvieglo datu vākšana un izmantošana, izmantojot centrālus piekļuves punktus un decentralizētas datu telpas. Tas palīdzēs pilsētām turpmākajos gados uzlabot savas uzraudzības sistēmas.
- (8) Visām pilsētām ir pieejams arī nesaistošu IPMP norādījumu<sup>(9)</sup> un atsaucis materiālu apkopojums, kas izstrādāts kā daļa no ES līdzfinansētiem projektiem, lai palīdzētu tām sagatavot un īstenot atsevišķus IPMP. Pilsētas tiek aicinātas izmantot šo informācijas kopumu atbilstoši savām vajadzībām. Komisijas ekspertu grupai pilsētmobilitātes jautājumos<sup>(10)</sup> būtu jāpalīdz papildināt un racionalizēt nesaistošu IPMP norādījumu apkopojumu.
- (9) Dalībvalstīm būtu jāatbalsta pilsētas IPMP sagatavošanā, lai palīdzētu tām uzlabot savu IPMP kvalitāti un labāk saskaņot šos plānus ar ES satvaru.
- (10) Pilsētas joprojām atbild par savu IPMP izstrādi, pieņemšanu un īstenošanu, kā arī par pasākumu īstenošanu to ietvaros,

IR PIEŅĒMUSI ŠO IETEIKUMU.

## 1. MĒRĶIS UN DARBĪBAS JOMA

### 1.1. Ievads

Ar pilsētmobilitātes paketi 2013. gadā tika ieviesta IPMP koncepcija<sup>(11)</sup> kā pamats pilsētu un reģionu satvaram pilsētmobilitātes politikas problēmu risināšanai. IPMP koncepcija ir jāatjaunina, lai atspoguļotu jaunas ES stratēģijas un integrētu jaunas politikas prioritātes. Atjauninātā informācija ir izklāstīta pašreizējā ieteikuma pielikumā kā IPMP koncepcija.

Pamatojoties uz IPMP koncepciju, IPMP pamatnostādnes sniedz pilsētām padomus, kā sagatavot un īstenot savus IPMP.

Komisija pēdējo desmit gadu laikā šo koncepciju ir popularizējusi, un daudzas pilsētas visā ES to brīvprātīgi ir izmantojušas, plānojot pāreju uz pievilcīgu, iekļaujošu un ilgtspējīgu mobilitāti pilsētās.

Pilsētas, kas piemēro IPMP koncepciju, ir atzinušas, ka tas ir lietderīgs, visaptverošs un elastīgs instruments, kas pārsniedz pilsētu administratīvās robežas, lai aptvertu visu "funkcionālo pilsētas teritoriju", ņemot vērā iekšzemes savienojumus un svārstmigrantu plūsmas, kā arī savienojumus starp pilsētām un laukiem.

Komisijas dienestu darba dokumentā par jauno ES pilsētmobilitātes satvaru<sup>(12)</sup> uzsvērts, ka IPMP ir konsekvents ilgtermiņa plānošanas satvars, kurā iesaistītas visas attiecīgās puses. Koncepcijas noturība tika apliecināta jo īpaši Covid-19 pandēmijas laikā, jo daudzas pilsētas ar IPMP spēja ātri un efektīvi pielāgot savu mobilitātes politiku. Šīs pilsētas arī vieglāk varēja veikt izmaiņas savās mobilitātes sistēmās nekā tās, kurām nebija līdzīgu plānu. Daudzos gadījumos ārkārtas un noturības procedūras jau bija aprakstītas esošajos IPMP.

<sup>(8)</sup> COM(2021) 812 final.

<sup>(9)</sup> IPMP norādījumi ietver IPMP pamatnostādnes par IPMP izstrādi un īstenošanu un papildu atsaucis materiālus, kas pieejami *ELTIS* Pilsētmobilitātes novērošanas centra portālā; <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

<sup>(10)</sup> Komisijas Lēmums C(2022) 5320, 2022. gada 28. jūlijs, ar ko izveido Komisijas ekspertu grupu pilsētmobilitātes jautājumos; *ekspertu grupa pilsētmobilitātes jautājumos*.

<sup>(11)</sup> Sk. pielikumu Komisijas 2013. gada 17. decembra paziņojumam "Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās", COM(2013) 913 final.

<sup>(12)</sup> COM(2021) 811 final.

Tomēr 2013. gada pilsētmobilitātes paketes izvērtējumā tika konstatēts, ka būtisks trūkums ir nevienmērīga IPMP ieviešana dalībvalstīs. Daudzām pilsētām joprojām nav IPMP, un esošo IPMP kvalitāte ievērojami atšķiras. Pastāv arī izteikta nelīdzsvarotība starp dalībvalstīm attiecībā uz to, cik pilsētām ir IPMP.

Tāpēc šis ieteikums ir adresēts dalībvalstīm.

## 1.2. Nepieciešamība rīkoties dalībvalstu līmenī

Pamatojoties uz plašo pieredzi, kas gūta, kopš 2013. gada izmantojot IPMP koncepciju, 2013. gada pilsētmobilitātes paketes izvērtējums liecina, ka joprojām ir problēmas saistībā ar spējām un speciālajām zināšanām, jo īpaši maza un vidēja lieluma pilsētās, kā arī ar valstu iesaistes un atbalsta trūkumu.

Tas norāda uz vispārēju nepieciešamību nodrošināt saskaņotību ar IPMP koncepciju un koordinēt dažādus pasākumus, ko pilsētas un pilsētu teritorijas veic, lai sagatavotu, īstenotu un uzraudzītu savus mobilitātes plānus.

Kā norādīts jaunajā ES pilsētmobilitātes satvarā, ir jāstiprina pārvaldība un līdzatbildība valsts līmenī, jāizveido atbalsta sistēma, lai IPMP ciešāk saskaņotu ar IPMP koncepciju, ņemot vērā vietējos apstākļus, plānošanas praksi un institucionālo struktūru saskaņā ar subsidiaritātes principu.

## 1.3. Saikne ar TEN-T

Priekšlikums pārskatītajai TEN-T regulai <sup>(13)</sup> paredz stiprināt pilsētu kā svarīgu mezglu nozīmi ilgtspējīgā, drošā, efektīvā un multimodālā transportā visā Eiropā un ārpus tās. Lai nodrošinātu TEN-T tīkla rezultatīvu darbību, Komisija ierosināja, ka dalībvalstīm līdz 2025. gada 31. decembrim jānodrošina, ka TEN-T tīkla pilsētu mezgli pieņem IPMP un vāc attiecīgos datus par mobilitāti pilsētās.

Pilsētu mezglos būtu jāņem vērā dažādu pilsētmobilitātes pasākumu ietekme uz satiksmes plūsmām – gan uz pasažieru, gan kravu pārvadājumiem TEN-T tīklā. Pasākumiem vajadzētu būt vērstiem uz to, lai nodrošinātu (arī bezemisijas transportlīdzekļiem) pilsētu mezglu netraucētu caurbraukšanu un apbraukšanu vai starpsavienojumus caur pilsētu mezgliem. Pasākumiem būtu jāpalīdz mazināt satiksmes pārslodzi, palielināt sabiedriskā transporta un aktīvo transporta veidu īpatsvaru, uzlabot ceļu satiksmes drošību un novērst sastrēgumposmus, kas ietekmē satiksmes plūsmas TEN-T tīklā.

Tāpēc šā ieteikuma mērķis ir arī sniegt papildu atbalstu dalībvalstīm un pilsētām, lai tās varētu sagatavoties ierosināto pilsētu mezglu prasību izpildei.

Šis ieteikums neskar turpmāku pārskatītas TEN-T regulas pieņemšanu, pamatojoties uz iepriekš minēto priekšlikumu un tajā ietvertajiem IPMP pienākumiem.

## 1.4. Koordinācija vietējā līmenī, lai panāktu sinerģiju starp nozaru un telpiskās plānošanas pieejām

Lai izstrādātu IPMP, ir vajadzīga integrēta pieeja, kas attiecas uz diviem aspektiem: pilsētmobilitātes integrācija transporta sistēmas tīkla plānošanā (“tīkla pieeja”) un integrācija starpnozaru stratēģijā ilgtspējīgai pilsētu attīstībai (“vietai pielāgota pieeja”).

Transports ir būtiska daļa no efektīvas un lietderīgas pieejas integrētai telpiskās plānošanas pieejai pilsētu/vietējā līmenī. Tāpēc IPMP būtu jā sagatavo un jā īsteno ciešā saistībā ar vietējiem un reģionālajiem mobilitātes plāniem, telpiskajiem plāniem un attiecīgajiem nozaru plāniem. Tas ne vien nodrošinās IPMP labāku saskaņošanu ar nozaru politikas mērķiem, bet arī samazinās administratīvo slogu vietējām iestādēm.

Dalībvalstīm būtu jānodrošina nozaru politikas mērķu un pilsētmobilitātes plānošanas saderība un saskaņotība,

— palīdzot integrēt Eiropas un valstu mērķus vietējā pilsētu politikā, stratēģijās un plānošanas dokumentos, piemēram, IPMP, ilgtspējīgas pilsētu loģistikas plānos, ilgtspējīgas enerģētikas un klimatrīcības plānos, klimata līgumos un Zaļo pilsētu vienošanās dokumentos,

<sup>(13)</sup> Priekšlikums Eiropas Parlamenta un Padomes regulai par Savienības pamatnostādņiem Eiropas transporta tīkla attīstībai, COM(2021) 812 final.

- pievērsties pilsētu un pilsētu teritoriju vajadzībām un īpatnībām visaptverošās valsts vai reģionālajās stratēģijās un plānošanas dokumentos, piemēram, nacionālajos un reģionālajos transporta plānos, valstu politikas satvaros alternatīvās degvielas infrastruktūras ieviešanai, nacionālajos enerģētikas un klimata plānos, sabiedrības veselības stratēģijās, ilgtspējīgas pilsētu attīstības stratēģijās,
- pievērsties pilsētu un pilsētu teritoriju vajadzībām un īpatnībām valstu darbībās, kas izriet no Eiropas un starptautiskajām saistībām, piemēram, Eiropas pusgada un TEN-T pamattīkla koridora darba plāniem.

## 2. VALSTS IPMP ATBALSTA PROGRAMMA

### 2.1. Mērķi

Komisija aicina katru dalībvalsti ieviest valsts IPMP atbalsta programmu, kuras mērķis ir atbalstīt pilsētas, stiprināt pārvaldību un palielināt valsts mēroga koordināciju, plānošanu un ilgtspējīgas pilsētmobilitātes politikas īstenošanu, kā arī uzlabot koordināciju starp reģioniem, pilsētām, kā arī starp pilsētām un lauku apvidiem.

### 2.2. Programmas darbības joma

Valstu IPMP atbalsta programmās būtu jāiekļauj pasākumi, ar ko:

- izstrādā valstu norādījumus attiecībā uz pilsētmobilitātes plānošanu, pamatojoties uz atjaunināto IPMP koncepciju, kas izklāstīta pašreizējā Komisijas ieteikuma pielikumā, un ņemot vērā IPMP pamatnostādnes<sup>(14)</sup>, integrētā veidā pievērsties pasažieru mobilitātei, kravu pārvadājumiem un loģistikai,
- sniedz tehnisko palīdzību un ekspertu atbalstu,
- izstrādā valsts līmeņa pieeju IPMP sagatavošanai un īstenošanai pilsētās sadarbībā ar piepilsētu un lauku teritorijām ap pilsētu, aptverot visu funkcionālo pilsētas teritoriju (pilsētu un tās svārstmigrācijas zonu),
- iesaista valstu reģionu un pilsētu tīklu, lai veicinātu mācīšanos no līdzbiedriem un kopīgotu paraugpraksi, arī ES tālākajos reģionos un citos attālos apgabalos, salās, perifēros un mazapdzīvotos apgabalos,
- īsteno apmācību programmu pilsētām, cita starpā spēju veidošanu,
- sniedz finansiālu atbalstu pilsētām, lai tās varētu piesaistīt darbiniekus administratīvās spējas nodrošināšanai un pieņemt darbā ekspertus pagaidu atbalstam,
- organizē un koordinē komunikācijas kampaņas un darbības, kas saistītas ar IPMP,
- palielina informētību par saturu un norādījumiem, kas publicēti Eiropas Pilsētmobilitātes novērošanas centra portālā<sup>(15)</sup>,
- pārskata un konsultē par to, kā uzlabot IPMP kvalitāti saskaņā ar IPMP koncepciju; tas atvieglos IPMP izstrādi, ja tas būs kā nosacījums, lai saņemtu publisko vai privāto finansējumu,
- pārbauda valsts tiesisko regulējumu attiecībā uz šķēršļiem lietderīgu IPMP izstrādei pilsētās,
- palīdz attiecīgajām iestādēm uzlabot koordināciju transporta infrastruktūras un pakalpojumu nodrošināšanā funkcionālajā pilsētas teritorijā,
- palīdz vietējām iestādēm integrēt un uzlabot koordināciju starp IPMP un telpisko plānošanu un uzlabot saskaņotību un sinerģiju ar ilgtspējīgas enerģētikas un klimatrīcības plāniem, ilgtspējīgas pilsētu loģistikas plāniem un citiem attiecīgajiem plāniem,
- pastiprina IPMP īstenošanas uzraudzību, ieviešot mehānismus, ar ko novērtēt progresu virzībā uz IPMP mērķu un uzdevumu sasniegšanu,

<sup>(14)</sup> IPMP pamatnostādnes IPMP izstrādei un īstenošanai, kas pieejamas ELTIS Pilsētmobilitātes novērošanas centra portālā; <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

<sup>(15)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- aprēķina ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītājus, izmantojot Komisijas metodiku <sup>(16)</sup>, koordinē un atbalsta datu vākšanu un atvieglo piekļu valsts, reģionālajiem vai privātajiem datiem, kas vajadzīgi pilsētmobilitātes rādītāju aprēķināšanai, to kopīgošanu un izmantošanu,
- uzrauga progresu virzībā uz nozaru politikas mērķu sasniegšanu, cita starpā dekarbonizāciju un ceļu satiksmes drošību; atbalsta pilsētas, lai tās izstrādātu sadalītus datu vākšanas mehānismus, cita starpā pēc dzimuma,
- regulāri atjaunina Eiropas Pilsētmobilitātes novērošanas centra portāla sadaļas par pilsētām un valstu plāniem,
- atbalsta misijā “Klimatneitrālas un viedas pilsētas” ietvertu pilsētmobilitātes aspektu īstenošanu.

Atbalsta programmas darbības joma būtu jānosaka sadarbībā ar pilsētām un reģioniem un regulāri jāpārskata, pamatojoties uz to vajadzībām un no tiem saņemtajām atsauksmēm.

### 2.3. Finansējums un kvalitātes nodrošināšana

IPMP ir lietderīgs satvars, kas palīdz plānot un īstenot publiskos vai privātos ieguldījumus pilsētmobilitātē.

Dalībvalstīm būtu jāveic pasākumi, lai informētu un atbalstītu saistībā ar finansēšanas iespējām, uzlabotu IPMP kvalitāti un ciešāk saskaņotu tos ar IPMP koncepciju.

Pastāv plašs Eiropas, valstu un reģionālo finansēšanas instrumentu klāsts, ar ko var atbalstīt IPMP procesus, piemēram:

- Eiropas infrastruktūras savienošanas instruments,
- Eiropas Reģionālās attīstības fonds un Kohēzijas fonds, arī *INTERREG* un *URBACT*,
- pamatprogramma “Apvārsnis Eiropa”, cita starpā galvenie uzdevumi un iniciatīvas *CIVITAS* darbības,
- programma *InvestEU*, Atveseļošanas un noturības mehānisms (ANM) un plāns *REPowerEU*,
- programma “Digitālā Eiropa”,
- Taisnīgas pārkārtošanās fonds,
- Inovācijas fonds,
- tehniskā atbalsta instruments, kas nodrošina ES dalībvalstīm īpaši pielāgotas tehniskās zināšanas,
- valsts shēmas,
- privātais finansējums (piem., zaļās obligācijas).

Turklāt *EIT* zināšanu un inovāciju kopiena pilsētmobilitātes jautājumos piedāvā atbalstu dalībvalstīm, reģioniem un pilsētām to IPMP īstenošanā.

### 2.4. IPMP programmas pārvaldība valsts līmenī

Dalībvalstīm būtu jāieceļ valsts IPMP programmas pārvaldības birojs par kontaktpunktu IPMP jautājumos, kas saistīti ar pilsētām un pilsētu teritorijām. Tas būtu jāizveido sadarbībā ar valsts, reģionālajām un vietējām iestādēm.

Birojiem vajadzētu būt attiecīgām tehniskām zināšanām un juridiskajiem resursiem, finanšu resursiem un cilvēkresursiem, lai izstrādātu un īstenotu valsts IPMP atbalsta programmu.

Tiem jābūt neitrāliem un pārredzamiem, un to darbā jāiesaista reģioni un pilsētas, kā arī lauku apvidi. Tie būtu jākonsultē attiecīgo ministriju, reģionu, pilsētu, lauku apvidu, akadēmisko aprindu un citu attiecīgo pilsētmobilitātes jomā ieinteresēto personu ekspertu grupai.

Šī ekspertu grupa varētu būt noderīga, izstrādājot un novērtējot valsts IPMP atbalsta programmu, apstiprinot valstu IPMP norādījumu dokumentus un darbojoties kā neatkarīgs ekspertu forums, lai palīdzētu nodrošināt, ka Eiropas un valstu IPMP norādījumi tiek pienācīgi īstenoti. Dalībvalstīm būtu jābalstās uz esošajām atbalsta shēmām, kas paredzētas pilsētām. Programmu pārvaldības birojiem būtu jāapvieno esošās shēmas, ko īsteno vietējā un reģionālā līmenī, lai nodrošinātu koordinētu pieeju, cita starpā konkrētus ierobežojumus attālaļos, perifērajos un tālākajos reģionos.

<sup>(16)</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en)

Biroji var atrasties ministrijā, aģentūrā vai specializētā iestādē atkarībā no dalībvalsts administratīvās struktūras. Reģionālie biroji varētu papildināt valstu birojus, jo īpaši lielākās vai federālās dalībvalstīs.

Saskaņā ar subsidiaritātes principu pilsētām arī turpmāk būtu jābūt atbildīgām par savu IPMP izstrādi, pieņemšanu un īstenošanu.

### 2.5. Valsts programmu pārvaldības biroju mijiedarbība ar Eiropas Komisiju

Valsts programmu pārvaldības birojiem būtu jādarbojas kā galvenajiem dalībvalstu kontaktpunktiem saziņā ar Komisiju, lai nodrošinātu apmaiņu un koordināciju saistībā ar IPMP atbalsta pakalpojumiem.

Atbalsts IPMP īstenošanai ir viens no galvenajiem uzdevumiem, ko veic ekspertu grupa pilsētmobilitātes jautājumos (EGUM), kas izveidota pēc tam, kad pieņemts jaunais ES pilsētmobilitātes satvars, un tajā pulcējas pārstāvji no dalībvalstīm, reģioniem un pilsētām un citas ieinteresētās personas, lai apspriestu ES pilsētmobilitātes politiku, cita starpā saistībā ar IPMP. Tāpēc valsts programmu pārvaldības birojiem būtu cieši jāsadarbojas ar savu dalībvalstu pārstāvjiem ekspertu grupā un aktīvi jāpiedalās grupas darbā.

### 2.6. Eiropas Komisijas informēšana par darbībām

Dalībvalstis tiek aicinātas informēt Komisiju par darbībām, ko katru gadu veic sakarā ar šo ieteikumu. Informācija pirmo reizi jānosūta vienu gadu pēc šā ieteikuma pieņemšanas.

Nosūtāmajā informācijā būtu jāietver šādas ziņas:

- valsts IPMP atbalsta programma,
- valsts IPMP programmas pārvaldības biroja kontaktinformācija,
- valsts IPMP atbalsta programmas biroja darba plāns,
- kopsavilkums par gada ziņojumiem attiecībā uz darba plāna īstenošanu (tostarp progress skaitliskā izteiksmē attiecībā uz galvenajiem snieguma rādītājiem, galvenajiem starpposma mērķrādītājiem un apzinātajām iespējamajām problēmām, kā arī paredzētajām klimata pārmaiņu mazināšanas darbībām) un gūto pieredzi.

### 3. ADRESĀTI

Šis ieteikums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2023. gada 8. martā

Komisijas vārdā –  
Komisijas locekle  
Adina VĂLEAN

## PIELIKUMS

## Atjaunināta ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānu koncepcija

## 1. IEVADS

Ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plāns (IPMP) ir stratēģisks plāns, kas izstrādāts, lai apmierinātu iedzīvotāju un uzņēmumu mobilitātes vajadzības pilsētā un tās apkārtnē, tādējādi uzlabojot dzīves kvalitāti. Tas ir vienots satvars visu kopējo pilsētmobilitātes problēmu risināšanai visā funkcionālajā pilsētas teritorijā. IPMP piedāvā vispusīgu, iecerēs balstītu, elastīgu un noturīgu pieeju, kas kalpo par ilgtermiņa mobilitātes plānu un ietver pasākumu kopumus, kuri vērsti uz īstermiņa mērķiem un mērķrādītājiem, kuru sasniegšanu var paātrināt, reaģējot uz mainīgajām vajadzībām.

Kopš 2013. gada Komisija ir mudinājusi plaši izmantot IPMP, kas ir tās pilsētmobilitātes politikas pamats. Tas atspoguļo IPMP potenciālu palīdzēt pilsētām un reģioniem risināt kopīgas problēmas pārejā uz ilgtspējīgu pilsētmobilitāti un nodrošināt labāku dzīves kvalitāti. Ar pilsētmobilitātes paketi <sup>(1)</sup> 2013. gadā pašvaldības tika aicinātas ierādīt IPMP centrālo vietu, risinot pilsētmobilitātes jautājumus. Atbalstot pašvaldības visā IPMP procesā, tika publicētas ar to saistītās ES pamatnostādnes.

Dažu pēdējo gadu laikā kopā ar pilsētmobilitātes plānošanas kopienu ir izstrādāts plašs padomu un norādījumu klāsts, un ES Pilsētmobilitātes novērošanas centrā pilsētām un ieinteresētajām personām ir darīts pieejams papildu norādījumu kopums par konkrētiem aspektiem, kas saistīti ar IPMP <sup>(2)</sup>. Pastāv arī pašnovērtējuma instruments, kas pilsētām palīdz saprast to IPMP priekšrocības un trūkumus <sup>(3)</sup>.

Sākotnējā IPMP koncepcija <sup>(4)</sup> tika izstrādāta pilsētmobilitātes paketes ietvaros 2013. gadā, un tajā bija ietverti astoņi galvenie pamatprincipi. Pašreizējā IPMP koncepcijā tie ir saglabāti, vienlaikus ir veikti nepieciešamie atjauninājumi.

## 1.1. Konteksts

Saskaņā ar Jauno Leipcigas hartu <sup>(5)</sup> "pilsētām ir jāizstrādā integrētas un ilgtspējīgas pilsētu attīstības stratēģijas un jānodrošina to īstenošana visā pilsētā, sākot no tās funkcionālajām zonām un beidzot ar dzīvojamajiem rajoniem".

Tāpēc ilgtspējīgas pilsētmobilitātes plānošana ir būtiska lietderīgai un ilgtspējīgai mobilitātei pilsētās, cita starpā TEN-T pilsētu mezglos, un svarīga tīkla vispārējās darbības nodrošināšanai, kā arī ārkārtēju situāciju risināšanai un noturībai lielu problēmu gadījumā.

Izteikts ierosinājums, ka pilsētu mezgliem jāatbilst būtiskajām prasībām, kas saistītas ar IPMP un noteiktas Komisijas priekšlikuma par pārskatītu TEN-T regulu V pielikumā <sup>(6)</sup>. Šī koncepcija pilsētu mezgliem neuzliek saistošus pienākumus attiecībā uz IPMP pieņemšanu un saturu, kas izklāstīts gaidāmajā pārskatītajā TEN-T regulā. Pamatojoties uz šīm ierosinātajām prasībām, koncepcija sniedz vairāk informācijas un nosaka ieteicamos komponentus, kas vajadzīgi, lai izstrādātu IPMP neatkarīgi no tā, vai pilsēta ir vai nav pilsētas mezgls.

## 1.2. IPMP koncepcijas atjaunināšanas iemesli

Ņemot vērā pēdējo gadu nozīmīgās norises un pēdējos desmit gados gūto praktisko pieredzi koncepcijas īstenošanā, tagad ir iespēja to atjaunināt, lai IPMP varētu rezultatīvāk palīdzēt sasniegt aizvien vērienīgākos ES mērķus un saistības transporta, klimata, veselības un sabiedrības jomā.

<sup>(1)</sup> COM(2013) 913 final.

<sup>(2)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

<sup>(3)</sup> <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

<sup>(4)</sup> Komisijas paziņojuma "Kopīgiem spēkiem virzībā uz konkurētspējīgu un resursu ziņā efektīvu mobilitāti pilsētās" ([https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC\\_4&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF)) 1. pielikums.

<sup>(5)</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/sources/brochure/new\\_leipzig\\_charter/new\\_leipzig\\_charter\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf)

<sup>(6)</sup> COM(2021) 812/2.

Pašreizējie politikas virzieni ir izklāstīti galvenokārt Eiropas zaļajā kursā <sup>(7)</sup>, Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģijā <sup>(8)</sup> un jaunajā ES pilsētmobilitātes satvarā <sup>(9)</sup>. Komisija nesēn nāca klajā ar attiecīgiem tiesību aktu priekšlikumiem, kas ietverti paketē “Gatavi mērķrādītājam 55 %” <sup>(10)</sup> un zaļās un efektīvas mobilitātes un REPowerEU paketē <sup>(11)</sup>. Būtiski uzsvērt, ka IPMP koncepcijā veiksmīgāk jāiekļauj klimata un enerģētikas aspekti, vienlaikus pievēršoties arī vietējā transporta drošuma, iekļautības un pieejamības, kā arī kravu pārvadājumu un loģistikas aspektiem.

Konkrētāk, jaunajā ES pilsētmobilitātes satvarā teikts, ka atjauninātajā IPMP koncepcijā par prioritāti būtu skaidri jānosaka ilgtspējīgi risinājumi, to starpā aktīvā mobilitāte, kolektīvais un sabiedriskais transports un kopīgotā mobilitāte (ieskaitot pilsētu un lauku savienojumus), pilnībā integrējot noturības aspektus, kā arī ilgtspējīgas pilsētloģistikas plānus, kuru pamatā ir bezemisijas transportlīdzekļi un risinājumi. Tas būtu jāpapildina, paredzot, ka TEN-T pilsētu mezglu IPMP būs vajadzīgi konkrēti rādītāji un prasības <sup>(12)</sup>.

Visbeidzot, plānošanas instrumentiem mobilitātes, enerģētikas, ilgtspējas un zemes izmantošanas jomā būtu citam citu jāpapildina. Tādējādi pārskatītā koncepcija radīs arī ciešāku saikni starp IPMP un citiem attiecīgiem pilsētu plāniem, kas attiecas uz enerģētiku un klimatu, jo īpaši ilgtspējīgas enerģētikas un klimatrīcības plāniem (IEKP).

## 2. KONCEPCIJA ILGTSPĒJĪGAS PILSĒTMOBILITĀTES PLĀNIEM

Šajā koncepcijā ir ieteikta pieeja IPMP attiecībā uz pilsētu teritorijām neatkarīgi no to lieluma. IPMP būtu jāizstrādā un jāīsteno saskaņā ar tālāk minētajiem pamatprincipiem.

### 2.1. Skaidri un izmērāmi uzdevumi un mērķi

IPMP galvenais mērķis ir padarīt funkcionālo pilsētas teritoriju <sup>(13)</sup> pieejamāku un nodrošināt kvalitatīvu, drošu un ilgtspējīgu mazemisijas mobilitāti šajā teritorijā, ceļā uz to, kā arī šķērsojot to. Ar plānu jo īpaši būtu jāatbalsta bezemisijas mobilitāte un tādas pilsētas transporta sistēmas ieviešana, kura palīdz uzlabot transporta tīkla vispārējo darbību, jo īpaši attīstot infrastruktūru netraucētai bezemisijas transportlīdzekļu kustībai un multimodālus pasažieru pārvadājumu mezglus, kas sekmē “pirmā un pēdējā kilometra” savienojumus, un multimodālus kravu termināļus, kas apkalpo pilsētu teritorijas.

Tāpēc IPMP būtu jāiekļauj konkrēti uzdevumi un mērķi, lai atbalstītu tādas pilsētas transporta sistēmas attīstību, kura:

- ir droša, pieejama, cenas ziņā pieejama un iekļaujoša visiem lietotājiem, arī neizdevīgā stāvoklī esošām grupām un personām ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās spējām, un kurā ņemta vērā dzimumperspektīva un demogrāfiskās pārmaiņas,
- nodrošina visu lietotāju mobilitātes vajadzības, cita starpā pārvietošanos ar velosipēdu un kājām, pilsētloģistiku, tālsatiksmes kravu un pasažieru plūsmas TEN-T tīklā, kā arī plūsmas no piepilsētu un lauku teritorijām ap pilsētu, aptverot visu funkcionālo pilsētas teritoriju (pilsētu un tās svārstmigrācijas zonu),
- atbilst ilgtspējas, klimata aizsardzības un noturības prasībām, līdzsvarojot vajadzību nodrošināt ekonomisko dzīvotspēju, sociālo taisnīgumu un veselības un vides aizsardzību,
- optimizē pilsētmobilitātes sistēmu efektivitāti, ņemot vērā izmaksu lietderību, kā arī dažādu transporta veidu ārējo ietekmi, kas jo īpaši saistīta ar satiksmes pārslodzi, gaisa un trokšņa piesārņojumu, CO<sub>2</sub> emisijām, satiksmes negadījumos bojāgājušo skaitu un traumām, un to ietekmi uz bioloģisko daudzveidību,
- palīdz padarīt pilsētvidi pievilcīgāku, cita starpā uzlabojot publiskās telpas koplietošanu,

<sup>(7)</sup> COM(2019) 640 final.

<sup>(8)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(9)</sup> COM(2020) 811 final.

<sup>(10)</sup> COM(2021) 550 final.

<sup>(11)</sup> COM(2022) 230 final.

<sup>(12)</sup> Priekšlikums. Eiropas Parlamenta un Padomes regula par Savienības pamatnostādņēm Eiropas transporta tīkla attīstībai, COM(2021) 812 final.

<sup>(13)</sup> [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional\\_urban\\_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))



- uzlabo dzīves kvalitāti un sabiedrības veselību, ņemot vērā ANO ilgtspējīgas attīstības mērķus <sup>(14)</sup>, un nodrošina, ka pilsētas transporta infrastruktūra un pakalpojumi ir droši, neapdraudēti un ērti visiem, to starpā neaizsargātām sabiedrības grupām un sievietēm,
- uzlabo satiksmes drošumu un drošību, jo īpaši aktīviem un neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem (piem., kājāmgājējiem, velosipēdistiem, vecāka gadagājuma cilvēkiem, bērniem, cilvēkiem ar invaliditāti un ierobežotām pārvietošanās spējām), pakalpojumus un sabiedriskās vietas, cenšoties pilsētu ceļu satiksmes drošības jomā īstenot iniciatīvu *Vision Zero* <sup>(15)</sup> atbilstoši Valletas deklarācijai <sup>(16)</sup>,
- samazina visu veidu transporta piesārņojumu, piemēram, gaisa piesārņojumu, troksni, cietdaļiņas un mikroplastmasu, kā arī transporta radītās siltumnīcefekta gāzu emisijas, un palielina tā energoefektivitāti, cenšoties panākt bezemisijas mobilitāti pilsētās saskaņā ar Eiropas zaļā kursa mērķiem, Ilgtspējīgas un viedas mobilitātes stratēģiju <sup>(17)</sup>, Nulles piesārņojuma rīcības plānu <sup>(18)</sup> un Klimata aktu, ņemot vērā nacionālos enerģētikas un klimata plānus, gaisa kvalitātes uzlabošanas plānus un vietējos ilgtspējīgas enerģētikas un klimatrīcības plānus,
- veicina labāku Eiropas transporta tīkla (*TEN-T*) un kopējās Eiropas transporta sistēmas savienojamību un vispārējo darbību gan pasažieru, gan preču pārvadājumu jomā.

## 2.2. Ilgtermiņa iecere un skaidrs īstenošanas plāns

IPMP ir daļa no esošās ilgtermiņa stratēģijas funkcionālās pilsētas teritorijas turpmākai attīstībai un – šajā kontekstā – transporta infrastruktūras un multimodālās mobilitātes pakalpojumu turpmākai attīstībai vai ir saistīts ar to. Tajā ietverts arī stratēģijas īstenošanas plāns. Tas būtu jāiekļauj integrētā pieejā ilgtspējīgai pilsētu attīstībai un jāsaista ar attiecīgo zemes izmantojumu, telpisko plānošanu un nozaru politikas plānošanu (piem., klimata un enerģētikas jomā).

Tādēļ IPMP būtu jāietver šādi elementi:

- grafiks un budžeta plāns, kurā pienācīgi norādīti nepieciešamā finansējuma avoti; īstenošanas plāns, kam ideālā gadījumā būtu jāaptver 3–10 gadi,
- skaidri noteikti pienākumi un resursi, to starpā noteikti resursi, kas nepieciešami katram dalībniekam.

## 2.3. Pašreizējās un turpmākās darbības novērtējums

IPMP būtu jābalsta uz pilsētas transporta sistēmas pašreizējās un turpmākās darbības rūpīgu novērtējumu un jāatbalsta ar visaptverošu uzraudzības sistēmu, kas ietver:

- stāvokļa analīzi, pamatscenāriju un galīgo scenāriju, sākot ar pašreizējās situācijas visaptverošu pārskatu un bāzlinijas noteikšanu, pēc kuras var noteikt turpmāko progresu; tajā būtu jāiekļauj arī ierosināto pasākumu ietekmes novērtējums,
- konkrētus mērķus un mērķrādītājus: IPMP būtu jānosaka konkrēti un reālistiski darbības mērķi, kas saistīti ar stāvokļa analīzi un ir vērienīgi attiecībā uz IPMP uzdevumu un vispārējiem mērķiem. Tam attiecīgā gadījumā būtu arī jānosaka izmērāmi mērķrādītāji, pamatojoties uz reālistisku bāzlinijas un pieejamo resursu novērtējumu un atspoguļojot konkrētos mērķus,
- darbības rādītājus, vēlams, pamatojoties uz ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītājiem <sup>(19)</sup>, lai raksturotu pilsētas transporta sistēmas pašreizējo stāvokli un uzraudzītu progresu izvirzīto mērķu sasniegšanā.

<sup>(14)</sup> <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>

<sup>(15)</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en)

<sup>(16)</sup> <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/lv/pdf>

<sup>(17)</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>(18)</sup> [https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan\\_lv](https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_lv)

<sup>(19)</sup> [https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi\\_en](https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en)

#### 2.4. Visu transporta veidu integrēta attīstība, par prioritāti izvirzot ilgtspējīgākos transporta veidus

IPMP būtu jāveicina multimodālie pārvadājumi, integrējot dažādus transporta veidus un pasākumus, kas vērsti uz netraucētas un ilgtspējīgas mobilitātes sekmēšanu. Tajā būtu jāiekļauj darbības, kuru mērķis ir palielināt ilgtspējīgāku transporta veidu, piemēram, sabiedriskā transporta, aktīvās mobilitātes, kopīgotās mobilitātes<sup>(20)</sup>, bezemisijas pilsētloģistikas un attiecīgā gadījumā iekšējo ūdensceļu un jūras transporta veidu īpatsvaru.

Tajā būtu jāietver arī darbības, kuru mērķis ir veicināt bezemisijas mobilitāti, jo īpaši attiecībā uz pilsētu transportlīdzekļu parka zaļināšanu, kā arī mazināt satiksmes pārslodzi un uzlabot ceļu satiksmes drošību, sevišķu uzmanību veltot neaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem.

Plānā ir ierosināts integrēts tehnisko, infrastruktūras, politikas un netiešo pasākumu kopums, lai uzlabotu darbības rezultātus un izmaksu lietderību attiecībā uz izvirzītajiem uzdevumiem un konkrētajiem mērķiem.

Tādēļ IPMP būtu jāietver šādi elementi:

- sabiedriskā un kolektīvā transporta pakalpojumi, kā arī kopīgotā mobilitāte saskaņā ar īpašu stratēģiju, kuras mērķis ir uzlabot šo pakalpojumu kvalitāti, pārklājumu, drošību, integrāciju un pieejamību,
- nemotorizēts transports saskaņā ar plānu padarīt pārvietošanos kājām un ar velosipēdu un mikromobilitāti pievilcīgāku, drošāku un mazāk apdraudētu, cenšoties izveidot visaptverošu un kvalitatīvu tīklu,
- multimodalitāte, lai labāk integrētu dažādus transporta veidus gan pasažieru, gan preču pārvadāšanai,
- pilsētas ceļu satiksmes drošība, lai īstenotu iniciatīvu *Vision Zero*, kuras mērķis ir bojāejas un smagu traumu gadījumu samazināšana, it īpaši attiecībā uz neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem, to starpā gājējiem un velosipēdistiem,
- satiksmes pārslodzes samazināšana un ar stāvvietu pārvaldības pasākumiem saistītās infrastruktūras izmantošanas optimalizēšana, cita starpā uzlādes infrastruktūras optimalizēšana, iespēju izpēte attiecībā uz to, kā padarīt ceļus un pilsētas telpu piemērotu nemotorizētiem transporta veidiem vai ar transportu nesaistītai lietošanai,
- pilsētloģistika, cita starpā piegāde mājās un komerciālo transportlīdzekļu parka (piem., taksometru) pārvaldība, veicot pasākumus efektivitātes uzlabošanai, vienlaikus samazinot tādos ārējos faktorus kā siltumnīcefekta gāzu emisija, piesārņotāji, troksnis un satiksmes pārslodze (IPMP un katrs īpašs ilgtspējīgas pilsētloģistikas plāns būtu integrētā veidā savstarpēji jāsaskaņo);
- mobilitātes pārvaldības plāni ar darbībām, kuru mērķis ir panākt pāreju uz ilgtspējīgākiem mobilitātes modeļiem svārmigrantiem, patērētājiem un studentiem (to starpā tiem, kas nāk no apkārtējām piepilsētu un lauku teritorijām) tādās nozarēs kā nodarbinātība, izglītība, veselība, mazumtirdzniecība un tūrisms/pasākumi;
- digitalizācija, arī intelektiskās transporta sistēmas (ITS), piemēram, multimodālas digitālās mobilitātes pakalpojumi, kas atvieglo iespēju piekļūt informācijai, veikt rezervāciju, samaksāt par braucienu un saņemt biļetes visos transporta veidos, un datu vākšana (piemēram, no privātiem operatoriem, lielajiem datiem, mākslīgā intelekta, digitālajiem dvīņiem, lietu interneta u. c.), lai atbalstītu IPMP iekļauto pasākumu sagatavošanu, īstenošanu un uzraudzību.

#### 2.5. Integrēta pieeja pasažieru mobilitātei un kravu pārvadājumiem pilsētās un loģistikai

Pilsētloģistika, kā arī savienojumi ar tālsatiksmes kravu pārvadājumiem būtu nopietni jāapsver un jāintegrē IPMP, lai nodrošinātu sistemātisku pieeju visiem pilsētas mobilitātes aspektiem un sasniegtu mērķi – bezemisijas pilsētloģistiku un “pēdējā kilometra” piegādes. Konkrētus pilsētloģistikas jautājumus varētu risināt īpašā un saskaņotā ilgtspējīgas pilsētloģistikas plānā.

Attiecībā uz attiecīgajām pilsētu teritorijām IPMP būtu pienācīgi jāņem vērā dažādu pilsētvides pasākumu ietekme uz pasažieru un kravu pārvadājumu satiksmes plūsmām un Eiropas transporta tīklu (*TEN-T*), lai nodrošinātu (arī bezemisijas transportlīdzekļiem) pilsētu mezglu netraucētu caurbraukšanu, apbraukšanu vai starpsavienojumus caur pilsētu mezgliem un ap tiem. Tajā īpaši būtu jāiekļauj darbības, kuru mērķis ir mazināt satiksmes pārslodzi, uzlabot ceļu satiksmes drošību un likvidēt sastrēgumposmus, kas ietekmē *TEN-T* satiksmes plūsmas.

<sup>(20)</sup> Kopīgotā mobilitāte šā dokumenta nozīmē ir transporta veidu kopīga izmantošana, piemēram, nomas transportlīdzekļu (piem., velosipēdu, motorolleru, automobiļu) koplietošana, kopbraukšana/automobiļu koplietošana (proti, vairākas personas transportlīdzekļi izmanto vienlaikus), kā arī transporta pakalpojumi pēc pieprasījuma (tostarp transporta pakalpojumi pēc izsaukuma, piemēram, taksometru pakalpojumi).

## 2.6. Līdzdalīga pieeja un koordinācija ar citām attiecīgām iniciatīvām

IPMP izstrāde un īstenošana būtu jābalsta integrētā un līdzdalīgā pieejā, kas paredz ciešu sadarbību, koordināciju un apspriešanos starp dažādiem pārvaldības līmeņiem un attiecīgajām iestādēm. Būtu jāiesaista arī plaša sabiedrība, pilsoniskās sabiedrības pārstāvji un ekonomikas dalībnieki.

Tādēļ vietējām plānošanas iestādēm būtu jāizveido atbilstīgas struktūras un procedūras.

Šajā procesā īpaši svarīgi nodrošināt:

- funkcionālās pilsētas teritorijas attiecīgo dalībnieku, piemēram, iedzīvotāju, pilsoniskās sabiedrības organizāciju pārstāvju un ekonomikas dalībnieku, atbilstošu iesaisti plāna izstrādē un īstenošanā jau no paša sākuma un visa procesa laikā, lai tas tiktu plaši akceptēts un atbalstīts,
- starpdienestu apspriedes un sadarbību vietējā un reģionālā līmenī, lai nodrošinātu saskaņotību un papildināmību ar vietējo un reģionālo politiku, stratēģijām un pasākumiem, jo īpaši tiem, kas attiecas uz zemes izmantošanu un telpisko plānošanu, pilsētvides zaļināšanas plāniem <sup>(21)</sup>, enerģētiku, veselības aizsardzību, izglītību, sociālajiem pakalpojumiem, tiesībsardzību un policijas darbu,
- ciešu apmaiņu starp attiecīgajām iestādēm, kas atbild par transporta infrastruktūras un pakalpojumu nodrošināšanu funkcionālajā pilsētas teritorijā (kaimiņos esošās pilsētu teritorijās, piepilsētās un lauku teritorijās) un dažādos pārvaldes un vadības līmeņos.

## 2.7. Uzraudzība, pārskatīšana, ziņošana un kvalitātes nodrošināšana

IPMP būtu jāietver mērķi, mērķrādītāji un rādītāji, kas ir pilsētu transporta sistēmu pašreizējās un turpmākās darbības pamatā un attiecas vismaz uz siltumnīcefekta gāzu emisijām, satiksmes pārslodzi, nāves gadījumiem un smagām traumām ceļu satiksmes negadījumu rezultātā, transporta veidu modālo īpatsvaru un piekļuvi mobilitātes pakalpojumiem, kā arī dati par gaisa un trokšņa piesārņojumu pilsētās. IPMP īstenošana būtu jāuzrauga, izmantojot šos darbības rādītājus.

Jo īpaši vietējām iestādēm būtu jāievieš mehānismi, lai uzraudzītu progresu virzībā uz savu IPMP mērķu sasniegšanu un vajadzības gadījumā laikus veiktu korektīvus pasākumus. Dalībvalstīm būtu jāatbalsta pilsētas šā uzdevuma veikšanā un jānodrošina IPMP kvalitāte un atbilstība IPMP koncepcijas prasībām saskaņā ar Komisijas ieteikumu par valstu IPMP atbalsta programmām.

Progress virzībā uz IPMP uzdevuma īstenošanu un konkrēto mērķu sasniegšanu un tajā noteikto mērķrādītāju sasniegšanu būtu regulāri jānovērtē, izmantojot atlasītus rezultātu rādītājus <sup>(22)</sup>. Būtu jāveic attiecīgas darbības, lai nodrošinātu laicīgu piekļuvi attiecīgajiem datiem un statistikai. Uzraudzības ziņojumam būtu jābūt par pamatu IPMP īstenošanas pārskatīšanai.

Uzraudzības atbalstīšanā būtu jāveicina prognožu izmantošana, lai spētu paredzēt turpmākās vajadzības un problēmas. Šādu prognozēšanu var atbalstīt ar digitāliem rīkiem, piemēram, vietējiem digitālajiem dvīņiem.

## 2.8. Vadība un atbalsts Eiropas mērogā

Eiropas Komisija turpinās sniegt informāciju par IPMP, izmantojot Eiropas tuvsatiksmes informācijas dienestu – Eiropas Mobilitātes novērošanas centru <sup>(23)</sup>. Šī informācija ietver ar procesu saistītās IPMP pamatnostādnes un atsaucē materiālus par konkrētiem IPMP aspektiem <sup>(24)</sup>.

Komisijas ekspertu grupa pilsētmobilitātes jautājumos <sup>(25)</sup>, kas izveidota pēc jaunā ES pilsētmobilitātes satvara pieņemšanas, palīdzēs papildināt un racionalizēt šo materiālu.

<sup>(21)</sup> [https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform\\_en](https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_en)

<sup>(22)</sup> Piemēram, ilgtspējīgas pilsētmobilitātes rādītāji, kas pieejami: [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en).

<sup>(23)</sup> <https://www.eltis.org/lv/mobility-plans>

<sup>(24)</sup> <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>; <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>

<sup>(25)</sup> Grupa E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=lv&groupID=3863>).