C/2025/4211

2025.8.20.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye

A fenntartható városi mobilitás tervezése az EU-ban

(saját kezdeményezésű vélemény)

(C/2025/4211)

Előadó: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**

Társelőadó: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Tanácsadók:	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (az előadó felkérésére) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (a társelőadó felkérésére)
Közgyűlési határozat:	2025.1.23.
Jogalap:	az eljárási szabályzat 52. cikkének (2) bekezdése
Illetékes szekció:	„Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció
Elfogadás a szekcióülésen:	2025.5.27.
Elfogadás a plenáris ülésen:	2025.6.19.
Plenáris ülésszak száma:	597.
A szavazás eredménye: (mellette/ellene/tartózkodott)	111/1/3

1. Következtetések és ajánlások

1.1. A jó városi mobilitási rendszer létfontosságú társadalmunk életminősége, megfelelő munkakörülményei és gazdasági versenyképessége szempontjából. E rendszer sokaktól függ, akik maguk is függnek tőle. Városi mobilitási rendszereink felkészítése korunk új kihívásaira kollektív fellépést és a pénzügyi, politikai és társadalmi tőke mozgósítását igényli.

1.2. Városi mobilitási rendszereinket a környezeti, társadalmi és gazdasági fenntarthatóság felé kell terelnünk. Mindhárom területen előre kell lépnünk, különben egyáltalán nem tudunk majd előrelépni, legalábbis nem a szükséges léptékben és sebességgel.

1.3. A városi mobilitás változóban van, ami veszélyeket és lehetőségeket is jelent. A hatékony fellépéshez szilárd stratégiára van szükség a közjó védelme érdekében, testre szabott intézkedésekre, az intézkedések végrehajtását lehetővé tevő politikai akaratra és az ennek megvalósításához szükséges szervezeti kapacitásra.

1.4. A városi mobilitás javítása és a környezeti hatások csökkentése érdekében fenntartható városi mobilitási terveket kell kidolgoznunk. Az EGSZB arra kéri a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki *nemzeti programokat*, amelyek iránymutatással, kapacitásépítéssel és finanszírozással segítik a helyi és regionális önkormányzatokat a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásában és végrehajtásában, az Európai Bizottságot pedig sürgeti, hogy támogassa a CIVINET hálózatok folytatását és bővítését.

1.5. A 2027 utáni többéves pénzügyi keret alapvető fontosságú lesz a fenntartható mobilitás előmozdítása, valamint a TEN-T-re, a környezetvédelemre és a közúti biztonságra vonatkozó uniós célok megvalósítása szempontjából. Az Európai Bizottságnak elő kell mozdítania a fenntartható városi mobilitási tervek beruházási portfólióként való használatát, ami pozitív ösztönzést jelentene a városi csomópontokra vonatkozó TEN-T kötelezettségek teljesítésére is.

1.6. A fenntartható városi mobilitási tervek kulcsfontosságúak a kiegyensúlyozott regionális fejlődéshez. A régió kreativitásának és társadalmi tőkéjének mozgósítása létfontosságú lépés; a munkáltatói, munkavállalói és civil társadalmi szervezeteknek kulcsszerepet kell játszaniuk, és ösztönözni kell őket arra, hogy járuljanak hozzá ehhez a párbeszédhez. Fontos, hogy a tervezésbe – beleértve a határokon átívelő kérdéseket is – valamennyi helyi, nemzeti és uniós szintű érdekelt felet bevonják.

1.7. A „városi” mobilitás tervezésekor mérlegelnünk kell, hogy városi térségek társadalmi és gazdasági élete jócskán kiterjed az elővárosi, városkörnyéki és vidéki területekre is, és hogy figyelembe kell venni szempontjaikat is. A mobilitási rendszer hatékonyságának hiánya teremti és tartja fenn a város és a vidék közötti szakadékot és annak negatív gazdasági, társadalmi és politikai következményeit. A mobilitási rendszer méltányossága azt jelenti, hogy a mobilitás megfizethető, és nem teremt olyan kiváltságokat, amelyek támogatják a már eleve jobb helyzetben lévőket.

1.8. A fenntartható városi mobilitás alapja az aktív és megosztott mobilitással ötvözött tömegközlekedés. Annak érdekében, hogy a polgárok az utazásaikhoz a leghatékonyabb megoldásokat választhassák, megfizethető, hozzáférhető, biztonságos és megbízható *multimodális közlekedési kínálatot* kell biztosítanunk számukra. Kulcsfontosságú, hogy a Szociális Klímaalap és annak szociális klímatervei ezt a megközelítést alkalmazzák a közlekedési szegénység hatékony kezeléséhez és a szén-dioxid-árazás társadalmi hatásának enyhítéséhez, különösen a kiszolgáltatott csoportok vonatkozásában.

1.9. A fiatalok szerepe alapvető fontosságú, mivel magatartásuknak és szokásaiknak hosszú távú hatásuk van. A mobilitási megoldás kialakítása során nem szabad figyelmen kívül hagyni a párbeszédet és a fiatalok szempontjait.

1.10. A munkavállalók és munkáltatók tömegközlekedéssel, megosztott mobilitással és kerékpározással való támogatása elengedhetetlen a fenntartható, hozzáférhető, inkluzív és megfizethető mobilitás megvalósításához.

1.11. A munkafeltételeknek arra kell ösztönözniük a jelenlegi és jövőbeli munkavállalókat, hogy a közlekedési ágazatban helyezkedjenek el.

2. **A vélemény háttere**

2.1. A mobilitás a szabad mozgásra való képességként határozható meg. A demokratikus élet alapvető feltétele és gazdaságaink gerince. Az embereknek hozzá kell férniük a munkahelyekhez, iskolákhoz, egészségügyi és szociális szolgáltatásokhoz, kulturális és polgári élethez (ez a szociális jogok európai pillérének egyik alapelve), a munkáltatók számára pedig fontos, hogy munkavállalóik és ügyfeleik el tudjanak jutni telephelyükre, termékeik pedig eljussanak a fogyasztókhoz.

2.2. A városi mobilitási rendszer kulcsszerepet játszik az EU gazdaságában: lehetővé teszi a *földhasználatot* (a közlekedési hálózathoz való kapcsolódás az építés előfeltétele), az *áruforgalmat*, a *gépjárműipart*, valamint *munkahelyeket* teremt és tart fenn.

2.3. A városi mobilitási rendszer különböző költségeket generál, beleértve a közszféra által viselt *tőkeköltségeket* (infrastruktúra építése és karbantartása), a felhasználók (magánszemélyek és vállalkozások) és a hatóságok által (a szabad mozgáshoz való jog biztosítása érdekében) fedezett *működési költségeket*, valamint az *externáliák* által okozott *implicit költségeket*, amelyeket a társadalomnak adók révén kell fizetnie (pl. közúti halálesetek és sérülések közegészségügyi hatásai, levegő- és zajszennyezés).

2.4. Városi mobilitási rendszerünk ki van téve a változások erőinek. Az elmúlt két évszázadban ezek az erők alapvetően a hálózat bővítését tették szükségessé, aminek következtében nőtt a közúti és vasúti hálózatok, a járművek és a megtett kilométerek száma, valamint az elfogyasztott energia mennyisége.

2.5. A jelenlegi erők a városi mobilitási rendszer alapvetőbb változásának irányába hatnak. Némelyikük a technológiai és üzleti innovációból ered, mint például a villamosítás, a digitalizáció, a webalapú globalizáció, a platformosítás és a kockázati tőke, és az e tényezők együttese által lehetővé tett gyors (és néha szabályozatlan) bevezetés és növekedés. Más erők a közérdekből erednek, nevezetesen a közúti halálesetek és súlyos sérülések drasztikus csökkentése iránti elkötelezettségből, a növekvő környezettudatosságból, valamint a szélsőségesebb és gyakoribb éghajlati eseményekre és az infrastruktúra kettős használatára való szükséges felkészülésből.

2.6. Változások óhatatlanul bekövetkeznek. A választás egy tervezett átállás vagy egy rosszabb irányba történő bizonytalan sodródás között van. A városi mobilitás fenntartja a társadalmi és gazdasági életet, és a rendezett átmenet számos érdekelt fél számára kritikus fontosságú, a közlekedési ágazaton belül és azon túlmenően is. Ehhez az átálláshoz szilárd tervezési folyamatok révén kidolgozott, szociális és civil párbeszéden alapuló, megbízható stratégiára van szükség. Ez a *fenntartható városi mobilitás tervezésének* alapvető feladata.

3. **Általános megjegyzések**

3.1. Az EU-ban a fenntartható városi mobilitás tervezése sokkal több, mint koncepció: komoly tapasztalatok és egyértelmű iránymutatások állnak rendelkezésre, és ez szabályozási szükségletet teremtett. A transzeurópai közlekedési hálózatról (TEN-T) szóló uniós rendelet 431 városi csomópontot azonosított, és minden csomópontnak 2027 vége előtt ki kell dolgoznia egy fenntartható városi mobilitási tervet.

3.2. A TEN-T városi csomópontok fenntartható városi mobilitási tervét azok *funkcionális városi térségére* (FVT) kell alkalmazni, amely általában egy városból és annak a környező településeket magában foglaló vonzáskörzetéből áll. A fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásához és végrehajtásához elengedhetetlen a párbeszéd és az együttműködés – az ugyanazon funkcionális városi térséghez tartozó települések között, e települések és a nemzeti kormányok között, valamint a közigazgatási szervek és valamennyi érdekelt fél között.

3.3. Mivel „városi" mobilitást tervezünk, figyelembe kell vennünk, hogy a funkcionális városi térség társadalmi és gazdasági élete jócskán kiterjed az elővárosi, városkörnyéki és vidéki területekre is, és személyek és áruk olyan mozgására támaszkodik, amely jóval a városhatárokon túlról indul, mint például az elővárosi otthonukból ingázó munkavállalók és a vidéki gazdaságokból piacra kerülő élelmiszerek esetében. A Hosszú távú jövőkép az EU vidéki területei számára (2040) kiemeli a közlekedést és a digitális konnektivitást.

4. **Részletes észrevételek**

Kezdjük az alapokkal

4.1. A gyaloglás a mobilitási rendszer legalapvetőbb eleme, és a gyalogos infrastruktúra létfontosságú a mindennapi élethez, hogy elérhetőek legyenek a helyi iskolák, szolgáltatások, üzletek és a tömegközlekedés. Az infrastruktúra hozzáférhetőségének és biztonságának hiánya aránytalanul nagy kárt okoz a legkiszolgáltatottabbaknak, és a fenntartható mobilitás egyik fő akadálya.

4.2. Ahhoz, hogy a nyilvános tér és a tömegközlekedés valóban „nyilvánossá" váljon, hogy a fogyatékossággal élő polgárok teljeskörűen gyakorolhassák az emberi és szociális jogokat, hogy valamennyi felhasználó nagyobb biztonságban és kényelmesebben közlekedhessen, és hogy megvédjük társadalmunk pénzügyi fenntarthatóságát, elengedhetetlen annak biztosítása, hogy a közlekedési infrastruktúra mindenki számára hozzáférhető legyen, mivel az akadályok függőséget idéznek elő, és a függőség olyan költségekkel jár, amelyeket a népesség elöregedése elviselhetetlenné tenne.

4.3. A közúti közlekedésbiztonság kulcsfontosságú a halálesetek és súlyos sérülések vezető okának kezeléséhez, és elengedhetetlen a fenntartható mobilitás előmozdításához. A közúthoz kapcsolódó veszélyek jelentősen akadályozzák a gyaloglás, a kerékpározás, a tömegközlekedés és a közös mikromobilitás növekedését. Utcáink biztonságosabbá tétele felszabadítja teljes társadalmi, gazdasági és környezeti potenciáljukat.

Részvétel és párbeszéd

4.4. A fenntartható mobilitási politikák helyi szintű végrehajtása feszültséget teremthet a hatóságok és a különböző közlekedési módok használói, különösen a gépjárművezetők között. A helyi szintű részvétel és párbeszéd kulcsfontosságú, és valamennyi potenciálisan érintett fél bevonására kell törekedni, nem csak azokéra, akik egyetértenek.

4.5. A politikai pártok határain átívelő párbeszédre van szükség: a fenntartható városi mobilitási tervhez a többség jóváhagyására és olyan végrehajtási időre lehet szükség, ami túlnyúlik a politikai megbízatási időszakokon.

4.6. A generációk közötti párbeszédre egy olyan hosszú távú jövőképhez is szükség van, amely valamennyi generáció, különösen a fiatalok jogaival és szükségleteivel foglalkozik. Az uniós ifjúsági teszt mobilitási politikákra való alkalmazása elő fogja mozdítani a fenntartható mobilitást.

Magatartásbeli változás

4.7. A fenntartható városi mobilitási terv célja a fenntarthatatlan mobilitási minták megváltoztatása. Ehhez szükségszerűen meg kell változtatni a mobilitási magatartást, ami alternatív megoldások támogatásával és elfogadásuk megfelelő ösztönzésével érhető el. A viselkedési mintáknak a lehető leghamarabb információkkal kell szolgálniuk a szakpolitikához.

4.8. A fiatal felnőttkorba való átmenet kulcsfontosságú pillanat, mivel az új lakóhely és munkahely változásokat idéz elő a mobilitási magatartásban. A város közterületeinek fejlesztése szintén kulcsfontosságú lehetőség, mint ahogyan például Ljubljanában történt, ahol a város jóval előre bejelentette, hogy lezár egy főutcát a motorizált közlekedés előtt, és jó alternatívákat kínált a központ eléréséhez.

Közlekedési szegénység és multimodális megközelítés

4.9. A városközpontokon túlra kell tekintenünk ([1]). Az elővárosi és városkörnyéki területeken élők közül sokaknak aközött kell választaniuk, hogy túl sok időt töltsenek-e tömegközlekedéssel, vagy túl sokat költsenek jövedelmükből autóra. A jó alternatívák hiánya torzítja a választékot, és rákényszeríti az embereket arra, hogy gépjárműtulajdonosok legyenek. Ez egy olyan probléma, amely számos munkavállalót érint. Az elővárosi lakások alacsonyabb költségeit bőven ellensúlyozzák a közlekedés (pénzben és időben kifejezett) magasabb költségei, mivel a munkavállalók kénytelenek hosszabb távolságokat megtenni, és a több műszakban dolgozók (gyakran az alapvető fontosságú munkavállalók) nem találnak alternatívát a csúcsidőn kívüli tömegközlekedésben. A kevéssé hatékony városi mobilitás hatással van a megélhetés költségeire és minőségére.

4.10. Ez egy *regionális* kihívás. A tömegközlekedéssel történő napi utazás nagyon költséges lehet, ha az utasoknak ugyanazon utazás során különböző jegyeket kell vásárolniuk. Jó megoldás egy észszerű ideig (pl. 75 percig) érvényes jegy, amely minden tömegközlekedési eszközön használható. Ehhez viteldíj-integrációra van szükség, amihez elengedhetetlen a mobilitás megfelelő tervezése, valamint a helyi és regionális önkormányzatok közötti együttműködés. A nagyvárosi közlekedési hatóságok kulcsszerepet játszanak.

4.11. A tömegközlekedés az EU városi mobilitási rendszerének gerincét képezi ([2]). A közszolgáltatási kötelezettségek elengedhetetlenek ahhoz, hogy biztosítani lehessen a létfontosságú szolgáltatásokat a nyilvánosság számára, ott és akkor is, ahol és amikor nem biztos, hogy ezek a szolgáltatások nyereségesek. Be kell ruháznunk a tömegközlekedés kínálatába, biztonságába és kényelmébe, és gondoskodnunk kell forgalmának fenntartásáról a járatgyakoriság és a megbízhatóság növelése érdekében.

4.12. Tisztában kell lennünk a tömegközlekedés korlátaival is az alacsonyabb népsűrűségű területeken és a csúcsidőn kívül – például a késői műszakokat elhagyó munkavállalók, az éjszakai programokról hazautazó fiatalok esetében. Támogatnunk kell a tömegközlekedésnek a kerékpározással és a megosztott mobilitással (pl. autómegosztás, közös autóhasználat és keresletorientált közlekedés) való kombinálását. Az embereknek *multimodális közlekedési kínálatra* van szükségük – ez minél diverzifikáltabb, annál hatékonyabban felel meg a különböző igényeknek megbízható és megfizethető módon.

4.13. A megosztott mikromobilitási szolgáltatások (megosztott kerékpárok, elektromos kerékpárok, teherszállító kerékpárok, elektromos robogók és elektromos segédmotoros kerékpárok) fontos szerepet játszanak e multimodális kínálatban. Számos ilyen szolgáltatás csak sűrű városi területeken működik, ahol könnyebb bevételt generálni. Az alacsonyabb népsűrűségű területeken sok embernek segíthetnének a tömegközlekedési folyosók elérésben, és megoldást kínálhatnának a rövid (5 km-es) utazásokra.

4.14. A megosztott mobilitási szolgáltatások funkcionális városi térségben történő bevezetése és bővítése stratégiai jelentőséggel bír. Olyan állami támogatásra van szükség, amely lehetővé teszi a felhasználók számára a megfizethetőséget és a gazdasági szereplők számára az életképességet, egyidejűleg vonzza a magánberuházásokat, és azokat a közszükségletek felé tereli. A civil szektor is fontos szerephez juthat, mint például Lettországban, ahol a vidéki területeken igény szerinti szociális taxikat használnak.

4.15. A városi központokba való belépés alacsony kibocsátású autókra való korlátozása hátrányt jelenthet azok számára, akik nem engedhetik azokat meg maguknak. A városközpontokba való bejutás jogának kérdését oly módon kell megközelíteni, hogy az összeegyeztethető legyen az ott élő és dolgozó személyek azon jogával, hogy tisztább levegővel, biztonságosabb utcákkal és több zöld területtel rendelkezzenek az árvizek és a hőhullámok enyhítése érdekében. A törvényes jogok közötti ellentmondások elkerülése érdekében a személyek és áruk hatékonyabb hozzáférésére kell összpontosítanunk.

Foglalkoztatás és közlekedés

4.16. A foglalkoztatás mobilitási keresletet generál, és a munkahelyek koncentrációja lehetővé teszi az utazások összevonását, ami a hatékony és megfizethető közlekedés kulcsfontosságú feltétele. A nagy munkáltatók régebben biztosították a munkavállalók közlekedését. Ma a megosztott mobilitással kiegészített tömegközlekedés használata hatékonyabb megoldásokat kínálhat, többek között azon munkavállalók számára, akik éjszaka kezdenek vagy fejeznek be műszakokat, és a peremterületeken laknak.

([1]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – Hosszú távú jövőkép az EU vidéki területei számára (COM(2021) 345 final) (HL C 290., 2022.7.29., 137. o.).

([2]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A tömegközlekedés jelentősége Európa zöld helyreállításában (saját kezdeményezésű vélemény) (HL C 75., 2023.2.28., 115. o.).

4.17. Fontolóra kell venni az olyan munkáltatók támogatását, akik támogatják a tömegközlekedési jegyek vásárlását és előmozdítják az autómentes politikákat, beleértve az esetleges adóösztönzőket és társfinanszírozási intézkedéseket is, amelyek arra ösztönzik a munkavállalókat, hogy fenntarthatóbb módon ingázzanak (a közös autóhasználatot igénybe vevők számára fenntartott parkolóhelyek, biztonságos tárolás és zuhanyzók a munkába kerékpározó munkavállalók számára). A munkavállalók mobilitásának támogatását meg kell vitatni, és meg kell róla állapodni a munkavállalók képviselőivel és a szakszervezetekkel.

Fenntartható mobilitás és versenyképes vállalkozások

4.18. Az áruszállítás fenntarthatóbbá tétele *üzleti előnyökkel* (a közlekedés költségelem) és *kollektív előnyökkel* (a kibocsátások és a forgalmi torlódások csökkentése) járhat, és fokozhatja a városi térségek versenyképességét. A köz- és magánszféra közötti együttműködés alapvető fontosságú, a fenntartható városi logisztikai tervek pedig szilárd alapot biztosítanak. A fenntartható városi logisztikai terveket – amelyek kevésbé elterjedtek – a fenntartható városi mobilitási tervekkel együtt kellene kidolgozni.

4.19. A városi áruszállítás és az utolsó kilométeren történő kézbesítés fenntarthatóságának javításához olyan innovatív megközelítésre van szükség, amely nem árt a vállalkozásoknak, sőt hatékonyságjavulást és versenyelőnyt is biztosíthat. Külön támogatást kell nyújtani az mkkv-knak ([3]), a kereskedőknek, a kézműveseknek és más kis gazdasági szereplőknek. A zöld közbeszerzésnek ezt elő kell mozdítania.

4.20. Az energetikai átállás a gazdaság, a vállalkozások és a munkahelyek változásait vonja maga után. Erőfeszítéseket kell tenni annak biztosítására, hogy a létrehozott munkahelyek jó minőségűek legyenek, stabil munkakörülményeket kínáljanak, tartsák tiszteletben a munkavállalók jogait és tisztességes béreket biztosítsanak. Ezeknek a változásoknak szociális párbeszéd tárgyát kell képezniük.

Fenntartható közlekedési munkahelyek

4.21. A fenntartható mobilitáshoz munkavállalókra van szükség. A közlekedési munkaerőhiány problémát jelent, és át kell gondolni, hogyan lehet ösztönözni a munkavállalókat (köztük a nőket ([4])) arra, hogy ezt az ágazatot válasszák. Figyelembe kell venni a közszférában és azon túl rendelkezésre álló kapacitásokat és készségeket, és alapvető fontosságú a munkakörülmények fenntartása és/vagy javítása érdekében folytatott szociális párbeszéd.

4.22. A tömegközlekedésben dolgozók vonzása és megtartása érdekében gondoskodni kell arról, hogy a tömegközlekedés biztonságos legyen a munkavállalók számára, akik gyakran szembesülnek fenyegetésekkel és erőszakkal az utasok részéről. Emellett a tömegközlekedésben dolgozók biztonsága valamennyi utas biztonságának feltétele, gondolva itt a tömegközlekedési állomásokon, megállókban és járműveken belüli szexuális zaklatás elleni hatékony küzdelemre is.

Új energia, új járművek, régi problémák

4.23. Szem előtt kell tartani az elektromobilitás és az alternatív üzemanyagok előnyeit. Tovább kell néznünk a „*kipufogócsőnél*” – az elektromos járművek pozitív hatást gyakorolnak a légszennyező anyagok szempontjából, de nem oldanak meg számos más mobilitási problémát – ilyenek például a gumiabroncsokból és fékekből származó mikrorészecskék, a forgalmi torlódások, a parkolási igények, a közúti veszélyek és gyártásuk környezetre gyakorolt összhatása.

4.24. A városok nagy beruházásokat terveznek és hajtanak végre a modern, alacsony kibocsátású és kibocsátásmentes flottákba. Ahhoz, hogy ezek a beruházások a lehető legjobb megtérülést érjék el, a *közigazgatási szerveknek* oly módon kell lefolytatniuk a közbeszerzést, amely lehetővé teszi számukra, hogy a beruházás egy részét regionális gazdaságukban tartsák, és az uniós székhelyű buszgyártóknak javítaniuk kell ipari kapacitásukat, hogy rövidebb időn belül nagyobb volument tudjanak elérni.

4.25. Különösen fontos törekedni a különböző technológiák használatának optimalizálására és hatékonyságára annak érdekében, hogy egy adott költséggel a legjobb eredményeket érjük el, különösen állami források felhasználása esetén.

Területrendezés és mobilitástervezés

4.26. A területrendezést és a közlekedéstervezést össze kell kapcsolni és össze kell hangolni. A jobb integráció kulcsfontosságú a jobb hozzáférhetőség eléréséhez és az utazási igények kezeléséhez. Ami a várostervezést illeti, ez a gazdasági tevékenységek jobb területi kombinációjával érhető el, amelyet a mobilitás javítása támogat.

([3]) Vö. a városi mobilitással foglalkozó szakértői csoport városi logisztikáról szóló ajánlásaival.

([4]) Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A nők és a közlekedés – Platform a változásért (feltáró vélemény az Európai Bizottság felkérésére) (HL C 246., 2017.7.28., 1. o.).

4.27. A városok terjeszkedése mindig együtt jár a közüzemi infrastruktúra (pl. villamos energia, víz és szennyvízelvezetés) bővítésével, mivel az új épületek új keresletet fognak generálni. A fenntartható mobilitási megoldások biztosítását a kezdetektől fogva meg kell tervezni, meg kell fizetni és biztosítani kell, egyébként az új fejlesztések csak súlyosbítják a mobilitási problémákat azáltal, hogy nagyobb autóforgalmat generálnak, és az új háztartásokat a kényszerített gépjárműtulajdon csapdájába zárják.

Klímasemleges városok

4.28. Az EGSZB támogatja a „Klímasemleges és intelligens városok 2030-ig” elnevezésű uniós küldetést, amelynek célja, hogy közös keretet biztosítson a városok számára a klímasemlegességhez. A „városok” küldetés határozottan arra ösztönzi a városokat, hogy készítsenek fenntartható városi mobilitási terveket, és ágazatközi és igényvezérelt megközelítést alkalmaz, szinergiákat teremt a meglévő kezdeményezések között, tevékenységeit pedig a városok tényleges szükségleteire alapozza.

Fenntartható városi mobilitási tervek (SUMP) és finanszírozás

4.29. A 431 városi csomópontra vonatkozó fenntartható városi mobilitási tervek 2027 vége előtti kidolgozása jelentős tervezési erőfeszítést igényel, és egyedülálló és kritikus lehetőséget jelent a dolgok jobbá tételére. Azonnali cselekvésre van szükség. Alapvető fontosságú, hogy a *nemzeti támogatási programok* megfelelő eszközökkel rendelkezzenek a technikai és pénzügyi támogatás biztosításához, a standard megközelítések javításához és az érdekelt felek bevonásának előmozdításához. A fenntartható városi mobilitási terv nemzeti kapcsolattartó pontjainak szerepe kulcsfontosságú.

4.30. Nagyon fontos annak értékelése, hogy a fenntartható városi mobilitási tervek végrehajtásának támogatására rendelkezésre álló forrásokat teljes mértékben felhasználják-e, és hogy megvalósulnak-e szinergiák. Jelenleg az Európai Stratégiai Beruházási Alap, az európai strukturális és beruházási alapok, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz/TEN-T alapok, a Beruházási Projektek Európai Portálja, az innovatív városfejlesztési tevékenység, a városfejlesztési hálózati program, az Üzemanyagcella- és Hidrogéntechnológiai Közös Vállalkozás, a Horizont 2020 és az Interreg Európa nyújt támogatást. Különböző pénzügyi források állnak rendelkezésre, amelyek mindegyike a többéves pénzügyi kerettől függ.

4.31. A 2027 utáni többéves pénzügyi keret elengedhetetlen lesz a fenntartható mobilitás előmozdításához és az uniós mobilitási célok eléréséhez. Mivel az EU a finanszírozási eszközeinek reformját mérlegeli, az Európai Bizottságnak elő kell mozdítania a fenntartható városi mobilitási terveknek a projektportfóliók létrehozására és az uniós finanszírozás észszerűsítésére szolgáló eszközként való alkalmazását. Ez pozitív ösztönzőt jelentene a 431 városi csomópontra rótt TEN-T kötelezettségek tekintetében, ösztönözné a minőségi fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozását, és támogatná azok végrehajtását. Ez a koherencia a magánberuházásokat is vonzaná a regionális gazdaságokba, és elősegítené a munkahelyteremtést.

Kapacitásépítés

4.32. Bár a fenntartható városi mobilitási tervre vonatkozó uniós iránymutatásokban meghatározott folyamatnak referenciaként kell szolgálnia valamennyi városi csomópont számára, nincs univerzális megoldás. A városi területeknek optimális megoldásokat kell találniuk saját jellemzőik kezelésére, és a lehető legjobban ki kell használniuk a bennük rejlő lehetőségeket és képességeket. A helyi szintű kapacitásépítés ezért kritikus fontosságú.

4.33. Azon országok számára, amelyek nem rendelkeznek a fenntartható városi mobilitás tervezésére vonatkozó nemzeti iránymutatásokkal, ajánlott, hogy a lehető leghamarabb fogadják el azokat, hogy fenntartható városi mobilitási terveiket hatékonyan és szabványosított módon lehessen kidolgozni. Itt fel lehet használni az Európai Bizottságnak a fenntartható városi mobilitás tervezését támogató nemzeti programokra vonatkozó ajánlásait. A városokkal, a regionális kormányzatokkal, a tudományos körökkel és a városi mobilitás érdekelt feleivel, a szakértőkkel és a civil társadalommal együttműködve nemzeti iránymutatásokat kell kidolgozni.

4.34. Az egyes funkcionális városi térségeken belül folyamatos koordinációt kell kialakítani az érintett szervek között. A fenntartható városi mobilitási tervek végrehajtását a célkitűzések elérése terén elért haladás mérésére szolgáló mechanizmusok létrehozásával megfelelően és folyamatosan nyomon kell követni és értékelni kell.

4.35. A CIVITAS a támogatások, projektek, oktatás és figyelemfelkeltés révén fontos szerepet tölt be, mivel a CIVINET hálózatok megkönnyítik a helyi és nemzeti érdekelt felek tájékoztatását és a bevált gyakorlatok megosztását saját nyelvükön. A folyamat sikeres, tovább kell támogatni, és több országra is ki kell terjeszteni.

4.36. A szakértők és városi intézmények tudását be kellene építeni a helyi és regionális önkormányzatok kapacitásainak tervezésébe és megerősítésébe, és utóbbiaknak együtt kellene működniük a választott tisztviselőkkel, hogy kialakuljon és egyre erősebb legyen a politikai akarat és az egyetértés.

Brüsszel, 2025. június 19.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Oliver RÖPKE