

5.11 Ennek alapján továbbra is bizonyításra vár az Európai Bizottság azon állítása, mely szerint a postai szolgáltatások belső piacának teljes megvalósítása a fokozott verseny révén olyan munkahely-teremtési potenciált szabadíthat fel, amely ellensúlyozni képes a hagyományos szereplőknél megszűnt állásokat.

5.12 Ami az ágazat növekedési potenciálját illeti, a tervezet csupán a hagyományos postai szolgáltatások láthatóan visszafordíthatatlannak ítélt hanyatlásának kezelésére tesz javaslatot, anélkül, hogy újból elhelyezné azokat a lisszaboni stratégia és a tudásalapú társadalom által támasztott kommunikációs igényekhez képest, és hogy megvizsgálná az energiahatékonysági kihatásokat.

5.13 Az Európai Bizottság javaslatai olyan mértékben a tagállamokra hagyják a leglényegesebb szabályozási funkciók betöltésének gondját, hogy a postai szolgáltatások közösségi belső piaca végső soron 27 nemzeti szervezet és piac közösségi kohéziót nélkülöző egymás mellett létezéséből áll majd. Az EGSZB

ismét kifejezi ragaszkodását a valóban közösségi postai ágazat megvalósításához, ahol mind a verseny, mind pedig az egyetemes szolgáltatásnyújtás tekintetében közösségi szabályok az irányadók.

5.14 Tekintettel a posta piacának teljes megnyitásával járó összes bizonytalanságra és kockázatra, az EGSZB számára elfogadhatatlan, hogy a céldátumot már most 2009. január 1-jére tűzzék ki, annál is kevésbé, mert a postai piac azon szereplői, amelyek az Unióhoz csak 2004-ben vagy később csatlakozott tagállamban vannak jelen, nem rendelkeznének elegendő idővel az új feltételekhez való alkalmazkodáshoz.

5.15 Az EGSZB kéri a jelenlegi irányelv hatályának meghosszabbítását, továbbá a postai ágazat 2012. január 1-jei dátummal történő esetleges teljes liberalizációjának fontolóra vételét, amennyiben addig a fenntartott szolgáltatások tekintetében hozzáadott értéket nyújtó, hiteles javaslatok születnek az összes érintett féllel folytatott, szoros egyeztetés eredményeként.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 26-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Dimitris DIMITRIADIS

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „Közlekedés a városi és nagyvárosi területeken”

(2007/C 168/17)

2006. január 19-én az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság úgy határozott, hogy Eljárási Szabályzata 29. cikkének (2) bekezdése alapján saját kezdeményezésű véleményt dolgoz ki a fenti tárgyban.

2006. november 7-én, rövidebb idővel a fenti saját kezdeményezésű vélemény elkészülte előtt, az EU német elnöksége feltáró vélemény kidolgozására kérte az EGSZB-t a következő tárgyban: „Közlekedés a városi és nagyvárosi területeken”.

Az EGSZB Elnöksége úgy döntött, hogy az összesen 12 felvetett kérdésből ötnek a feldolgozására felkéri a TEN szekciót, amely szekció pedig úgy vélte, hogy a kérdéseket ésszerű beépíteni „A tömegközlekedés és a regionális vasúti személyforgalom helyzete Európában” tárgyában folyó munkába, megfelelően kibővítve a témakört.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció véleményét 2007. március 22-én elfogadta. (Előadó: Lutz RIBBE.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. április 25-26-án tartott 435. plenáris ülésén (az április 25-i ülésnapon) 106 szavazattal 2 ellenében, 30 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések és ajánlások

1.1 Az EGSZB komoly aggodalommal figyeli, hogy a helyi tömegközlekedés egyre kisebb arányban vesz részt a városok összességében erősen növekvő közlekedésének egészében. Ez nemcsak a 15-ök Európájára jellemző: a részarány az új tagállamokban is (sőt, különösen ott) gyors ütemben csökken.

1.2 A közlekedés, különösen a gépjárműforgalom, egyre nagyobb terhet ró a városokra, ami számos, többnyire megol-

datlan gondot okoz. Ezért az imént vázolt tendencia visszafordítása érdekében az Európai Bizottság, a tagállamok és a települések összefogott cselekvésére van szükség.

1.3 A üvegházhatást okozó gázok közlekedéssel kapcsolatos összes kibocsátásának 40 %-áért Európa felelős. A városi közlekedési politikának tehát olyan hatásai vannak, amelyek messze túlmutatnak a városok területi szerkezetén.

1.4 Az EGSZB a városokra jellemző életminőség és környezetvédelem javítása, az éghajlatvédelmi célok elérése és az energiahatékonyság érdekében szükségesnek tartja, hogy mindenmű városi tervezési és közlekedéspolitikai alapvetően abból induljon ki, hogy ne, vagy csak nagyon kis mértékben „gyarapodhasson” a forgalom, második prioritásnak pedig azt tekintse, hogy az igényelt helyváltoztatások lehetőleg környezetkímélő közlekedési eszközökkel, tehát helyi tömegközlekedéssel, kerékpárral, illetve gyalogosan történjenek, illetve történhessenek.

1.5 Fontos, hogy a városok élhetőek maradjanak, egyetlen város se legyen „autóbarát”. Véget kell érnie az összes közlekedési eszköz párhuzamos támogatása idejének, mivel ehhez sem pénz, sem terület nem áll rendelkezésre. Az EGSZB ezért arra kéri a települési önkormányzatokat csakúgy mint a tagállami kormányokat és az Európai Bizottságot, hogy ezt az alapelvet minden rendeletben és támogatóprogramban vegye figyelembe.

1.6 A forgalom gyarapodásának lehetőség szerinti elkerülése érdekében az önkormányzatoknak a várostervezés és a területrendezés során a jövőben meg kell akadályozniuk a városrészek átgondolatlan terjeszkedését és funkcionális szétválasztását. Ehhez – annak érdekében, hogy a városok és a környező területek közötti településfejlesztéssel összhangban előre elkerülhető legyen a forgalom – az országos és regionális tervezés magasabb szintű eszközeit is ki kell használni.

1.7 Az EGSZB ezen túlmenően a célok világos sorrendbe állítására és arra szólít fel, hogy a helyi tömegközlekedés, valamint a kerékpáros- és gyalogosforgalom előnyben részesüljön a személygépkocsi-infrastruktúrával szemben. Csak így lehet javítani a nagyvárosokra jellemző lakhatási és életkörülmények, illetve környezet minőségét.

1.8 Az EGSZB ennél fogva az Európai Bizottság, az Európai Parlament, a tagállami kormányok és a települések fontos feladatának tekinti a tömegközlekedés kiépítését, mégpedig környezet- és egészségvédelmi okokból ugyanúgy, mint az alapvető mobilitás biztosítása céljából, illetve a lakosság minden csoportjára – különösen a fogyatékkal élőkre – irányuló általános érdekű szolgáltatások érdekében.

1.9 Ha el akarjuk kerülni az életminőségre és a környezetre gyakorolt további hátrányos hatásokat, akkor egy integrált politika keretében e téren nagyobb prioritást kell biztosítani a tömegközlekedési rendszereknek. Ez minden európai háztartást érint, és különösképpen azt a 40 %-ot, amely nem rendelkezik személygépkocsival. Az Európai Bizottság mindezt felismerte és tudatosította – ahogy erről a csaknem tíz évvel ezelőtt megfogalmazott „A polgári hálózatok fejlesztése”⁽¹⁾ című dokumentum is tanúskodik –, de ez a tény eddig sajnos alig volt hatással a konkrét politikára. Az EGSZB-nek egyébként is meg kell állapítania, hogy óriási szakadék tátong a helyi tömegközlekedést támogató számos pozitív megnyilvánulás és a tényleges politikai lépések között.

(1) „A polgári hálózatok fejlesztése – Miért szükséges a vonzó helyi és regionális tömegközlekedés, és hogyan járul hozzá megteremtéséhez az Európai Bizottság?” COM(1998) 431 final, 1998. július 10.

1.10 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy a városi forgalomról szóló, már beharangozott zöld könyv keretében terjesszen elő egy megfelelő politikai intézkedéscsomagot, amely egyértelmű irányvonalakat és programokat tartalmaz a megfelelő célok elérésének támogatására. Ebben azt is meg kellene vizsgálni, hogy a polgári hálózatokról szóló dokumentumban említett kedvező bejelentések közül több miért nem valósult meg.

1.11 Alapvető, hogy a tagállamok kötelességüknek érezzék, hogy azokért a szociális szolgáltatásokért, amelyeket a közlekedési vállalatoktól megkövetelnek (ilyenek például a tanulóknak, nyugdíjasoknak, fogyatékkal élőknek stb. biztosított kedvezményes árú jegyek), pénzügyi felelősséget is vállaljanak, és támogassák a települések beruházási terveit. A településeknek – a városi környezetre vonatkozó tematikus stratégiában említettek szerint – még meghatározandó európai minimumkövetelményeknek megfelelő fenntartható városi közlekedési tervet kellene kidolgozniuk azzal a kötelező céllal, hogy a hangsúly a környezetkímélő közlekedési eszközökre (a helyi tömegközlekedésre, illetve a kerékpáros- és gyalogosforgalomra) helyeződjön át. A terv részeként többek között ki kell tűzni, mennyivel növekedjen a helyi tömegközlekedés, illetve a kerékpáros- és gyalogosközlekedés részaránya a forgalomban. Amennyiben a települések nem készítenek közlekedési tervet, ki kellene zárni őket a közösségi alapok pénzügyi támogatásaiból.

1.12 A városok belüli levegőminőség EU-s célértékeinek és előírásainak betartása, illetve a finompor- és zajszennyezés csökkentése érdekében szükséges van az új technológiai információs rendszereket és lehetőségeket (pl. a mobiltelefonos jegyváltás, a megrendelhető buszok és taxik lehetőségét), valamint a mobilitással kapcsolatos tanácsadást és marketinget alkalmazó, vonzó tömegközlekedési rendszer mielőbbi kiépítésére. Sürgősen tökéletesíteni kell az úgynevezett környezetvédelmi szövetséget, azaz (többek között) a busz, a vasút és a kerékpár összjátékát, és jobban össze kell hangolni a menetrendeket.

1.13 Az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, a Tanácsnak, de – és főként – a Régiók Bizottságának is, hogy vizsgálja meg, milyen tényezők vezettek sikerre azokban a városokban, amelyek kedvező eredményeket értek el a környezetkímélő városi közlekedés fejlesztése terén, illetve mi az oka annak, hogy számos más városban továbbra is kedvezőtlen tendenciák figyelhetők meg. Az EGSZB biztos benne, hogy a helyzet alakulása nemcsak a pénzen múlik, hanem – rendkívül nagy mértékben – a politikai tudatosságon és a döntéshozók közlekedés- és településpolitikai határozatain is. Ezen a területen legalább olyan fontos feladatok várnak, mint amilyen a sikeres példák gyűjtése és rendelkezésre bocsátása, ahogyan az például az EU Civitas-projektjének keretében történt.

2. A vélemény főbb elemei és háttér

2.1 Az elmúlt években a városokon belül és kívül általánosan és erősen megnövekedett a forgalom, és az úgynevezett *modal split* (az egyes közlekedési eszközök megoszlásának aránya) többnyire drámai változásokon ment keresztül: míg egyre többet

utazunk személygépkocsival, a tömegközlekedési eszközök használata abszolút, illetve viszonylagos értelemben egyre csökken. Ez az európai nagyvárosok és agglomerációk túlnyomó többségére igaz. „Tömegközlekedés/tömegközlekedési eszközök” alatt a következőkben olyan vasúti, busz- és villamosközlekedést értünk, amelyet az állam megbízásából terveztek vagy rendeltek meg, és amelyet magán, települési vagy állami vállalatok működtetnek.

2.2 Az ötvenes évektől a kilencvenes évekig a legtöbb nyugat-európai ország és számos település közlekedéspolitikája szinte egyoldalúan az utak infrastruktúrájának kiépítését és a gépkocsi-közlekedést támogatta, míg a tömegközlekedést többnyire jelentős mértékben leépítették. Ez sok egyéb tényezővel együtt – ilyenek például a városi és vidéki telekárak különbségei, az elhibázott terület- és regionális fejlesztés, az adójog, valamint a vállalatok letelepedési helyének meghatározása (a külső területen létrehozott ipari és kereskedelmi telepek) – összességében oda vezetett, hogy nőtt a forgalom, valamint a munkát, képzést, ellátást és szabadidőt összekötő utak hosszúsága.

2.3 Ennek a folyamatnak sokféle gazdasági, társadalmi, egészségügyi és ökológiai következménye van: munkahelyek szűntek meg, nehezebben közlekednek azok az emberek, akik nem tudnak vagy nem akarnak saját járművet tartani, a fogyatékkal élők számos európai városban még mindig jobbra ki vannak zárva a tömegközlekedésből, és elviselhetetlenek a környezeti károk – egészen az éghajlat gazdasági és ökológiai szempontból egyaránt vészterhes változásáig.

2.4 Különösen jól érezhető és érzékelhető ez az állapot számos nagyvárosban és agglomerációban, ahol az egyre erősebb személygépjármű-forgalom miatt romlottak az életkörülmények: a lakosok zaj- és levegőszennyezésről panaszkodnak, és az autó, illetve a velejáró infrastruktúra sok területet elfoglalt a lakhatás és a város minőségének kárára. Az EGSZB emlékeztet rá, hogy az európaiak mintegy 80 %-a városi területen él, a kérdés tehát sokakat érint. Ugyanakkor az autózvezetők is sóhajtoznak: ők a mindennapos hosszú forgalmi dugókkal és a parkolási nehézségekkel küszködnek – hogy csak két jellegzetes gondot említsünk.

2.5 A üvegházhatást okozó gázok közlekedéssel kapcsolatos összes kibocsátásának 40 %-áért az európai városok, főként ezek gépkocsiforgalma felelős⁽²⁾. Csúcsforgalom idején, tehát amikor a városokban a legtöbb közlekedési gond jelentkezik, a helyi tömegközlekedés tízszer energiahatékonyabb (ezáltal kibocsátáscsökkentőbb), mint a személygépjármű-forgalom⁽³⁾. Következésképpen jelentős tehermentesítést eredményezne, ha az autóforgalom a helyi tömegközlekedés, illetve a kerékpáros- és gyalogosforgalom javára csökkenne. A forgalom visszaszorítására irányuló intézkedések előmozdítása és a közlekedés súlypontjának az egyéni gépjárműforgalomról a tömegközlekedésre való áthelyezése előfeltétele annak, hogy az egyes tagállamok és

az EU teljesítsék – vagy akár túlteljesítsék – a kibocsátás csökkentésére a Kiotói Jegyzőkönyv értelmében vállalt kötelezettségeiket.

2.6 Az elmúlt években számtalan hivatalos dokumentum és tudományos tanulmány készült jobbra azonos hangnemben: fontos, hogy a városok élhetőek maradjanak, ezért egyetlen város se legyen „autóbarát”, akkor sem, ha mindenki tudatában van az autó jelentőségének a mai társadalomban. Sokkal jobb lenne, ha a városokban a tömegközlekedési eszközök és a környezetbarát egyéni közlekedés (például a kerékpározás és a gyalogos közlekedés) képeznék a korszerű városi forgalomtervezés gerincét.

2.7 A vonzó és környezetkímélő helyi és regionális személyforgalom a jól működő európai közlekedési rendszer előfeltétele. Hozzájárul a gazdasági fejlődéshez és a foglalkoztatáshoz, emellett csökkenti a forgalmat. Az alacsony energiafelhasználásnak, a csekélyebb zajszennyezésnek és a csökkentett károsanyag-kibocsátásnak köszönhetően ráadásul hozzájárul a környezet regenerálódásához. Csökkenti a társadalmi kirekesztést, amennyiben lehetőséget nyújt arra, hogy az emberek autó nélkül is eljuthassanak munkahelyükre, az iskolába, az üzletekbe, illetve az egészségügyi és szabadidős intézményekbe, figyelembe véve, hogy a nők, a fiatalok, az idősek, a munkanélküliek és a fogyatékkal élők különösen függenek a tömegközlekedési eszközöktől. A városokban a vonzó és környezetkímélő személyforgalom alapvető fontosságú. Ez a megállapítás, amelyet az Európai Bizottság mintegy tíz évvel ezelőtt fogalmazott meg „A polgári hálózatok fejlesztése” című közleményében⁽⁴⁾, tulajdonképpen mindent kifejez, ami politikailag a kérdésben elmondható. Az EGSZB annak idején támogatta a közleményt, és még mindig vállalja annak kijelentéseit, nyomatékosan elismerve a helyi tömegközlekedés és a kibocsátásmentes közlekedési eszközök komoly jelentőségét.

2.8 Ugyanis azóta alig változott a helyzet. Ellenkezőleg: az évtizedes útépítés- és a gépkocsi-orientáltság időközben a városokon belül és kívül számos olyan térbeli és gazdasági struktúrát hozott létre, amely messzemenően a gépjárműforgalomhoz igazodott, illetve erre van ráutalva, és csak nehezen módosítható. Már csak e megkövesedett – és időközben az új tagállamokban is megfigyelhetően kialakuló – struktúrák, illetve a közlekedéspolitika strukturális megváltoztatására⁽⁵⁾ irányuló politikai akarat hiánya miatt is nagy kihívást, eddig jórészt megoldatlan feladatot jelent a közlekedésben megfigyelhető negatív tendenciák megállítása, vagy akár megfordítása. Néhány városban (például a németországi Freiburgban és Münsterben, illetve a hollandiai Delftben) világosan korlátozó és támogató („push and pull”) közlekedési politikával sikerült megfordítani a trendet, ami azt mutatja, hogy a folyamatok politikailag befolyásolhatók és megfordíthatók.

2.9 Az Európai Bizottság a polgári hálózatokról szóló közleményében már utalt rá⁽⁶⁾, hogy prioritásokat szeretne meghatározni a helyi tömegközlekedés és a vasúti személyforgalom

⁽²⁾ GD TEN Roadmap 2006/TREN/029.

⁽³⁾ Lásd az UITP (Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség) következő dokumentumát: „A helyi tömegközlekedési szerepe az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésében és az energiahatékonyág növelésében”, 2006. március.

⁽⁴⁾ COM(1998) 431, 1998. július 10.

⁽⁵⁾ Tekintettel például az autógyártás jelentőségére a gazdaság egésze szempontjából.

⁽⁶⁾ Lásd COM(1998) 431 final.

fejlesztésére, és hogy kívánatos az úgynevezett, korlátozó és támogató („push and pull”) stratégia kialakítása, melynek célja, hogy a személygépkocsit tudatosan kiszorítsa az agglomerációkból, és erősen támogassa a helyi tömegközlekedést. A jelenlegi és még mindig megfigyelhető állapotok egyértelműen azt mutatják, hogy az Európai Bizottság nem járt különösebb sikerrel saját elvárásainak megvalósításában. Összességében úgy tűnik, hogy a politika nem igazán jut tovább a bejelentéseknél, kutatási projekteknél és modellprojekteknél, amit az EGSZB mélyszélesen sajnál.

3. Általános megjegyzések

3.1 A tömegközlekedés jelenlegi helyzete az új uniós tagállamokban

3.1.1 A környezetkímélő és társadalmilag elfogadható közlekedés terén számos közép- és kelet-európai ország a nyugat-európai országokhoz képest egyelőre jobb pozíciót foglal el. A közlekedési ágazat fejlődése ezekben az országokban történelmi és politikai okokból másképp alakult, mint Nyugat-Európában, sokáig jóval többen utaztak tömegközlekedéssel, mint a gépkocsival. Ez igaz volt mind a távolsági és a regionális, mind pedig a városi közlekedés esetében.

3.1.2 Bár a vasfüggöny megszűnése óta a nyugat-európai fejlődéshez hasonló, rendkívül erős tendencia tapasztalható, a területfelhasználással és a közlekedéssel kapcsolatos számos környezeti mutató jelenleg is arra vall, hogy a közép- és kelet-európai országok még mindig jobban állnak, mint a nyugat-európaiak.

3.1.3 Ennek ellenére jelenleg különleges aggodalomra adnak okot a Közép- és Kelet-Európában a közlekedés terén megfigyelhető tendenciák. Folyamatosan nő a személygépkocsi-tulajdonosok száma, és fenyegető méreteket ölt az átgondolatlan terjeszkedés és a szuburbanizáció, ami a tömegközlekedésre és a bővülő belvárosok megőrzésére nézve egyaránt hátrányos. Az EGSZB szerint ezen a téren komoly teendői vannak az önkormányzatoknak, a tagállamoknak, az Európai Bizottságnak és az Európai Parlamentnek annak érdekében, hogy az imént vázolt félresiklásokkal a közép- és kelet-európai országokban is szembe lehessen szegülni.

3.1.4 A közép- és kelet-európai országok kormányainak közlekedéspolitikája főként új gyorsforgalmi utak és autópályák építésére irányul. A városi közlekedés vonatkozásában megállapítható, hogy a legtöbb állam vezetése teljes mértékben kivonult az egykor központilag szervezett és államilag működtetett helyi tömegközlekedésből, és most semmiféle felelősséget nem érez. Számos közép- és kelet-európai országban nem léteznek olyan befektetési támogatások, mint amilyen Németországban például a községi közlekedésfinanszírozási törvény keretében rendelkezésre áll, és a szövetségi költségvetésből származó eszközökkel támogatja az önkormányzatokat a tömegközlekedési kínálat kiépítésében és vonzóbbá tételében. Az EGSZB ésszerűnek tartja az ilyen jellegű támogatórendszerek kiépítését. A közép- és kelet-európai országok többségében ezen túlmenően jelentős felzárkózásra van szükség a 15 „rég” uniós tagállamhoz képest a tömegközlekedés utasorientáltsága, kényelme, illetve a vonat-

kozó tájékoztatás és marketing terén. Ez a feladat megoldásra vár.

3.1.5 További gondok adódnak a például az Európai Regionális Fejlesztési Alapból (ERFA) származó, a helyi tömegközlekedési beruházások rendelkezésére álló szűkös uniós források elosztása vonatkozásában. Egyfelől gyakran az állami vezetés határozza meg „saját” prioritásait, a cselekvési programok keretében bejelentve őket Brüsszelnek – és ezek nem feltétlenül egyeznek meg a települések prioritásaival. Másfelől a tanulmányozócsoportot hihető módon biztosították arról, hogy a kérelmezési eljárás a helyi tömegközlekedésre és a vasúti személyforgalomra irányuló projektek esetében sokkal nehezebb és bonyolultabb, mint az útépítési befektetések esetében. Ráadásul a helyi tömegközlekedésre irányuló viszonylag kevés projektnél verseny alakul ki a nagy projektek – például metróépítés – és a lényegesen költségkímélőbb villamos- és buszrendszerek kiépítése között.

3.1.6 Az EGSZB úgy véli, hogy a közpénzek egyre szűkebb volta miatt a tömegközlekedésben is figyelembe kell venni a költség-haszon viszonyt, és a pénzügyi ráfordításokkal a városi és regionális hálózatok megfelelő összekapcsolódását biztosító, sok megállóval és sűrű vonalhálózattal rendelkező, vonzó utazási lehetőségek minél nagyobb kínálatára kell törekedni. A villamoshálózatokhoz – többnyire azonos hatékonyság mellett – a metrórendszerek beruházási költségeinek csak mintegy 10 %-ára van szükség, és a fenntartási költségek is alacsonyabbak. A közép- és kelet-európai országokban nem volna szabad azon nyugat-európai városok hibájába esni, amelyek – például a franciaországi Nantes – felszámolták kitűnő villamos- és trolibusz-hálózatukat, és most – közlekedési gondjaik megoldására – többmilliósi költségekkel újra villamoshálózatot létesítenek.

3.1.7 A Közép- és Kelet-Európára jellemző imént vázolt állapotok tehát egyre inkább hasonlítanak azokra a viszonyokra, amelyekről a 15-ök Európájában már évekkel ezelőtt felismerték, hogy nem fenntarthatók és felelőtlenek.

3.2 A városi forgalom alakulása az elmúlt évtizedekben

3.2.1 Az elmúlt évtizedekben komoly változások mentek végbe, amelyek a városokban a helyi tömegközlekedés szempontjából éles versenyszínteret kialakulásához vezettek:

- az autó már régóta nem luxuscikk, hanem általánosan rendelkezésre álló és egyre kényelmesebb használati eszköz, habár az EGSZB felhívja a figyelmet arra, hogy az EU-ban a háztartások 40 %-a nem rendelkezik autóval, illetve nem akar vele rendelkezni,
- az autó és az autóval kapcsolatos gazdasági ágazatok köré rendkívül befolyásos lobbis épült,
- az autós utazás rendkívül kényelmes: az autó szinte mindig rendelkezésre áll, a cél közvetlenül elérhető, nem kell „átszállni”, és az egyre jobban klimatizált járművekben az időjárás változásainak is alig vagyunk kitéve. Az autónak tehát számos (többek között kényelmi szempontú) előnye van a helyi tömegközlekedéssel szemben,

- a forgalom érzékelhető növekedéséhez kétségtelenül hozzájárult a városok funkcionális felosztása: az ember az egyik városrészben (vagy akár az egyik külterületi településen) lakik, a másikban dolgozik, a harmadikban vásárol és a negyedikben pihen. Ezt a folyamatot talán a városszéli bevásárlóközpontok építése jelképezi a legjobban,
- a városok hosszú időn át jelentős beruházásokat tettek annak érdekében, hogy kielégítsék az autók növekvő igényeit: kiszélesítették az utcákat, parkolóházakat építettek, műszaki berendezéseket telepítettek, hogy egyáltalán kezelhető legyen az állandóan növekvő forgalom,
- másrészt sok nagyvárosból (köztük Hamburgból, Nyugat-Berlinből és Nantes-ból) eltűntek például a villamosjáratok, számos metropolisz elhanyagolta helyi tömegközlekedési rendszerét, és kevésbé figyelt a kerékpárosok vagy gyalogosok igényeire is,
- a legtöbb város túl keveset fektetett be a helyi tömegközlekedésbe, de a kerékpáros- és gyalogos-infrastruktúrába is ahhoz, hogy ezek a közlekedési módok az autó vonzó alternatívájává váljanak,
- sok helyütt nincs elegendő kapcsolat és koordináció a városi tömegközlekedés és a regionális közlekedési rendszerek között, és számos nagyvárosban hiányoznak az érintőleges összeköttetések, aminek folytán az elővárosokat a városnegyedekkel összekötő út a központon át vezet, és a menetidőt tekintve nem olyan vonzó, mint az autóhasználat.

3.2.2 Természetesen az EGSZB is tisztában van azzal, hogy nincs olyan általánosan érvényes folyamat, amely minden európai városra egyformán igaz. Minden város és minden régió különféleképpen fejlődött. Olyan városok is vannak ugyanis, amelyek már az utóbbi években – részben évtizedekben – rendkívül intenzíven figyeltek arra, hogy támogassák a helyi tömegközlekedési rendszereket, valamint a kerékpáros- és gyalogosközlekedést. Így feltűnő, hogy például a brüsszeli kerékpáros-infrastruktúra eltér az amszterdamiól vagy münsteritől, és megfelelően különbözik a kerékpárosok forgalomban való részvételének aránya is. Más városok mellett Freiburg, Mulhouse és nemrégiben Párizs is új villamosvonalakat létesített, és így számos autózvezetőt átszállásra készítetett.

3.2.3 Az új tagállamokban is található néhány pozitív példa arra, hogy a települések sikeresen túltették magukat a „rendszer-váltáson”, és a helyi tömegközlekedés terén előremutató lépéseket tettek. Kétségtelenül e városok közé tartozik a lengyelországi Krakkó (?). A jelen vélemény kidolgozásáért felelős tanulmányozócsoport krakkói látogatása ezt hatásosan igazolta. Krakkóban a független forgalomtervezők és környezetvédő csoportok meg tudták győzni a városi vezetést arról, hogy a – pénzügyileg igen korlátozott – lehetőségek keretén belül korszerűsítsék és javítsák a helyi tömegközlekedést. Időközben a káprázatosan

sűrű villamoshálózat megőrzése, korszerűsítése, sőt részleges továbbépítése, az új villamosok vásárlása, a buszállomány – és a megállók – korszerűsítése, a helyi tömegközlekedés közlekedési lámpáknál élvezett elsőbbségének kezdődő kiépítése, a buszok és villamosok részére elkülönített forgalmi sávok létrehozása, de a helyi tömegközlekedés irányításának és működtetésének következetes átalakítása és részleges újjászervezése is sikerekre vezetett. A költségfedezet közel 90 %-os, és ezzel jóval túlszárnyalja a rendszerint elért értéket. És még mindig lehetne javítani rajta, ha a helyi közlekedési vállalat nem küszködne jelentős bevételkieséssel amiatt, hogy a központi kormányzat bizonyos felhasználói csoportok (tanulók, diákok, nyugdíjasok, fogyatékkal élők stb.) számára viteldíjkezdvményt állapított meg, azonban nem egyenlíti ki az ezzel járó bevételkiesést.

3.2.4 Az EGSZB természetesen nem ellenzi az említett felhasználói csoportoknak biztosított megfelelő viteldíjkezdvményeket, de úgy véli, hogy a velejáró költségeket nem szabad a közlekedési vállalatokra hárítani.

3.2.5 Krakkó pozitív példájának elemzése azonban azokat a gondokat is felszínre hozza, amelyekkel a települések és a helyi tömegközlekedés működtetői is küzdenek: a politika (sajnálatos módon a hierarchia minden szintjén) gyakran kevésbé tudatos, a közlekedési eszközök társadalmi megítélése eltérő (autó = modern, helyi tömegközlekedés = régimódi, olyanoknak való, akik korlátozott pénzügyi eszközökkel rendelkeznek és nem engedhetik meg maguknak az autót), a városépítési folyamatok közlekedéstechnikai következményei figyelmen kívül maradnak, a városi közlekedés nincs összehangolva a városkörnyékivel.

3.2.6 Egyes városokban a gondolkodásmód legalábbis részleges megváltozása figyelhető meg, „környezetbarátabb” közlekedési eszközökbe fektetnek be, amit az EGSZB örömmel vesz. Az EGSZB fontosnak tartja annak egyértelműsítését, hogy a szűkös közforrásokra és a városon belüli autóforgalom komoly negatív következményeire való tekintettel véget kell érnie az összes közlekedési eszköz párhuzamos támogatása idejének. A városokban – a „polgári hálózatok” időközben közel tíz éves elgondolásának teljes mértékben megfelelően – vissza kellene szorítani az autók jelentőségét, amihez nemcsak a helyi tömegközlekedés, valamint a kerékpáros- és gyalogos-infrastruktúra vonzerejének erőteljes növelésére van szükség, hanem arra is, hogy tudatosan „megnehezítsük” az autósok dolgát. A gépjármű-infrastruktúra és a helyi tömegközlekedés egyidejű kiépítéséhez ugyanis sem pénz, sem terület nem áll rendelkezésre.

3.2.7 A nagyvárosi régiókban a lakhatás, az élet és a környezet minőségét tehát csak a célok világos sorrendbe állítása és a helyi tömegközlekedésnek – valamint a kerékpáros- és gyalogosközlekedésnek – a személygépkocsi-infrastruktúrával szembeni előnyben részesítése révén lehet javítani. Ennélfogva a tervezési és politikai folyamatok során, valamint a

(?) Az ottani intézkedések végrehajtását az Európai Bizottság a Civitas keretében működő Caravellé programmal támogatta.

finanszírozásnál a helyi tömegközlekedési szempontokat a terület-felhasználási tervekről hozandó és az egyéb közlekedési döntések előtt kell tekintetbe venni.

3.2.8 A településeknek olyan sokféle intézkedést kellene alkalmazniuk, hogy felsorolásuk nem lehet egy EGSZB-vélemény célja és feladata. A helyi tömegközlekedés vonzerejének növeléséhez nem csak a járatsűrűség, gyorsaság, tisztaság, biztonság és tájékoztatás stb. szempontjából minőségileg és mennyiségileg kiváló kínálat tartozik. A rendelkezésre állás és a hozzáférés (amely különösen lényeges a fogyatékkal élők, a kisgyermekes anyák stb. számára) elengedhetetlen feltételként kell, hogy megjelenjen a tervezés folyamán; a különböző közlekedési eszközök közötti kedvező átszállási lehetőségek megteremtésére vonatkozóan fokozott figyelmet kell fordítani a hozzáférhetőség szempontjára annak érdekében, hogy minden polgár számára biztosítható legyen egy koherens helyközi közlekedési rendszer. A közlekedési eszközök megválasztásában fontos szerepet játszanak a megfizethető árak is. Fontos, hogy a felelős politikusok az eddigieknél hatásosabb módon rendelkezésre bocsásanak konkrét, gyakorlati útmutatásokat a megfelelő minőségjavulás elérésének módjáról. A közlekedés súlypontjának megfelelő áthelyeződését szolgálja az is, ha a központokban kevesebb (ráadásul drágább) parkolóhely van, viszont a sínpályás helyiérdekű közlekedési rendszerek végállomásain több és olcsóbb parkolóhely áll rendelkezésre, vagy ha a villamosok és buszok elkülönített sávon közlekednek, amelyek természetesen részben az autók számára biztosított hely rovására mennek (illetve kell, hogy menjenek). (A parkolási lehetőségek számának csökkenésével összefüggően az erre vonatkozó tervezés során továbbra is elegendő számú külön parkolóhelyet kell biztosítani a nagymértékben korlátozott mobilitású, csak speciálisan kialakított járművel közlekedni képes emberek számára.) London és Stockholm (a polgárok döntése nyomán) bevezette, hogy az autózvevőknek használati díjat kell fizetniük, ha a belvárosba (illetve bizonyos utcákba) szándékoznak behajtani, és az intézkedéssel jó eredményeket ér el. Madrid és több más európai nagyváros jelenleg hasonló lépésekkel kísérletezik.

3.2.9 London például az úgynevezett „city-díjból” származó bevételeket túlnyomórészt a városi buszhálózatba fekteti be. Ez már magában a tömegközlekedés figyelemreméltó javulásához és ahhoz vezetett, hogy egyértelműen csökkent az üvegházhatást okozó gázok kibocsátása (10 %-kal), az energiafogyasztás (20 %-kal), valamint a nitrogénoxid- és finompor-kibocsátás (16 %-kal) ⁽⁸⁾.

3.2.10 Sajnos azonban a tendencia az említett jó példák és a legjobb gyakorlatok – többek között az EU Civitas-projektje által támogatott és dokumentált – példáinak rendelkezésre állása ellenére még nem mutat egy valóban „új” városi közlekedéspolitikai irányába. És éppen a kelet- és közép-európai országok ismétlik most meg azokat a „hibákat”, amelyeknek súlyos következményeit a nyugat-európai városokban nap mint nap tapasztalhatjuk.

⁽⁸⁾ Lásd UITP (FN2).

3.2.11 Az EGSZB szerint mindennemű városi tervezési és közlekedéspolitikának alapvetően abból kellene kiindulnia, hogy ne, vagy csak nagyon kis mértékben „gyarapodhasson” a forgalom, második prioritásnak pedig azt kell tekinteni, hogy az igényelt helyváltoztatások lehetőleg környezetkímélő közlekedési eszközökkel, tehát helyi tömegközlekedéssel, kerékpárral, vagy gyalogosan történjenek, illetve történhessenek.

3.2.12 Ehhez tervezési és szervezési intézkedések egész csomagját kell összeállítani, és a beruházásokkal kapcsolatban megfelelő döntéseket kell hozni. Az európai városok számos egyedi példája mutatja, hogy a fenntartható városi közlekedéstervezés működőképes és a gazdasági erő gyengítése nélkül javítja a városi életkörülményeket. Az is nyilvánvaló azonban, hogy sok helyen még nem hoztak ilyen jellegű intézkedéseket, méghozzá a hiányzó szaktudás, illetve az eltérő politikai prioritások miatt.

3.2.13 Az EGSZB azt ajánlja az Európai Bizottságnak, a Tanácsnak, de – és főként – a Régiók Bizottságának is, hogy vizsgálja meg, milyen tényezők vezettek sikerre azokban a városokban, amelyek kedvező eredményeket értek el a környezetkímélő városi közlekedés fejlesztése terén, illetve mi az oka annak, hogy számos más városban továbbra is kedvezőtlen tendenciák figyelhetők meg. Az EGSZB biztos benne, hogy a helyzet alakulása nemcsak a pénzen múlik, hanem – rendkívül nagy mértékben – a politikai tudatosságon és a döntéshozók közlekedés- és településpolitikai határozatain is. Ezen a területen legalább olyan fontos feladatok várnak, mint amilyen a sikeres példák gyűjtése és rendelkezésre bocsátása.

3.3 A német elnökség kérdései

3.3.1 A közlekedési és települési struktúra tervezésének koordinálása (Hogyan lehet összhangba hozni a településfejlesztést és a helyi tömegközlekedési hálózatot?)

3.3.1.1 Nem kérdéses, hogy a legtöbb esetben a tervezés jobb összehangolására van szükség. Egyértelmű, hogy a közlekedési és a települési struktúra kölcsönösen függ egymástól. Ez régóta ismert tény. Ennélfogva a főként a települések hatáskörébe tartozó területfelhasználás és -rendezés a jövőbeli forgalom nagyságának és jellegének egyik alapvető meghatározója. Egy összehangoltabb regionális és országos szintű tervezésnek a jövőben erősebben ösztönöznie kellene a forgalomelkerülés céljaihoz igazodó településfejlesztést, és meg kellene akadályoznia az átgondolatlan terjeszkedést és a városszéli kereskedelmi és ipari telepeknek a belvárosok kárára történő létesítését.

3.3.1.2 Ha a már létező és az új lakó- és ipari telepeket például jó teljesítőképességű helyi tömegközlekedési rendszerekkel megközelíthetővé tesszük, egyértelműen növekszik vonzerejük. Ez a telekárakban mutatkozó változásokkal viszonylag könnyen bizonyítható. Előfeltétele is azonban annak, hogy elkerüljük a környezet túlzott, újabb megterhelését.

3.3.1.3 Az EGSZB számára nem kérdéses, hogy a nagyvárosi régióknak – de nemcsak ezeknek, hanem minden városnak – a jövőben az eddiginél jóval komolyabban figyelnie kellene az úgynevezett „belső fejlesztésre”, vagyis elsősorban városon belüli területeket kellene hasznosítani, mielőtt városzáli, illetve külső területeket vesz használatba. Ez a felfogás összhangban áll az EU talajvédelmi stratégiájának célkitűzéseivel.

3.3.1.4 További előfeltétel a megfelelő kereskedelmi és ipari telepekkel rendelkező, csökkentett forgalmú, sűrű, funkcióját tekintve vegyes települési struktúra, valamint egy jelentősen lelassított, a többi közlekedőhöz igazított autóforgalom elfogadása és fenntartása a városi életter visszahódítása érdekében. Ehhez átfogó forgalomlassítókat, a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak a gépjárműforgalommal szemben elsőbbséget biztosító „játsszoutcákat”, valamint sétálóövezeteket kell kiépíteni. A decentralizált vásárlási és szabadidős kínálatot rendelkező, társadalmi és kulturális szempontból felértékelt városnegyedek igen hatásosan gyengítik az autóforgalmat.

3.3.2 Teljesítőképes és vonzó helyi tömegközlekedés az agglomerációk egyéni gépjárműforgalmának megfékezésére (piaci politika, finanszírozás, az utazóközönség elégedettsége)

3.3.2.1 Az agglomerációkban csak akkor lehet megfékezni az egyéni gépjárműforgalmat, ha teljesítőképes és vonzó helyi tömegközlekedés áll rendelkezésre. „Vonzó” és „teljesítőképes” alatt azt értjük, hogy a kínálatot mennyiségileg és minőségileg úgy kell kialakítani, hogy használata minél egyszerűbb és kényelmesebb legyen.

3.3.2.2 Nem tekinthető az EGSZB feladatának, hogy véleményében a piaci politika és a finanszírozás terén, illetve az utazóközönség elégedettsége szempontjából szükséges intézkedések egész csokrát felsorolja. Világos azonban, hogy a közlekedési eszközök vonzerejét nemcsak a kínálat mennyisége és minősége, hanem az ára is meghatározza. A közlekedéssel kapcsolatos külső költségeknek a politikai szinten megannyiszor beharangozott internalizálása segítené a helyi tömegközlekedés versenyhelyzetének javulását.

3.3.2.3 Az utazóközönség csak akkor fogja újból előnyben részesíteni a helyi tömegközlekedést az autóval szemben, ha az árak megfelelő kínálat áll rendelkezésére, vagyis megfelelő áron kiváló minőséget kap. Ezt csak úgy lehet megvalósítani, ha a helyi tömegközlekedés hatékonysága folyamatosan növekszik. Ha eléri az optimális szintet, a költségfedezeti arányt is lehet növelni. Nem tekinthető azonban politikai célnak, hogy a helyi tömegközlekedés beruházási és működtetési költségei teljes mértékben fedezve legyenek. Egy ilyen jellegű egyoldalú üzeme gazdasági költségszámítás ugyanis figyelmen kívül hagyja a városi közlekedés külső költségeinek az internalizálását. Az EGSZB ezért rendkívül fontosnak tartja, hogy a politika végre láthatóvá tegye a közlekedés valós költségeit, aminek nélkülözhetetlen része a külső költségek internalizálása. A közlekedéssel

kapcsolatos külső költségeknek a politikai szinten megannyiszor beharangozott internalizálása segítené a helyi tömegközlekedés versenyhelyzetének javulását.

3.3.2.4 Az állami vagy országos szintű infrastrukturális döntések (például a távolsági utak vonatkozásában, amely utak a helyi és regionális közlekedésben konkurenciát jelentenek a tömegközlekedés számára), az adóügyi keretszabályozások (a gépjárművekre vonatkozó távolságátalány, az üzemanyag megadóztatása, a tömegközlekedés finanszírozását szolgáló környezetvédelmi adó stb.) és az EU támogatási politikája (például a transzeurópai hálózatok keretében) mind olyan tényező, amely jelentősen befolyásolja a közlekedési eszköz megválasztását, ezáltal annak esélyét, hogy kiépüljön egy finanszírozható, utasorientált, megfelelő hálózatot és járatsűrűséget biztosító helyi tömegközlekedés.

3.3.2.5 A teljesítőképes és vonzó helyi tömegközlekedés biztosítása, valamint az agglomerációknak az egyéni gépjárműforgalomtól és a közúti áruszállítástól (nem pedig a kívánatosnak tekinthető egyéni kerékpáros- és gyalogosforgalomtól) való tehermentesítése érdekében integrált területrendezési és közlekedési politikára van szükség, amely a közlekedés minden módjára és céljára kiterjed, és ezeket a külterületekkel regionális összefüggésben értékeli. Majd a célok sorrendbe állítása és a célok megfelelő stratégiák kidolgozása után egy politikai és kommunikációs folyamat segítségével számos különböző intézkedést kell végrehajtani. Ehhez fontos a tervezési és finanszírozási kompetenciák integrálása. További előfeltétel a megfelelő kereskedelmi és ipari telepekkel rendelkező, csökkentett forgalmú, sűrű, funkcióját tekintve vegyes települési struktúra, valamint a lassú forgalom elfogadása és fenntartása a városi életter visszahódítása érdekében.

3.3.2.6 A beérkező környéki és távolsági egyéni forgalomnak a városi tömegközlekedési hálózatba történő vonzó és célszerű becsatlakoztatása érdekében az arra alkalmas külső csomópontokban megfelelően kialakított, olcsó és kényelmes parkolási lehetőséget („Park and Ride”) kellene biztosítani (lásd a 3.2.8. pontot is).

3.3.2.7 A forgalom visszaszorításához és áthelyeződéséhez hozzájáruló irányító intézkedésként az EGSZB azt is kéri, hogy az EU-ban fokozatosan magas szinten közelítsék az üzeme nyagra kivetett adókat annak érdekében, hogy egységes versenyhelyzet alakuljon ki, és egységes finanszírozási források álljanak a helyi tömegközlekedés rendelkezésére.

3.3.3 A kerékpáros- és gyalogosforgalom ösztönzése

3.3.3.1 Az utak száma (nem a hossza) alapján mérve minden harmadik távolságot kizárólag gyalogosan vagy kerékpárral teszünk meg, ami nyilvánvalóvá teszi, hogy az európai városokban milyen fontos a kerékpáros- és gyalogosközlekedés. Másfelől azonban az 5 km-nél rövidebb utaknak még mindig több mint a feléhez autóba szállunk, pedig ezen a távon

kerékpárral gyakran gyorsabban célba érünk. Ha a helyi tömegközlekedési eszközök megállóit jobban el lehet érni, és több lehetőség van a kerékpár tárolására és szállítására, a városban belül hosszabb távokat is meg lehet tenni környezetkímélő közlekedési eszközök kombinálásával, és meg lehet változtatni a közlekedési módok közötti arányt. Azzal a kérdéssel, hogy a kerékpáros közlekedést hogyan lehet – az országhatárokon is átnyúlóan – európai szinten támogatni, különálló feltáró véleményben foglalkozunk (lásd: „A határokon átnyúló kerékpáros közlekedés támogatása”, TEN/277, R/CESE 148/2007).

3.3.3.2 A „citybike” mint tömegközlekedési eszköz lehetőséget nyújt arra, hogy a város egész területén kerékpárral tegyenek meg kisebb-nagyobb távolságokat. Ezek a citybike-ok a városban található nyilvános kerékpárállomásokon kölcsönözhetőek ki, és az állomások bármelyikén visszaadhatók. Mindehhez csak egy pl. hitelkártyával történő regisztrációra van szükség. A használati díjnak nagyon jutányosnak kell lennie.

3.3.3.3 A kerékpározás és a gyalogos közlekedés nemcsak rendkívül környezetbarát, hanem egészséges is. Társadalmunkban, amelyben a mozgáshiány időközben magas egészségügyi költségekhez vezet, egészségpolitikai okokból is mindenképpen kívánatos lenne a kerékpáros- és gyalogosforgalom részarányának növelése.

3.3.3.4 Magától értetődik, hogy ehhez megfelelő, jó minőségű infrastruktúrára van szükség. A kerékpár vonatkozásában ennek nemcsak a városi kerékpárutak képezik részét, hanem a biztonságos tárolási lehetőségek és az egyéb szolgáltatások is (például az, hogy a tömegközlekedési eszközök és a vasút lehetőséget biztosítsanak a kerékpár szállítására). Minden bizonnyal Hollandia a legjobb európai példa arra, hogyan kell kiépíteni a kerékpár-infrastruktúrát. Ezért nem is igazán az a kérdés, mit tehetnek a települések, hanem az, hogy mindeddig miért nem használták ki és valósították meg a kerékpáros- és gyalogosforgalom vonzerejét növelő viszonylag költségkímélő lehetőségeket.

3.3.3.5 A kerékpáros- és gyalogosforgalom támogatása különösen fontos az agglomerációkban, ahol kellemebbé kell tenni a lakhatást és a tartózkodást, illetve már régen esedékes a levegőtisztaság és a környezeti zajra vonatkozó uniós irányelvek végrehajtása. Ha összevetjük a közlekedési eszközök megoszlására utaló értékeket (az ún. *modal split* értékeket) az európai nagyvárosokban és agglomerációkban, egyértelművé válik, hogy a szóban forgó közlekedési módoknak a napi forgalomban való magas részvétele, a kínált infrastruktúra vonzereje és a kísérő támogató és népszerűsítő intézkedések szempontjából döntő tényező a csökkentett forgalmú és autómentes területek részaránya, a sűrű hálózat, az útkereszteződéseknél és forgalmi lámpáknál élvezett elsőbbség, a járdák szélessége, a jelzőablák, a tartózkodási és pihenési lehetőségek, a kerékpártárolók és parkolók, valamint a PR-tevékenység („gyalog az iskolába” napok, „kerékpárral a munkahelyre” versenyek, autómentes napok, kerékpár-szállítási lehetőségek a tömegközlekedési eszközökben). Ésszerű továbbá létrehozni egy kerékpárút- és járdafelelősi státust.

3.3.4 Korszerű információs, kommunikációs és irányítási technikák alkalmazása

3.3.4.1 A közlekedési telematika hozzájárulhat a forgalom súlypontjának a helyi tömegközlekedésre való áthelyeződéséhez, valamint a rendelkezésre álló kapacitások jobb kihasználásához. Növeli továbbá a közlekedésbiztonságot és csökkenti a környezetterhelést. Ez utóbbi és a forgalom áthelyeződése azonban egyelőre nem állnak a közlekedési telematika fejlesztésének és hasznosításának középpontjában. Az EGSZB aggodalommal figyeli, hogy a kutatásra és fejlesztésre fordított sokmillió eurós összegek és a szóban forgó területre irányuló támogatások inkább a gépjárműforgalom „folyamatosabbá tételéhez”, mint a környezet terhelésének csökkentéséhez vezetnek. Ugyanígy az egyenlethez közelebbi közúti forgalommal járó kapacitásnövekedés sem járult hozzá ahhoz, hogy bárki lemondott volna a közúthálózat kiépítéséről vagy bővítéséről. Az a tény, hogy forgalmi torlódások közöttben több autós választja a tömegközlekedést, nem járul hozzá a tömegközlekedés egyenlethez közelebbi megterheléséhez, ennél fogva – tömegközlekedési szempontból – inkább a kívánttal ellentétes hatásúnak tekintendő.

3.3.4.2 Az EGSZB amellettsz áll s íkra, hogy a helyi tömegközlekedésben mielőbb alkalmazzák a közlekedési telematikát az átfogó közlekedési és utastájékoztató rendszerének biztosítására. Alkalmazási lehetőséget lát az állomány kezelése és a városi logisztika terén is (üresjáratok elkerülése, járatösszevonás). Az integrált forgalomtervezés keretében a telematikai rendszereknek köszönhető hatékonyaságnövekedést a létező infrastruktúrák kiépítésének és bővítésének elkerülésére is ki kellene használni. A telematika alkalmazásának a közlekedésben összességében csak akkor van értelme, ha valóban a személygépjárművel és tehergépjárművel megtett útmennyiség csökkenéséhez vezet.

3.3.5 A városi környezeti terhelés csökkentése

3.3.5.1 Csak a környezetbarát kerékpározás, gyalogos közlekedés és tömegközlekedés együttesének egyértelmű előnyben részesítésére irányuló javasolt intézkedésekkel lehet csökkenteni a városi környezeti terhelést – például a finomport, a zajt és a haladó, illetve álló autósorok általi területfelhasználást –, végrehajtani az egészségvédelemmel kapcsolatos EU-irányelveket, és növelni a városok vonzerejét. Az olyan műszaki intézkedések, mint pl. a koromszűrő – bármilyen fontosak és ésszerűek többnyire – önmagukban nem képesek csökkenteni a városi környezeti terhelést. A települések nem kerülhetik el a strukturális közlekedéspolitikai változásokat.

4. Kérések

A helyi tömegközlekedést csak akkor lehet ésszerűen fejleszteni, ha az Európai Bizottság, a tagállamok és a helyi közösségek egy összefogott cselekvés keretében aktív tömegközlekedési politikát dolgoznak ki, amelynek az is részét képezi, hogy kétséghelyesen a városi közlekedésben az autós közlekedés dominanciáját.

Az EU-hoz intézett kérések

4.1 Felszólítjuk az Európai Bizottságot, hogy szabályozza újra a regionális fejlesztésre irányuló intézkedések forráselosztását. Az EGSZB azt javasolja, hogy a közlekedési projektekre szánt beruházások bizonyos – nagy – részét a kohéziós alapokhoz hasonlóan az Európai Regionális Fejlesztési Alap (ERFA) is a tömegközlekedési projektekbe való befektetésekre különítse el.

4.2 Amíg az egyéni gépjárműforgalom költségeit nem az úthasználati díjából és egyéb pénzügyi járulékokból fedezik, nem igazságos a sínpályás közlekedés költségeinek teljes kigazdálkodása.

4.3 A közlekedéssel kapcsolatos külső költségek internalizálása, valamint a közlekedési eszközök megválasztásának befolyásolása az árak alakítása által (gépjárműadó, üzemanyagadó, parkolási díjak, úthasználati díjak) szükséges keretfeltételei a tömegközlekedésben megfigyelhető jelenlegi kedvezőtlen tendenciák megállításának és a perspektívaváltásnak, amelynek célja a tömegközlekedés kínálatának bővítése, a jó hálózatok kiépítése, valamint a kereslet és a költségfedezeti arány növelése. Az EGSZB már több ízben foglalt állást a külső költségek internalizálása mellett, az Európai Bizottság pedig többször tett ennek megfelelő ígéreteket. Semmi sem történt azonban. Felszólítjuk az Európai Bizottságot, hogy többek között a városi forgalomról szóló zöld könyv tervezett előterjesztésekor végre tegye meg a szükséges bejelentéseket, és haladéktalanul lásson hozzá a végrehajtáshoz.

4.4 Az EGSZB arra kéri az Európai Bizottságot, hogy a Marco Polo programhoz hasonlóan dolgozzon ki egy konkrét uniós támogatási programot, melynek segítségével a közlekedés súlypontja az egyéni gépjárműforgalomról a tömegközlekedésre helyeződik át, és amellyel a jövőbe mutató kísérleti helyi és regionális tömegközlekedési projektek is finanszírozhatók, elsősorban a közép- és kelet-európai országokban. Az ilyen kísérleti projekteknek az eddig kihasználatlan, nagy potenciális utazóközönséget vonzó szakaszokon tartalmazniuk kell az infrastruktúra modernizálását (beleértve az ésszerű új építési intézkedéseket) a járművek modernizálását, a vonzó menetrendek bevezetését és a többi helyi és regionális tömegközlekedéssel való optimális összekapcsolódást. Ezenkívül a városokban is támogatni kellene a példaértékű kezdeményezéseket.

4.5 Szintén ésszerű lenne egy konkrét uniós támogatási program a mobilitás és városfejlesztés, illetve regionális tervezés témájában. Olyan modellprojekteket lehetne támogatni vele, amelyek nem átgondolatlan terjeszkedéshez vezetnek, hanem támogatják a létező településmagokat, valamint a központi helyek lépcsőzetes rendszerét, települési tengelyeket határoznak meg, amelyek aztán ténylegesen hozzáférhetővé válhatnak a vonzó helyi sínpályás, illetve tömegközlekedés révén.

4.6 Az EGSZB a statisztikai adatbázis javításának érdekében azt ajánlja továbbá, hogy a tagországoknak kötelező legyen

beszámolni a tömegközlekedéssel kapcsolatos meghatározott paraméterekről, valamint hogy biztosítva legyen a tömegközlekedés terén bevált gyakorlati példák szisztematikus terjesztése. Jó alapot kínál ehhez az Európai Bizottság kezdeményezése: az Európai Helyi Közlekedési Információs Szolgálat (ELTIS) és ennek weboldala (www.eltis.org). Az egyes intézkedésekre ott felsorolt példákat elsősorban az új tagállamokból és a csatlakozó országokból származó példákkal kell rendszeresen kiegészíteni.

4.7 Az Európai Bizottságnak és a Tanácsnak meg kellene fontolnia, hogy ne kötelezze-e az önkormányzatokat fenntartható városi közlekedési tervek készítésére azzal a kötelező céllal, hogy a közlekedés súlypontja a környezetkímélő közlekedési eszközökre (a helyi tömegközlekedésre, illetve a kerékpáros- és gyalogosforgalomra) helyeződjön át. A tervek még meghatározandó európai minimumkövetelményeknek kellene, hogy megfeleljenek. Amennyiben a települések nem készítenek közlekedési tervet, ki kellene zárni őket a közösségi alapok pénzügyi támogatásaiból.

A tagállamokhoz intézett kérések

4.8 Az EGSZB arra kéri az új tagállamokat, hogy vállalják felelősségüket a helyi – sínpályás és egyéb – tömegközlekedéssel szemben, támogatva őket például a települési közlekedési finanszírozási törvények révén. Sem pénzügyi, sem szervezeti szempontból nem szabad cserbenhagyniuk a településeket.

4.9 Nem elfogadható, hogy a vállalkozásoknak olyan anyagi terheket kell viselniük, amelyek mindenképpen ésszerű szociálpolitikai döntések eredményei (gondolva itt a szociális szempontból nehezebb helyzetben lévő csoportoknak kínált kedvezményes menetjegyekre). Az EGSZB egyértelműen úgy ítéli meg, hogy itt a kormányoknak a helyi tömegközlekedéssel szemben gyakorolt felelőtlen magatartásáról van szó.

4.10 Alapvető, hogy a tagállamok kötelességüknek érezzék, hogy azokért a szociális szolgáltatásokért, amelyeket a közlekedési vállalatoktól megkövetelnek (ilyenek például a tanulóknak, nyugdíjasoknak, fogyatékkal élőknek stb. biztosított kedvezményes árú jegyek), pénzügyi felelősséget is vállaljanak.

4.11 A tagállamoknak elő kellene mozdítaniuk az egyéni gépjárműforgalom külső költségeinek az internalizálását, hogy a befolyó összegekkel erőteljesen fejlesszék a tömegközlekedési kínálatot, és előrelendítsék a közlekedés súlypontjának áthelyeződését.

4.12 A tagállamoknak – adott esetben az Európai Bizottsággal közösen – törekedniük kell arra, hogy minél szélesebb körben terjesszék a helyi tömegközlekedés fejlesztésére irányuló legjobb gyakorlatok példáit. A helyi tömegközlekedés pénzügyi hiányban is szenved, de nem ez az egyetlen gond: tudatosság és ötletek, teljesítményértékelés (*benchmarking*) nélkül bármennyi pénzzel sem lehet eredményt elérni.

A településekhez intézett kérések

4.13 A teljesítőképes és vonzó helyi tömegközlekedés biztosítása, valamint az agglomerációknak az egyéni gépjárműforgalomtól és a közúti áruszállítástól való tehermentesítése érdekében integrált területrendezési és közlekedési politikára van szükség, amely egyfelől a forgalom visszaszorítására irányul, másfelől a környezetkímélő közlekedési eszközökre helyezi a hangsúlyt. Ennek érdekében először is fel kell mérni, és a külterületekkel regionális összefüggésben értékelni kell az egyes közlekedési módokat és célokat.

4.14 Majd a célok sorrendbe állítása és a céloknak megfelelő stratégiák kidolgozása után egy politikai és kommunikációs folyamat segítségével a településeknek számos különböző intézkedést kell végrehajtaniuk.

Kelt Brüsszelben, 2007. április 25-én.

4.15 Az önkormányzatoknak világos célokat kellene kitűzniük arra vonatkozólag, hogyan és mennyire szeretnék növelni a helyi tömegközlekedés és a környezetbarát kerékpározás, illetve gyalogos közlekedés részarányát, ennél fogva csökkenteni az egyéni gépjárműforgalom abszolút részarányát. Ehhez fontos a tervezési és finanszírozási kompetenciák integrálása.

4.16 A települési általános érdekű szolgáltatások részét képező tömegközlekedés előretételek tervezésekor figyelembe kell venni például a tömegközlekedési nyomvonalakkal és megállóhelyekkel kapcsolatos földpolitikát is.

4.17 A tömegközlekedési rendszerek sikeréhez igen fontos, hogy a polgárok és a felhasználói szervezetek részt vegyenek a tervezési folyamatokban. Az EGSZB ezért ajánlja, hogy az önkormányzatok helyi tömegközlekedési rendszereik kiépítésébe széles körben vonják be polgáraikat.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság

elnöke

Dimitris DIMITRIADIS

Európai Gazdasági és Szociális Bizottság vélemény – Tárgy: „A határokon átnyúló kerékpáros közlekedés ösztönzése”

(2007/C 168/18)

2006. november 7-i levelében a német közlekedésügyi minisztérium az EU német elnöksége keretében arra kérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján véleményt dolgozzon ki a következő tárgyban: „A határokon átnyúló kerékpárforgalom ösztönzése”.

Az EGSZB elnöksége 2006. november 21-én megbízta a „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekciót a bizottsági munka előkészítésével.

A munka sürgősségére való tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2007. április 25-26-án tartott 435. plenáris ülésén (az április 25-i ülésnapon) főelőadót jelölt ki Jan SIMONS személyében, továbbá 128 szavazattal 2 ellenében, 8 tartózkodás mellett elfogadta az alábbi véleményt.

1. Következtetések

1.1 (Egyelőre) nem létezik európai kerékpár-politika. Mindazonáltal az Európai Bizottság – támogatóprogramok révén – segíti a fenntartható mobilitási politika és energiazelfoglalás keretébe tartozó kutatást, valamint az ilyen projektek kidolgozását és megvalósítását.

1.2 Az EGSZB ajánlja, hogy a kerékpározás általánosan épüljön bele a közlekedési és infrastrukturális politikába, és hogy konkrétan már a városi közlekedésről szóló, kidolgozás alatt álló zöld könyvben komoly figyelmet kapjon.

1.3 Európában minden vonatnak, tehát a nemzetközi nagysebességű vonatoknak is kötelezően rendelkeznie kell olyan helyiséggel, amely többek között kerékpár szállítására alkalmas.

1.4 Minimális minőségi követelményeket kell meghatározni az európai támogatással épülő kerékpáros-infrastruktúra vonatkozásában.

1.5 Az EGSZB ajánlja, hogy uniós támogatásként is rendelkezésre álljanak a kerékpáros-infrastruktúra kiépítésére és karbantartására. A gyakorlatban már számos európai város és ország bizonyította, hogy ez az infrastruktúra bevált.