



AVRUPA KOMİSYONU

Brussels, 14.12.2021

COM (2021) 811 son

**KOMİSYON'DAN, AVRUPA PARLAMENTOSU, KONSEY, AVRUPA EKONOMİK
VE
SOSYAL KOMİTESİ VE BÖLGELER KOMİTESİNE ÇAĞRI**

Yeni Avrupa Birliği Kentsel Hareketlilik Çerçevesi

{SWD (2021) 470}

TR

TR

1. GİRİŞ

1. Avrupa, ekonomik ve sosyal faaliyetlerin önemli merkezlerinden oluşan çok çeşitli kasaba ve şehirleri ile dünyanın¹ en kentleşmiş bölgelerinden biridir. Avrupa şehirleri, kent planlaması ve kentsel yaşam kalitesi açısından dünyanın geri kalanı tarafından yaşamak, eğitim görmek, çalışmak ve iş yapmak için sık sık ziyaret edilen yerler olduğu için hareketlilik ve ulaşım bu gibi şehirlerin kilit unsurlarıdır. Ana bağlantı noktaları kabul edilen bu şehirler, Tek Avrupa Ulaşım Alanı'nın omurgası olan Trans-Avrupa *Taşımacılık Ağının (TENT-T)* bileşenleridir ve iyi işleyen bir tek pazar için esastır. Birçok Avrupa şehri, ulaşım yeniliği, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması ve iddialı iklim ve yol güvenliği hedeflerinin uygulanması konularında küresel birer öncüdür.
2. Ancak bu şehirler, hareketliliklerini ve ulaşım sistemlerini daha da geliştirme aşamasında hala büyük zorluklarla karşı karşıya kalmaktadır. Aynı zamanda, ulaşımın toplum, sağlık ve çevre üzerindeki olumsuz sonuçlarıyla, yani sera gazı emisyonları, hava ve gürültü kirliliğinin yanı sıra trafik sıkışıklığı ve yollarda meydana gelen ölümlerle de tam olarak mücadele etmeleri gerekmektedir. Avrupa Yeşil Mutabakatı², Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi (SSMS)³, Fit For 55 (55'e uygunluk paketi)⁴, Sıfır Hava Kirliliği Eylem Planı⁵ ve Avrupa'nın Kanseri Yenme Planı⁶ ve ileriye yönelik bir vizyon yanında tüm bu zorluklar vurgulanmıştır.
3. Glasgow'daki Paris Anlaşması Taraflar Konferansı'nda (COP26), Birliğin Avrupa Yeşil Mutabakatı ile yaptığı gibi, uluslararası iklim taahhütlerinin uygulanmasına dikkat çekilmiştir. Kentsel Hareketlilik, yalnızca sera gazı emisyonlarını azaltarak değil, aynı zamanda havayı daha az kirlenici, daha az sıkışıklık yaratıcı ve çok daha güvenli hale gelerek büyük katkı sağlayabilecektir. Birliğin 2030 İklim Hedefi Planında⁷, sıfır emisyonlu araçların kentsel bağlamda yaygınlaştırılması ile bu hedeflerin yalnızca bir kısmının gerçekleşeceği belirtilmiştir. Ulusal ve yerel düzeyde toplu taşıma, yürüyüş ve bisiklet kullanmanın yanı sıra bağlantılı, paylaşımlı hareketlilik hizmetlerinin geliştirilmesine öncelik verilmelidir.
4. Hareketlilik, toplumsal kapsayıcılığın kritik bir boyutudur ve özellikle dezavantajlı gruplar için insan refahının önemli bir belirleyicisidir. Ulaşım, Avrupa Sosyal Haklar Sütununda temel bir hizmet olarak kabul edilir ve vatandaşların topluma ve iş gücü piyasasına entegre olmalarını sağlamakla birlikte, hane harcamalarının önemli bir bölümünü de oluşturmaktadır. AB, gelişmiş bağlantı ve açık piyasanın bir sonucu olarak ulaşım ağlarının birbirine bağlanmasıyla bilhassa turistler için daha somut ve erişilebilir hale gelmiştir. Bu hedefler, iklim nötrlüğe⁸ adil bir geçiş sağlanması için gerek duyulan kapsamlı politikalar ve yatırımlara ilişkin bir Konsey Tavsiyesi olarak Komisyon teklifinde de vurgulanmıştır.
5. Her ne kadar COVID-19 salgını hareketliliği ve ulaşımı kesintiye uğratmışsa da aynı zamanda şehirleri aktif hareketlilik için altyapı geliştirmeye de yöneltmiştir. Dolayısıyla mevcut krizden daha dayanıklı, daha akıllı ve daha sürdürülebilir bir kentsel hareketlilik

¹ %70,9 kentsel alanlarda yaşıyor <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

² COM (2019) 640 son

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

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

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

⁶ https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_en.pdf. Ulaşım ve sağlık arasında bağlantı kurmanın önemini altını çiziyor.

⁷ 2030 yılına kadar sera gazı emisyonlarını %55 azaltmak; https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_en

⁸ COM (2021)801

sistemiyle çıkmak artık ulaşım sisteminin ve ekonominin genel dayanıklılığının anahtarı konumuna gelmiştir. Bu zorluklara karşı atılacak adımlar sayesinde, kentsel alanlar ve çevresindeki kırsal alanlarda yaşam kalitesi daha yüksek ve daha sürdürülebilir kentsel düğüm noktaları oluşturulabilir ve bununla birlikte hareketlilik hizmetlerinin bağlanabilirliği ve erişilebilirliğinde iyileştirmeler yapılabilir ve bu hizmetlerin daha uygun fiyatla sunulması sağlanabilir. Kentsel hareketlilikte büyük geçişi sağlamak için AB düzeyinde, ulusal, bölgesel ve özellikle yerel düzeyde hızlı ve önemli eylem ve yatırımlara ihtiyaç vardır.

6. Bu toplumsal sorunlara yanıt vermek için, 2013 kentsel hareketlilik paketi⁹ koordineli şekilde yerel, ulusal ve Avrupa eylemini hızlandırmaya odaklanmıştır. Bu çalışma¹⁰ özellikle stratejinin önemli bir bileşeni olan sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlarının¹¹ (SUMP) AB genelinde benimsenmediğini ortaya çıkarmıştır. Diğer sorunlar arasında, kentsel hareketlilik verilerinin tutarlı bir şekilde toplanmaması ve Üye Devletlerin, bölgesel ve yerel yönetimlerin etkin şekilde dahil olduğu daha iyi bir AB yönetim sistemine duyduğu gereksinim yer almıştır. Yerel yönetimlere, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları, kapasite geliştirme ve eğitim girişimleri, gelişmiş kentsel planlama ve sınır ötesi ulaşım stratejilerini daha iyi ilişkilendirmek için destek sağlanmalıdır. Bu sebeple, Avrupa kasabaları ve şehirlerinin, sera gazları ve hava kirliliğine neden olan emisyonlar, sıkışıklık ve yol temelli ölümleri azaltmada başarılı olabilmeleri için çok daha büyük çabalara ihtiyaçları vardır.
7. Trans-Avrupa Ulaşım Ağı (TEN-T), hem yolcular hem de yük için “ilk ve son mil” bağlantıları açısından kentsel hareketliliğe dayanmaktadır. Hareketliliği ve ulaşım ağını geliştirmek için şehir ve bölgelerin TEN-T’nin geleceğinde çok daha büyük bir rol oynamaları gerekmektedir. Bu durum, kentsel bağlantı noktalarının işleyişinin daha iyi sağlanması ve yerel yetkililerin TEN-T yönetimine daha etkin şekilde dahil olması ile başarılabilir.
8. Bu nedenle, AB’nin giderek daha iddialı hale gelen iklim, çevre, dijital, sağlık ve toplumsal hedeflerine katkıda bulunmak için, AB’nin şu an benimsenmiş olan trafik akışlarına dayalı yaklaşımından, insanları ve eşyaları daha sürdürülebilir bir şekilde taşımaya dayalı bir yaklaşıma geçiş yapması ve bunun için kentsel hareketlilik konusunda daha kararlı adımlar atması gerekmektedir. Bunun sağlanması ile, daha güçlü bir kolektif / toplu taşıma temeli, daha iyi aktif hareketlilik seçenekleri (yürüyüş ya da bisiklete binmek gibi) ve verimli sıfır emisyonlu kentsel lojistik ile son kilometre teslimatları da sağlanmış olacaktır. Böyle birçok modlu sistem kentsel hareketlilikte bizim temel prensibimiz olup, banliyö ve kırsal alanların şehirlerle sürdürülebilir şekilde bağlanmasını sağlayan iklim-nötr bir kentsel geleceğe geçiş, büyük ölçüde sıfır emisyonlu, ağ bağlantılı ve otonom ulaşımın kilit bir bileşeni olacaktır. Sistem genelinde verimliliği artırmak için, çok modlu merkezler ve dijital çözümler aracılığıyla ulaşım ve hareketliliğin çok daha iyi yönetilmesi gerekmektedir.

2. KENTSEL HAREKETLİLİK ÜZERİNE YENİ AB ÇERÇEVESİ

9. Emniyetli, erişilebilir, kapsayıcı, akıllı, esnek ve sıfır emisyonlu kentsel hareketliliğe geçişi sağlamak için, düşük ve sıfır emisyonlu çözümlerle desteklenen aktif, toplu ve paylaşımlı hareketliliğe odaklanması gerekmektedir. Bu nedenle artan ve hızlandırılmış

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

bir eylem planı ve yeni yatırımlar için çağrıda bulunulmakta ve toplu taşıma, çok modluluk ve aktif hareketlilik altyapısına özel bir odaklanma gerekmektedir. Mevcut araçların güçlendirilmesi ve gerektiğinde bu araçların yenileri ile değiştirilmesi başarıya ulaşılmasını sağlayacaktır. Bu raporla, Üye Devletlere, bölgelere, şehirlere ve diğer paydaşlara temel değişim konusunda yardımcı olmak için kapsamlı bir analizle kentsel hareketlilik için yeni bir AB çerçevesi sunulmaktadır.

2.1. TEN-T kentsel bağlantı noktaları için güçlendirilmiş bir yaklaşım

10. Şehirler, iyi işleyen bir TEN-T ağının önemli unsurlarıdır. Bununla birlikte, bağlantı çıkmazları ya da eksik ve zayıf bağlantılar, kentsel bağlantı noktalarının TEN-T ağına entegre edilmesinde büyük zorluklar olarak karşımıza çıkmaktadır.

Yolcular

11. Kentsel bağlantı noktaları sadece kasaba ve şehirlerde yaşayan insanlar için önemli değildir. Nüfusun yaklaşık üçte biri, köylerde, küçük kasabalarda ve kent çevresinde yaşamaktadır ve çoğunlukla işe ya da okula gitmek, sosyalleşmek, alışveriş ve yolculuk yapmak için en yakın kent bağlantı noktasına ulaşabilmelidir ve bu sebeple özel araçlara bağımlı şekilde yaşamaktadır. Bunun sonucu olarak, şehirler her gün giriş çıkış yapan çok sayıda arabaya maruz kalmakta ve böylece sürekli bir sıkışıklık ve hava kirliliği ile karşı karşıya kalmaktadır. Bu durum aynı zamanda yol güvenliği açısından da olumsuz etkiler doğurmaktadır. Diğer taraftan toplu taşımada da insan trafiğinin yoğun olduğu zamanlarda yüksek taleple başa çıkmak için çeşitli zorluklar yaşanmaktadır. Kalabalık demiryolu ve karayolu ağları, trenler, tramvaylar, otobüs ve metrolar ile sadece kentsel bağlantı noktalarında değil, tüm TEN-T ağı üzerinde trafik akışını engelleyen kısıtlamalarla karşı karşıya kalınabilir.

12. Sürdürülebilir hareketlilik seçeneklerinin uygulanması ile kırsal, kentsel ve kenti çevreleyen alanlar arasında kurulacak verimli ve kapsayıcı bir bağlantı ihtiyacı AB tarafından kabul edilmiştir¹². Bu ihtiyaç, hem kırsal, banliyö ve kentsel alanlarındaki bağlantı entegrasyonunu, hem de bu alanlarla şehirler arasındaki entegrasyonu içermektedir. Daha uygun bir altyapı ile, toplu taşımanın payı da artırılmalıdır. Bu, örneğin, şehir içi raylı sistem, metro, tramvay, otobüs, yolcu otobüsleri, paylaşılan hareketlilik hizmetleri ve daha iyi ve daha büyük park ve sürüş tesislerine verimli bir şekilde bağlanan ve uygun bisiklet parkları ve düşük ve sıfır emisyonlu araçlar¹³ için halka açık şarj ve yakıt ikmal alanları ile daha donanımlı istasyonlara/duraklara sahip çok modlu merkezler anlamına gelmektedir. Tüm bu tesislerin tasarlanması, engelli kişilere daha fazla odaklanmayı da gerektirmektedir.

Yük

13. TEN-T'in sorunsuz şekilde çalışması, kentsel ve bölgesel planlamaya daha iyi yansıtılması gereken verimli yük taşımacılığı için uzun mesafe ve "ilk ve son kilometre" bağlantıları arasındaki bağlantıya bağlıdır. Örneğin, kentsel bağlantı noktalarında daha hızlı ve daha etkili sıfır emisyonlu lojistikleri desteklemek için yeterli sayıda çok modlu terminal ve yük konsolidasyonu merkezleri gerekmektedir.

14. Yük konsolidasyon merkezleri ve lojistik merkezlerde düşük ve sıfır emisyonlu araçlar için şarj ve yakıt ikmal alanlarının kurulumu bilhassa teslimat araçları ve kasalı

¹² AB'nin kırsal alanları için bir uzun dönem vizyonu https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_en

¹³ Alternatif yakıt altyapısının kurulmasına ilişkin bir Düzenleme için Komisyon Teklifi (Alternatif Yakıtlar Altyapı Düzenlemesi (AFIR)):<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

kamyonlar için önemlidir¹⁴. Kargo bisikletleri (cargo bikes) ve ülke içindeki su yolları gibi alternatif teslimat çözümleri de dikkate alınmalı ve kentsel lojistiklerde daha iyi değerlendirilmelidir. Uygun olan yerlerde otonom teslimat ve dronlarla (insansız hava araçları) teslimat da uygun olan noktalarda gelecekte daha fazla kullanılmalıdır.

15. Yolcu ve yük taşımacılığına ilişkin bu eksiklikleri ele almak için TEN-T Regülasyonunun, ağın genel anlamda iyi işlemesi için gerekli olan kentsel hareketliliği de içerecek şekilde güçlendirilmesi gerekmektedir. Aynı zamanda, şehirlerin yetki ikamesi ilkesine tam saygı çerçevesinde yeterli düzeyde esnekliği muhafaza etmeleri gerekmektedir. Bu nedenle, TEN-T Yönetmeliğinin önerilen revizyonu, daha fazla sayıda kentsel bağlantı noktasına yönelik güçlendirilmiş bir yaklaşım sağlamaktadır¹⁵. Bu kentsel bağlantı noktaları, TEN-T üzerinde hareket eden yolcular ve yükler için başlangıç noktaları ve nihai varış noktaları (ilk ve son km) olmanın yanı sıra, toplu taşımaya güçlü bir şekilde odaklanarak farklı ulaşım modelleri içinde veya arasında aktarma noktalarıdır. Revizyon, Sayıştay'ın 2020 özel raporunda¹⁶ tespit ettiği eksiklikleri de ele almakta ve tavsiyelerini takip etmektedir.

Komisyon TEN-T Regülasyonunun yeniden gözden geçirilmesini ve özellikle kentsel bağlantı noktalarına yönelik gerekliliklerin sağlanmasını önermektedir:

- Daha uzun mesafeli trans-Avrupa ulaşım akışlarını kolaylaştırmanın, şehirlerde ulaşımın daha az hava kirletici şekilde işlemesinin, aktif, toplu ve paylaşımlı hareketlilik dahil olmak üzere sıfır emisyonlu hareketliliği teşvik etmenin ve ulaşımın enerji yoğunluğunu azaltmanın genel önemini dikkate alarak Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planlarının kabul edilmesi;
- Asgari olarak sera gazı emisyonları, trafik sıkışıklığı, yol kazalarından kaynaklanan ölümler ve ciddi yaralanmalar, tüm modlar için modal pay ve hareketlilik hizmetlerine erişimin¹⁷ yanı sıra şehirlerdeki hava ve gürültü kirliliğine ilişkin verileri kapsayan kentsel hareketlilik verilerinin toplanması ve sunulması;
- İlk ve son kilometre bağlantılarını iyileştirmek ve kentsel bağlantı noktaları içinde ve arasında uzun mesafeli bağlantı için gerekli kapasiteleri artırmak adına “park et ve devam et” tesisleri de dahil olmak üzere çok modlu yolcu merkezlerinin geliştirilmesi;
- Üye Devlet düzeyinde kapsamlı bir analize dayalı olarak sürdürülebilir kentsel lojistiği sağlamak için çok modlu yük terminallerinin geliştirilmesi.

2.2. Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları (SUMP'lar) ve hareketlilik yönetim planlarına yönelik güçlendirilmiş bir yaklaşım

16. 2013 yılında uygulamaya konulan Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planları, AB kentsel hareketliliğinin temel taşlarından biridir. SUMP'lar, mekânsal, enerji ve iklim planlarıyla birlikte sinerjiler de dâhil olmak üzere tüm işlevsel kentsel alanlar için hareketlilik zorluklarının ele alınmasına yardımcı olur. Geçtiğimiz yıllarda, toplulukla birlikte geniş bir tavsiye ve rehberlik derlemesi geliştirilerek bunu takiben bir dizi

¹⁴ Alternatif Yakıtlar Altyapı Düzenlemesi bunu da ele alacaktır.

¹⁵ Komisyon önerisi, nüfusu 100.000'den fazla olan tüm şehirleri kapsayacak şekilde bu sayıyı 424'e çıkarmaktadır (veya bir NUTS 2 bölgesinde nüfusu 100.000'in üzerinde olan böyle bir kentsel düğüm yoksa, o NUTS 2 bölgesinin ana düğümü).

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

¹⁷ Hareketlilik hizmetlerine (örn. toplu taşıma) uygun erişimi olan nüfusun payı.

kılavuz AB kentsel hareketlilik gözleminde şehirlerin ve paydaşların kullanımına sunulmuştur¹⁸. Ayrıca şehirlerin SUMP'larının¹⁹ güçlü ve zayıf yönlerini anlamalarına yardımcı olmak için bir kendi kendini değerlendirme aracı da bulunmaktadır.

17. Ancak 2013 Kentsel Hareketlilik Paketi'nin değerlendirilmesinde, SUMP'ların AB'nin Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisi'nde belirtildiği üzere giderek daha iddialı hale gelen ulaşım, iklim, sağlık ve toplumsal hedef ve taahhütlerine daha etkin bir şekilde katkıda bulunmasını engelleyen bir dizi eksiklik tespit edilmiştir. SUMP'lar Üye Devletler arasında ve bünyesinde düzensiz şekilde uygulanmaktadır: birçok kasaba ve şehirde hala bir SUMP bulunmamaktadır ve SUMP'a sahip olanların kalitesinde de büyük farklılıklar vardır. Ayrıca, mevcut sürdürülebilir kentsel lojistik planlarının SUMP çerçevesine daha iyi yerleştirilmesini ve AB genelinde daha da geliştirilerek uygulanmasını sağlamak için daha fazla çaba sarf edilmesi gerekmektedir. Bu eksiklikler büyük ölçüde şimdiye kadar bağlayıcı olmayan yaklaşımla ilgilidir ve ele alınmaları gerekmektedir.
18. Yerel yönetimler ve planlama uygulayıcıları, hareketlilik, enerji ve sürdürülebilirliğin sistemik yönlerini ele alan tamamlayıcı planlama araçlarından faydalanacaktır. SUMP'lar ile enerji (özellikle Sürdürülebilir Enerji ve İklim Eylem Planları (SECAP)) ve sürdürülebilirliği kapsayan diğer ilgili kentsel planlar arasındaki bu tür arayüzleri güçlendirme fırsatları gözden geçirilecektir.
19. Revize edilen TEN-T Yönetmeliği kapsamında, kurulan kentsel bağlantı noktaları için SUMP'lara ilişkin yükümlülükler önerilmektedir. Aynı zamanda, SUMP'ların kapsamı, çevredeki kırsal alanlarla olan bağlantılar dikkate alınarak ve TEN-T kentsel bağlantı noktaları için SUMP'lara ilişkin özel göstergelere ve gerekliliklere duyulan ihtiyaç öngörülerek daha da tamamlanmalı ve geliştirilmelidir.
20. Ayrıca Komisyon, her Üye Devlete ulusal bir program yöneticisi ile uzun vadeli ulusal bir SUMP destek programı oluşturması çağrısında bulunmaktadır. Bu program, kapasite oluşturulmasına ve SUMP'ların Avrupa SUMP rehberi²⁰ ilkelerine uygun olarak uygulanmasına yardımcı olacak yasal, mali ve kurumsal tedbirleri içerebilir.
21. Buna paralel olarak, şirketler, hastaneler, okullar veya turistik yerler gibi kamu ve özel kuruluşlar, toplu taşıma, aktif hareketlilik veya paylaşımlı hareketlilik gibi düşük ve sıfır emisyonlu hareketlilik araçlarını teşvik eden hareketlilik yönetimi planları ve eylemleri geliştirmeye teşvik edilmelidir.

Komisyon'un hedefleri:

- 2022'nin sonuna kadar, etkili sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlarının yaygınlaştırılmasında bölgeleri ve şehirleri desteklemek için ulusal program hakkında Üye Devletlere yönelik bir Komisyon Tavsiye Kararı yayınlamak. Bu, aktif, kolektif ve paylaşımlı hareketlilik (kentsel-kırsal bağlantılar dahil) dahil olmak üzere sürdürülebilir çözümleri desteklemek için net öncelikler belirleyen, esneklik unsurlarını ve sıfır emisyonlu araçlara ve çözümlere dayalı Sürdürülebilir Kentsel Lojistik Planlarını (SULP) tam olarak entegre eden geliştirilmiş bir SUMP konseptini içerecektir;

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

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

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

- SUMP ve Sürdürülebilir Enerji ve İklim Eylem Planları (SECAPs) araçlarının uyumlu hale getirilmesi konusunda Avrupa Belediye Başkanları Sözleşmesi ile iş birliğinin teşvik edilmesi;
- SUMP rehberinin tamamlanması ve düzenlenmesidir.

2.3. Sürecin izlenmesi – sürdürülebilir kentsel hareketlilik göstergeleri

22. Kaydedilen ilerlemeyi anlamak ve mevcut planları iyileştirmek için verilerin kapsamlı şekilde mevcut olması gerekmektedir. Yerel yönetimler politika hedeflerine ulaşmak için bireysel eylemlerde buldukça, izleme ve bilgi sağlamaya yönelik ortak bir yaklaşımın eksik olduğu daha belirgin hale gelmektedir. AB çapında standartlaştırılmış göstergeler, şehirlerin en iyi uygulamaları paylaşmasını da kolaylaştıracaktır. Bu ortak bilgi tabanı, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlarını uygulamak için Avrupa düzeyinde benzer yaklaşımları sürdürmelerine olanak sağlayabilir.
23. Komisyon, çeşitli AB şehirleriyle yürüttüğü bir pilot projede, toplu taşıma ücretlerinin karşılanabilirliği, karayolu can kaybı ve yaralanmaları, sera gazı ve hava kirlenici emisyonları, trafik sıklığı ve modal dağılım gibi bir dizi sürdürülebilir kentsel hareketlilik göstergesini test etmiş ve ilgili bir kıyaslama aracı sağlamıştır²¹. Alınan geri bildirimler, özellikle metodolojilerinin basitleştirilmesini ve uzun vadeli destek ve taahhütten yararlanmasını sağlamak için gösterge setinin nasıl geliştirileceği konusunda rehberlik sağlamıştır. Ayrıca şehirlere destek sağlanması, yerel yönetimlerdeki ilgili kaynakların artırılması ve veri toplanmasının desteklenmesi ihtiyacı da tespit edilmiştir.
24. Ayrıca, bazı Üye Devletler ilgili verileri sistematik olarak toplamadığı için Üye Devletlerin sürece daha iyi dahil edilmesi ihtiyacı tespit edilmiştir. Bu durum, TEN-T ağının hayati parçaları olan TEN-T kentsel bağlantılar için son derece önemli bir konudur.
25. Yukarıdakilere dayanarak, aşamalı bir hazırlık yaklaşımı önerilmektedir. Bu yaklaşım, göstergelerin düzeltilmesi ile başlayıp ardından TEN-T üzerindeki kentsel bağlantılar tarafından veri toplanması için önerilen gereklilikler göz önünde bulundurularak gerekli verilerin toplanmasında şehirlere ve Üye Devletlere destek verecektir.

Bu nedenle, göstergelerin benimsenmesini artırmak amacıyla Komisyon şunları yapacaktır:

- 2022 yılı sonuna kadar, halihazırda belirlenmiş olan 19 sürdürülebilir kentsel hareketlilik göstergesini ve ilgili kıyaslama aracını geliştirecek ve düzene koyacaktır;
- 2023 yılında, TEN-T kentsel bağlantı noktalarının sürdürülebilir kentsel hareketlilik yönünde kaydettiği ilerlemeyi izlemek amacıyla uyumlaştırılmış hareketlilik göstergelerine ilişkin verilerin toplanması için Üye Devletlere, Avrupa'yı Birleştirme Mekanizması (CEF) kapsamında bir program destek faaliyeti başlatacaktır.

2.4. Çok modlu bir yaklaşım ve dijitalleşme ile desteklenen cazip toplu taşıma hizmetleri

26. Şehir içi raylı sistemler, metrolar, tramvaylar, otobüsler, deniz otobüsleri, feribotlar veya teleferikler gibi toplu taşıma araçları, çok sayıda insanın seyahat etmesi için en

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

güvenli, en verimli ve sürdürülebilir yolları temsil etmektedir. Toplu taşıma aynı zamanda uygun fiyatlı ve kapsayıcı hareketlilik seçenekleri sunarak sosyal uyumu ve yerel ekonomik kalkınmayı mümkün kılar. İşte bu nedenle Komisyon bugün, TEN-T ağındaki kentsel düğüm noktalarının toplu taşıma kullanımını arttırmayı amaçlayan sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları geliştirmelerini önermekte ve yeni AB Kentsel Hareketlilik Çerçevesinde bu ulaşım türünün kentler ve bölgeler genelinde güçlendirilmesini teşvik etmeyi amaçlamaktadır.

27. Ancak 2013 politika çerçevesinin değerlendirilmesi, 2013'ten bu yana Avrupa şehirlerinde toplu taşıma kullanımının çok az arttığını ve COVID-19 salgınının toplu taşıma kullanımını ve yolcu sayısını güçlü bir şekilde etkilediğini göstermiştir. Bazı şehirler, yerel, bölgesel veya ulusal kamu ve ulaştırma yetkililerinin halkın güvenini yeniden kazanmak ve insanları toplu taşıma kullanma alışkanlığına geri döndürmek için kampanyalar yürütmesinin etkinliğini göstermiştir. Toplu taşıma ve çok modlu bilgi sistemleri ve akıllı biletleme gibi, ilgili konularda daha fazla şey yapılması gerekmektedir. Bu durum özellikle güçlendirilmiş SUMP çerçevesine uygun şekilde yansıtılmalıdır.
28. Toplu taşıma istihdam yaratır, bölgesel erişilebilirliği ve toplumsal kapsayıcılığı teşvik eder ve kırsal ve kent çevresi alanlarla sağlanan bağlantı için kilit öneme sahiptir. Bu bağlamda demiryolu taşımacılığı, kentsel alanlar ve çevreleri de dahil olmak üzere modal payını genişletmek için iyi bir konumdadır. 2021'deki Avrupa Demiryolu Yılı, bu süreci başlatmak için iyi bir fırsat olmuştur.
29. Sıfır emisyonlu hareketliliğe doğru daha geniş çaplı bir geçişin parçası olarak, hidrojen ve özellikle akülü elektrikli otobüsler, şimdiden AB genelinde toplu taşıma filosunun hızla büyüyen payını temsil etmektedir. Şu anda 55'e Uygunluk paketinin²² bir parçası olarak revize edilmekte olan alternatif yakıtlar altyapı mevzuatı²³, AB düzeyinde şarj altyapısının standardizasyonunun tamamlanması için bir çerçeve oluşturmakta ve revize edilen Temiz Araçlar Direktifi²⁴, toplu taşıma, atık toplama veya posta ve paket taşımacılığı gibi hizmetler için temiz otobüs, kamyon, araba ve minibüslerin kamu tarafından tedarik edilmesine yönelik ulusal hedefler belirlemektedir. Komisyon, özellikle sıfır emisyonlu araçlara doğru sorunsuz bir geçişi sağlamak amacıyla gerekli şarj ve yakıt ikmali altyapısının kurulmasına yönelik desteğe öncelik vermiştir. Komisyon ayrıca şehirlere temiz otobüs filolarına geçişte yardımcı olmak üzere Temiz Otobüs Avrupa Platformu'nu²⁵ kurmuştur.
30. Şehirlerde toplu taşımanın kapsamı ve erişilebilirliği iyileşmiştir²⁶. Ancak, toplu taşımanın kalitesini ve engelliler için erişilebilirliğini artırmak ve erişim noktalarının uzak olduğu veya toplu taşıma sıklığının düşük olduğu son kilometreyi kapsayacak şekilde mikro hareketlilik hizmetleri de dahil olmak üzere toplu taşıma ile ortak hareketlilik hizmetleri ve aktif hareketlilik arasında daha iyi entegrasyon sağlamak için daha fazlasının yapılması gerekmektedir. Bu aynı zamanda motorlu araç kullanımına olan ihtiyacın azaltılmasına katkıda bulunacak ve böylece trafik sıkışıklığını azaltabilecektir. Ayrıca, toplu taşıma ve paylaşımlı hareketlilik hizmetleri birbirini

²² Alternatif yakıt altyapısının yaygınlaştırılmasına ilişkin bir Düzenleme için Komisyon teklifi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

²³ Alternatif yakıt altyapısının yaygınlaştırılmasına ilişkin 2014/94/EU sayılı Direktif.

²⁴ Düşük emisyonlu hareketliliğin desteklenmesi amacıyla temiz karayolu taşımacılığı araçlarının teşvik edilmesine ilişkin 23 Nisan 2009 tarihli ve 2009/33/EC sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Yönergesi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

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

tamamlamalıdır. Bazı durumlarda, paylaşılan ve isteğe bağlı hareketlilik, özellikle kırsal alanlarda, Hizmet Olarak Hareketlilik (MaaS) modelleri kapsamında entegre edilerek toplu taşımanın bir parçası haline gelebilir.

- 31.** Kaliteli toplu taşıma, işe gidip gelenlere ve seyahat edenlere, yüksek ve düşük gelirli hanelere, yaşlılara ve gençlere, kadınlara ve erkeklere aynı şekilde hizmet vermektedir. Birçok şehirde yaşanan nüfusun yanı sıra engelli veya hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere daha iyi hizmet vermek de dahil olmak üzere, diğer şeylerin²⁷ yanı sıra daha iyi erişilebilirlik sağlamak için kentsel toplu taşıma altyapısını ve hizmetlerini uyarlamamız gerekmektedir.
- 32.** Bunu başarmak için toplu taşıma, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlamasının merkezinde yer almalı, herkes için ulaşılabilir ve cazip olmalı ve engelsiz erişim sunmalıdır. Genel halkı, çocukları ve savunmasız kullanıcıları korumak ve yeni insan gruplarını çekmek için yüksek bir emniyet kültürünü sürdürmelidir. Toplu taşıma planlaması, banliyölere ve şehrin ötesindeki kırsal alanlara bağlantılar da dahil olmak üzere şehir merkezi dışındaki alanlarla bağlantıları da içermelidir.
- 33.** Ayrıca tramvay, otobüs, kentsel demiryolu ve metro hizmetlerinin dijitalleştirilmesi ve otomasyonuna daha fazla odaklanması gerekmektedir; bu, hizmetlerin sıklığını artırabilir ve işletme maliyetlerini azaltabilir. Ayrıca, tarihsel olarak belirlenmiş sabit ulaşım tekliflerini sürdürmek yerine, şehir genelindeki toplu taşıma kapasitesini, güzergahları ve zaman çizelgelerini dinamik olarak uyarlamak için insanların gerçek trafik akışları hakkında daha fazla veriye ihtiyaç vardır.
- 34.** Daha geniş anlamda, dijital çok modlu çözümler toplu taşımanın cazibesini artırmada da etkili olmaktadır. Bu nedenle, Hizmet Olarak Hareketlilik (MaaS) uygulamalarının omurga olarak toplu taşıma ile geliştirilmesi gerekmektedir. Toplu taşıma yetkilileri, yolculara gerçek zamanlı toplu taşıma tarifeleri ve çok modlu seçenekler sunulmasını sağlamalıdır. Bu da tüm paydaşların MaaS uygulamalarının tasarımı ve işletilmesinde ticari ve kamusal çıkarları uzlaştırmak için birlikte çalışmasını gerektirmektedir. Tek bir bileti içeren entegre bir teklif dahi, daha uzun mesafeli demiryolu seyahatlerine kesintisiz bağlantılar kurulmasına ve uzak bölgelerde yaşayanlar, hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler ve kırsal ve kent çevresi alanlar da dahil olmak üzere işe gidip gelenler için hareketlilik seçeneklerinin artırılmasına yardımcı olacaktır.
- 35.** Ayrıca, kentsel ulaşım hizmetleri sağlayıcılarının web sitelerini, mobil uygulamalarını, elektronik biletleme hizmetlerini, gerçek zamanlı seyahat bilgi hizmetlerini, biletleme ve check-in makinelerini AB çapında erişilebilirlik gerekliliklerine uygun hale getirmek için erişilebilir bilgi sağladıklarından emin olmak önemlidir²⁸.
- 36.** Aynı zamanda, otonom ve dijitalleşme ile bağlantılı değişiklikler toplu taşıma ve toplu taşıma çalışanları için zorluklar getirecektir²⁹. Özellikle şoförlerin işlerinin otonom hale gelme riski yüksektir. Bu nedenle yeniden beceri kazandırma ve beceri geliştirme, gelecekte sıfır emisyonlu toplu taşımacılığa geçişte önemli bir rol oynamalı ve diğer tedbirler için sosyal ortaklarla diyalog içinde çalışılmalıdır. Avrupa Beceriler

²⁷ Bu bağlamda, demiryolu yolcu haklarına ilişkin 2021/782 sayılı Düzenleme ile otobüs ve yolcu otobüsü haklarına ilişkin 181/2011 sayılı Düzenleme uygulanmaktadır.

²⁸ Ürün ve hizmetlere yönelik erişilebilirlik gerekliliklerine ilişkin 17 Nisan 2019 tarihli ve (AB) 2019/882 sayılı Avrupa Parlamentosu ve Konsey Direktifi (2025 yılında uygulanabilir hale gelecektir): <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>

²⁹ Ulaştırma iş ve becerilerle ilgili zorlukların daha derinlemesine analizi, sürdürülebilir ve akıllı hareketlilik stratejisine eşlik eden Komisyon personeli çalışma belgesinde yer almaktadır (<https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>)

Antlaşması³⁰ paydaşların harekete geçirilmesine yardımcı olacak ve yeniden beceri kazandırma konusunda harekete geçmeleri için bir teşvik görevi görecektir.

37. SUMP çerçevesinde sağlam bir şekilde tesis edilen tüm bu hususlar, toplu taşımanın daha iyi olmasına, daha cazip hale gelmesine ve böylece kent çevresi ve kırsal alanlar da dahil olmak üzere tüm demografik gruplar için kullanımının artmasına katkıda bulunmalıdır. Kamu ihale kuralları, kentsel hareketlilik hizmetlerinin etkin bir şekilde sağlanmasında önemli bir rol oynamaktadır. Bu nedenle Komisyon, Üye Devletlere ilgili ihale usullerini yenilikçi, dijital, erişilebilir, sürdürülebilir ve çok modlu çözümlere öncelik verecek şekilde yürütmeleri çağrısında bulunur.

Komisyon:

- Toplu taşıma için finansmanını (bkz. Bölüm 5) ve politika desteğini (örneğin güçlendirilmiş SUMP konsepti) güçlendirecek ve bu ulaşım türünün kentsel hareketliliğin bel kemiği olarak kalmasını sağlamak ve tren istasyonlarına erişimin iyileştirilmesi de dahil olmak üzere toplu taşıma ağına erişimdeki eşitsizliklerle mücadele etmek için ulusal ve yerel yönetimler ve tüm paydaşlarla birlikte çalışmayı sağlamayı;
- 2022'de kabul edilecek çok modlu seyahat bilgi hizmetlerine ilişkin 2017/1926 sayılı Kanun Hükmünde Tüzüğü gözden geçirilmesinde, toplu taşıma araçları da dâhil olmak üzere operatörlerin gerçek zamanlı verilerinin (örn. zaman çizelgesi ve kesinti bilgileri) ulusal (veri) erişim noktaları aracılığıyla zorunlu olarak sağlanmasını değerlendirilmeyi;
- TEN-T'nin bir parçası olarak, kentsel bağlantı noktalarının, 2030 yılına kadar toplu taşımanın kentsel bağlantı noktalarındaki toplu hareketliliğin bel kemiği olmasına izin verecek şekilde, yolcuların çok modlu dijital hareketlilik hizmetleri aracılığıyla bilgiye erişmelerini, rezervasyon yapmalarını, yolculukları için ödeme yapmalarını ve biletlerini almalarını mümkün kılmaları gerektiğini önermektedir.

2.5. Daha sağlıklı ve daha güvenli hareketlilik: yürüme, bisiklet ve mikro hareketliliğe yeniden odaklanılması

38. Yürüme ve bisiklete binme gibi aktif hareketlilik türleri düşük maliyetli ve sıfır emisyonlu hareketlilik biçimleridir ve daha aktif yaşam tarzlarıyla ilişkili sağlığa ilişkin ortak faydalarını da beraberinde getirebilir. Tam potansiyellerini geliştirebilmeleri için, hareket kabiliyeti kısıtlı kişilere özel bir odaklanma da dahil olmak üzere, yönetim ve finansman, ulaşım planlaması, farkındalık yaratma, alan tahsisi, emniyet düzenlemeleri ve yeterli altyapı gibi tüm düzeylerdeki kentsel hareketlilik politikalarında uygun şekilde ele alınmalıdırlar. Bu aynı zamanda Avrupa'nın Kanseri Yenme Planının uygulanmasını da destekleyecektir. Komisyon'un bugün TEN-T ağındaki kentsel düğüm noktalarının, aktif hareketliliğin kullanımını arttırmayı da amaçlayan sürdürülebilir kentsel hareketlilik planları geliştirmelerini önermesinin ve yeni AB Kentsel Hareketlilik Çerçevesinde bu tür hareketliliğin kentler ve bölgeler genelinde güçlendirilmesini teşvik etmeye çalışmasının bir başka nedeni de budur.

39. İşverenler aktif hareketlilik yoluyla çalışan sağlığının iyileştirilmesini teşvik edebilir. İşe yürüyerek ve bisikletle gitmeyi kolaylaştırmak için gerekli altyapı yatırımlarıyla

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

desteklenen tanıtım kampanyaları ve işyeri teşvik programları ile, çalışanların sağlığı ve refahı iyileştirilmektedir.

40. COVID-19 salgınından bu yana birçok yerel yönetim, daha fazla kamusal alanı yürüme ve bisiklet gibi sürdürülebilir modlar için yeniden tahsis etmek amacıyla park alanlarını dönüştürmek veya yaya kaldırımlarını genişletmek gibi tedbirler almaktadır. Yol altyapısı, herkes tarafından güvenli bir şekilde kullanılabilir şekilde uyarlanabilen kamusal bir alandır.
41. Aktif hareketlilik modları çok modlu yolculukların bir parçası olabilir (özellikle ilk ve son kilometre yolculuklarda) ve kendi başlarına da kapıdan kapıya hareketlilik çözümü sunabilir. Bunlar, teşvik ettiği fiziksel aktivite sayesinde insan sağlığını iyileştirir ve trafik sıkışıklığını hafifleterek karbondioksit ve emisyonlar ile hava ve gürültü kirliliğini azaltma konusunda büyük bir potansiyele sahiptirler. Aktif hareketlilik altyapısına yatırım yapmak aynı zamanda somut ekonomik kazanımlar da sağlamaktadır³¹.
42. E-bisikletler, dağlık bölgelerde ya da banliyölerde yaşayanlara, yaşlılara ve hareket kabiliyeti kısıtlı olan bazı kişilere bisiklet sürmenin yolunu açarak çok daha fazla insanın bisikletle işe gidip gelmesini ve çok daha uzağa gitmesini sağlıyor. E-kargo bisikletleri de ticari teslimat hizmetlerinde giderek daha çok kullanılmaktadır. E-bisikletler şu anda Avrupa'da en hızlı büyüyen e-hareketlilik segmenti olup 2020 yılında satışlarda %52'lik bir artış beklenmektedir. Mevcut trendle birlikte AB, bisiklet ve iki tekerlekli araç teknolojilerinde de daha güçlü bir sanayi tabanı geliştiriyor. Bisikletler daha akıllı hale gelmektedir ve bisiklet kullanımını yaygınlaştırmak ve çok modlu bir karışıma entegre etmek için bisiklet altyapısına yapılan yatırımları arttırmak ve dijitalleşme ve veri potansiyelini kullanmak için daha fazla şey yapılması gerekmektedir.
43. Elektrikli skuterlerin ve diğer yeni mikro-hareketlilik biçimlerinin hızla ortaya çıkmasıyla birlikte yürüyen ve bisiklete binen insan sayısındaki artış, şehir sokaklarında daha fazla sayıda savunmasız yol kullanıcısı³² anlamına gelmektedir. Motorlu araçlar da dahil olmak üzere tüm yol kullanıcılarının, yol güvenliği konusunda daha fazla farkındalık ve eğitim yoluyla yeni manzaraya uyum sağlamaları gerekmektedir. Savunmasız yol kullanıcıları şehir içi yollarda meydana gelen ölümlerin %70'ini oluşturmaktadır ve bu nedenle, özellikle AB'nin yollarda meydana gelen ölüm ve yaralanmaları neredeyse sıfıra indirmeyi amaçlayan "vizyon sıfır"³³ hedefine ulaşması için bu gruba daha fazla dikkat edilmesi gerekmektedir. Yol güvenliği konuları daha fazla dikkat çekmeli ve kentsel hareketlilik planlamasının tüm seviyelerinin ana akım bir parçası olmalıdır. Örnek olarak yaya, bisiklet/mikro-hareketlilik yollarının mümkün olan her yerde motorlu trafikten fiziksel olarak ayrılması yoluyla savunmasız yol kullanıcılarına yeterli alan sağlanmalıdır. Kentsel hareketlilik projeleri ve kentsel altyapı projeleri için AB finansmanı, projelerin 'güvenli sistem' yaklaşımını takip etmesini şart koşmalıdır. Avrupa şehirleri halihazırda azami hız sınırlarını uyarlayarak hıza bağlı riskleri azaltmak için tedbirler uygulamakta ve daha iyi hız yönetimi ile ilgili çalışmalara devam etmektedir.

³¹ Helsinki'de şehrin ana arterlerinde bisiklet kullanımına yapılan her 1 Avroluk yatırım 3,6 Avro kazanç getirmektedir [[Helsinki ilk Bikenomics analizini gerçekleştirdi | CIVITAS Handshake](#) (handshakecycling.eu)].

³² Bu hareketlilik biçimlerini savunanlar, sıkışıklığı azalttıkları ve herkes için hava kalitesini iyileştirdikleri için genellikle "değerli yol kullanıcılarından" bahsetmektedir.

³³ AB Karayolu Güvenliği Politikası Çerçevesi 2021-2030- "Vizyon Sıfır"a doğru yeni adımlar, https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

44. COVID-19 salgınından önce de birçok operatör, AB'deki birçok şehirde iki tekerlekli araçlar (bisikletler, skuterler veya elektrikli mopedler) ve diğer kişisel hareketlilik araçları gibi yeni mikro-hareketlilik hizmetleri sunmaya başlamıştı. Ancak ulusal ve yerel düzeyde, hatta çoğu zaman tek bir Üye Devlet içinde bile farklı kurallar uygulanmakta, bu da ziyaretçilerin yerel kuralları doğru bir şekilde takip etmesini zorlaştırmaktadır. Aynı zamanda birden fazla ülkede faaliyet göstermek isteyen paylaşım programı operatörlerinin işlerini zorlaştırmaktadır.
45. Bu nedenle, ilgili tüm tarafların yakın istişaresine dayanan mikro hareketlilik araçlarının güvenli kullanımı hakkında ilgili makamlara yönelik bir rehber AB kentsel hareketlilik gözleminde bugün itibarıyla yayınlanmıştır. Bu SUMP (Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı) Konu Kılavuzu, mikro hareketlilik cihazlarının kentsel alanlarda daha güvenli kullanımını sağlamak amacıyla kentsel hareketlilik planlamasına entegrasyonuna ilişkin en iyi uygulamaları ve temel tavsiyeleri sunmaktadır. Mikro hareketliliğin sıfır vizyon yaklaşımına entegre edilmesine ve AB'nin uzun vadeli hedefi olan karayolu ulaşımında sıfır ölüm ve ağır yaralanma oranına yaklaşılmasına yardımcı olacaktır.

Bu sebeple Komisyon:

- Aktif ulaşım modlarını teşvik etmek amacıyla bisiklet yollarının sürekliliği ve erişilebilirliğini sağlamak için gereksinimleri ve aktif ulaşım modlarını daha iyi entegre etmek için çok modlu yolcu merkezlerine ilişkin revize edilmiş TENT-T Regülasyonunda değişiklik teklifinde bulunacak;
- Güncellenen SUMP rehber dokümanlarında yürüme ve bisikletin rolünü artıracak;
- Kentsel hareketlilik planlamacılarına ve yerel yetkililere yeni araçların şehir sokaklarında güvenli bir şekilde konuşlandırılmasına izin vermelerine yardımcı olmak için mikro hareketlilik araçlarının güvenli kullanımına ilişkin özel bir SUMP Konu Kılavuzunu bugün AB kentsel hareketlilik gözleminde yayınlayacak;
- Güvenlik gereksinimleri konusunda ulusal ve yerel düzeydeki deneyimleri temel alarak, mikro-hareketlilik araçlarının güvenliğine ilişkin kurallar hazırlayacak;
- 2022'nin sonuna kadar, karayolu altyapısı güvenlik yönetimine ilişkin 2008/96/EC34 sayılı Direktif³⁴ kapsamında tasarım aşamasının ilk denetiminde hassas yol kullanıcıları için kaliteli altyapı gereksinimlerine ilişkin rehberlik sağlayacaktır.

2.6. Sıfır-emisyon şehir yük lojistiği ve son-kilometre teslimatı

46. Şehir içi yük taşımacılığı veya lojistiği, kentsel ekonomilerin işleyişi için çok önemli olup bu husus e-ticaret faaliyetlerinde ve eve teslimatlarda artışa neden olan COVID-19 salgını sırasında ve sonrasında daha da önemli olmuştur. Pandemi nedeniyle 2020 yılında tüketici e-ticaret teslimatları %25 oranında artmıştır ve son kilometre teslimatlarındaki artışın devam etmesi muhtemeldir³⁵.

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

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

47. TEN-T Regülasyonunun revizyonunda kentsel düğüm noktalarına ilişkin teklif edilen özelliklerin yanı sıra, yeni dağıtım modelleri, dinamik rotalama ve kentsel demiryolu ve iç su yollarının daha iyi çok modlu bağlantılı kullanımı yoluyla kargo bisikletleri gibi hızla gelişen sürdürülebilir çözümlerin yaygınlaştırılmasının hızlandırılması gerekmektedir. Bu, araç ve altyapı kullanımının optimizasyonunu destekleyecek ve boş ve gereksiz sefer ihtiyacını azaltacaktır.
48. Ayrıca, bunların yaygınlaştırılmasını hızlandırmak için sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlamasında yük boyutunun ön plana çıkarılması gerekmektedir. Mevcut sürdürülebilir kentsel lojistik planlarının (SULP'ler)³⁶ SUMP çerçevesine daha iyi yerleştirilmesini ve AB³⁷ genelinde daha da geliştirilip uygulanmasını sağlamak için daha fazla çaba sarf edilmesi gerekmektedir. Bu, 2030 yılına kadar sıfır emisyonlu kentsel lojistik hedefine ulaşılmasına yardımcı olacaktır.
49. Bu alandaki eylemler, kentsel lojistik için sıfır emisyonlu çözümlerin, teknolojilerin ve araçların yaygınlaştırılmasına odaklanacaktır. Komisyon, bu sektörde sıfır emisyonlu araçlara doğru ilerlemek amacıyla ağır hizmet araçları için CO2 emisyon performans standartlarını gözden geçirecektir. Komisyon'un hafif hizmet araçları³⁸ için daha iddialı CO2 emisyon standartlarına ilişkin teklifi de kentsel lojistikte kullanılan sıfır emisyonlu kamyonetlerin yaygınlaştırılmasını önemli ölçüde artıracaktır.
50. Kamu ve özel sektör paydaşlarının katılımının sağlanması, kentsel lojistiğin ve son kilometre teslimatının ekonomik, sosyal ve çevresel açıdan optimize edilmesinde merkezi bir öneme sahiptir. Yerel yönetimler ve özel paydaşlar arasında iş birliği, tüm taraflar arasında düzenli diyaloglar, şehir planlamacıları arasında görüş alışverişleri, sürdürülebilir kentsel lojistik yönetimi ve planlaması hakkında bilgi oluşturmak için hem yerel yönetimler hem de özel paydaşlar³⁹ tarafından belirtilen kilit eylemlerdir. Buna ek olarak, daha fazla kentsel yük verisi toplama ve paylaşma ihtiyacını değerlendirmek için AB düzeyinde daha fazla çalışma yapılması gerekmektedir⁴⁰.

Bu sebeple komisyon:

- Bu sektörde sıfır emisyonlu araçlara doğru ilerlemek amacıyla ağır hizmet araçlarına yönelik CO2 emisyon performans standartlarını revize etmek için 2022 yılı sonuna kadar bir teklifte bulunacak;
- Mevcut sürdürülebilir kentsel lojistik planlarının (SULP'ler) SUMP çerçevesine tam olarak entegre edilmesini sağlayacak;
- Tüm taraflar arasında diyalog ve iş birliğini, görüş alışverişi ve şehir planlamacıları arasında bilgi alışverişini destekleyecek;
- Kentsel yük taşımacılığını daha verimli, sürdürülebilir ve rekabetçi hale getirmek için her türlü paydaş arasında gönüllü veri paylaşımını destekleyecektir⁴¹.

³⁶SUMP bağlamında özel bir konu kılavuzu Ekim 2019'da yayınlanmıştır: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

³⁷ 2021 Bilgi-toplama çalışması, örnekleme alınan AB şehirlerinin %68'inin sürdürülebilir kentsel lojistik planları (SULP) rehberlerinden haberdar olmasına rağmen, sadece %13'ünün özel bir SULP'ye sahip olduğunu, %58'inin ise sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlarında lojistik unsurlara yer verdiğini ortaya koymuştur.

³⁸Yeni binek otomobiller ve yeni hafif ticari araçlar için emisyon performans standartlarını belirleyen bir Düzenleme Teklifi, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ idem

⁴⁰ 2021 Bilgi-toplama çalışmasına göre, örnekleme alınan AB şehirlerinin sadece %29'u kentsel lojistik hakkında verileri toplamıştır ve sadece %32'si bir değerlendirme çerçevesine sahiptir.

⁴¹ Dijital Taşımacılık ve Lojistik Forumu'nda (DTLF) geliştirilmekte olan çözümlerin dikkate alınması.

2.7. Dijitalleşme, inovasyon ve yeni hareketlilik hizmetleri

51. Dijitalleşme henüz değerlendirilmemiş bir potansiyele sahiptir: yapay zekâ, dijital ikizler, blok zincirler, nesnelerin interneti, uydu navigasyonu ve yer gözlemi için Avrupa çözümleri gibi teknolojiler kentsel hareketliliği daha akıllı, daha dayanıklı ve daha sürdürülebilir hale getirmeyi vaat etmektedirler.
52. Yeni uygulamalar ve platformlar sayesinde akıllı telefonlar çok çeşitli hizmetlere erişim sağlayabilmektedir. Örneğin, 'Hizmet Olarak Hareketlilik' uygulamaları, tüm hareketlilik hizmetlerinde bilet rezervasyonu ve ödemesi konusunda yardımcı olabilir. Çok-modlu yolculukları ne kadar kesintisiz hale getirebilirsek, kullanıcılar da bunları o kadar memnuniyetle karşılayacak ve kabul edecektir. Gelecekte hem ulaşım operatörleri hem de yolcular, Avrupa Dijital Kimlik Cüzdanlarını⁴² kullanma olanağına sahip olacaklardır. Bu Cüzdanlar, Üye Ülkeler tarafından vatandaşların ve işletmelerin kentsel hareketlilik kapsamında da olmak üzere kimlik bilgilerini sunmalarına olanak sağlayacaktır.
53. Ayrıca dijital hareketlilik yönetimi araçları, toplu taşıma yetkililerinin kamusal alan kullanımını doğru bir şekilde anlamalarına, çok modlu altyapı ve araçlara daha iyi yatırım yapmalarına ve kurallara uyumu etkili bir şekilde tasarlayıp izlemelerine yardımcı olabilir.
54. Daha iyi trafik ve hareketlilik yönetimini daha fazla desteklemek için, AUS Direktifinin⁴³ öngörülen revizyonu ve AB çapında gerçek zamanlı trafik bilgi hizmetlerine ilişkin revize edilmiş Yetki Devrine Dayanan Regülasyon, gerçek zamanlı trafik bilgilerini⁴⁴ ve çok modlu dijital hareketlilik hizmetlerini güçlendirecektir.
55. Dijitalleşme aynı zamanda kentsel araç erişim regülasyonlarıyla (UVAR'lar) ilgili birtakım zorlukları çözenin bir yolunu sunuyor. Avrupa'da UVAR'ların çoğunluğu (%73) düşük (ve sıfır) emisyon bölgeleri ile ilgilidir. Düşük emisyonlu bölgeler, özellikle trafiğin genel hava kirliliğinin baskın bir kaynağı olduğu bölgelerde, yerel hava kalitesi sorunlarını ele almak için etkili bir araç olabilir. Buna ek olarak, bazı yerel yönetimler, trafik sıkışıklığı gibi diğer sorunlarla mücadele etmek için acil durum kirlilik planları veya yol ücretlendirme planları yapılması hususunu göz önüne almaktadır⁴⁵. Gerçekten de birçok şehir, AB hava kalitesi standartlarını ve kirlilik eşiklerini sıklıkla aşan yerel yol tıkanıklığı ve ulaşımdan kaynaklanan hava kalitesi sorunlarıyla mücadele etmektedir⁴⁶. Özellikle şehirlerde karayolu ulaşımının ciddi ölçüde daha az kirletici hale gelmesi gerekmektedir. Araçlar için daha sıkı hava kirletici emisyon standartları (Euro 7) için planlanan teklif, temiz hareketliliğe geçişte şehirlere yardımcı olacaktır. Buna ek olarak, UVAR'lar AB hava kalitesi standartlarına uyum sağlamak ve trafik sıkışıklığı ile trafik kaynaklı emisyonları sınırlamak için bir önlem

⁴² 3 Haziran 2021 tarihinde Avrupa Komisyonu, Avrupa Dijital Kimlik Çerçevesine yönelik koordineli bir yaklaşım için ortak bir Birlik Araç Kutusu hakkındaki 3.6.2021 tarihli Komisyon Tavsiyesi ile bağlantılı olarak Avrupa Dijital Kimliği için bir çerçeve oluşturulmasına ilişkin 910/2014 sayılı Düzenlemeyi (AB) değiştiren bir Avrupa Parlamentosu ve Konsey Düzenleme Teklifini kabul etmiştir. Mevzuat görüşmeleri 2022 yılı sonuna kadar sonuçlandırılabilirse, Üye Devletler 2024 yılında Dijital Kimlik Cüzdanlarını yayınlayacaktır.

⁴³https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systemsreview-of-EU-rules-_en

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

⁴⁵ 21 Ekim 2021 tarihinde, yürürlükte olan veya planlandığı teyit edilen UVAR'lar 328 düşük emisyon bölgesi, 130 acil durum kirlilik planı, 36 sıfır emisyon bölgesi ve 6 kentsel geçiş ücreti ile ilgilidir. Kaynak: <https://urbanaccessregulations.eu/>

⁴⁶ Avrupa için ortam hava kalitesi ve daha temiz havaya ilişkin 2008/50/EC sayılı Direktif: <https://eur-lex.europa.eu/legalcontent/EN/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

teşkil edebilir. Ayrıca bunlar, daha kirletici araçların hassas kentsel alanlara erişimini azaltarak toplu taşıma ve aktif hareketliliğin kullanımını da teşvik etmektedirler.

56. UVAR'ların uygulandığı yerlerde, o ülkede ikamet etmeyen sürücüler arasında ayrımcılığa yol açmadan, tek pazarda sorunsuz ve kullanıcı dostu seyahat imkânı sağlaması önemlidir. Belirli UVAR'ların uygulamaya konulması yetkili ulusal ve yerel makamların görevi olmakla birlikte, farklı UVAR'ların çeşitliliği AB'de yolcu ve yük taşımacılığı için yeni zorluklar ortaya çıkarmaktadır. Yol kullanıcılarının bu düzenlemelerden haberdar olmaları ve bunlara uyabilmeleri için bilgiye daha iyi erişimleri gerekmektedir ve şehirler genellikle etkili ve işlevsel planlar oluşturamamakta ve bunları düzgün bir şekilde uygulayamamaktadır. Bu zorluklar, sıfır emisyonla sahip olsalar bile yabancı araçlar için özellikle ciddidir. Sürücülere UVAR kuralları hakkında bilgi ve veri sağlamak için standart ve etkili bir yöntem bulunmamaktadır. Aynı şekilde, şehir yetkilileri de sınır ötesi uygulama için gerekli verilerden yoksundur.

57. Komisyon şu ana kadar, aşağıdaki eylemlerle çabalarını bilgi ve veri paylaşımının iyileştirilmesine odaklanmıştır:

- a) Kamu makamlarının Tek Dijital Geçit⁴⁷ üzerinden yol kullanıcılarına bilgi sağlamasını gerektiren 2018/1724 (AB) sayılı Regülasyonun uygulanması;
- b) Üye Devletlerin UVAR'larla ilgili olanlar gibi yeni veri setlerini de içerecek şekilde geniş bir statik ve dinamik veri yelpazesine erişim sağlamasını gerektiren gerçek zamanlı trafik bilgilerine⁴⁸ ilişkin Yetki Devrine Dayanan Regülasyon revizyonunun hazırlanması⁴⁹;
- c) Şehirlerin kentsel ve bölgesel UVAR planları hakkında standart bir formatta veri sağlamak için kullanıcı dostu bir araç geliştirmelerine yardımcı olmayı amaçlayan 'UVARbox'⁵⁰ projesi;
- d) UVAR bölgelerinin çevresindeki sürücülere bilgi iletişimini iyileştirmeyi ve yerel makamların UVAR'ların yerel makamlar tarafından sorunsuz bir şekilde seyahat edilmesi ve uygulanması için özellikle yabancı araçlar ve sürücülerle ilgili olarak yerel makamların bilgiye erişimini iyileştirmeyi amaçlayan 'UVARexchange'⁵¹ projesi.

58. Hem kamu makamlarına hem de araç sürücüleri ve sahiplerine fayda sağlayacak ve UVAR'ların uygulanmasında yardımcı olacak etkili, uygun maliyetli, kullanıcı dostu ve adil çözümler için daha fazla çalışmaya ihtiyaç vardır.

59. Dijitalleşme aynı zamanda serbest dolaşan araç ve bisiklet paylaşımı, araç çağırma ve yenilikçi taksi hizmetleri veya çoğunlukla mobil uygulamalar aracılığıyla sunulan

⁴⁷ Tek Dijital Ağ Geçidi Yönetmeliği (SDG), kişilerin ve işletmelerin AB, ulusal, bölgesel veya yerel düzenlemeler nedeniyle uymak zorunda oldukları kurallar ve gereklilikler hakkında bilgiye erişmeleri için tek giriş noktası olarak faaliyet göstermektedir. Diğer gerekliliklerin yanı sıra, kamu makamlarının ağ geçidi aracılığıyla yol kullanıcılarına UVAR'lar hakkında bilgi sağlaması gerekmektedir. Emisyon elde etme prosedürü ile ilgili olarak Yönetmelik, bir kamu kurum veya kuruluşu tarafından çıkarılan bu tür etiketlerin 12 Aralık 2023 tarihine kadar çevrimiçi olarak erişilebilir olmasını şart koşmaktadır.

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

⁴⁹ Yetki devrine ilişkin kanunun 2022 yılının ilk çeyreğinde kabul edilmesi beklenmektedir

⁵⁰ Avrupa Parlamentosu'nun finanse ettiği ve Komisyon hizmetleri tarafından yönetilen hazırlık faaliyeti (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ Avrupa Parlamentosu tarafından finanse edilen ve Komisyon hizmetleri tarafından yönetilen hazırlık eylemi (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>)

teslimat hizmetleri gibi yeni hareketlilik hizmetlerinin sunumunu da mümkün kılmaktadır. Ayrıca bu hizmetler Avrupalı işletmeler için büyük bir fırsat teşkil etmektedir.

- 60.** Araç çağırma şirketleri, yerleşik taksi hizmetleriyle rekabet eden şoförlü özel kiralık araç (PHV) hizmetleri sunarak oyunun kurallarını değiştirebilir. Taksi sürücüleri, araç çağırma şirketlerinin dayattığı rekabeti, sanki onlar da aynı kurallara uymak zorunda değilmiş gibi genellikle haksız olarak algılamaktadır. Aynı zamanda, araç çağırma şirketleri ve PHV operatörleri, PHV'ye yönelik kuralları modası geçmiş olarak algılamaktadır. Komisyon, 2022 yılında taksi ve PHV hizmetlerine ilişkin kurallar konusunda hedefe yönelik rehberlik sağlayacaktır. Bu rehberlik, Komisyon'un platform ekonomisinde adil çalışma koşullarına ilişkin son önerilerini tamamlayıcı niteliktedir. Bu hizmetlerin Avrupa Yeşil Mutabakatı doğrultusunda geliştirilmesini sağlamak üzere, revize edilmiş TEN-T Kılavuz İlkeleri için bugün sunulan teklif, kentsel düğüm noktalarındaki SUMP'lerin sıfır emisyonlu araç filolarına geçiş planlarını kapsamaması gerektiğini öngörmektedir.
- 61.** Genellikle araştırma ve yenilik faaliyetleri için AB fonları tarafından desteklenen başka yeni hareketlilik ve ulaştırma hizmetleri de ortaya çıkmaktadır. Bağlantılı kooperatif otonom hareketlilik (CCAM) hizmetleri ve kentsel hava hareketliliği (UAM)⁵² bunlardan ikisidir. Bunların kentsel hareketliliğe potansiyel katkılarını en üst düzeye çıkarmak için, erken aşamada SUMP çerçevesine entegre edilmeleri gerekmektedir.
- 62.** Daha geniş anlamda birçok Avrupa kenti, ulaşımında inovasyon, sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması ve iddialı iklim ve yol güvenliği hedeflerinin uygulanması söz konusu olduğunda küresel ölçekte öncü konumdadır. Şehirlerimiz genellikle ortak zorluklara yeni çözümlerin tasarlandığı, test edildiği ve uygulandığı en iyi 'yaşayan laboratuvarlar' olup, yalnızca daha etkili ve sürdürülebilir kentsel hareketliliğe katkıda bulunmakla kalmaz, aynı zamanda Avrupa şehirlerinde yaşayan insanlar için yaşam kalitesini daha da artırır. Şehirler ayrıca, farklı alanlardan (hareketlilik dahil) gelen verileri birleştirerek ve karar verme süreçlerini entegre bir şekilde desteklemek için görselleştirme, modelleme ve simülasyon kullanarak Yerel Dijital İkizlerin kullanımına yönelik deneysel çalışmalar yürütmektedir.
- 63.** Yeni hareketlilik konseptlerinin kamuoyunda tartışılması ve "birlikte yaratılması", bu konseptlerin toplumda kabul görmesi açısından hayati önem taşımaktadır. Bu amaçla ve 2002 yılından bu yana CIVITAS Girişimi, birbirini takip eden Ar-Ge Çerçeve Programları tarafından desteklenmekte ve yenilikçi eylemleri yerel ve bölgesel seviyelere taşıyarak kamu yetkililerinin inovasyonu daha iyi yönetmelerini ve yeni araçları, çözümleri veya süreçleri benimsemelerini sağlamaktadır. Bu da sürdürülebilir ve akıllı kentsel hareketlilik çözümlerinin Avrupa genelinde ve ötesinde yaygınlaştırılmasına ve çoğaltılmasına yardımcı olmaktadır.
- 64.** Ayrıca, 2ZERO (Sıfır emisyonlu karayolu ulaşımına doğru) ve CCAM (Bağlantılı, Kooperatif ve Otonom Hareketlilik) ortak-programlanan ortaklıkları, Temiz Hidrojen ve Avrupa'nın Demiryolu kurumsal ortaklıkları, DUT (Driving Urban Transition) ortak finansmanlı ortaklığı, Kentsel Yenilikçi Eylemler girişimi, Kentsel Hareketlilik üzerine EIT Bilgi ve Yenilik Topluluğu, living.eu girişimi ve Akıllı Şehirler Pazaryeri dahil olmak üzere kentsel hareketlilikle bağlantılı birçok AB araştırma ve yenilik girişimi bulunmaktadır. Bu girişimler birbirlerini tamamlamakta ve daha sürdürülebilir, yaşanabilir şehirler ve kentsel alanlara yönelik inovasyonu hızlandırmak için büyük bir

⁵² Şu şekilde tanımlanmıştır: nüfusun yoğun olduğu bölgeler üzerinde çok düşük irtifada gerçekleşen hava trafiği.

sinerji potansiyeline sahiptir. Kentsel konulardaki girişimler arasında etkili koordinasyon için özellikle umut verici bir yol, İklim-Nötr ve Akıllı Şehirler misyonudur (bkz. aşağıda).

Komisyon:

- 2022'ye kadar çok modlu dijital hareketlilik hizmetleri için ticari açıdan hassas verilerin sağlanması ve kullanılmasına ilişkin bir yasama girişimi önermek, ayrıca hareket kabiliyeti kısıtlı kişiler için erişilebilirliği artırmak;
- 2022'de kentsel düzey de dahil olmak üzere hareketlilik verilerine erişimi ve bu verilerin paylaşımını kolaylaştırmak için ortak bir Avrupa hareketlilik veri alanı geliştirmeye yönelik eylemler sunmak;
- Dijital Avrupa Programı⁵³ desteğiyle, şehirlerin kendi yerel bağlamlarında hareketlilik gibi farklı alanlardan gelen verileri birleştirmelerine ve karar alma süreçlerini desteklemek için görselleştirme ve simülasyon kullanmalarına yardımcı olmak üzere Yerel Dijital İkiizler için bir AB Araç Kutusu oluşturmak;
- 2022'de, yetki ikamesi ilkesine saygı göstererek, daha etkili ve kullanıcı dostu UVAR'ları mümkün kılmak için hangi dijital ve teknik çözümlerin mevcut olacağını haritalandıracak ve netleştirecek özel bir çalışma başlatmak;
- Taksiler, şoförlü özel kiralık araçlar ve araç çağırma gibi talep üzerine yerel ulaşım konusunda rehberlik yayınlamak;
- Ufuk Avrupa kapsamındaki CIVITAS Girişimini ve İklim-Nötr ve Akıllı Şehirler misyonu aracılığıyla AB tarafından finanse edilen ilgili girişimlerle iş birliğini daha da geliştirmek;
- Kentsel hareketlilik faaliyetleriyle ilgili ortaklıklar (DUT ortak finansmanlı ortaklık, 2ZERO ve CCAM ortak programlı ortaklıklar, Temiz Hidrojen ve Avrupa Demiryolu kurumsal ortaklıkları) aracılığıyla Horizon Europe Ar-Ge programı kapsamındaki inovasyon eylemlerini desteklemek.

2.8. İklim-nötr şehirlere doğru: dirençli, çevre dostu ve enerji verimli kentsel ulaşım

65. Sürdürülebilir ve Akıllı Hareketlilik Stratejisinin önemli bir kilometre taşı, 2030 yılına kadar en az 100 iklim nötr Avrupa şehrine sahip olmaktır. Sıfır emisyonlu hareketlilik için uygun teknolojik çözümler ve diğer politika çözümlerinin mevcudiyeti göz önüne alındığında, şehirler, yeşil geçişi kolaylaştırmak ve nihayetinde kentsel hareketlilik ve ulaşımın mümkün olduğunca erken iklim nötr hale gelmesini sağlamak için önlemler almalıdır. Bu, yenilenebilir enerji üretimi, depolama ve enerji toplulukları ile sinerjileri de içermelidir. Özellikle şehir yetkilileri, toplu taşıma ve paylaşımlı hareketlilik ve kiralık araçlar, teslimat araçları ve taksi ve PHV hizmetleri gibi filoların yeşillendirilmesini hızlandırmak için kamu alımları, imtiyaz veya lisans verme prosedürleri ve hibe verme prosedürleri de dahil olmak üzere ellerindeki yetkileri kullanmalıdır.

66. Kamu makamları, verimli, birlikte çalışabilir ve kullanıcı dostu şarj ve alternatif yakıt ikmal altyapısının mevcudiyetini sağlamalıdır. Bu amaçla, Sürdürülebilir Ulaşım Forumu, binek otomobiller ve kamyonetler için elektrikli şarj altyapısının tedarik edilmesi, imtiyaz verilmesi, lisans verilmesi ve/veya destek sağlanması için kamu

⁵³ Dijital Avrupa Çalışma Programı 2021-2021, C (2021) 7914 final, Ek. Gösterge çağırısı açılışı 2022.

makamlarına yönelik bir dizi tavsiye hazırlamıştır⁵⁴. Buna ek olarak, şarj altyapısına yönelik izin verme süreci ve şebeke bağlantı prosedürlerinin iyileştirilmesine yönelik bir Kılavuz ile, özel ve esir filoların elektrifikasyonunu hızlandırmaya yönelik Tavsiyelerin 2022 yılında yayınlanması planlanmaktadır.

67. İklim nötrlüğüne geçiş, İklim Nötr ve Akıllı Şehirler misyonuna⁵⁵ dahil olan şehirler tarafından geliştirilecek ve uygulamada gösterilecektir. Misyon, 2030 yılına kadar 100 iklim nötr ve akıllı Avrupa kenti oluşturmayı ve 2050 yılına kadar tüm kentlerin iklim nötr olması için zemin hazırlamayı amaçlamaktadır. Kentsel hareketlilik bu mücadelenin merkezinde yer alacaktır. Ar-Ge açısından, 2021-2022 yıllarını kapsayan ilk Ufuk Avrupa çalışma programı, toplu taşıma gibi bir dizi kilit alan da dahil olmak üzere, misyonun uygulanması için temellerin atılmasına yardımcı olacak bir dizi eylem içermektedir.

Komisyon:

- Kentsel düğüm noktaları da dahil olmak üzere alternatif yakıt altyapısının⁵⁶ yaygınlaştırılmasına ilişkin Komisyon teklifinden kaynaklanan bir Yönetmelik için, yeniden şarj ve yakıt ikmali altyapısının mevcudiyetine ilişkin yükümlülüklerin revize edilmiş TEN-T Yönetmeliğine dahil edilmesini teklif edecektir;
- Ufuk Avrupa Ar-Ge çalışma programlarına, toplu taşıma ve aktif hareketliliğe odaklanan Şehirler Misyonu ve otomatik, akıllı ve sıfır emisyonlu araçların ve bunların kentsel alanlardaki şarj sistemleriyle entegrasyonunun desteklenmesine yönelik ulaştırma ortaklıkları kapsamında şehirlerin kentsel hareketlilik inovasyonuna yatırım yapmalarına yardımcı olacak konuları dahil edecektir;
- İklim-Nötr ve Akıllı Şehirler misyonunun ilk uygulama aşaması için 2021-2023 döneminde Horizon Europe kapsamında 359,3 milyon Avro sağlayacaktır;
- Sıfır emisyonlu hareketlilik, araçlar ve bunların sağlayıcılarının yaygınlaştırılmasını desteklemek üzere diğer AB programlarından (Avrupa Yapısal ve Yatırım Fonları, Avrupa'yı Birbirine Bağlama Tesisi ve Kurtarma ve Dayanıklılık Tesisi gibi), Avrupa Yatırım Bankası'ndan ve özel sektör kaynaklarından sağlanan finansman ve fonlarla daha fazla sinerji geliştirecektir.

2.9. Farkındalık artırma ve kapasite inşası

68. Avrupa Komisyonu'nun ulusal koordinatörler ağı ile iş birliği içinde yürüttüğü kampanya olan Avrupa Hareketlilik Haftası (16-22 Eylül)⁵⁷, 2002 yılından bu yana aktif hareketlilik, toplu taşıma ve diğer sürdürülebilir ve akıllı ulaşım çözümleri lehine sürdürülebilir hareketliliğe yönelik davranış değişikliğini teşvik etmektedir. Kampanya tüm yıl boyunca devam etse de Eylül ayındaki merkezi olmayan bu organizasyon kapsamında, kasaba ve şehirlerde giderek daha popüler hale gelen 'arabasız günler' gibi yıllık temayla bağlantılı etkinlikler düzenlenmektedir. 2021'deki 20. etkinliğin teması 'Sürdürülebilir Hareketlilik ile Güvenli ve Sağlıklı' idi ve dünya çapında 53 ülkeden 3200 kasaba ve şehir katıldı. Büyük AB konferansları⁵⁸ ve AB düzeyinde kentsel hareketlilikle ilgili ödüller gibi yıllık etkinlikler de benzer bir amaca hizmet etmekte ve

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en_55

⁵⁵ https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497_56

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

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ Özellikle Civitas Forumu, SUMP Konferansı ve Kentsel Hareketlilik Günleri.

katılımcıların ağ oluşturmaya ve en iyi uygulamaları paylaşmasına olanak sağlamaktadır. Devam etmekte olan Avrupa'nın Geleceği Konferansı da sürdürülebilir ulaşım çözümleri konusunda vatandaşlarla interaktif bir şekilde irtibat kurmak için mükemmel bir forum sunmaktadır.

69. Avrupa Komisyonu tarafından 2010 yılında başlatılan yıllık Erişim Şehri Ödülü⁵⁹, ulaşım ve ilgili altyapı alanları da dahil olmak üzere engelliler için daha erişilebilirliğe yönelik çalışmalarından dolayı Avrupa şehirlerine verilmektedir. Erişim Şehri Ödülü'nün 12.sinde, Avrupa Demiryolu Yılı'nı (2021) kutlamak amacıyla tren istasyonlarının daha erişilebilir hale getirilmesine özel bir yer verilmiştir. Ödül, AB'deki tüm şehirleri engelli ve yaşlı insanların kentsel yaşama eşit erişimini sağlamaya teşvik etmektedir. Ayrıca, şehirlerin birbirlerine ilham vermelerini ve iyi uygulama örneklerini paylaşmalarını sağlar.
70. Farkındalığın artırılmasına paralel olarak, sürdürülebilir ve akıllı kentsel hareketlilik konusundaki görevlerini etkin bir şekilde yerine getirebilmeleri için yerel ve bölgesel makamlar ile kentsel ulaşım çalışanlarının kapasitelerini geliştirmelerine yardımcı olunması da gerekmektedir. AB, özellikle sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması için, teknik yardım, eğitim, çok sayıda proje ve rehber dokümanlar sağlayarak kapasite geliştirilmesini desteklemektedir.

Komisyon:

- Avrupa Hareketlilik Haftası ve AB kentsel hareketlilik ödülleri ve etkinliklerine odaklanan farkındalık yaratma faaliyetlerine devam edecektir;
- Teknik yardım sağlamaya devam edecek ve özellikle yerel, bölgesel ve ulusal makamların kentsel hareketlilik tedbirleri ve stratejileri hazırlama ve uygulama kapasitelerini geliştirmeye yönelik faaliyetler yürütecektir.

3. YÖNETİŞİM VE KOORDİNASYON

71. AB, ulusal, bölgesel ve yerel yönetimler olmak üzere tüm politika düzeylerinde hareketlilik konusuna yer verilmektedir. İklim-Nötr ve Akıllı Şehirler misyonu gibi iklim nötrlüğüne yönelik çabaların bir parçası olarak, enerji gibi diğer ilgili sektörlerle birlikte kentsel hareketliliği yönetmek için çok düzeyli, entegre bir yönetim yaklaşımına ihtiyaç vardır. Avrupa hedeflerine ulaşılmasını desteklemek üzere şehirlerin tam katılımının sağlanması bu açıdan kilit önem taşımaktadır. Yetki ikamesi ilkelerine saygı göstererek, ulusal, yerel ve bölgesel makamları çalışmalarında desteklemeli ve AB genelinde ortak bir yaklaşımı mümkün kılmalıdır.
72. Yeni AB kentsel hareketlilik çerçevesinin uygulanması için güçlendirilmiş bir diyalog platformuna ve yeni eylemlerin birlikte oluşturulmasına, Üye Devletlerin daha güçlü katılımına ve tüm kentsel hareketlilik konularında şehirler, bölgeler ve paydaşlarla daha iyi diyaloglar kurulmasına ihtiyaç vardır. Bu amaçla, mevcut yapılar mümkün olduğunca kullanılmalı ve uyarlanmalıdır⁶⁰.

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

⁶⁰ Kentsel Gündem'in 2023 için planlanan gözden geçirilmesi, çok düzeyli yönetim diyalogu ile kentsel hareketlilik topluluğu ve paydaşları arasındaki sinerjileri inceleyebilir.

73. Yeniden yapılandırılmış bir Kentsel Hareketlilik Uzman Grubu⁶¹, bu yeni yönetim yaklaşımının tasarlanması ve uygulanmasında merkezi bir rol oynayabilir. Bugüne kadarki genel işleyişi başlangıçtaki beklentileri karşılayamamış olup kamu istişareleri ve çalıştaylarda, yapısının ve işleyişinin iyileştirilmesi ihtiyacı vurgulanmıştır. Yerel yönetimler, şehir ağları ve toplumsal ortaklar da yönetişime dahil edilmeli ve net çalışma hedefleri ve ilgili dokümanlar belirlenmelidir. Uzman Grubu, faydalı olduğu durumlarda alt gruplar tarafından çalışmalarında desteklenmelidir.
74. Uzman Grubu özellikle toplu taşıma, ortak ve aktif hareketlilik, sıfır emisyonlu filolar, kentsel lojistik ve kentsel sınır ötesi alanlar da dahil olmak üzere ilk ve son kilometre teslimatı ve kentsel-kırsal bağlantılar üzerinde çalışmalıdır. Ayrıca Üye Devletler⁶² arasında ve ulusal SUMP program yöneticileri ile SUMP Koordinasyon Platformu Grubu arasında kentsel ulaşım ile ilgili beklenmedik durumlara hazırlıklı olmayı koordine etmelidir.

Komisyon:

- Kentsel Hareketlilik üzerine Komisyon'un Uzman Grubunun işleyişi ve faaliyet alanını 2020 yılına kadar gözden geçirecektir.

4. ULUSLARARASI YÖNLERİ

75. Kentsel hareketlilik hususu, sürdürülebilir kentler ve toplumlara ilişkin Sürdürülebilir Kalkınma Hedefi 11 ve Yeni Kentsel Gündem'de ele alınmaktadır. Bu küresel çerçeve belgeleri, AB'nin çok taraflı ve ikili iş birliğinin yanı sıra AB dışındaki uygulama ve çözümlerin yaygınlaştırılmasını desteklemek üzere başlatılan diğer faaliyetlere de rehberlik etmektedir.
76. Uluslararası Kentsel İş Birliği Programı⁶³ 2017-2020, dünyanın dört bir yanındaki şehirler arasında, eşleştirmeler ve ortak eylem planlarının tasarlanması yoluyla, hareketlilik konularında diyalog kurulmasına katkıda bulunmuştur. Örnekler arasında Torino (İtalya) ve São Paulo (Brezilya) arasında büyük belediyeler arası sistemlerde çok modlu kentsel hareketliliği sağlamak için yapılan iş birliği ile, Nagpur (Hindistan) ve Karlsruhe'nin (Almanya) insan merkezli hareketlilik ve kamusal bisiklet paylaşımı üzerine yaptığı çalışmalar yer almaktadır.
77. 2021-2024 yıllarını kapsayan yeni Uluslararası Kentsel ve Bölgesel İş Birliği Programı⁶⁴ (IURC) kapsamında, AB üyesi olan ve olmayan ülkelerden 44 şehir, özellikle sürdürülebilir hareketlilik ve ulaşım konularını kapsayan kentsel ve bölgesel yenilenme ve sosyal uyum konulu tematik bir ağ üzerinde çalışmaya ilgi duyduklarını ifade etmiştir.
78. AB kalkınma iş birliğini ve farklı coğrafi bölgelerdeki ortaklıkları destekleyerek sürdürülebilir kentsel hareketlilik çözümlerini artırmak ve uygulamak için çok sayıda başka uluslararası faaliyet de gerçekleştirilmektedir. Bu faaliyetler, AB SUMP konsepti ve kılavuz ilkelerinin küresel bir referans noktası haline geldiği sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlaması için yatırım boyutlarını ve belediye düzeyinde stratejik

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

⁶² Komisyon'un sınır ötesi konulardaki uzmanlardan oluşan Sınır Odak Noktası da Uzman grubuna katkıda bulunabilir. (örneğin, yasal ve idari sınır engellerinin ele alınması).

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

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

hareketlilik yönetimi kavramını kapsamaktadır. Bunlar dünya çapında coğrafi açıdan uyarlanmıştır.

- 79.** Sürdürülebilir hareketlilik hedeflerine yönelik yerel siyasi sahiplenmenin daha da artırılması, AB'nin iklim hedeflerine ulaşılmasında kilit öneme sahiptir. Komisyon, Avrupa İklim-Nötr ve Akıllı Şehirler misyonunun hedeflerini temel alarak, Kentsel Geçişler⁶⁵ üzerine küresel bir girişim olan Mission Innovation (MI) aracılığıyla, kentsel ulaşım da dâhil olmak üzere güvenilir ve uygun fiyatlı temiz enerji çözümlerinin entegrasyonuna yönelik sektörler arası yaklaşımlar konusunda uluslararası iş birliğini güçlendirecektir.

Komisyon:

- İklim ve Enerji için Küresel Belediye Başkanları Sözleşmesi ile kentsel hareketlilik konularında iş birliğini teşvik edecektir;
- Uluslararası Ulaştırma Forumu (ITF) gibi diğer ilgili uluslararası kuruluşlarla kentsel hareketlilik konusunda daha yakın iş birliği geliştirecektir;
- Batı Balkanlar⁶⁶, Doğu Ortaklığı⁶⁷ ve Güney Komşuluk Bölgesi⁶⁸ için Ekonomik ve Yatırım Planlarının uygulanmasının bir parçası olarak sürdürülebilir kentsel hareketlilik yaklaşımlarını AB dışında da teşvik etmeye devam edecektir.

5. KENTSEL HAREKETLİLİK PROJELERİNİN FONLANMASI VE FİNANSMANI

- 80.** Kentsel hareketliliğin karbondan arındırılması, temizlenmesi, dijitalleştirilmesi ve modernleştirilmesi için, yeni çözümlerin geliştirilmesi ve test edilmesinin yanı sıra mobil varlıklara ve altyapılara yatırım yapılması gerekmektedir.
- 81.** 2021-2027 finansman döneminde, sürdürülebilir kentsel hareketliliğe geçişi desteklemek için Connecting Europe Facility (Avrupa'yı Birleştirme Aracı), InvestEU, Avrupa Bölgesel Kalkınma Fonu, Uyum Fonu, Horizon Europe R&I Çerçeve Programı, Dijital Avrupa Programı ve Kurtarma ve Dayanıklılık Aracı gibi Avrupa düzeyinde ve ulusal düzeyde çeşitli fon ve finansman araçları ve genişleme bölgesinde Komşuluk, Kalkınma ve Uluslararası İşbirliği Aracı (NDICI) ve Katılım Öncesi Yardım (IPA III) mevcuttur.
- 82.** Özellikle yeşil ekonomik faaliyetler için bir sınıflandırma sistemi oluşturan Taksonomi Yönetmeliği'nin 2020'de kabul edilmesiyle birlikte, finansal sistemi daha sürdürülebilir hale getirmek için de önemli adımlar atılmıştır. Bu, kentsel hareketlilik ve alternatif yakıt altyapısına yatırımı teşvik etmek için uygun yeşil finansal ürünlerin ölçeklendirilmesini kolaylaştıracaktır. İklim-Nötr ve Akıllı Şehirler misyonu, diğer AB programlarıyla daha fazla sinerji ve tamamlayıcılık sağlayarak bu süreci destekleyerek şehirlerin; AB ulusal ve bölgesel finansman desteğini de içeren yatırım planlarını da içerecek olan İklim Şehri Sözleşmelerinin hazırlanması ve uygulanması yoluyla ikiz

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

⁶⁶ Bildirim 'Batı Balkanlar için bir Ekonomik ve Yatırım Planı' COM (2020) 641 final.

⁶⁷ Ortak Bildiri 'Dayanıklılığın Güçlendirilmesi: Herkes için bir Doğu Ortaklığı', JOIN (2020) 7 son ve Ortak Personel Çalışma Belgesi 'İyileşme, dayanıklılık ve reform: 2020 sonrası Doğu Ortaklığı' öncelikler,' SWD (2021) 186 final.

⁶⁸ Ortak Bildiri 'Güney Komşuluk Bölgesi ile yenilenen ortaklık: Akdeniz için yeni bir Gündem', JOIN (2021) 2 son ve Ortak Personel Çalışma Belgesi 'Güney Komşuları için Güney Komşuları Ekonomik ve Yatırım Planı ile Yenilenen Ortaklık' SWD (2021) 23 final.

⁶⁹ Bu faaliyetler ve programlar, yeni Komşuluk, Uluslararası Kalkınma ve İş Birliği fonlarından finanse edilecektir. İş Birliği Aracı- Küresel Avrupa.

yeşil ve dijital geçişi gerçekleştirmelerine yardımcı olacak aynı zamanda taahhütlerini yerine getirmek için yenilikçi çözümleri ölçeklendirmek ve hayata geçirmek için diğer kaynaklardan finansmanı nasıl sağlamayı planladıklarını ortaya koyacaktır.

- 83.** Teknik Destek Aracı⁷⁰ aracılığıyla Komisyon, yatırım açığının üstesinden gelmeyi ve ikiz geçişleri hızlandırmayı amaçlayan reformların tasarlanması ve uygulanmasında Üye Devletleri desteklemektedir. Üye Devletler, daha temiz, daha akıllı ve daha entegre kentsel hareketlilik için etkili ve sürdürülebilir reformlara ve yatırımlara katılımlarını sağlayacak tedbirleri tasarlamak ve uygulamaya koymak ve bu şekilde sürdürülebilir kentsel hareketliliğe geçişi kolaylaştırmak için Teknik Destek Aracı aracılığıyla destek isteyebilirler.
- 84.** ELENA, URBIS ve SIA/JASPERS gibi özel tesislerin yanı sıra Avrupa Komisyonu'nun Teknik Destek ve Bilgi Değişimi aracı (TAIEX) veya üçüncü ülkeleri içeren eşleştirme projeleri aracılığıyla ve InvestEU danışmanlık merkezi aracılığıyla daha fazla danışmanlık desteği ve teknik yardım sağlanacaktır. Bu aynı zamanda AB fonlarının absorbe edilmesini ve etkisini en üst düzeye çıkarmaya yardımcı olacaktır.
- 85.** Entegre bir kentsel hareketlilik stratejisinin (Sürdürülebilir Kentsel Hareketlilik Planı veya eşdeğeri) varlığı, sistematik bir yaklaşımın parçası olarak yatırımların etkinliği ve verimliliği konusunda ek güvence sağlayabilir.

Komisyon:

- SUMP'lar ile finansman araçları arasında daha güçlü bir bağlantı geliştirecek ve örneğin Connecting Europe Facility çalışma programlarında SUMP'lar veya eşdeğer planlarla desteklenen kentsel hareketlilik projelerine öncelik verecek ve Horizon Europe çağrılarında SUMP'ları olan başvuru sahiplerine öncelik verecektir;
- AB Araştırma ve Yenilik Programı Horizon Europe (2021-2027) aracılığıyla şehirlerdeki akıllı ve sürdürülebilir kentsel hareketlilik projeleri de dâhil olmak üzere hem AB'de hem de ötesinde sürdürülebilir kentsel hareketlilik yatırımlarına mali destek sağlamaya devam edecektir.

6. SONUÇLAR

- 86.** Bu Bildirim, kentsel alanların karşılaştığı hareketlilik zorluklarının üstesinden gelmek için tüm yönetim düzeylerinde eylemi güçlendirmeye yönelik bir çağrıdır: Komisyon, AB katma değeri olan alanlarda (özellikle TEN-T üzerindeki kentsel düğümler ve Üye Devletlere etkili sürdürülebilir kentsel hareketlilik planlarına ilişkin Tavsiyelerde) desteğini artırırken, tüm AB şehirlerinin daha sürdürülebilir ve daha akıllı kentsel hareketliliğe geçiş yapmaları için ortak bir çerçeve oluşturacaktır. Üye Devletler, yerel yönetimlerin kentsel hareketliliği daha sürdürülebilir, daha akıllı ve daha dirençli hale getirme çabalarını desteklemeye teşvik edilmektedir. İklim açısından nötr ve temiz kentsel hareketliliğe geçişin hızlandırılması sadece büyük bir zorluk değil, aynı zamanda Birlik genelinde ve ötesinde şehirler ve bölgeler ile endüstri için büyük fırsatlar sunmaktadır. Nihayetinde, vatandaşların daha temiz hava, daha az trafik sıkışıklığı ve gürültünün yanı sıra daha fazla yol güvenliği ve daha iyi sağlık beklentilerini karşılayarak Avrupa için yeni büyüme stratejimizle tamamen uyumludur.

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