



Az Európai Unió
Tanácsa

Brüsszel, 2021. december 16.
(OR. en)

15100/21

TRANS 758

FEDŐLAP

Küldi:	az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma:	2021. december 15.
Címzett:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, az Európai Unió Tanácsának főtitkára
Biz. dok. sz.:	COM(2021) 811 final
Tárgy:	A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK A városi mobilitás új uniós keretrendszere

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a COM(2021) 811 final számú dokumentumot.

Melléklet: COM(2021) 811 final



Strasbourg, 2021.12.14.
COM(2021) 811 final

**A BIZOTTSÁG KÖZLEMÉNYE AZ EURÓPAI PARLAMENTNEK, A
TANÁCSNAK, AZ EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁGNAK ÉS A
RÉGIÓK BIZOTTSÁGÁNAK**

A városi mobilitás új uniós keretrendszere

{SWD(2021) 470 final}

1. BEVEZETÉS

1. Európa a világ egyik legurbanizáltabb régiója¹, amely a gazdasági és társadalmi tevékenységek fontos központjai közé tartozó kis- és nagyvárosok széles skálájával rendelkezik. Ami a várostervezést és a városi életminőséget illeti, a világ többi része az európai városokat gyakran tekinti olyan vonzó helynek a városlátogatás, lakóhely, tanulás, munka és az üzleti tevékenységek folytatása szempontjából, ahol a mobilitás és a közlekedés meghatározó szerepet tölt be. A városok fő csatlakozási pontként az egységes európai közlekedési térség gerincét alkotó transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) kulcsfontosságú elemeit alkotják, és nélkülözhetetlenek a jól működő egységes piachoz. Számos európai város globális szinten is élen jár a közlekedési innováció, a fenntartható városi mobilitástervezés, valamint az ambiciózus éghajlat-politikai és közúti közlekedésbiztonsági célok megvalósítása terén.
2. A városok azonban még mindig jelentős kihívásokkal néznek szembe mobilitási és közlekedési rendszereik további fejlesztése terén. Ugyanakkor továbbra is teljeskörűen kell kezelniük a közlekedés társadalomra, az egészségre és a környezetre gyakorolt negatív következményeit, nevezetesen az üvegházhatásúgáz-kibocsátást, a levegő- és zajszennyezést, valamint a forgalmi torlódásokat és a halálos kimenetelű közúti baleseteket. Az európai zöld megállapodás², a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia³, az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag⁴, a szennyezőanyag-mentességi cselekvési terv⁵ és az európai rákellenes terv⁶ is kiemeli ezeket a kihívásokat, valamint a további lépésekre vonatkozó elképzeléseket.
3. A Párizsi Megállapodás részes feleinek Glasgow-ban tartott konferenciája (COP26) ráirányította a figyelmet az éghajlatváltozással kapcsolatos nemzetközi kötelezettségvállalások végrehajtására, amint azt az Unió az európai zöld megállapodás keretében teszi. A városi mobilitás nem csupán az általa okozott üvegházhatásúgáz-kibocsátás jelentős mértékének csökkentésével képes nagy mértékben hozzájárulni ehhez, de annak révén is, hogy kevésbé szennyezővé, kevésbé zsúfolttá és biztonságosabbá válik. Amint azt az Unió 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célterve⁷ megerősíti, a kibocsátásmentes járművek városi környezetben való elterjedése e célkitűzéseknek csak egy részét fogja megvalósítani. Nemzeti és helyi szinten is egyértelmű prioritásként kell kezelni a tömegközlekedés, a gyaloglás és a kerékpározás, valamint az összekapcsolt, megosztott mobilitási szolgáltatások fejlesztését.
4. A mobilitás a társadalmi befogadás döntő fontosságú eleme és az emberi jóllét fontos meghatározó tényezője, különösen a hátrányos helyzetű csoportok esetében. A közlekedés, amelyet a szociális jogok európai pillére alapvető szolgáltatásként ismer el, alapvető szükségletet elégít ki a polgárok társadalmi és munkaerőpiaci integrációjának lehetővé

¹ A lakosság 70,9 %-a városi térségekben él:<https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/hu/IP_21_3541

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_hu.pdf/
Hangsúlyozza a közlekedés és az egészség összekapcsolásának fontosságát.

⁷ Amely az üvegházhatásúgáz-kibocsátás legalább 55 %-os csökkentését tűzi ki célul 2030-ig; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_hu

tétele terén, ugyanakkor a háztartási kiadásoknak is jelentős részét képezi. A fokozott konnektivitás és a piacnyitás hozzájárult a közlekedési hálózatok összekapcsolásához, összekötve az Uniót, valamint kézzelfoghatóbbá és hozzáférhetőbbé téve azt az utazók számára. Ezeket a célkitűzéseket a klímasemlegességre való méltányos átállás biztosításáról szóló tanácsi ajánlásra⁸ irányuló bizottsági javaslat is kiemeli, amely közös keretet és közös értelmezést biztosít az átállás – többek között a közlekedés – méltányosságának biztosításához szükséges átfogó szakpolitikákhoz és beruházásokhoz.

5. A Covid19-világjárvány egyrészt zavart okozott a mobilitás és a közlekedés terén. Másrészt azonban – és különösen a városokban – a világjárvány az aktív mobilitást szolgáló infrastruktúra fejlesztésére is készítetett. Ezért most sokkal nagyobb szükség van arra, hogy egy reziliensebb, intelligensebb és fenntarthatóbb városi mobilitási rendszerrel kerüljünk ki a válságból, ami a közlekedési rendszer és a gazdaság általános rezilienciájának szempontjából is kulcsfontosságú. Ezeknek a kihívásoknak a kezelése olyan fenntarthatóbb városi csomópontokat ígér, amelyek jobb életminőséget, valamint jobb konnektivitással rendelkező, megfizethetőbb és hozzáférhetőbb mobilitási szolgáltatásokat kínálnak a városi és a környező vidéki területek számára. A városi mobilitás lényegi átalakulásához megvalósításához gyors és jelentős intézkedésekre és beruházásokra van szükség uniós, nemzeti, regionális és különösen helyi szinten.
6. A 2013-as városi mobilitási csomag⁹ az e társadalmi kihívásokra való reagálást célzó közös helyi, nemzeti és európai fellépés elősegítésére összpontosított. A csomag értékelése¹⁰ számos kérdésre világított rá, különös tekintettel a fenntartható városi mobilitási tervek¹¹ (SUMP) uniós szintű alkalmazásának hiányára, ami a megközelítés központi eleme. A további problémák közé tartozott a városi mobilitási adatok következetes gyűjtésének hiánya, valamint egy olyan jobb uniós irányítási keret szükségessége, amelyben a tagállamok, valamint a regionális és helyi önkormányzatok nagyobb mértékben vesznek részt. Támogatást kell biztosítani a helyi önkormányzatok számára ahhoz, hogy a határokon átnyúló közlekedési stratégiákat jobban összekapcsolják a fenntartható városi mobilitási tervekkel, a kapacitásépítéssel és a képzéssel, valamint a jobb várostervezéssel. Ennek okán nagyobb erőfeszítésekre van szükség ahhoz, hogy az európai kis- és nagyvárosok sikeresen csökkentsék az üvegházhatást okozó gázok és a légszennyező anyagok kibocsátását, a forgalmi torlódásokat és a halálos közúti baleseteket.
7. A transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) a személyszállítás és az áru fuvarozás esetében is a városi mobilitásra támaszkodik az első és az utolsó kilométer megtételére alkalmas összeköttetések tekintetében. A mobilitás és a forgalomáramlás javítása érdekében a városoknak és régióknak még nagyobb szerepet kell játszaniuk a jövő transzeurópai közlekedési hálózatában. Ennek eléréséhez biztosítani kell, hogy a városi csomópontok jobban működjenek az általános keretrendszeren belül, valamint hogy a helyi önkormányzatok növekvő mértékben bekapcsolódjanak a TEN-T irányításába.
8. Ezért az egyre ambiciózusabb uniós éghajlat-politikai, környezetvédelmi, digitális, egészségügyi és társadalmi célkitűzésekhez való hozzájárulás érdekében az EU-nak határozottabban kell fellépnie a városi mobilitás terén annak céljából, hogy a

⁸ COM(2021) 801.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹¹ Lásd a https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF és a <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines> mellékleteket.

forgalomáramláson alapuló jelenlegi megközelítés helyett a fenntarthatóbb személy- és áruszállításon alapuló megközelítés nyerjen teret. Ez erősebb közforgalmú/tömegközlekedési gerinchálózatot, jobb aktív mobilitási lehetőségeket (pl. gyaloglás, kerékpározás), valamint hatékony, kibocsátásmentes városi logisztikát és a végfelhasználókhoz való kiszállítást jelent. Bár ennek a multimodalitásnak vezérelvvé kell válnia a városi mobilitás terén, a kibocsátásmentes, valamint az összekapcsolt és automatizált mobilitás kulcsfontosságú eleme lesz az egy olyan klímasemleges városi jövőre való átállásnak, amely lehetővé teszi a külvárosi és vidéki területek számára, hogy fenntartható módon csatlakozzanak a városokhoz. A rendszerszintű hatékonyság növeléséhez a közlekedés és a mobilitás multimodális csomópontok, valamint digitális megoldások alkalmazásával történő jobb irányítására van szükség.

2. AZ ÚJ UNIÓS VÁROSI MOBILITÁSI KERETRENDSZER

9. A biztonságos, hozzáférhető, inkluzív, intelligens, reziliens és kibocsátásmentes városi mobilitásra való átállás az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes megoldásokkal támogatott aktív, kollektív és megosztott mobilitásra való egyértelmű összpontosítást kíván. Ennek okán a keretrendszer fokozott és felgyorsított fellépésre, valamint új beruházásokra szólít fel; egyúttal különös figyelmet kíván meg a tömegközlekedés, a multimodalitás és az aktív mobilitás infrastruktúrájának tekintetében. Ezt a meglévő eszközök megerősítésével, valamint azoknak az új eszközökkel való kiegészítésével kell elérni. Ez a dokumentum egy alapos elemzés alapján bemutatja a városi mobilitás új uniós keretrendszerét, támogatva a tagállamokat, a régiókat, a városokat és más érdekelt feleket a szükséges átalakulásban.

2.1. A TEN-T városi csomópontjaival kapcsolatos megközelítés megerősítése

10. A városok a jól működő **TEN-T hálózat** fontos elemei. A hálózati szűk keresztmetszetek, a hiányzó összekapcsolódások és a gyenge összeköttetések azonban továbbra is komoly kihívást jelentenek a városi csomópontok TEN-T hálózatba való integrálása szempontjából.

Utások

11. A városi csomópontok nem csupán a kis- és nagyvárosokban élő emberek számára fontosak. A lakosság mintegy egyharmada él falvakban, nagyközségekben és városkörnyéki területeken a városok peremén, és ezeknek a lakosoknak gyakran saját személygépkocsijukra kell támaszkodniuk ahhoz, hogy elérjék a közeli városi csomópontokat és eljuthassanak munkahelyükre vagy az iskolába, hogy társasági életet élhessenek, utazhassanak vagy vásárolhassanak. Ez azonban azt jelenti, hogy a városok folytonos forgalmi torlódásokkal és környezetszennyezéssel néznek szembe, mivel nap mint nap nagy számú személygépkocsi érkezik a városba és hagyja el azt, és ez egyúttal negatív következményekkel jár a közúti közlekedésbiztonságra nézve is. Ehhez hasonlóan a tömegközlekedés is kihívásokkal néz szembe a szolgáltatás iránt csúcsidőben jelentkező magas kereslet kezelése terén, valamint a zsúfolt vasúti és közúti hálózatok, vonatok, villamosok, autóbuszok és metrók is olyan korlátokkal találhatják szembe magukat, amelyek nemcsak a városi csomópontokban, hanem a teljes TEN-T hálózaton akadályozzák a forgalom áramlását.
12. Az, hogy a vidéki, városkörnyéki és városi területek közötti fenntartható mobilitási lehetőségek révén megvalósított hatékony és inkluzív összeköttetésre van szükség uniós

szinten is elismerése került¹². Ez magában foglalja a vidéki, elővárosi és városi területek közötti integrált kapcsolatokat a TEN-T hálózat tervezése során, valamint az e területek és városok közötti összeköttetéseket. Megfelelőbb infrastruktúrára van szükség a tömegközlekedés arányának növeléséhez. Ide tartoznak például a városi vasúttal, metróval, villamossal, autóbusszal és távolsági autóbusszokkal, megosztott mobilitási szolgáltatásokkal, valamint jobb és nagyobb P+R létesítményekkel hatékonyan összekapcsolt állomásokkal/megállókkal rendelkező multimodalitás csomópontok, amelyek egyúttal megfelelő kerékpárparkokkal, valamint a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járműveknek készült nyilvános elektromos és egyéb töltőpontokkal is jobban fel vannak szerelve¹³. Mindezen létesítmények kialakításához nagyobb figyelmet kell fordítani a fogyatékosággal élő személyekre is.

Áruszállítás

13. A TEN-T zökkenőmentes működése szempontjából alapvető fontosságú a hatékony áruszállítást szolgáló távolsági, illetve az első és az utolsó kilométer megtételére alkalmas összeköttetések közötti összekapcsoltság, és annak a városi és regionális tervezésben is jobban tükröződnie kell. A városi csomópontok gyorsabb és hatékonyabb kibocsátásmentes logisztikájának támogatása érdekében például elegendő számú multimodális terminálra és teheráru-konzolidációs központra van szükség.
14. Az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes járművek feltöltésére szolgáló elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítése ezekben a központokban és logisztikai csomópontokban különösen fontos a szállítójárművek és a távolsági tehergépjárművek vonatkozásában¹⁴. A városi logisztikában fontolóra kell venni és jobban ki kell használni az alternatív szállítási megoldásokat, például a teherkerékpárok és a belvízi utak alkalmazását, adott esetben az automatizált szállítási módok és a drónok (pilóta nélküli légi járművek) jövőbeli, egyre nagyobb mértékű használata mellett.
15. A személy- és áruszállítás e hiányosságainak kezelése érdekében meg kell erősíteni a TEN-T-ről szóló rendeletet, hogy az kiterjedjen a városi mobilitásra is, amely elengedhetetlen a hálózat általánosan jó működéséhez. A városoknak ugyanakkor megfelelő mértékű rugalmasságot is fenn kell tartaniuk teljeskörűen tiszteletben tartva a szubszidiaritás elvét. Ezért a TEN-T rendelet javasolt felülvizsgálata a városi csomópontok nagyobb számára vonatkozó, megerősített megközelítést tesz lehetővé¹⁵. Ezek a városi csomópontok a TEN-T hálózaton közlekedő utasok és áruk kiindulási pontjai és végső célállomásai („első és utolsó kilométer”), valamint a különböző közlekedési módokon belüli vagy azok közötti átszállási pontok is, különös tekintettel a tömegközlekedésre. A felülvizsgálat az Európai

¹² A Hosszú távú jövőkép az EU vidéki területei számára https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

¹³ Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslat (az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet (AFIR)): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/hu/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

¹⁴ Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendelet ezzel témával is foglalkozik majd.

¹⁵ A bizottsági javaslat 424-re emeli ezek számát, és ezzel ténylegesen lefedi az 100 000 lakosnál nagyobb népességgel rendelkező városokat (vagy ha egy NUTS II. szintű régióban nincs olyan városi csomópont, amelynek népessége meghaladja az 100 000 lakost, az adott NUTS II. szintű régió fő csomópontja tartozik ide).

Számvevőszék 2020. évi különjelentésében¹⁶ azonosított hiányosságokkal is foglalkozik, és nyomon követi a dokumentum ajánlásait.

A Bizottság javasolja a TEN-T rendelet felülvizsgálatát, és a városi csomópontok tekintetében különösen az alábbiakat írja elő:

- a fenntartható városi mobilitási tervek elfogadását figyelembe véve a nagyobb távolságot felölelő transzeurópai forgalom könnyítésének, a közlekedés szennyező hatása városokban történő drasztikus csökkentésének, a kibocsátásmentes mobilitás – ideértve az aktív, kollektív és megosztott mobilitást – ösztönzésének, valamint a közlekedés energiaintenzitása csökkentésének általános jelentőségét,
- a legalább az üvegházhatásúgáz-kibocsátásra, a forgalmi torlódásokra, a közúti balesetek által okozott halálesetekre és súlyos sérülésekre, valamennyi közlekedési mód modális részesedésére, valamint a mobilitási szolgáltatásokhoz való hozzáférésre¹⁷ kiterjedő városi mobilitási adatok, és a városok lég- és zajszennyezésére vonatkozó adatok gyűjtését és benyújtását,
- a multimodális személyszállítási csomópontok – többek között P+R létesítmények fejlesztését – az első és az utolsó kilométer megtételére alkalmas összeköttetések javítása, valamint a városi csomópontokon belüli és azok közötti távolsági összeköttetéshez szükséges kapacitások növelése érdekében,
- a multimodális teherpályaudvarok fejlesztését a fenntartható városi logisztika biztosítása érdekében, tagállami szintű átfogó elemzés alapján.

2.2. A fenntartható városi mobilitási tervek (SUMP) és a mobilitásmenedzsmentre vonatkozó tervek határozottabb megközelítése

16. A 2013-ban bevezetett fenntartható városi mobilitási tervek az uniós városi mobilitás sarokkövét képezik. A fenntartható városi mobilitási tervek segítenek a teljes funkcionális városi térséget érintő mobilitási kihívások kezelésében, ideértve a területrendezési, energia- és éghajlat-politikai tervekkel való szinergiákat is. Az elmúlt években az ajánlások és iránymutatások széles körű gyűjteménye került kidolgozásra a közösséggel, majd ezt követően iránymutatásokat tettek közzé a városok és az érdekelt felek számára az EU városi mobilitási megfigyelőközpontján keresztül¹⁸. Rendelkezésre áll egy olyan önértékelési eszköz is, amely segíti a városokat abban, hogy megismerjék fenntartható városi mobilitási terveik erősségeit és gyengeségeit¹⁹.

17. A 2013-as városi mobilitási csomag értékelése azonban számos olyan hiányosságot tárt fel, amelyek megakadályozzák, hogy a fenntartható városi mobilitási tervek hatékonyabban járuljanak hozzá az EU egyre ambiciózusabb közlekedési, éghajlat-politikai, egészségügyi és társadalmi célkitűzéseihez és kötelezettségvállalásaihoz, ahogyan az az európai zöld megállapodásban és a fenntartható és intelligens mobilitási stratégiában is szerepel. A fenntartható városi mobilitási tervek végrehajtása a tagállamok között és azokon belül is egyenlőtlen: sok kis- és nagyváros még mindig nem rendelkezik fenntartható városi

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/hu/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

¹⁷ A mobilitási szolgáltatásokhoz (pl. tömegközlekedéshez) való megfelelő hozzáféréssel rendelkező lakosság részaránya.

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

mobilitási tervvel, a fenntartható városi mobilitási tervvel rendelkezők esetében pedig jelentős különbségek tapasztalhatók azok minőségében. Emellett további erőfeszítésekre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a meglévő fenntartható városi logisztikai tervek jobban beépüljenek a fenntartható városi mobilitási tervek keretébe, valamint hogy EU-szerte továbbfejlesszék és végrehajtsák őket. Ezek a hiányosságok javarészt az eddig nem kötelező érvényű megközelítéshez kapcsolódnak, kezelni kell őket.

18. A helyi önkormányzatok és a tervezési szakértők számára előnyösek lennének a mobilitás, az energiapolitika és a fenntarthatóság rendszerszintű szempontjaival foglalkozó kiegészítő tervezési eszközök. A fenntartható városi mobilitási tervek, valamint az energiapolitikával és a fenntarthatósággal kapcsolatos egyéb releváns városi tervek (különösen a Fenntartható Energia- és Klímaakciótervek (SECAP)) közötti ilyen jellegű kapcsolódási pontok megerősítésének lehetőségei felülvizsgálatra kerülnek majd.
19. A felülvizsgált TEN-T rendelet a fenntartható városi mobilitási tervekre vonatkozó kötelezettségekre a meglévő városi csomópontok tekintetében tesz javaslatot. A fenntartható városi mobilitási tervek alkalmazási körét ugyanakkor tovább kell bővíteni és fejleszteni, figyelembe véve a környező vidéki területekkel való kapcsolatokat és előre jelezve a TEN-T városi csomópontjainak fenntartható városi mobilitási terveire vonatkozó konkrét mutatók és követelmények szükségességét.
20. A Bizottság továbbá minden egyes tagállamot felszólít arra, hogy vezessenek be egy nemzeti, hosszú távú, fenntartható városi mobilitási tervet támogató programot, amelyhez egy nemzeti programvezető is tartozik. A program olyan jogi, pénzügyi és szervezeti intézkedéseket tartalmazna, amelyek segítik a kapacitásépítést, valamint a fenntartható városi mobilitási terveknek a városi mobilitási tervekhez vonatkozó európai iránymutatásokkal összhangban történő végrehajtását²⁰.
21. Ezzel együtt az állami és magánszervezeteket, például a vállalatokat, a kórházakat, az iskolákat vagy az idegenforgalmi látványosságokat olyan mobilitásmenedzsmentre vonatkozó tervek és fellépések kidolgozására kell ösztönözni, amelyek előmozdítják az alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes mobilitási eszközök használatát, mint például a tömegközlekedést, az aktív vagy a megosztott mobilitást.

A Bizottság:

- 2022 végéig a tagállamoknak szóló bizottsági ajánlást tesz közzé a régiókat és városokat a hatékony fenntartható városi mobilitási tervek bevezetésében támogató nemzeti programról. A javaslat egy olyan korszerűsített fenntartható városi mobilitási terv koncepcióját foglalja majd magában, amely egyértelmű prioritásokat határoz meg a fenntartható megoldások, többek között az aktív, közforgalmú és a tömegközlekedés, valamint a megosztott mobilitás (ideértve a városok és a vidék közötti kapcsolatokat is) előnyben részesítése érdekében, teljes mértékben integrálja a reziliencia szempontjait, valamint a kibocsátásmentes járműveken és megoldásokon alapuló fenntartható városi logisztikai terveket (SULP),
- az Európai Polgármesterek Szövetségével való együttműködésre ösztönöz a fenntartható városi mobilitási tervek, valamint a fenntartható energia- és klímaakciótervek (SECAP) eszközeinek összehangolása terén,
- kiegészíti és észszerűsíti a fenntartható városi mobilitási tervre vonatkozó

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

iránymutatásokat.

2.3. Az előrehaladás nyomon követése – fenntartható városi mobilitási mutatók

22. Az elért haladás feltérképezéséhez és a meglévő tervek javításához átfogó adatoknak kell rendelkezésre állniuk. Mivel a helyi önkormányzatok egyéni lépéseket tesznek a politikai célok elérése érdekében, egyre nyilvánvalóbbá válik, hogy hiányzik egy, a nyomon követésre és az információszolgáltatásra vonatkozó közös megközelítés. Az egész EU-ra kiterjedő szabványosított mutatók egyúttal megkönnyítenék a városok számára a bevált gyakorlatok egymással való megosztását. Ez a közös tudásbázis cserébe pedig lehetővé tenné számukra, hogy európai szinten összehangolt megközelítéseket alkalmazzanak a fenntartható városi mobilitási tervek megvalósításához.
23. Egy több uniós várossal közösen végzett kísérleti projekt keretében a Bizottság fenntartható városi mobilitási mutatókat tesztelt – például a tömegközlekedés megfizethetőségét, a közúti haláleseteket és sérüléseket, az üvegházhatást okozó gázok és a légszennyező anyagok kibocsátását, a forgalmi torlódásokat, valamint a modális megoszlást –, és egy ehhez kapcsolódó teljesítményértékelő eszközt bocsátott rendelkezésre²¹. A kapott visszajelzések iránymutatást adtak arra vonatkozóan, hogy a mutatók miként fejleszthetők különösen annak biztosítása tekintetében, hogy módszertanuk egyszerűsödjön, valamint hosszú távú támogatás és elkötelezettség társuljon hozzá. Megállapítást nyert továbbá, hogy támogatást kell nyújtani a városoknak, növelni kell a helyi önkormányzatok vonatkozó erőforrásait és támogatni kell az adatgyűjtést.
24. Ezenkívül az is felismerésre került, hogy a tagállamokat jobban be kell vonni a folyamatba, mivel számos tagállam nem gyűjti szisztematikusan a releváns adatokat. Ez különösen lényeges kérdés a TEN-T városi csomópontjai esetében, mivel azok a TEN-T hálózat létfontosságú részeit képezik.
25. A fentiek alapján a Bizottság többlépcsős előkészítő megközelítést javasol. A folyamat a mutatók pontosításával indul, amit a városok és a tagállamok a szükséges adatok összegyűjtésében való támogatása követ a TEN-T városi csomópontjai általi adatgyűjtésre vonatkozóan javasolt követelmények alapján.

Ezért a mutatók alkalmazásának előmozdítása érdekében a Bizottság:

- 2022 végéig javítja és egyszerűsíti a már meghatározott 19 fenntartható városi mobilitási mutatót, valamint a kapcsolódó teljesítményértékelési eszközt,
- 2023-ban az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz keretében programtámogató tevékenységet indít a tagállamok számára a harmonizált mobilitási mutatókra vonatkozó adatgyűjtés céljából annak érdekében, hogy nyomon lehessen követni a TEN-T városi csomópontjai által a fenntartható városi mobilitás terén elért eredményeket.

2.4. A multimodális megközelítés és a digitalizáció által támogatott vonzó tömegközlekedési szolgáltatások

26. A tömegközlekedés – például a városi vasút, a metró, a villamos, az autóbusz, a vízibusz, a komp vagy a kábelvasút – jelenti a legbiztonságosabb, leghatékonyabb és legfenntarthatóbb

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

közlekedési módot rengeteg ember számára. A tömegközlekedés egyúttal megfizethető és inkluzív mobilitási lehetőségeket is kínál, lehetővé téve a társadalmi kohéziót és a helyi gazdasági fejlődést. Az Európai Bizottság ebből kifolyólag most azt javasolja, hogy a TEN-T hálózat városi csomópontjai dolgozzanak ki a tömegközlekedés használatának növelését célzó fenntartható városi mobilitási terveket, és az új uniós városi mobilitási keretrendszerben elő kívánja mozdítani e közlekedési formának a városokban és régiókban történő megerősítését.

27. A 2013-as szakpolitikai keret értékelése azonban azt mutatta, hogy 2013 óta csupán kis mértékben nőtt a tömegközlekedés használata az európai városokban, és a Covid19-világjárvány súlyosan érintette a tömegközlekedési tevékenységeket és az utasszámot. Egyes városokban hatékonyan bizonyult az a gyakorlat, miszerint a helyi, regionális vagy nemzeti szintű állami és közlekedési hatóságok kampányokat folytattak a lakosság bizalmának visszanyerése, valamint annak érdekében, az emberek visszaszokjanak a tömegközlekedés használatára. Többet kell tenni a tömegközlekedés és az olyan kapcsolódó vonatkozások tekintetében, mint a multimodális információs rendszerek és az intelligens jegyértékesítés. Ennek pedig megfelelően kell tükröződnie, különösen a fenntartható városi mobilitási tervek megerősített keretrendszerének tekintetében.
28. A tömegközlekedés munkahelyeket teremt, előmozdítja a területi megközelíthetőséget és a társadalmi befogadást, és kulcsfontosságú a vidéki és városkörnyéki területekkel való összeköttetés szempontjából. E tekintetben a vasúti közlekedés jó helyzetben van ahhoz, hogy bővítse modális részesedését többek között a városi térségekben és azok környékén. A vasút 2021-es európai éve jó alkalom volt e folyamat elindítására.
29. A kibocsátásmentes mobilitás felé való szélesebb körű elmozdulás részeként a hidrogénüzemű és különösen az akkumulátoros elektromos autóbuszok már most is gyorsan növekvő részarányt képviselnek a tömegközlekedési flottában EU-szerte. Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájára vonatkozó jogszabályok²², amelyek az „Irány az 55 %!” intézkedéscsomag²³ részeként jelenleg felülvizsgálat alatt állnak, a töltőinfrastruktúra uniós szintű szabványosításának teljesítéséhez szükséges keret határoznak meg, a tiszta üzemű járművekről szóló felülvizsgált irányelv²⁴ pedig nemzeti célértékeket jelöl ki a tiszta üzemű autóbuszok, tehergépjárművek, személygépkocsik és kisteherautók olyan szolgáltatások céljából való közbeszerzése tekintetében, mint a tömegközlekedés, a hulladékgyűjtés, illetve a postai küldemények és a csomagok szállítása. A Bizottság kiemelten kezelte a támogatást, különösen a kibocsátásmentes járművekre való zökkenőmentes átállás lehetővé tételéhez szükséges elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra kiépítése tekintetében. A Bizottság létrehozta a Clean Bus Europe Platformot²⁵, a tiszta üzemű autóbuszok európai platformját is, hogy segítse a városokat a tiszta üzemű autóbuszflottákra való átállásban.
30. A városokon belüli kollektív közlekedés lefedettsége és hozzáférhetősége javult²⁶. Többet kell azonban tenni a minőség javítása, a fogyatékossgal élő személyek hozzáféréseinek

²² 2014/94/EU irányelv az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről.

²³ Az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletre irányuló bizottsági javaslat: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

²⁴ Az Európai Parlament és a Tanács 2009/33/EK irányelve (2009. április 23.) a tiszta közúti járművek használatának az alacsony kibocsátású mobilitás támogatása érdekében történő előmozdításáról: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/hu/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

javítása és a kollektív közlekedés, a megosztott mobilitási szolgáltatások, valamint az aktív mobilitás – többek között a mikromobilitási szolgáltatások – közötti jobb integráció biztosítása érdekében, hogy azok lefedjék az utolsó kilométert, amennyiben a hozzáférési pontok távol vannak, vagy a kollektív közlekedés gyakorisága alacsony. Ez egyúttal hozzájárul a gépjárműhasználat szükségességének csökkentéséhez is, és ezáltal csökkentheti a forgalmi torlódásokat. A tömegközlekedésnek és a megosztott mobilitási szolgáltatásoknak továbbá ki kell egészíteniük egymást. Egyes esetekben a megosztott és igény szerinti mobilitás a tömegközlekedés részévé is válhat, különösen a vidéki területeken, integrálódva a szolgáltatásalapú mobilitás modelljeibe.

31. A jó minőségű tömegközlekedés az ingázókat és az utazókat, a magas és alacsony jövedelmű háztartásokat, az időseket és a fiatalokat, valamint a nőket és a férfiakat egyaránt szolgálja. A városi tömegközlekedési infrastruktúrát és szolgáltatásokat át kell alakítanunk a jobb hozzáférés biztosítása érdekében, többek között²⁷ ideértve számos városban az idősödő népesség, valamint a fogyatékossgal élő vagy csökkent mozgásképességű személyek jobb kiszolgálását is.
32. Ennek eléréséhez a tömegközlekedésnek a fenntartható városi mobilitástervezés középpontjában kell állnia, mindenki számára elérhető és vonzó lehetőségnek kell lennie, valamint akadálymentes hozzáférést kell biztosítania. Magas szintű biztonsági kultúrát kell fenntartania a nagyközönség, a gyermekek és a kiszolgáltatott helyzetben lévő felhasználók védelme, valamint az emberek új csoportjainak vonzása érdekében. A tömegközlekedés tervezésének egyúttal ki kell terjednie a városközponton kívüli területekkel való összeköttetésekre is, ideértve a külvárosokkal és a városon kívüli vidéki térségekkel való összekapcsoltságot.
33. Nagyobb figyelmet kell fordítani a villamos-, autóbusz-, városi vasúti és metrószolgáltatások digitalizációjára és automatizálására is; ezáltal növelhető a járatok gyakorisága és csökkenthetők a működési költségek. Ezenkívül több adatra van szükség a tényleges utasforgalomról ahhoz, hogy a városi tömegközlekedés kapacitásának, útvonalainak és menetrendjeinek kiigazítása dinamikus módon történjen, ne pedig a régebben megállapított, rögzített közlekedési szolgáltatások folytatásán alapuljon.
34. Tágabb értelemben véve a digitális multimodális megoldások fontos szerepet játszanak a tömegközlekedés vonzerejének növelésében is. Ebből kifolyólag a szolgáltatásalapú mobilitási (MaaS-) alkalmazásokat oly módon kell kifejleszteni, hogy azok gerincét a tömegközlekedés képezze. A tömegközlekedési hatóságoknak biztosítaniuk kell, hogy az utasok valós idejű tömegközlekedési menetrendekkel és multimodális lehetőségekkel rendelkezzenek. Ehhez valamennyi érdekelt félnek együtt kell működnie a kereskedelmi és közérdekek összehangolásában a MaaS-alkalmazások tervezése és üzemeltetése terén. Egy olyan integrált ajánlat, amely egyetlen menetjegyet foglalna magában, elősegítené a távolsági vasúti közlekedéshez való zökkenőmentes csatlakozást, és támogatná a távoli területeken élők, a csökkent mozgásképességű utasok, valamint az ingázók – többek között a vidéki és városkörnyéki területekről érkezők – mobilitási lehetőségeinek bővítését.
35. Fontos továbbá annak biztosítása, hogy a városi közlekedési szolgáltatók akadálymentesen hozzáférhető információkat nyújtsanak honlapjaik, mobilalkalmazásaik, elektronikus jegyértékesítési szolgáltatásaik, valós idejű utazási információs szolgáltatásaik, valamint

²⁷ E tekintetben a vasúti személyszállítást igénybe vevő utasok jogairól szóló (EU) 2021/782 rendelet és az autóbusszal közlekedő utasok jogairól szóló 181/2011/EU rendelet alkalmazandó.

jegykiadó és utasfelvételi automataik uniós szintű akadálymentességi követelményeknek való megfeleltetése érdekében²⁸.

36. Ugyanakkor az automatizáláshoz és a digitalizációhoz kapcsolódó változások a tömegközlekedés és többek között annak munkavállalói számára is kihívást jelentenek majd. A járművezetők munkájának tekintetében különösen nagy a tevékenység automatizációjának kockázata²⁹. Ebből kifolyólag a szakmai átképzésnek és a továbbképzésnek jelentős szerepet kell játszania a kibocsátásmentes tömegközlekedésre való jövőbeli átállásban, és egyéb intézkedéseket is ki kell dolgozni a szociális partnerekkel folytatott párbeszéd keretében. Az európai készségfejlesztési paktum³⁰ segíteni fogja az érdekelt felek mozgósítását, és ösztönözni fogja őket arra, hogy lépéseket tegyenek a továbbképzés és az átképzés terén.
37. A tömegközlekedés javításához mindezen, a fenntartható városi mobilitási terv keretében szilárdan rögzített szempontoknak hozzá kell járulniuk, vonzóbbá téve azt, és ezáltal növelve annak használatát valamennyi demográfiai csoport vonatkozásában, beleértve a városkörnyéki és vidéki térségekből származókat is. A közbeszerzési szabályok fontos szerepet játszanak a városi mobilitási szolgáltatások hatékony biztosításában. A Bizottság ezért felszólítja a tagállamokat arra, hogy a kapcsolódó közbeszerzési eljárásaikat az innovatív, digitális, hozzáférhető, fenntartható és multimodális megoldások előtérbe helyezésével folytassák le.

A Bizottság:

- megerősíti a tömegközlekedésre irányuló finanszírozást (lásd az 5. szakaszt) és szakpolitikai támogatást (pl. a fenntartható városi mobilitási terv határozottabb koncepciója), és együtt fog működni a nemzeti és helyi közigazgatási szervekkel, valamint valamennyi érdekelt féllel annak biztosítása érdekében, hogy ez a közlekedési forma maradjon a városi mobilitás gerince, illetve hogy kezelésre kerüljenek a tömegközlekedési hálózathoz való hozzáférés terén mutatkozó egyenlőtlenségek, ideértve a vasútállomásokhoz való hozzáférés javítását is,
- a multimodális utazási információs szolgáltatásokról szóló (EU) 2017/1926 felhatalmazáson alapuló rendelet 2022-ben elfogadásra kerülő felülvizsgálata keretében mérlegeli a szolgáltatók – többek között a tömegközlekedésből származó –valós idejű adatainak (pl. menetrenddel és zavarokkal kapcsolatos információknak) a nemzeti (adat-) hozzáférési pontokon keresztül történő kötelező rendelkezésre bocsátását,
- javasolja, hogy a TEN-T részeként a városi csomópontoknak lehetővé kelljen tenniük, hogy az utasok multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokon keresztül férhessenek hozzá az információkhoz, foglalhassák le utazásaikat, fizethessenek azokért és tölthessék le jegyeiket, hogy a tömegközlekedés 2030-ra a városi csomópontokban a kollektív mobilitás gerincévé válhasson.

²⁸ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (2025-től alkalmazandó); <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>

²⁹ A közlekedéssel kapcsolatos munkahelyekhez és készségekhez kapcsolódó kihívások mélyreható elemzését a fenntartható és intelligens mobilitásra vonatkozó átfogó stratégiát kísérő bizottsági szolgálati munkadokumentum (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>) tartalmazza.

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=hu>

2.5. Egészségesebb és biztonságosabb mobilitás: megújult fókuszban a gyaloglás, a kerékpározás és a mikromobilitás

38. Az olyan aktív mobilitási módok, mint a gyaloglás és a kerékpározás a mobilitás olyan alacsony költségű és kibocsátásmentes formái, amelyek az aktívabb életmódhoz kapcsolódó, járulékos egészségügyi előnyökkel is járhatnak. A bennük rejlő lehetőségek teljeskörű kiaknázása érdekében ezeket a formákat megfelelően figyelembe kell venni a városi mobilitási szakpolitikákban a kormányzás és a finanszírozás, a közlekedéstervezés, a tudatosságnövelés, a fizikai tér felosztása, a biztonsági előírások és a megfelelő infrastruktúra valamennyi szintjén, ideértve a csökkent mozgásképességű személyekre fordított kiemelt figyelmet is. Ez egyúttal a rák elleni küzdelemre irányuló európai terv megvalósítását is támogatja majd. Ez az egyik másik oka annak, amiért az Európai Bizottság most azt javasolja, hogy a TEN-T hálózat városi csomópontjai dolgozzanak ki olyan fenntartható városi mobilitási terveket, amelyeknek egyúttal célja az aktív mobilitás használatának fokozása, és amiért az új uniós városi mobilitási keretrendszerben elő kívánja mozdítani ennek a mobilitási típusnak a megerősítését a városokban és régiókban.
39. Az aktív mobilitás révén munkáltatók ösztönzőleg hathatnak a munkavállalók jobb egészségére. A munkába való gyaloglás és kerékpározás megkönnyítéséhez szükséges infrastrukturális beruházásokkal támogatott promóciós kampányok és munkahelyi ösztönző rendszerek a munkavállalók egészségének és jóllétének javulását eredményezik.
40. A Covid19-járvány óta számos helyi önkormányzat tett lépéseket –például parkolóhelyeket alakítottak át vagy kiszélesítették a járdákat – annak érdekében, hogy több közterület csoportosítsanak át fenntartható közlekedési módok, például a gyaloglás és kerékpározás céljára. A közúti infrastruktúra olyan közterület, amely oly módon alakítható, hogy mindenki számára biztonságos használatot biztosítson.
41. Az aktív mobilitási módok képezhetik a multimodális utazások részét (különösen az első és az utolsó kilométeren), de önmagukban is kínálhatnak háztól házig tartó mobilitási megoldást. A fizikai aktivitásnak köszönhetően nagyszerű lehetőségeket rejtenek az emberi egészség javítása terén, és használatuk enyhíti a forgalmi torlódásokat, ezáltal csökkentve a szén-dioxid-kibocsátást, valamint a levegő- és zajszennyezést. Az aktív mobilitási infrastruktúrába való beruházás kézzelfogható gazdasági előnyökkel is jár³¹.
42. Az elektromos kerékpárok megnyitják a kerékpározás lehetőségét a dombos területeken és az elővárosokban élők, valamint az idősebbek és egyes csökkent mozgásképességű személyek előtt, aminek köszönhetően sokkal többen képesek kerékpárral ingázni és sokkal nagyobb távolságokat megtenni. A teherszállító e-kerékpárok is egyre nagyobb arányban vesznek részt a kereskedelmi kézbesítési szolgáltatásokban. Az e-kerékpárok értékesítése 2020-ban 52 %-kal emelkedett, és ezzel jelenleg a leggyorsabban növekvő e-mobilitási szegmenst alkotják Európában. Az EU a jelenlegi trendet követve erősebb ipari bázist alakít ki a kerékpárokra és kétkerekű járművekre irányuló technológiák terén. Ezek a járművek egyre intelligensebbé válnak, és többet kell tenni a kerékpáros infrastruktúrába történő beruházások fokozása, valamint a digitalizációban és az adatokban rejlő lehetőségek kiaknázása terén annak érdekében, hogy fokozódjon a kerékpározás elterjedése, valamint annak a vegyes multimodális eszköztárba való integrációja.

³¹ Helsinkiben a város kulcsfontosságú ütéreinek tekintetében a kerékpározásba fektetett minden egyes euró 3,6 eurós nyereséggel jár ([Helsinki conducts first Bikenomics analysis, CIVITAS Handshake \[handshakecycling.eu\]](https://handshakecycling.eu)).

43. A gyalogosok és a kerékpárosok számának növekedése, valamint az elektromos rollerek és a mikromobilitás egyéb új formáinak gyors megjelenése nyomán egyre több veszélyeztetett úthasználó³² közlekedik a városok utcáin. A közúti közlekedésbiztonság jobb ismerete és az oktatás szerepének növelése révén minden úthasználónak alkalmazkodnia kell az új helyzethez, ideértve a gépjárművel közlekedőket is. A városi közúti balesetek halálos áldozatainak 70 %-át veszélyeztetett úthasználók teszik ki, ezért erre a csoportra nagyobb figyelmet kell fordítani, különösen abban az esetben, ha az EU el kívánja érni a kitűzött „zéró-elképzelés”³³ célját, vagyis hogy a halálos kimenetelű közúti balesetek és sérülések számát közel nullára csökkentse. A közúti közlekedésbiztonsági szempontok külön figyelmet érdemelnek, és a városi mobilitástervezés valamennyi szintjének szerves részét kell képezniük. A veszélyeztetett úthasználók számára elegendő teret kell biztosítani; pl. a gyalogos és a kerékpáros/mikromobilitási útvonalaknak a gépjárműforgalomtól való fizikai elkülönítése révén, amennyiben ez megvalósítható. A városi mobilitási projektek és a városi infrastrukturális projektek uniós finanszírozásának elő kell írnia, hogy a projektek a „biztonságos rendszer” megközelítést kövessék. Az európai városok már most is végrehajtanak olyan intézkedéseket, amelyek a felső határértékek kiigazítása révén csökkentik a sebességhez kapcsolódó kockázatokat, és továbbra is folytatják a jobb sebességszabályozásra irányuló munkát.
44. Már a Covid19-világjárvány előtt is számos szolgáltató kezdett új mikromobilitási szolgáltatások nyújtásába – például dokkolóállomások nélküli vagy állomáshoz kötött (elektromos) kétkerekű járművek (kerékpárok, rollerek vagy elektromos segédmotoros kerékpárok) és egyéb személyes mobilitási eszközök szolgáltatásába – az EU számos városában. Gyakran azonban még egy tagállamon belül is eltérő szabályokat alkalmaznak nemzeti és helyi szinten, ami megnehezíti a látogatók számára a helyi szabályok megfelelő betartását, és akadályozza a megosztó rendszerek több országban is működni kívánó üzemeltetőinek üzleti tevékenységét.
45. Ezért a mai napon az illetékes hatóságok számára egy, a mikromobilitási eszközök biztonságos használatáról szóló, valamennyi érdekelt féllel folytatott szoros konzultáción alapuló iránymutatás kerül közzétételre az EU városi mobilitási megfigyelőközpontján keresztül. Ez a fenntartható városi mobilitási tervről szóló tematikus útmutató (SUMP Topic Guide) bevált gyakorlatokat és kulcsfontosságú ajánlásokat fogalmaz meg a mikromobilitási eszközök városi mobilitástervezésbe való integrációjával kapcsolatosan azzal a céllal, hogy használatuk a városi térségekben biztonságosabb legyen. Az útmutató hozzá fog járulni ahhoz, hogy a mikromobilitás beépüljön a zéró-elképzelés megközelítésébe, és az EU azon hosszú távú céljának eléréséhez, hogy a közúti közlekedésben a halálos kimenetelű balesetek és a súlyos sérülések száma közel nullára csökkenjen.

A Bizottság ezért:

- a felülvizsgált TEN-T rendeletben javaslatot tesz a városi csomópontokban található multimodális személyszállítási csomópontokra vonatkozó, az aktív közlekedési módok jobb integrációját célzó, illetve a kerékpárutak folytonosságának és hozzáférhetőségének fenntartására vonatkozó követelményekre az aktív közlekedési módok előmozdítása

³² A mobilitás e formáinak támogatói gyakran használják az „értékes úthasználók” kifejezést, mivel nekik köszönhetően csökkennek a forgalmi torlódások, és javul a levegő minősége.

³³ A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret – Ajánlások a zéró-elképzelés felé vezető következő lépésekről.
https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

érdekében,

- növeli a gyaloglás és a kerékpározás szerepét a fenntartható városi mobilitási tervre vonatkozó aktualizált iránymutató dokumentumokban,
- a mai napon egy kifejezetten a mikromobilitási eszközök biztonságos használatáról szóló, a fenntartható városi mobilitási tervre vonatkozó tematikus útmutatót (SUMP Topic Guide) tesz közzé az EU városi mobilitási megfigyelőközpontján keresztül, hogy így segítse a városimobilitás-tervezők, valamint a helyi önkormányzatok számára az új eszközök biztonságos üzembe helyezésének engedélyezését a városok utcáin,
- a biztonsági követelményekkel kapcsolatos nemzeti és helyi szintű tapasztalatokra építve szabályokat dolgoz ki a mikromobilitási eszközök biztonságosságára vonatkozóan,
- 2022 végéig iránymutatást nyújt a veszélyeztetett úthasználókra vonatkozó minőségi infrastrukturális követelményekről a közúti infrastruktúra közlekedésbiztonsági kezeléséről szóló 2008/96/EK irányelv³⁴ értelmében vett tervezési szakasz első ellenőrzése során.

2.6. Kibocsátásmentes városi teherszállítási logisztika és a kiszállítás utolsó kilométere

46. A városi teherszállítás, illetve logisztika alapvető fontosságú a városi gazdaságok működéséhez, és ez még inkább igaz a Covid19-világjárvány alatti és utáni időszakra vonatkozóan, amely az e-kereskedelmi tevékenységek és a házhoz szállítások növekedését vonta maga után. Az elektronikus kereskedelem keretében a fogyasztók számára teljesített kézbesítések száma a világjárvány miatt 2020-ban 25 %-kal nőtt, és a végfelhasználókhöz történő kiszállítások számának növekedése valószínűleg folytatódik majd³⁵.
47. A TEN-T rendelet felülvizsgálata során a városi csomópontokra vonatkozóan javasolt jellemzők mellett ezért fel kell gyorsítani a gyorsan fejlődő és fenntartható megoldások, például teherkerékpárok bevezetését, új elosztási modelleket, dinamikus szállítmányirányítást, valamint a városi vasút és a belvízi utak jobb, multimodálisan összekapcsolt használatát alkalmazva. Ez elősegítené a járművek és az infrastruktúra használatának optimalizálását, és csökkentené a felesleges és üresjáratok igényét.
48. Ezen túlmenően az áruszállítási dimenzióknak is kiemelt helyet kell kapnia a fenntartható városi mobilitás tervezésében a megoldások bevezetésének felgyorsításához. További erőfeszítésekre van szükség annak biztosítása érdekében, hogy a meglévő fenntartható városi logisztikai tervek (SULP)³⁶ jobban beépüljenek a fenntartható városi mobilitási tervek (SUMP) keretébe, valamint, hogy Unió-szerte továbbfejlesszék és végrehajtsák őket³⁷. Ez hozzá fog járulni a kibocsátásmentes városi logisztika céljának 2030-ig történő megvalósításához.

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>

³⁶ 2019 októberében a fenntartható városi mobilitási tervekkel összefüggésben egy külön tematikus útmutatót tettek közzé: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

³⁷ A 2021. évi tényfeltáró tanulmány megállapította, hogy habár a mintában szereplő uniós városok 68 %-a tisztában volt a fenntartható városi logisztikai tervekkel kapcsolatos iránymutatásokkal, csupán 13 %-uk rendelkezett ilyen célzott tervvel, és 58 %-uk fenntartható városi mobilitási terveiben szerepeltek logisztikai elemek.

49. Az e területen hozott intézkedéseknek a kibocsátásmentes megoldások, technológiák és járművek városi logisztikát szolgáló bevezetésére kell összpontosítaniuk. A Bizottság felül fogja vizsgálni a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírásokat annak érdekében, hogy a kibocsátásmentes járművek felé való elmozdulást lehessen elérni ebben az ágazatban. A könnyű haszongépjárművekre vonatkozó ambiciózusabb szén-dioxid-kibocsátási előírásokról szóló bizottsági javaslat³⁸ szintén jelentősen növelni fogja a városi logisztikában használt kibocsátásmentes kisteherautók elterjedését.
50. A köz- és magánszférabeli érdekelt felek bevonásának biztosítása központi szerepet játszik a városi logisztika, valamint a végfelhasználóhoz történő kiszállítás gazdasági, társadalmi és környezetvédelmi szempontból történő optimalizálásában. A helyi önkormányzatok és a magánszektorbeli érdekelt felek közötti együttműködés, az összes felet magában foglaló rendszeres párbeszéd, valamint a várostervezők közötti hálózatépítés és információcsere olyan kulcsfontosságú intézkedések, amelyeket a helyi önkormányzatok és a magánszféra érdekelt felei³⁹ egyaránt megemlítenek a fenntartható városi logisztikai irányításával és tervezésével kapcsolatos ismeretek bővítésének vonatkozásában. Emellett további munkára van szükség uniós szinten annak felmérése terén, hogy több városi áruszállítással kapcsolatos adatgyűjtésre és -megosztásra van-e szükség⁴⁰.

A Bizottság ezért:

- 2022 végéig javaslatot tesz a nehézgépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások felülvizsgálatára annak érdekében, hogy a kibocsátásmentes járművek felé való elmozdulást lehessen elérni ebben az ágazatban,
- biztosítja, hogy a meglévő fenntartható városi logisztikai terveket teljes mértékben integrálják a fenntartható városi mobilitási tervek keretébe,
- támogatja a valamennyi fél bevonásával történő párbeszédet és együttműködést, valamint a várostervezők közötti hálózatépítést és információcsereét,
- támogatja az érdekelt felek valamennyi típusa közötti önkéntes adatmegosztást a városi teherszállítás hatékonyabbá, fenntarthatóbbá és versenyképesebbé tételének érdekében⁴¹.

2.7. Digitalizáció, innováció és új mobilitási szolgáltatások

51. A digitalizáció kiaknázatlan lehetőségeket rejt: az olyan technológiák, mint a mesterséges intelligencia, a digitális ikermodell, a blokkláncok, a dolgok internete, valamint a műholdas navigáció és a Föld-megfigyelés európai megoldása a városi mobilitás intelligensebbé, ellenállóbbá és fenntarthatóbbá tételének ígéretét hordozzák magukban.
52. Az új alkalmazásoknak és platformoknak köszönhetően az okostelefonok a szolgáltatások széles köréhez biztosítanak hozzáférést. A szolgáltatásalapú mobilitási alkalmazások

³⁸ Az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló rendeletjavaslat, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ Ugyanaz.

⁴⁰ A tényfeltáró tanulmány szerint a mintában szereplő uniós városoknak csupán 29 %-a gyűjt adatokat a városi logisztikáról, és mindössze 32 %-uk rendelkezik értékelési kerettel.

⁴¹ Kellően figyelembe véve a Digitális Közlekedési és Logisztikai Fórum (DTLF) keretében kidolgozás alatt álló megoldásokat.

például segíthetnek a jegyek lefoglalásában és kifizetésében a teljes mobilitási kínálatra vonatkozóan. Minél gördülékenyebbé tesszük a multimodális utazások lebonyolítását, annál több felhasználó üdvözlí és fogadja el azokat. A jövöben mind a fuvarozóknak, mind pedig az utasoknak lehetőségük nyílik a tagállamok által kibocsátásra kerülő európai digitális irattárcák⁴² használatára, amelyek lehetővé teszik a polgárok, a lakosok és a vállalkozások számára a meglévö hitelesítö adatok megosztását és bemutatását, beleértve a városi mobilitást is.

53. Emellett a digitális mobilitásmenedzsment-eszközök segíthetik a tömegközlekedési hatóságokat abban, hogy pontos képet kapjanak a közterületek használatáról, jobb, a multimodális infrastruktúrába és járművekbe való beruházásokat hajtsanak végre, valamint hatékonyan tervezzék meg és kövessék nyomon a szabályoknak való megfelelést.
54. A jobb forgalomirányítás és mobilitásmenedzsment további támogatása érdekében az intelligens közlekedési rendszerekre vonatkozó irányelv⁴³ tervezett felülvizsgálata, valamint az EU egészére kiterjedő valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokról szóló felülvizsgált felhatalmazáson alapuló rendelet⁴⁴ megerősíti majd a valós idejű forgalmi információs és a multimodális digitális mobilitási szolgáltatásokat.
55. A digitalizáció ezenkívül lehetőséget kínál a városi behajtásszabályozási rendszerekhez (UVAR) kapcsolódó egyes kihívások megoldására is. Európában az UVAR-ok többsége (73 %-a) alacsony kibocsátású (és kibocsátásmentes) zónákat érint. Az alacsony kibocsátású zónák a helyi levegőminőségi problémák kezelésének hatékony eszközei lehetnek különösen azoknak a területeknek a vonatkozásában, ahol a közlekedés az általános levegőszennyezés meghatározó forrása. Emellett számos helyi önkormányzat veszi fontolóra szennyezettségi veszélyhelyzeti vagy úthasználatdíj-rendszerek alkalmazását egyéb olyan problémák kezeléséhez, mint például a forgalmi torlódások⁴⁵. Valójában számos város küzd helyi közúti torlódásokkal, illetve a közlekedés okozta levegőminőségi problémákkal, amelyek gyakran meghaladják az uniós levegőminőségi előírásokat és szennyezési küszöbértékeket⁴⁶. Különösen a közúti közlekedés szennyezö hatásának kell drasztikusan csökkennie, főleg, ami a városokat illeti. A járművek légszennyezőanyag-kibocsátására vonatkozó szigorúbb előírásokra (Euro 7) irányuló, tervezett javaslat segíteni fogja a városokat a tiszta mobilitásra való átállásban. Emellett az UVAR-ok is az uniós levegőminőségi előírásoknak való megfelelést, valamint a forgalmi torlódások és a közlekedésből származó kibocsátások korlátozását célzó intézkedést jelenthetnek. Együttal a tömegközlekedés és az aktív mobilitás használatára ösztönöznek, csökkentve a szennyezöbb járművek bejutását az érzékeny városi területekre.

⁴² Az Európai Bizottság 2021. június 3-án az európai digitális személyazonossági keretre irányuló összehangolt megközelítés közös uniós eszköztáráról szóló 2021. június 3-i bizottsági ajánlással összefüggésben elfogadta a 910/2014/EU rendeletnek az európai digitális személyazonosság keretének létrehozása tekintetében történő módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre irányuló javaslatot. Amennyiben a jogalkotási megbeszélések 2022 végéig lezárulnak, a tagállamok 2024-ben kibocsátják az európai digitális irattárcákat.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-hu>

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>

⁴⁵ 2021. október 21-én a hatályban, illetve igazoltan tervben lévö UVAR-ok 328 alacsony kibocsátású zónát, 130 szennyezettségi veszélyhelyzeti rendszert, 36 kibocsátásmentes zónát és 6 városi úthasználati díjkötelezettséget foglaltak magukban. Forrás: <https://urbanaccessregulations.eu/>

⁴⁶ 2008/50/EK irányelv a környezeti levegö minőségéről és a Tisztább levegöt Európának elnevezésű programról: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

56. Fontos, hogy az UVAR-ok alkalmazásuk esetén zökkenőmentes és felhasználóbarát utazást tegyenek lehetővé az egységes piacon anélkül, hogy a külföldi illetőségű járművezetőkre vonatkozóan hátrányos megkülönböztetéshez vezetnének. Bár az egyes UVAR-ok bevezetése az illetékes nemzeti és helyi hatóságok feladata, és ennek így is kell lennie, a különböző UVAR-ok sokfélesége új kihívásokat jelent az EU-ban a személy- és áruszállítás tekintetében. Javítani kell az úthasználók információkhoz való hozzáférését annak érdekében, hogy tisztában legyenek az előírásokkal, és meg tudjanak felelni azoknak; a városok pedig gyakran nem képesek a hatékony és működőképes rendszerek létrehozására, illetve megfelelő végrehajtására. Ezek a kihívások különösen jelentősek a külföldi járművek vonatkozásában, még abban az esetben is, ha azok kibocsátásmentesek. Hiányzik az UVAR-szabályokkal kapcsolatos információk és adatok járművezetőkkel való közlésének szabványosított és hatékony módja. Ehhez hasonlóan a városi hatóságok sem rendelkeznek a határokon átnyúló végrehajtáshoz szükséges adatokkal.
57. A Bizottság erőfeszítéseit ezidáig az információszoolgáltatás és az adatmegosztás javítására összpontosította az alábbiak révén:
- a. az egységes digitális kapuról szóló (EU) 2018/1724 rendelet⁴⁷ végrehajtása révén, amely előírja a hatóságok számára, hogy a kapun keresztül nyújtsanak tájékoztatást az úthasználóknak;
 - b. a valós idejű forgalmi információs szolgáltatásokról szóló felhatalmazáson alapuló rendelet⁴⁸ felülvizsgálatának előkészítése⁴⁹ révén, amely a statikus és dinamikus, adatok széles köréhez való hozzáférés biztosítását írja elő a tagállamok számára, olyan új adatkészleteket is ideértve, mint az UVAR-ra vonatkozó információk;
 - c. az UVARbox⁵⁰ projekt révén, melynek célja, hogy segítse a városokat egy olyan felhasználóbarát eszköz kifejlesztésében, amely szabványosított formátumú adatokat szolgáltat a városi és regionális UVAR-rendszerekről;
 - d. az UVARexchange⁵¹ projekt révén, melynek célja, hogy javítsa az UVAR-zónák közelében lévő járművezetőkkel való információközlést, valamint a helyi hatóságok hozzáférését az információkhoz – különösen a külföldi járművek és járművezetők tekintetében – a zavartalan utazás és az UVAR-ok helyi hatóságok általi végrehajtása érdekében.
58. Tovább kell dolgozni az olyan hatékony, költséghatékony, felhasználóbarát és méltányos megoldások létrehozása érdekében, amelyek mind a hatóságok, mind pedig a

⁴⁷ Az egységes digitális kapu létrehozásáról szóló rendeletet egyablakos ügyintézési pontként szolgál a személyek és a vállalkozások számára az uniós, nemzeti, regionális vagy helyi szabályozások értelmében általuk betartandó szabályokról és követelményekről szóló információkhoz való hozzáféréshez. A hatóságoknak egyéb követelmények mellett az UVAR-okról is tájékoztatniuk kell a közúthasználókat a kapun keresztül. A kibocsátási matricák beszerzésére vonatkozó eljárást illetően a rendelet előírja, hogy a közjogi szerv vagy intézmény által kiállított ilyen matricáknak 2023. december 12-ig teljes mértékben elérhetővé kell válniuk online.

⁴⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>

⁴⁹ A felhatalmazáson alapuló jogi aktus várhatóan 2022 első negyedévében kerül elfogadásra.

⁵⁰ Az Európai Parlament által finanszírozott, a Bizottság szolgálatai által irányított előkészítő intézkedés (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Az Európai Parlament által finanszírozott, a Bizottság szolgálatai által irányított előkészítő intézkedés (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

gépjárművezetők és -tulajdonosok javát szolgálják, és segítik őket az UVAR-ok működtetésében, illetve alkalmazásában.

59. A digitalizáció olyan új mobilitási szolgáltatásokat is lehetővé tesz, mint a nem helyhez kötött autó- és kerékpármegosztás, a ride-hailing (utazásmegosztó személyszállítás) és az innovatív taxiszoolgáltatások, illetve a kézbesítési szolgáltatások, amelyeket főként mobilalkalmazásokon keresztül kínálnak. Ezek a szolgáltatások emellett jelentős lehetőséget képviselnek az európai vállalkozások számára is.
60. A ride-hailing vállalatok fordulópontot jelenthetnek az általuk kínált, sofőrrel bérelhető magángépjárművek szolgáltatása révén, amelyek a meglévő taxiszoolgáltatások versenytársaként jelennek meg. A taxisofőrök gyakran úgy vélik, hogy a ride-hailing vállalatokkal vívott verseny tisztességtelen, amennyiben nekik nem kell ugyanazokat a szabályokat betartaniuk, mint a taxiknak. A ride-hailing vállalatok és a sofőrrel bérelhető magángépjárművek üzemeltetői ugyanakkor elavultnak tartják a sofőrrel bérelhető magángépjárművekre vonatkozó szabályokat. A Bizottság 2022-ben célzott iránymutatást ad ki a taxik és a sofőrrel bérelhető magángépjárművek szolgáltatásaira vonatkozó szabályokról. Ez az iránymutatás kiegészíti a platformgazdaság méltányos munkafeltételeire vonatkozó közelmúltbeli bizottsági javaslatokat. E szolgáltatások az európai zöld megállapodással összhangban történő fejlesztésének biztosítása érdekében a felülvizsgált TEN-T iránymutatásokra irányuló jelenlegi javaslat előirányozza, hogy a városi csomópontokban a fenntartható városi mobilitási tervek terjedjenek ki a kibocsátásmentes gépjárműflottákra való átállásra vonatkozó tervekre is.
61. Más új mobilitási és közlekedési szolgáltatások is kialakulóban vannak, amelyeket a kutatási és innovációs tevékenységeket célzó uniós finanszírozás gyakran támogat. Az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitási (cooperative automated mobility, CCAM) szolgáltatások, valamint a városi légi mobilitás (urban air mobility, UAM)⁵² két példa ezekre. Ezeket a városi mobilitáshoz való potenciális hozzájárulásuk maximalizálása érdekében már a korai szakaszban be kell építeni a fenntartható városi mobilitási tervek keretébe.
62. Tágabb értelemben számos európai város már globális szinten élen jár a közlekedési innováció, a fenntartható városi mobilitástervezés, valamint az ambiciózus éghajlatpolitikai és közúti közlekedésbiztonsági célok megvalósítása terén. Városaink gyakran a legjobb „élő laboratóriumokként” működnek, ahol új megoldásokat terveznek, tesztelnek és hajtanak végre a közös kihívásokra adott válaszként, ami nem csupán a hatékonyabb és fenntarthatóbb városi mobilitáshoz járul hozzá, hanem az európai városokban élő emberek életminőségének további javításához is. A városok a helyi digitális ikermodellek használatával is kísérleteznek, ötvözve a különböző területekről (többek között a mobilitásból) származó adatokat, valamint vizualizációt, modellezést és szimulációt alkalmazva döntéshozataluk integrált módon történő támogatása érdekében.
63. A nyilvános vita és az új mobilitási koncepciók közös kialakítása alapvető fontosságú azok társadalmi elfogadottságának szempontjából. E célból és 2002 óta a CIVITAS kezdeményezést az egymást követő kutatási és innovációs (K+I) keretprogramok is támogatták, és eredményeképpen olyan innovatív intézkedések születtek helyi és regionális szinten, amelyek lehetővé teszik a hatóságok számára az innováció jobb irányítását, valamint az új eszközök, megoldások, illetve eljárások bevezetését. Ez elősegíti a

⁵² Definíciója szerint: nagyon alacsony tengerszint feletti magasságban, lakott területek felett, nagy léptékben zajló légi forgalom.

fenntartható és intelligens városi mobilitási megoldások alkalmazását és elterjesztését Európa-szerte – és azon kívül is.

64. Emellett számos olyan uniós kutatási és innovációs kezdeményezés létezik, amelyek kapcsolódnak a városi mobilitáshoz, ideértve a 2ZERO („a kibocsátásmentes közúti közlekedés felé”) és a CCAM (Connected, Cooperative and Automated Mobility – összekapcsolt, együttműködő és automatizált mobilitás) közös programozású partnerségeket, a tiszta hidrogénnel és az európai vasúttal kapcsolatos intézményi partnerségeket, a társfinanszírozott DUT (Driving Urban Transition – a városi átállás előmozdítása) partnerséget, az innovatív városfejlesztési tevékenységek kezdeményezést, az Európai Innovációs és Technológiai Intézet (EIT) városi mobilitással foglalkozó tudományos és innovációs társulását, az living.eu kezdeményezést, valamint az Intelligens Városok Platformját. Ezek a kezdeményezések kiegészítik egymást, és nagy lehetőségeket rejtenek magukban az olyan szinergiák vonatkozásában, amelyek felgyorsítják az élhetőbb városok és városi terek létrejöttét célzó innovációt. A városokra vonatkozó kezdeményezések közötti hatékony koordináció különösen ígéretes módja a klímasemleges és intelligens városok küldetés (lásd alább).

A Bizottság:

- 2022-ig egy, a kereskedelmi szempontból érzékeny adatok multimodális digitális mobilitási szolgáltatások céljából történő rendelkezésre bocsátásáról és felhasználásáról, szóló jogalkotási kezdeményezést javasol, amely egyúttal javítja az akadálymentességet is a csökkent mozgásképességű személyek vonatkozásában,
- 2022-ben intézkedéseket terjeszt elő egy olyan közös európai mobilitási adattér kialakítására, amely megkönnyíti a mobilitási adatokhoz való hozzáférést és azok megosztását, többek között városi szinten is,
- a Digitális Európa program⁵³ támogatásával a helyi digitális ikermodellek uniós eszköztárát hozza létre annak érdekében, hogy saját helyi kontextusukban segítse a városokat a különböző területekről – például a mobilitásból – származó adatok egyesítésében, valamint a vizualizáció és a szimuláció a döntéshozatal támogatása érdekében történő használatában,
- 2022-ben egy olyan célzott tanulmányt kezdeményez, amely feltérképezi és meghatározza, hogy mely digitális és technikai megoldások állnak rendelkezésre a hatékonyabb és felhasználóbarátabb UVAR-ok lehetővé tétele érdekében, egyúttal tiszteletben tartva a szubszidiaritás elvét,
- iránymutatást ad ki az igény szerinti helyi közlekedésről: azaz a taxikról, sofőrrel bérelhető magángépjárművekről és a ride-hailingről,
- a Horizont Európa program keretében továbbfejleszti a CIVITAS kezdeményezést, valamint annak a releváns uniós finanszírozású kezdeményezésekkel való együttműködését a klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó küldetésen keresztül,
- a városi mobilitási tevékenységek szempontjából releváns partnerségeken (DUT társfinanszírozott partnerség, 2ZERO és CCAM közös programozású partnerségek, a tiszta hidrogénnel és az európai vasúttal kapcsolatos intézményi partnerségek) keresztül támogatja a Horizont Európa K+I programján belüli innovációs tevékenységeket.

⁵³ A Digitális Európa munkaprogramja (2021–2021), C(2021) 7914 final, melléklet. A 2022-es pályázati felhívás megnyitása (indikatív).

2.8. A klímasemleges városok felé: reziliens, környezetbarát és energiahatékony városi közlekedés

65. A fenntartható és intelligens mobilitási stratégia egyik kulcsfontosságú mérföldköve, hogy 2030-ra legalább 100 európai város klímasemlegessé váljon. Tekintettel a kibocsátásmentes mobilitás eléréséhez megfelelő technológiai és egyéb szakpolitikai megoldások rendelkezésre állására, a városoknak intézkedéseket kell hozniuk a zöld átállás megkönnyítésére, és végső soron biztosítaniuk kell, hogy a városi mobilitás és közlekedés a lehető leghamarabb klímasemlegessé váljon. Ennek a folyamatnak ki kell terjednie a megújulóenergia-termeléssel, -tárolással és energiaközösségekkel való szinergiákra is. Különösen fontos, hogy a városi hatóságok éljenek a rendelkezésükre álló hatáskörökkel – többek között a közbeszerzések, a koncesszió- vagy engedély-odaítélési eljárások, illetve a támogatás-odaítélési eljárások kontextusában – annak érdekében, hogy felgyorsítsák a tömegközlekedés és a flották – például a megosztott mobilitás és a bérelt járművek, a szállító járművek, valamint a taxi- és a sofőrrel bérelhető magángépjármű-szolgáltatások – környezetbarátabbá tételét.
66. A hatóságoknak biztosítaniuk kell a hatékony, interoperábilis és felhasználóbarát elektromos és egyéb alternatív üzemanyaggal való töltésre szolgáló infrastruktúra rendelkezésre állását. E célból a Fenntartható Közlekedési Fórum már számos ajánlást fogalmazott meg a hatóságok számára a személygépkocsik és a kisteherautók elektromos töltőinfrastruktúrájára vonatkozó közbeszerzésekkel, koncesszió-, és engedély-odaítélésekkel és/vagy támogatásnyújtással kapcsolatosan⁵⁴. Emellett a tervek szerint 2022-ben teszik közzé a töltőinfrastruktúra jobb engedélyezési és hálózati csatlakozási eljárásairól szóló iránymutatást, valamint a szakosodott és zárt flották villamosításának felgyorsítására vonatkozó ajánlásokat.
67. A klímasemlegességre való átállást a klímasemleges és intelligens városokra irányuló küldetésben⁵⁵ részt vevő városok fejlesztik ki és mutatják be a gyakorlatban. A küldetés célja, hogy 2030-ig 100 európai város váljon klímasemlegessé és intelligenssé, valamint, hogy megteremtse az alapokat ahhoz, hogy 2050-ra valamennyi város klímasemlegessé váljon. E kihívás középpontjában a városi mobilitás áll majd. A K+I tekintetében a Horizont Európa 2021–2022-re szóló, első munkaprogramja olyan intézkedéseket tartalmaz, amelyek hozzájárulnak a küldetés végrehajtásához szükséges alapok lefektetéséhez többek között olyan kulcsfontosságú területeken, mint például a tömegközlekedés.

A Bizottság:

- javasolja, hogy a felülvizsgált TEN-T rendeletbe foglalják bele az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának kiépítéséről szóló rendeletre⁵⁶ irányuló bizottsági javaslatból eredő, az elektromos és egyéb töltőinfrastruktúra rendelkezésre állására vonatkozó kötelezettségeket, többek között a városi csomópontok vonatkozásában,
- olyan témákkal egészíti ki a Horizont Európa kutatási és innovációs munkaprogramjait, amelyek a városokra vonatkozó küldetés keretében segítik a városokat abban, hogy beruházzanak a városi mobilitási innovációba, különös tekintettel a tömegközlekedésre és

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HU/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

az aktív mobilitásra, valamint a közlekedési partnerségek keretében támogatják az automatizált, intelligens és kibocsátásmentes járműveket és azoknak a városi területek díjszámítási rendszereibe való integrációját,

- a Horizont Európa keretében 359,3 millió EUR-t biztosít a 2021–2023 közötti időszakban a klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó küldetés első végrehajtási szakaszára,
- további sinergiákat alakít ki a más uniós programokból (például az európai strukturális és beruházási alapokból, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszközből és a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszközből), az Európai Beruházási Banktól és a magánszektor forrásaiból származó támogatásokkal és finanszírozással a kibocsátásmentes mobilitás, járművek és támogató eszközeik bevezetésének elősegítése érdekében.

2.9. A tudatosság növelése és kapacitásépítés

68. Az Európai Mobilitási Hét (szeptember 16–22.)⁵⁷ – az Európai Bizottság nemzeti koordinátori hálózattal együttműködésben folytatott kampánya – 2002 óta népszerűsíti a fenntartható mobilitás irányába mutató magatartásbeli változást, előnyben részesítve az aktív mobilitást, a tömegközlekedést és más fenntartható és intelligens közlekedési megoldásokat. Bár a kampány egész évben zajlik, a legfontosabb decentralizált esemény szeptemberben történik, amikor a kis- és nagyvárosok az éves témához kapcsolódó olyan rendezvényeket szerveznek, mint például az egyre népszerűbb „autómentes napok”. 2021-ben a 20. ilyen rendezvény témája a „Fenntartható közlekedés a biztonság és egészség jegyében” volt, és a világ 53 országának 3 200 városa volt részese, ami rekordnak számít. Az olyan éves rendezvények, mint a jelentősebb uniós konferenciák⁵⁸ és a városi mobilitással kapcsolatos uniós szintű díjak hasonló célt szolgálnak, és lehetővé teszik a résztvevők számára a hálózatépítést, valamint a bevált gyakorlatok megosztását. Az Európa jövőjéről szóló, folyamatban lévő konferencia szintén kiváló fórumot kínál a polgárokkal való, a fenntartható közlekedési megoldásokkal kapcsolatos interaktív együttműködéshez.
69. Az Európai Bizottság által 2010-ben indított éves Access City díjjal⁵⁹ ismerik el az európai városok arra irányuló erőfeszítéseit, hogy hozzáférhetőbbé váljanak a fogyatékossgal élő személyek számára, többek között a közlekedés és a kapcsolódó infrastruktúra területén. A 12. Access City díj külön említést tesz a vasútállomások hozzáférhetőbbé tételéről a vasút európai évének (2021) alkalmából. A díj az EU minden városát arra ösztönzi, hogy egyenlő hozzáférést biztosítsanak a városi élethez a fogyatékossgal élők és az idősek számára. Emellett lehetővé teszi a városok számára, hogy inspirációt merítsenek egymásból és megosszák egymással a bevált gyakorlatok példáit.
70. A tudatosság növelésével együtt a helyi és regionális hatóságokat, valamint a városi közlekedési dolgozókat is segíteni kell a kapacitásépítésben annak érdekében, hogy hatékonyan teljesíthessék a fenntartható és intelligens városi mobilitással kapcsolatos feladataikat. Az EU technikai segítségnyújtással és képzéssel, valamint számos projekttel és iránymutató dokumentumok rendelkezésre bocsátásával támogatja a kapacitásépítést, különösen a fenntartható városi mobilitástervezés terén.

A Bizottság:

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ Különösen a Civitas fórum, a fenntartható városi mobilitási tervekről szóló konferencia és a városi mobilitási napok.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

- folytatja az Európai Mobilitási Hétre, valamint az uniós városi mobilitási díjakra és rendezvényekre összpontosító tudatosságnövelő tevékenységeit,
- folytatja a technikai segítségnyújtást, különös tekintettel a helyi, regionális és nemzeti hatóságok városi mobilitási intézkedések és stratégiák előkészítéséhez és végrehajtásához szükséges kapacitásának kiépítésére irányuló tevékenységekre.

3. IRÁNYÍTÁS ÉS KOORDINÁCIÓ

71. Valamennyi szakpolitikai szint (uniós, nemzeti, regionális és helyi hatóság) érintett a mobilitással kapcsolatos kérdésekben. A klímasemlegességre irányuló törekvés részeként más releváns ágazatokkal, például az energiaágazattal együttes, **többszintű, integrált irányítási** megközelítésre van szükség a városi mobilitás kezeléséhez, például a klímasemleges és intelligens városokra vonatkozó küldetés keretében. E tekintetben kulcsfontosságú annak biztosítása, hogy a városokat teljes mértékben bevonják az európai célkitűzések megvalósításának támogatásába. A szubszidiaritás elvének tiszteletben tartása mellett a nemzeti, helyi és regionális hatóságokat is támogatni kell munkájukban, és lehetővé kell tenni egy közös, Unió-szerte összehangolt megközelítés kialakítását.
72. Egy új, a párbeszédre szolgáló platformra, valamint az új uniós városi mobilitási keretrendszer végrehajtásához szükséges új intézkedések közös létrehozására van szükség a tagállamok fokozottabb bevonásával, valamint a városokkal, régiókkal és érdekelt felekkel folytatott, a városi mobilitással kapcsolatos valamennyi kérdésre kiterjedő párbeszéd javításával. E célra fel kell használni, és a lehetőségekhez mérten ki kell igazítani a meglévő struktúrákat⁶⁰.
73. A városi mobilitással foglalkozó, átalakított szakértői csoport⁶¹ központi szerepet játszhat ezen új kormányzási megközelítés kialakításában és végrehajtásában. Általános működése eddig nem felelt meg a kezdeti elvárásoknak, és a nyilvános konzultációk, valamint munkaértekezletek kiemelték, hogy javítani kell a szervezet felépítésén és munkavégzésén. Ennek a folyamatnak magában kell foglalnia a részvételi lehetőség megnyitását a helyi hatóságok, a városi hálózatok és a szociális partnerek előtt, valamint az egyértelmű munkacélok és elérendő eredmények meghatározását. A szakértői csoport tevékenységét alcsoportoknak kell támogatnia amennyiben az hasznosnak bizonyulhat.
74. A szakértői csoportnak mindenekelőtt a tömegközlekedéssel, a megosztott és aktív mobilitással, a kibocsátásmentes flottákkal, a városi logisztikával, valamint a szállítás első és az utolsó kilométerének megtételével – többek között a határokon átnyúló városi területeken –, valamint a város és a vidék közötti kapcsolatokkal kell foglalkoznia. Emellett feladatai közé tartozik a városi közlekedés rendkívüli helyzetére való felkészültség koordinációja⁶² a tagállamok, valamint a nemzeti SUMP-ok programirányítói és a SUMP koordinációs platformjának csoportja közötti.

A Bizottság:

⁶⁰ Az uniós városfejlesztési menetrend 2023-ra tervezett felülvizsgálata megvizsgálhatná a többszintű kormányzási párbeszéd, valamint a városi mobilitási közösség és az érdekelt felek közötti szinergiákat.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=hu>

⁶² A Bizottság határokon átnyúló kérdésekkel foglalkozó szakértőkből álló határügyi kapcsolattartó pontja szintén hozzájárulhat a szakértői csoport munkájához (pl. a határok jogi és közigazgatási akadályainak kezelésével).

- 2022-ig felülvizsgálja a Bizottság városi mobilitással foglalkozó szakértői csoportjának megbízatását és működését.

4. NEMZETKÖZI SZEMPONTOK

75. A városi mobilitás a fenntartható városokra és közösségekre vonatkozó 11. fenntartható fejlődési cél, valamint az új városfejlesztési menetrend egyik dimenziója. Ezek a globális keretdokumentumok vezérelték az EU többoldalú és kétoldalú együttműködését, valamint az egyéb, a gyakorlatok és megoldások EU-n kívüli bevezetését támogató tevékenységeit.
76. A 2017–2020-as időszakra szóló Nemzetközi Városi Együttműködési Program⁶³ testvérvárosi együttműködések és közös cselekvési tervek kidolgozása révén járult hozzá ahhoz, hogy világszerte párbeszéd alakuljon ki a városok között a mobilitási kérdésekről. Példaként említhető a Torino (Olaszország) és São Paulo (Brazília) közötti, arra irányuló együttműködés, hogy a nagy települések közötti rendszerekben multimodális városi mobilitás valósulhasson meg, valamint Nagpur (India) és Karlsruhe (Németország) projektje, amelynek célja az emberközpontú mobilitásra és a nyilvános kerékpármegosztásra való reflektálás volt.
77. A 2021–2024-es időszakra szóló új Nemzetközi Városi és Regionális Együttműködési Program (International Urban and Regional Cooperation Programme –IURC)⁶⁴ keretében 44 uniós és nem uniós országbeli város fejezte ki érdeklődését egy olyan, a városi és regionális megújulással és a társadalmi kohézióval foglalkozó tematikus hálózat létrehozásában való részvétel iránt, amely különösképpen a fenntartható mobilitással és a közlekedéssel kapcsolatos kérdésekkel foglalkozik.
78. Számos egyéb nemzetközi, a fenntartható városi mobilitási megoldások fellendítésére és megvalósítására irányuló tevékenységre is sor került, támogatva az uniós fejlesztési együttműködést és partnerségeket a különböző földrajzi régiók között. Ezek a tevékenységek kiterjednek a beruházási dimenziókra és az önkormányzati szinteken megvalósuló stratégiai mobilitásirányítás fogalmára a fenntartható városi mobilitástervezés vonatkozásában, amelyeknek tekintetében az uniós fenntartható városi mobilitási terv koncepciója és iránymutatásai globális referenciaponttá váltak. Világszerte a földrajzi körülményekhez és sajátosságokhoz igazították őket.
79. A fenntartható mobilitási célokra irányuló helyi politikai felelősségvállalás további ösztönzése kulcsfontosságú az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek eléréséhez. Az európai klímasemleges és intelligens városok küldetésének törekvéseire építve a Bizottság a városi átállásra vonatkozó „Innovációs küldetés” globális kezdeményezés⁶⁵ révén meg fogja erősíteni a megbízható és megfizethető tisztaenergia-megoldások – többek között a városi közlekedés keretében történő– integrációjára irányuló ágazatközi megközelítésekkel kapcsolatos nemzetközi együttműködést.

A Bizottság:

- ösztönözni fogja az együttműködést a Polgármesterek Globális Klíma- és Energiaügyi

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>

Szövetségével a városi mobilitással kapcsolatos kérdésekben,

- szorosabb együttműködés alakít ki a városi mobilitást illetően olyan egyéb, érintett nemzetközi szervezetekkel, mint a Nemzetközi Közlekedési Fórum (International Transport Forum – ITF),
- folytatja a fenntartható városi mobilitási megközelítések előmozdítását az EU-n kívül, például a Nyugat-Balkánra vonatkozó gazdaságélénkítési és beruházási terv⁶⁶, a keleti partnerség⁶⁷ és a déli szomszédság⁶⁸ megvalósításának részeként⁶⁹.

5. A VÁROSI MOBILITÁSI PROJEKTEK TÁMOGATÁSA ÉS FINANSZÍROZÁSA

80. A városi mobilitás dekarbonizációjához, megtisztításához, digitalizációjához és korszerűsítéséhez jelentős erőfeszítésekre van szükség az új megoldások kifejlesztése és tesztelése, valamint a mobil eszközökbe és infrastruktúrákba való beruházás tekintetében.
81. A 2021–2027 közötti finanszírozási időszakban számos európai és nemzeti szintű finanszírozási eszköz – például az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz, az InvestEU program, az Európai Regionális Fejlesztési Alap, a Kohéziós Alap, a Horizont Európa kutatási és innovációs keretprogram, a Digitális Európa program és a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz – áll rendelkezésre a fenntartható városi mobilitásra való átállás támogatására; valamint a Szomszédsági, Fejlesztési és Nemzetközi Együttműködési Eszköz (NDICI) és az Előcsatlakozási Támogatási Eszköz (IPA III) a bővítési régióban.
82. Jelentős lépések történtek a pénzügyi rendszer fenntarthatóbbá tétele érdekében is, nevezetesen azáltal, hogy 2020-ban elfogadásra került a zöld gazdasági tevékenységek osztályozási rendszerét létrehozó taxonómiai rendeletet. Ez elő fogja segíteni a városi mobilitásba és az alternatív üzemanyagok alkalmazásába történő beruházások előmozdítására alkalmas zöld pénzügyi termékek elterjedését. A klímasemleges és intelligens városok küldetése azáltal fogja támogatni ezt a folyamatot, hogy nagyobb szinergiákat és kiegészítő jelleget biztosít más uniós programokkal, miközben segíti a városokat abban, hogy a zöld és digitális kettős átállást az olyan beruházási terveket is magukban foglaló „Climate City” szerződések elkészítése és végrehajtása révén teljesíthessék, amelyek uniós, nemzeti és regionális finanszírozási támogatást építenek be, és meghatározzák, hogy miként tervezik a más forrásokból származó finanszírozáshoz való hozzáférést, valamint a kötelezettségvállalásaik teljesítését szolgáló innovatív megoldások bővítését és bevezetését.
83. A Bizottság a technikai támogatási eszközön⁷⁰ keresztül támogatja a tagállamokat a beruházási hiány megszüntetésére, valamint kettős átállás felgyorsítására irányuló reformok

⁶⁶ Közlemény – A Nyugat-Balkánra vonatkozó gazdaságélénkítési és beruházási terv, COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Közös közlemény – A reziliencia erősítése – a mindenki számára előnyös keleti partnerség, JOIN(2020) 7 final; Közös szolgálati munkadokumentum – Helyreállítás, reziliencia és reform – A keleti partnerség 2020 utáni prioritásai, SWD(2021)186 final.

⁶⁸ Közös közlemény – Megújított partnerség a déli szomszédsággal – Új program a földközi-tengeri térség számára, JOIN(2021)2 final; Közös szolgálati munkadokumentum – Megújított partnerség a déli szomszédsággal – A déli szomszédságra vonatkozó gazdaságélénkítési és beruházási terv, SWD(2021)23 final.

⁶⁹ Ezeket a tevékenységeket és programokat az új a Szomszédsági, Fejlesztési és Nemzetközi Együttműködési Eszközből (Globális Európa) finanszírozzák.

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_hu

kidolgozásában és végrehajtásában. A tagállamok a technikai támogatási eszközön keresztül támogatást igényelhetnek olyan intézkedések kidolgozásához és bevezetéséhez, amelyek lehetővé teszik a tisztább, intelligensebb és integráltabb városi mobilitást célzó hatékony és fenntartható reformokban és beruházásokban való részvételüket, és ezáltal megkönnyítik a fenntartható városi mobilitásra való átállást.

84. További tanácsadási támogatást és technikai segítségnyújtást biztosít az InvestEU tanácsadó platform célzott eszközeivel, nevezetesen az ELENA-val, az URBIS-szel és a SIA/JASPERS-szel, valamint az Európai Bizottság technikai segítségnyújtási és információcsere (TAIEX) eszköze, illetve a harmadik országok bevonásával megvalósuló ikerintézményi projektek. Ez szintén hozzá fog járulni az uniós pénzeszközök felhasználásának és hatásának maximalizálásához.
85. Az integrált városi mobilitási stratégia (fenntartható városi mobilitási terv vagy azzal egyenértékű) megléte egy rendszerszintű megközelítés részeként további biztosítékot jelenthet a beruházások eredményességét és hatékonyságát illetően.

A Bizottság:

- szorosabb kapcsolatot alakít ki a SUMP-ok és a finanszírozási eszközök között, és például előnyben részesíti az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz munkaprogramjaiban azokat a városi mobilitási projekteket, amelyeket fenntartható városi mobilitási tervek vagy azokkal egyenértékű tervek támogatnak, valamint elsőbbséget biztosít a Horizont Európa pályázati felhívásaiban a fenntartható városi mobilitási tervekkel rendelkező pályázóknak,
- az EU Horizont Európa kutatási és innovációs programja (2021–2027) révén továbbra is pénzügyi támogatást nyújt a fenntartható városi mobilitási beruházásokhoz, többek között a városokban megvalósuló intelligens és fenntartható városi mobilitási projektekhez, mind az EU-ban, mind azon kívül.

6. KÖVETKEZTETÉSEK

86. Ez a közlemény arra szólít fel, hogy a városi területek előtt álló mobilitási kihívások kezelése érdekében valamennyi kormányzati szinten használjuk ki a fellépési lehetőségeket: a Bizottság fokozni fogja támogatását a bizonyított uniós hozzáadott értékkel rendelkező területeken (különösen a TEN-T városi csomópontjai és a hatékony fenntartható városi mobilitási tervek vonatkozó, a tagállamoknak szóló ajánlások tekintetében), és egyúttal közös keretet hoz létre valamennyi uniós város számára a fenntarthatóbb és intelligensebb városi mobilitás felé való elmozdulás érdekében. A Bizottság a helyi hatóságok arra irányuló fokozott erőfeszítésének támogatására kéri tagállamokat, hogy a városi mobilitást fenntarthatóbbá, intelligensebbé és reziliensebbé tegyék. A klímasemleges és tiszta városi mobilitásra való átállás felgyorsítása nemcsak jelentős kihívást jelent, de egyúttal hatalmas lehetőségeket is kínál a városok és régiók, valamint az ipar számára az Unión belül és kívül egyaránt. Végül pedig megfelel a polgárok tisztább levegővel, kevesebb forgalmi torlódással és zajjal, valamint fokozottabb közúti közlekedésbiztonsággal és jobb egészséggel kapcsolatos elvárásainak, teljes mértékben összhangban az új európai növekedési stratégiánkkal.