

A Régiók Bizottsága véleménye „Zöld könyv a városi közlekedésről”

(2008/C 172/04)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- összehangolt fellépésre hív fel annak érdekében, hogy megoldhatók legyenek a valamennyi európai város számára kihívást jelentő, légszennyezéssel és forgalmi dugókkal összefüggő problémák. Ennek alapját e nehézségek integrált megközelítése jelentené, amely szerint az EU jelentős szerepet kellene, hogy játsszon, megőrizve ugyanakkor azt, hogy a területi önkormányzatok feladata legyen elsősorban a konkrét megoldások nyújtása.
- felhívja az EU illetékeseit arra, hogy ösztönözzék a területi önkormányzatokat olyan, hosszú távú mobilitási programok kidolgozására, amelyek a városok és a városkörnyéki területek partneri együttműködésén alapulnak, és amelynek célja, hogy a helyi viszonyokhoz igazodó megoldásokat (parkolók létrehozása a városok szélén, tisztább közlekedési módok kifejlesztése, a tömegközlekedés optimalizálása stb.) találjanak. E mobilitási tervek magukban foglalhatnák (forgalmi dugóktól és légszennyezéstől mentes) ún. „tisztá zónák” kialakítását, elsőbbséget nyújtva az ezt célzó beruházásoknak.
- azt javasolja – tudatában annak, hogy ehhez számottevő pénzügyi eszközök szükségesek –, hogy e mobilitási tervek kiterjedt partnerségeken alapulhassanak, amelyek elsősorban a magánszektor szereplőiből állnának, és felkéri az EU illetékeseit arra, hogy az EBB-vel együttműködve újító erejű finanszírozási eszközöket fejlesszenek ki, amelyek révén pénzügyileg támogathatók lennének a tisztább technológiák és a szükséges infrastruktúra.
- európai szintű jelentési mechanizmus bevezetésére hív fel, amelynek segítségével megállapítható a tett előrehaladás. E folyamatnak (az EU által finanszírozott) összehasonlító tanulmánnyal kellene indulnia, amely megvizsgálja az európai városokban kialakult helyzetet, és az általuk e kihívások megválaszolására alkalmazott megközelítéseket.

Előadó: Sir Albert BORE, Birmingham város tanácsának tagja (UK/PES)

Referenciaszöveg

Zöld könyv: A városi mobilitás új kultúrája felé

COM(2007) 551 final

Politikai ajánlások

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

A fő üzenetek

1. üdvözlö az EU kötelezettségvállalását az európai gazdaság versenyképességének fokozására tett erőfeszítések folytatására, valamint a fenntarthatóság és az éghajlatváltozás kezelésére. E kulcsfontosságú kérdések – amelyeket hivatalosan is rögzített a lisszaboni menetrend, a göteborgi megállapodás és az éghajlatváltozási cselekvési terv – döntő jelentőségűek az Unió jövője szempontjából. Az RB politikai prioritásai elismerik, hogy a versenyképesség (különösen a városi központokban) döntő fontosságú a gazdasági növekedés szempontjából, valamint azt – a lisszaboni célkitűzéseknek megfelelően –, hogy a versenyképesség hozzájárul a területi kohézióhoz;

2. hangsúlyozza, hogy a helyi, regionális és nemzeti hatóságok közötti jogkörmegosztás az egyes tagállamokban különbözőképpen alakul. Fontos, hogy az Európai Bizottság által a jövőbeli cselekvési tervben rögzített intézkedések ne írjanak elő meghatározott szervezési megoldásokat;

3. aláhúzza, hogy e növekedési és környezeti problémákkal a városok nap mint nap találkozhatnak. Ugyanakkor a súlyosbodó környezeti problémák gátolják majd e növekedést. A városok és a városi területek lehetőséget kínálnak a versenyképesség fokozására és az éghajlatváltozás kezelésére. Ennek érdekében a városokban és a fontosabb városi területeken az elérhetőséget javító intézkedéseket kell hozni, és meg kell oldani a környezeti problémákat. A növekedés nagymértékű elválasztása az éghajlatváltozás káros hatásaitól mindenekelőtt a városi területeken valósítható meg, mivel az alternatív közlekedési megoldások elsősorban a sűrűn lakott városi területeken válnak gyorsan életképessé;

4. összehangolt fellépésre szólít fel annak érdekében, hogy eredményesen kezelhetővé váljanak a városokat érintő, közlekedésből eredő jelentős problémák: a zsúfoltság és a környezetvédelmi kérdések, és hogy megvalósíthatóvá váljon a közúti szállítás „szén-dioxid-mentesítése” 2050-ig. Egyes városokban folyt már sikeres tevékenység. Átfogóbb stratégia szükséges, amely tiszteletben tartja a szubszidiaritás és az arányosság elvét;

5. elismeri a helyi és regionális önkormányzatok alapvető szerepét a városi közlekedési politika kialakításában és végrehajtásában, és egyetért az Európai Bizottsággal abban, hogy a városi mobilitás újragondolása a módközi közlekedés megszervezését jelenti az összes tömegközlekedési és egyéni közlekedési mód figyelembevételével, a környezetbarát közlekedési módok felé történő elmozdulás érdekében;

6. felkéri az EU-t a környezetvédelem, a területrendezés és a mobilitás köré szervezett integrált politikák kidolgozására,

meltek keretében az alábbiakban javasolt intézkedések közösségi szinten központi helyet kapnának:

1. Az EU-nak a levegőminőség javítása és a zajártalom csökkentése érdekében olyan szigorúbb közlekedési politikát kell folytatnia, amely a problémákat gyökerüknél ragadja meg. A hatékonyabb technológiákkal és a tisztább tüzelőanyagokkal kevésbé környezetszennyező, csendesebb és gazdaságosabb járművek tervezése válik lehetővé.
2. Az EU-nak ösztönöznie kellene a gépkocsi-technológiák fejlesztését a közúti biztonság javítása érdekében.
3. Az Európai Unió támogatni fogja a regionális és helyi tarifális politikát az ennek érdekében szükséges technológiai fejlesztések előmozdításával.
4. Az Unió támogatja a városi területeknek a nagysebességű vasút- és villamosvonalakhoz és hálózatokhoz történő hozzáférő kapcsolását.
5. Az EU törekedni fog a környezetvédelmi övezetek jelzésének összehangolására, ugyanakkor nagyfokú szabadságot biztosít a városoknak a környezetvédelmi övezetek kialakítása tekintetében.
6. Az EU-nak ösztönöznie kell a nem motorizált közlekedést szolgáló utak kiépítését, biztonságossá téve ezzel a gyaloglást, a kerékpározást és az egyéb, környezetbarát közlekedési módok alkalmazását;
7. kéri az EU-t, hogy ösztönözze a régiókat – és különösen a városokat – a fenti problémák kezelésére átfogó, hosszú távú mobilitási tervek kidolgozásával a forgalmi dugók mérséklése és az éghajlatváltozás korlátozása érdekében az utasoknak választási lehetőséget nyújtó, alternatív közlekedési módok kifejlesztésével, azzal a céllal, hogy a szállítási módzatok egyensúlya helyreálljon a fenntarthatóbb módok súlyának növekedésével. E terveken belül különösen támogatandók az ún. „tisztá zónák” (vagyis újonnan kijelölt, légszennyezés- és forgalmidugó-mentes területek, amelyek abban különböznek az ún. „zöld zónáktól”, hogy ez utóbbiak csupán alacsony légszennyezési értékekkel rendelkeznek). A támogatásnak a „tisztá zóna” státuszának elismerésén és az említett kiemelt célok területén végrehajtott beruházásokon keresztül kell történnie;
8. elismeri, hogy az ilyen „tisztá zónák” támogatásához szükséges beruházás-mennyiség finanszírozása nehéznek bizonyulhat, különösen bizonyos tagállamokban. Az EU-nak – az Európai Beruházási Bankkal szorosan együttműködve – innovatív pénzügyi eszközöket kell kifejlesztenie, amelyek révén finanszírozható a kellő fenntartható mobilitási infrastruktúra és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású járművekbe való beruházások. Ez a CIVITAS program kiterjesztéseként lenne folytatható, vagy pedig a CIVITAS 2009. évi lezárását követően beépíthető volna egy annak helyébe lépő másik, EU által finanszírozott programba.

9. EU-szintű mechanizmus bevezetését sürgeti a városi közlekedés terén elért előrehaladásról, valamint a példának tekinthető bevált gyakorlatokról való visszajelzés céljából. E folyamatot egy (EU által finanszírozott) összehasonlító tanulmánnyal kell kezdeni, amely olyan szempontból vizsgál meg városokat szerte az Unióban, hogy milyen módszereket alkalmaznak a forgalmi dugók csökkentésére; milyen egyéb, környezeti szempontú javulást értek el; továbbá hogy milyen fenntarthatóbb szállítási módokat alkalmaznak. A lisszaboni célok megvalósításáról a Tanács éves tavaszi ülésén előterjesztett éves jelentés kellene, hogy a visszajelzés ütemtervének alapjául szolgáljon;

10. azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság bocsásson ki iránymutatásokat a szállítási módok összköltségének és hasznának (beleértve az olyan externáliákat is, mint a közlekedési dugók, a környezeti kár, a társadalmi befogadás, valamint a foglalkoztatásra és a városközpontok szociális életképességére gyakorolt hatás) a kiszámítását célzó módszerekre irányuló közös normák formájában, a módköziség ösztönzésének alapjaként. Javasolja továbbá olyan fogyasztóbarát ökológiai normák bevezetését a gépjárművekre vonatkozóan, amelyek az életciklus teljes hosszában felmerülő, valamennyi környezeti költséget tükrözik;

11. sürgeti az Európai Bizottságot, hogy támogassa és díjazza a bevált gyakorlatok hálózatait annak érdekében, hogy bővüljön e hálózatok köre olyan területeken, mint például a többemű csomagok, amelyek alternatívát nyújtanak a személygépjármű birtoklására és aktív használatára, valamint olyan kezdeményezések kiterjesztését, mint például az ún. „bemutatóvárosok”, amelyek újító jellegű árazási módszereket alkalmaznak példamutató módon, továbbá a „tisza zónák” létrehozását;

12. arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy hasznosítsa az olyan díjrendszerek eredményeit, amelyek esetében elismert, hogy szükség van a megszerzett tapasztalatok terjesztésének finanszírozására, a díjakat marketingeszközként használva fel az érintett városi régiók, és elérendő célként a többi városi régió számára;

13. amellet foglalt állást, hogy az EU a „példaértékű, bevált gyakorlatokat alkalmazó városok” és a „bemutatóvárosok” révén mutassa meg európai és világszinten egyaránt, hogy hogyan keres és valósít meg innovatív és komplex megoldásokat aktuális problémáinkra és lehetőségeinkre, továbbá önkéntes mobilitási tervek kidolgozását kéri a városi területektől legalább az elkövetkező 20 évre vonatkozóan. A tervek szólhatnak a finanszírozási igényekről, a megvizsgálendő és kipróbálandó, új technológiákról, az infrastrukturális igényekről, az innovációt ösztönző, innovatív beszerzésekről stb. A valamennyi uniós városra irányuló, tervvezérelt megközelítés, továbbá a „példaértékű, bevált gyakorlatokat alkalmazó városok” és a „bemutatóvárosok” révén – egy számottevően kibővített Civitas Plus programon vagy esetleg egy új programon keresztül – az EU megmutathatná európai és világszinten egyaránt, hogy hogyan keres és valósít meg innovatív és kihívást jelentő megoldásokat aktuális problémáinkra, a napjainkban rendelkezésre álló lehetőségekkel;

14. arra kér minden kormányzati és közigazgatási hivatalt, hogy támogassák a „tisza zónák” elérését célzó, közös (köz-köz vagy köz-magán) beszerzések ösztönzésére irányuló tevékenységeket (amennyiben az ilyen közös beszerzések nem ellentétesek a szélesebb körű közérdekkel). A közös beszerzések révén létrejöhet az új technológiákba beruházó gyártók piaca és elősegíthető az innováció. Az EU támogathatná ezt a tevékenységet

által, hogy ösztönzi azokat a hálózatokat, amelyek szállítástechnológiai fejlesztések kidolgozásában, kutatásában és támogatásában tevékenyen részt vevő régiók és városok bevált gyakorlatait tartalmazzák, és amelyek környezetbarát beszerzésekre és a szállítástechnológiai innováció serkentésére irányulnak. Mindkét fenti tevékenység ösztönözné az új technológiák keresletét és kínálatát egyaránt, a városok javára;

15. kiemeli, hogy jobban meg kell érteni a magánszektor szerepét az alternatív szállítási módok jövőbeli rendelkezésre bocsátásában, valamint a fokozott elérhetőségnek és a járművek által megtett kilométerszám növelésének a szétválasztását. Hangsúlyozza, hogy ezért a fenti EU-szintű összehasonlító tanulmány részeként megvizsgálendő a magántőke általi finanszírozás szerepe, a jelenleg innovatív megoldásokat alkalmazó vállalatok, továbbá az, hogy milyen ösztönzők adhatók szerepük hatásosságának maximalizálására;

16. rámutat arra, hogy a zöld könyv időszerű, mivel pótlólagos erőforrásokra lesz szükség valamennyi szinten a problémák kezelése érdekében. Az EU már most is számottevő mennyiségű erőforrást fordít a mobilitási és szállítási ügyekre a TEN-T hálózatokon keresztül, és a városi területekre is a strukturális alapok keretében, a konvergenciaregiókon át. A városok a közlekedési hálózatok alapvető és elválaszthatatlan elemei, mivel csatlakozási pontokat képeznek a különböző közlekedési módok között, és általánosságban véve kiindulási és érkezési pontként szolgálnak. Ezért ugyanakkora figyelmet kellene szentelni a városi közlekedésnek, mint a közlekedési hálózatoknak. Hosszabb időszakra kell előre tervezni, a hosszú távú terveket pedig be kell tartani. A régiók és a városok ne várják meg, hogy a problémák teljes egészében jelentkezzenek; proaktív magatartás szükséges. Ezért minden szinten arra van szükség, hogy a források elosztásakor ne csupán a már jelentkező problémák megoldására hozott intézkedéseket vegyék figyelembe, hanem további eszközöket szabadítsanak fel azoknak a régióknak és városoknak, amelyek korai szakaszban kívánnak foglalkozni a jövőbeli problémákkal;

17. aláhúzza a városi mobilitási tevékenységek támogatásának fontosságát a konvergenciaregiókra irányuló, új operatív programok keretében. Azon területeken, ahol ez megtörténik, az adott városoknak és régióknak be kell majd tudniuk bizonyítani, hogy az EU által finanszírozott tevékenységeik a kulcsfontosságú problémák megoldását célozzák;

A közlekedési dugóktól mentes városok és nagyvárosok felé

Az 1. kérdést illetően, vagyis hogy érdemes-e „címkézési” rendszer bevezetését megfontolni a közlekedési dugók csökkentése és az életkörülmények javítása érdekében úttörő tevékenységet folytató városok erőfeszítéseinek elismerésére:

18. Az Unió párosíthatná a – specifikus mutatókon alapuló – „EU-szerte érvényes kézkászló-rendszer” irányvonalait követő címkézést a (légszennyezés- és forgalmidugó-mentes) „tisza zónák rendszerének” bevezetésével. Projektek lennének finanszírozhatók különböző lélekszámú és történelmi gyökerű „bemutatóvárosokban”, továbbá esetleg a CIVITAS program nagyobb léptékű tevékenységekre való kiterjesztésének céljával (lásd a 21. kérdést).

19. A bevált gyakorlatokra vonatkozó éves jelentés kiegészítené a városi célkitűzések megvalósításának tekintetében elért eredményekre vonatkozó, a tavaszi Európai Tanács alkalmával ismertetett éves jelentést.

A 2. kérdés kapcsán, vagyis arról, hogy milyen intézkedéseket lehetne tenni az autózás valós alternatívájaként megjelenő gyaloglás és kerékpározás népszerűsítése érdekében:

20. Az egyetlen lehetőség arra, hogy a gyaloglást és kerékpározást az autóhasználat igazi alternatívájaként támogassuk, az átfogó, magas színvonalú, akadálymentes gyalog- és kerékpárutak kialakításában és kiépítésében rejlik, amelyért a helyi önkormányzatok felelőnek. Ez hozzájárulna ahhoz, hogy a kerékpárt a mai helyzethez képest sokkal gyakrabban használják közlekedési eszközként az EU-ban. Ez elsősorban a „kompakt város” koncepcióinak keretében valósítható meg. Ha az új beépítési tervek kidolgozásakor a funkcionalitásból indulnak ki, ez hozzájárulhat ahhoz, hogy a gyalogosok és kerékpárosok által megteendő távolságok megfelelő korlátok között maradjanak. A városi „tisztá zónák” kialakítása, amelyhez szigorú intézkedéseket vezetnének be a forgalmi dugók és a légszennyezés kezelésére, számottevően javítaná a környezetet a gyaloglás és a kerékpározás számára. Számos példa létezik már a bevált gyakorlatokra az iskolákban és közösségekben folytatott népszerűsítő kampányok terén, és az EU jelentős szerepet játszik a szakmai hálózatok támogatásában, a példaértékű esetek bemutatásában és a sikeres tevékenységek megünneplésében. Európának építenie kellene a TAPESTRY program ⁽¹⁾ eredményeire;

A 3. kérdést illetően, azaz arról, hogy mivel lehetne népszerűsíteni a városi közlekedésben a fenntartható közlekedési módokra való áttérést:

21. A közlekedésmód-váltás a fenntartható módozatok által kínált utazási élmény javítására, és ezáltal vonzóbbá tételére, valamint a fenn nem tartható módok vonzerejének csökkentésére irányuló, integrált megközelítést igényel. Ezt az integrált megközelítést azonban a levegő- és zajszennyezésre vonatkozó cselekvési tervek, valamint a közlekedési, illetve közlekedésfejlesztési tervekhez kapcsolódó tervezési intézkedések során is követni kell. Az idevonatkozó uniós irányelvek jövőbeli felülvizsgálata során ki kell térni a szubszidiaritásra, és megfelelően figyelembe kell venni az integrált tervezési megközelítést. Ez jogbiztonságot teremt az olyan települések számára, amelyek ilyen integrált tervezési megközelítéseket alkalmaznak. A közösségi jog differenciálatlan alkalmazása – különösen az állami támogatások és a közbeszerzés terén – gyakran nem kívánatos, és előre nem látható következményekkel jár. Azt, hogy a közlekedési szolgáltatások nyújtása milyen formában történjen – közbeszerzés vagy közvetlenül az önkormányzatok útján – továbbra is regionális és helyi szinten kell eldönteni.

A 4. kérdést illetően, vagyis arról, hogy hogyan lehet tovább növelni a tiszta és energiahatékony technológiák alkalmazását a városi közlekedésben:

22. Támogatjuk a zöld könyv javaslatait, melyek szerint egyre szigorúbb kibocsátási normák segítségével továbbra is egyre

nehezebb célokat kell kitűzni, ösztönözve a közös normáknak megfelelő városi zöld zónák széles körű létrehozását. Esetleg európai célkitűzések is lehetségesek, adott esetben hozzájárulási engedményekhez kapcsolva, melyeket azoknak a közbeszerzéseknek az arányában ítélnének oda, amelyek eleget tesznek bizonyos „öko-besorolási feltételeknek”. Arra is van lehetőség, hogy az EU különböző üzleti hálózatai révén az ökológiai normáknak megfelelő beszerzési eljárásra ösztönözzük a magánvállalatokat.

A 6. kérdés kapcsán, vagyis az alábbiakra vonatkozóan: meg kell-e jelölni a zöld zónák és az ezekhez kapcsolódó korlátozások meghatározása során figyelembe veendő szempontokat, illetve szükséges-e ezzel kapcsolatos iránymutatás? Mi a legmegfelelőbb módja annak, hogy a zöld zónák összeegyeztethetők legyenek a szabad közlekedéssel? Felmerül-e probléma a zöld zónákban érvényes helyi szabályok határokon átnyúló végrehajtásával kapcsolatban?

23. A zöld zónák meghatározásáról szóló európai uniós iránymutatások (és nem: útmutatás) nagymértékben hozzájárulnának az egyértelműséghez és a konzisztenciához, és különösen ahhoz, hogy általánosan elismert járműkategóriák jöjjenek létre az energiafogyasztás és a kibocsátásszintek minősítése alapján. Szükség lehet európai szintű honlapra, amely szabványos formátumban gyűjti össze az uniós városok adatait, és specifikus információt nyújt az érintett városi területről. A tiszta zónákba behajtó járművek károsanyag-kibocsátásuk alapján történő egységes jelölése mind a gépjárművezetők, mind pedig a szabályozás végrehajtása szempontjából előnyös lenne, feltéve, hogy azonos hatósági jelzéseket vezetnek be valamennyi gépjármű számára Európában.

24. Egész Európára vonatkozó iránymutatásokra van szükség a KRESZ környezetvédelmi, illetve a „gyengébb elemek” védelmét szolgáló pontjait illetően. A tagállamokat ösztönözni kell arra, hogy építsék be ezen iránymutatásokat nemzeti KRESZ-ükbe, biztosítva ezáltal a nagyobb átláthatóságot és egységességet szerzte az Unióban;

25. Napjainkban számos város és régió alakít ki környezetvédelmi övezeteket, és ennek során saját jelzéseket alkalmaznak. A nemzetközi fuvarozók és a turisták egyértelmű tájékoztatása érdekében az Uniónak ki kellene dolgoznia egy egységes jelzésrendszert. Ugyanakkor a környezetvédelmi övezetek kialakításának tekintetében a területi önkormányzatok megőrzik a lehető legnagyobb szabadságot.

26. A szabályok határokon átnyúló végrehajtása már most lehetséges (a Tanács 2005/214/IB kerethatározata [2005. február 24.] a kölcsönös elismerés elvének a pénzbüntetésekre való alkalmazásáról).

27. Az RB aggasztónak tartja, hogy az Európai Bizottság – anélkül, hogy megvárta volna a konzultáció eredményét – decemberben teljesen átdolgozott javaslatot terjesztett elő a tiszta és energiahatékony közúti járművek támogatásával kapcsolatban (COM[2007] 817 final).

⁽¹⁾ TAPESTRY – Travel Awareness, Publicity and Education Supporting a Sustainable Transport Strategy in Europe [A fenntartható európai közlekedési stratégiát támogató tájékoztatás, népszerűsítés és oktatás]. A TAPESTRY nevű, hároméves kutatási és demonstrációs projektet az Európai Bizottság (Energiaügyi és Közlekedési Főigazgatóság) finanszírozta az 5. kutatási és technológiafejlesztési keretprogramon belül.

Az 5. kérdést illetően, vagyis arról, hogy hogyan lehet népszerűsíteni a környezetbarát közbeszerzést:

28. További előnyt jelentene, ha a STEER programot ⁽²⁾ összekapcsolnánk az egész életciklusra megállapított költség – zöld könyvben kifejtett – elvén alapuló új európai ökológiai normákkal. EU-szinten partneri alapon együttműködhetnénk a beszállítókkal, hálózataikon keresztül terjeszthetnénk az egész életciklusra megállapított költség koncepcióját, és támogathatnánk a közös normákat és a kölcsönös elismerést, valamint a folyamatos tudományos kutatások innovatív, kereskedelmi szempontból életképes termékekre váltását.

A 7. kérdést illetően, vagyis hogy hogyan lehet még jobban népszerűsíteni a gazdaságos vezetést:

29. A gazdaságos vezetés társadalmi és pénzügyi értékét népszerűsíteni lehetne, és szempontjait be lehetne venni az autózvezetői tanfolyamok anyagába. Ez a magatartás és a vezetési stílus változását jelenti. Ezt a képességet be kellene illeszteni az autózvezetési tesztekbe, a helyes magatartás és az elővigyázatosság normáinak bevezetésével. Az EU szerepet tölthetne be a legjobb gyakorlatok kampányok során való közzétételében és a marketing mix elemeivel történő népszerűsítésében, a sikeres TAPESTRY-kezdeményezés irányvonala mentén. A környezettudatos vezetés elősegítését szolgáló másik intézkedés az lehetne, ha ösztönöznék fogyasztásmérő eszköz beépítését a gépkocsik műszerfalába.

Az intelligensebb városi közlekedés felé

A 8. kérdés kapcsán, vagyis hogy szükség van-e az utasok jobb tájékoztatását lehetővé tevő szolgáltatások kifejlesztésére és előmozdítására:

30. Az utazás előtt és alatt nyújtott jobb utastájékoztatói szolgáltatások jelentősen hozzájárulhatnak a fenntarthatósághoz. Az európai városokban már sok példa van a bevált gyakorlatra. EU-szintű feladat a létező rendszerek növekedésének és kölcsönös kompatibilitásának támogatása, közös rendszerek és jelképek bevezetése révén. A példaértékű rendszerek támogatása is szerepkörébe kell, hogy tartozzon. Ebből a szempontból rendkívül fontos a Galileo műholdas navigációs rendszer.

31. A helyi tömegközlekedési eszközökkel utazók számára nyújtott információs szolgálatokat fejleszteni és javítani kell. Az interneten és mobiltelefonon, az utazók egyéni információs igényének megfelelően nyújtott valós idejű, illetve üzemzavarokról szóló információk nagyban hozzájárulhatnak a helyi tömegközlekedés vonzerejének és versenyképességének növeléséhez a kevésbé fenntartható közlekedési formákkal szemben. A Galileo navigációs rendszer fontos szerepet fog játszani az új információs szolgáltatások fejlesztésében, így az EU-nak fel kellene lépnie annak érdekében, hogy a Galileót minél hamarabb kiépítsék.

⁽²⁾ A STEER az *Intelligens energia – Európa* program egyik vertikális összetevője, amely az alternatív járművekre és üzemanyagokra, az energiahatékony közlekedést célzó intézkedésekre és a helyi energiaügynökségek közlekedéssel kapcsolatos ismereteinek bővítésére összpontosít.

32. Mindenekelőtt azokat a projekteket kell támogatni, amelyek a tömegközlekedés hálózati hatását erősítő információs szolgáltatások létrehozását célozzák; olyan információs rendszerekről van szó, amelyek teljes körű adatokat szolgáltatnak az összeköttetésekről és a helyzetről az integrált hálózat egészén, a közlekedési rendszer városkörnyéki és annál szélesebb (régio, kanton, országos szintű) viszonylatában.

A 9. kérdést illetően, vagyis: szükség van-e további fellépésekre a városi és nagyvárosi ITS-alkalmazások csatlakozási felületeinek és interoperabilitásának a szabványosítására? A fellépések megvalósítása során mely alkalmazások élvezzenek elsőbbséget?

33. A napjainkig az interoperabilitás biztosítására végzett tevékenység elősegítette műszaki szabványok bevezetését, aminek kapcsán az EU-ra továbbra is feladat hárul. Még többet lehetne tenni azért, hogy ösztönözzük, hogy a város csoportok, illetve tagállamok közös módszereket alkalmazzanak, például online nyomkövetési és tájékoztatói rendszerek révén, a komoly közlekedési dugók megelőzésére;

34. A tömegközlekedés igénybevevőit tájékoztató rendszerekhez hasonlóan, többek között az alábbi közös szisztémákat kellene kidolgozni, amennyire csak lehetséges európai szinten a BACT-nak ⁽³⁾ megfelelő nyomon követési rendszerek, közlekedési és tervezési célú statisztikák nyújtására;

Az akadálymentesen hozzáférhető városi közlekedés felé

A 11. kérdést illetően, vagyis hogy hogyan lehet emelni az európai városok és nagyvárosok kollektív közlekedésének színvonalát:

35. Az EU-nak támogatnia kell a felszerelések és az infrastruktúra közös normák alapján történő fejlesztését, amelyet a szolgáltatásminőség folyamatos javítását célzó kutatásnak és fejlesztésnek kell alátámasztania. A keresletközpontúság úgy lenne ösztönözhető, hogy a közfinanszírozást az ügyfelek elégedettségének magas szintjéhez kötik.

36. A közvetlen és közvetett költségeket tükröző intézkedések szintén segítenek e tekintetben, azáltal, hogy kiegyensúlyozzák a tényezők mérlegét a közlekedési mód megválasztására irányuló döntésben.

A 12. kérdés vonatkozásában, vagyis hogy bátorítani kell-e a kollektív közlekedés számára kijelölt sávok alkalmazását:

37. Úgy véljük, hogy támogatandó a kollektív közlekedés számára kijelölt sávok használata az ITS-sel együtt. Az EU feladata, hogy támogassa a védett folyosók létrehozását célzó projekteket az autóbuszok és trolibuszok vagy akár villamosok számára fenntartott utakon közlekedő járatok fogadására, független alapon vagy a gyalogos és kerékpárukkal megosztott folyosón, és közös jelzéseket és megnevezéseket dolgozzon ki. A helyi tömegközlekedésnek fenntartott sávok kijelölésével ki lehet küszöbölni a helyi tömegközlekedést akadályozó tényezőket. Ha e sávok kijelölése révén az autóközlekedés rendelkezésére álló sávok száma csökken, az a közlekedő személygépkocsik számának csökkenéséhez vezethet, s egyúttal nő a megmaradó gépkocsiforgalom sűrűsége. Időnként nehéz lehet megértést elérni az ilyen intézkedések iránt, és azokat végrehajtani. E téren

⁽³⁾ A „BACT” a „Best Available Control Technology” [az elérhető legjobb ellenőrzési technológiák] rövidítése.

az EU és a nemzeti szint információkkal és tudatosságnövelő intézkedésekkel segítheti a helyi döntéshozókat. Internet alapú útítárs-közvetítő szolgálatokat is ki lehet fejleszteni, illetve modelleket arra nézve, hogy miként lehet a gépkocsinként legalább háromfős utazótársaságok számára felkínálni azt, hogy bizonyos napszakokban a helyi tömegközlekedési forgalom számára kijelölt sávokat használhatják.

A 13. kérdést illetően, azaz arról, hogy szükség van-e a kollektív közlekedés felhasználóinak jogairól és kötelezettségeiről szóló európai charta létrehozására:

38. Támogatnánk az alapvető jogokról szóló európai uniós charta kibővítését a tömegközlekedés utasainak jogai és kötelezettségei kapcsán, a hozzáférhetőség javítása érdekében, különösen a mozgássérültek javára.

A 14. kérdés tekintetében, vagyis hogy milyen lépéseket lehet tenni annak érdekében, hogy a személy- és az áruszállítás kérdései jobban beépüljenek a kutatásba és a városi mobilitással kapcsolatos tervezésbe:

39. A beépülést ösztönözni lehetne a kutatási és demonstrációs projektek finanszírozási kritériumain keresztül, és különösen az energiahatékony, környezetbarát és a városi környezethez igazított járművek alkalmazása kapcsán. Fontolóra lehetne venni specifikus városi kibocsátáscsökkentési kritériumok bevezetését a 18. pontban (1. kérdés) hivatkozott címkézési megnevezések összefüggésében.

A 15. kérdést illetően, vagyis annak kapcsán, hogy hogyan lehetne jobban koordinálni a városi és városközi közlekedést és a területhasználat-tervezést, illetve hogy milyen szervezeti struktúra lenne megfelelő:

40. Támogatjuk a metropoliszok körüli szélesebb értelemben vett urbanizált területeket integráló – önként kidolgozott – mobilitási tervek alkalmazását. Fontos annak biztosítása, hogy a teherforgalomnak a belvárosokból történő elterelésére ésszerű elképzelések szülessenek. Nincs egyedüli optimális megoldás: a metropoliszok körüli urbanizált területeknek helyi megoldásokat kell kifejleszteniük, amelyek az EU által előírt és támogatott eredményeket hivatottak szolgálni. E tervek képezhetnék az alapját a szerződéses mobilitási megállapodásoknak a főbb érdekelt partnerek között.

41. A Régiók Bizottsága úgy véli, hogy a nagyvárosokba vezető utak tehermentesítése érdekében a környező kerületek helyi hatóságaival és szükség esetén a városi közlekedési hatóságokkal egyeztetve megfelelő számú parkolóhellyel (P+R, „parkolj és utazz” létesítménnyel) rendelkező fontos csatlakozási pontokat kell kialakítani a város bejáratainál. Így a városba autóval érkezők otthagynak járműveiket, és idővesztés nélkül szállhatnak át tömegközlekedési eszközökre. Úgy ítéljük meg, hogy helyénvaló az olyan integrált közlekedési rendszerek kialakításának a támogatása, valamint irányításuk biztosítása érdekében konzorciumi vagy egyéb formában a hatóságok közti együttműködés mechanizmusainak kiépítése, amelyek tekintettel vannak a városkörnyéki területek természetes hatáira és a lakosok utazásaira.

42. A területhasználat – minden, települési és annál magasabb szinten – és mobilitástervezésnek mindenesetre együtt kell működni annak érdekében, hogy mindkét területen környezetvédelmi, energiahatékony és működési tekintetből a lehető leghatékonyabb kezdeményezések szülessenek, hiszen a két terület szorosan kapcsolódik egymáshoz.

A biztonságos és biztonságérzetet adó városi közlekedés felé

A 16. kérdést illetően, azaz hogy milyen további intézkedéseket kell megtenni annak elősegítése érdekében, hogy a nagyvárosok és a városok meg tudjanak felelni a városi közlekedéssel összefüggésben felmerülő közlekedésbiztonsági és személyes biztonságérzettel kapcsolatos kihívásoknak:

43. A gyalogosok és a kerékpárosok különösen sérülékenyek a városi területeken, és a közúti biztonság folyamatos fejlesztése elengedhetetlen, ha ösztönözni akarjuk e közlekedési módokat. További intézkedés lehet olyan demonstrációs projektek támogatása, amelyek innovatív módjait alkalmazzák annak, hogyan nyújtható elsőbbség a gyalogosoknak és a kerékpárosoknak a gépesített közlekedéssel szemben, valamint a biztonságot fokozó technológiák korai átvételének ösztönzése. A településeket az említett problémák megoldása érdekében a magánszektorral önkéntes alapon való együttműködésre kellene bátorítani – számos bevált problémamegoldó módszer létezik már e téren.

A 17. kérdés kapcsán, vagyis arról, hogy hogyan lehet jobb tájékoztatást nyújtani az üzemeltetők és a polgárok számára azzal kapcsolatban, hogy a fejlett infrastruktúra-irányítás és járműtechnológiák milyen biztonsági előnyöket nyújthatnak:

44. Úgy látjuk, hogy az e fejlesztésekben rejlő lehetőségek népszerűsítésének legjobb útját a jól „reklámozott” demonstrációs projektek jelentik. Helyeseljük az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont által a vonatkozó új fejlesztések ismertté tétele terén végzett munkát, valamint az európai régiókban létező bevált gyakorlatok példáit.

A 18. kérdés kapcsán, azaz hogy ki kell-e dolgozni a városi környezethez alkalmazkodó automatikus radarberendezéseket és támogatni kell-e azok használatát:

45. Az EU-nak ösztönöznie kell új technológiák kifejlesztését. Testre szabott szerep lehet az EU számára arra irányuló, további próbálkozások elősegítése szerte Európában, hogy az emberek jobban megértsék az ezzel járó költségeket és előnyöket.

A városi mobilitás új kultúrájának megteremtése

A 20. kérdés, vagyis annak kapcsán, hogy vajon szükség van-e minden érintett közös munkájára az új európai mobilitási kultúra kialakításához, illetve hogy – az Európai Közúti Közlekedésbiztonsági Megfigyelőközpont mintáját követve – a Városi Mobilitás Európai Megfigyelőközpontja ezen együttműködés támogatásához hasznos kezdeményezésnek tekinthető-e:

46. Úgy véljük, hogy ez követendő modell lenne, tekintettel a balesetek számának csökkentése terén Európában elért sikerre. A Városi Mobilitás Európai Megfigyelőközpontjának létrehozása csak abban az esetben támogatható, ha valódi többletértéket tud felmutatni. Azt gondoljuk továbbá, hogy a finanszírozáshoz kapcsolódó, egymást követő célok modellje számottevően hozzájárult a balesetek számának korlátozásához. A Városi Mobilitás Európai Megfigyelőközpontja segíthetne a bevált gyakorlatok ösztönzésével, a „tisztá zóna” státusz odaítélésével, továbbá egy, a tavaszi tanácsi üléshez kapcsolódó, éves uniós jelentési mechanizmussal.

Pénzügyi források

A 21. kérdés, vagyis annak tekintetében, hogy hogyan lehetne a meglévő pénzügyi eszközöket, például a strukturális és a kohéziós alapokat jobban és koherensebb módon felhasználni az integrált és fenntartható városi közlekedés támogatására:

47. Különböző programok – elsősorban a TEN-T program, a strukturális alapokon belül a konvergenciaregiókra irányuló programok, valamint a Civitas révén a mobilitási tevékenységek finanszírozása már ma is jelentős mértékű. A konvergenciaregiókra vonatkozó programok esetében, ahol uniós források folynak a városi projektekbe, egyértelműen elvárható, hogy ezek megfeleljenek a zöld könyv céljainak. A konvergenciaprogramok keretében finanszírozott intézkedéseknek az éghajlati hatékonysághoz való hozzájárulásuk alapján meg kellene teremteniük a közlekedési módok egyensúlyát. A konvergenciaprogramokból és az egyéb programokból származó források nem elegendők az egész Európában szükséges radikális váltás elindítására. Ráadásul ezek általában nem azokra a területekre összpontosulnak, ahol valóban szükség van rájuk, vagyis a nagyvárosi területekre, amelyekre a gazdasági növekedés terhe nehezedik, és ahol a versenyképességet környezetvédelmi kérdések gátolják. A zöld könyv rávilágít arra, hogy szükség van a cselekvésre. Az EU-ra is hárul szerep – méghozzá a lényegesen kibővített „Civitas” megközelítés vagy egy teljesen új program keretében. A cél mindenféleképpen a radikális változás megvalósításának ösztönzése kell, hogy legyen. Ezeknek az alapoknak a tiszta zónák megvalósítását és a különféle közlekedési módok kiegyensúlyozottabb megközelítését kellene támogatniuk (lásd jelen vélemény megállapításait). Ez a magánszektorból és a nemzeti programokból származó forrásokat is vonzaná.

A 23. kérdés, vagyis annak vonatkozásában, hogy a célzott kutatási tevékenységek hogyan segíthetik elő a városi korlátoknak és a városi közlekedés fejlődésének összehangolását:

48. A kulcsfontosságú szempontokat a forgalomirányító rendszerek és az ellenőrzési tevékenység jelentik, a beépítés sűrűségének növelésével együtt a stratégiai jelentőségű tömegközlekedési folyosók mentén. Különösen a városfejlesztésnek kell kapcsolódnia a kommunikációs és egyéb infrastruktúráh-

lózat fejlesztéséhez annak érdekében, hogy ne utólag kelljen a két területet összehangolni. Az ebből származó legfontosabb előny a tömegközlekedési szolgáltatások kialakításához és működtetéséhez szükséges kritikus keresleti küszöb elérése.

A 24. kérdés, vagyis annak tekintetében, hogy bátorítani kell-e a városokat és a nagyvárosokat a városi útdíjak alkalmazására; szükség van-e a városi útdíjak alkalmazásával kapcsolatos általános keretre és/vagy iránymutatásra, továbbá hogy ezeket a bevételeket a kollektív városi közlekedés fejlesztésére kell-e fordítani, valamint hogy internalizálni kell-e a külső költségeket:

49. A városi útdíjak a városi hatóságok által alkalmazható eszközök lehetnének. Hasznos volna, ha az EU bátorítaná bevált gyakorlatok modelljeinek kifejlesztését, és a már kialakult rendszerek tanulságainak a levonását. Kedvező lenne az általános keret és/vagy iránymutatás. A szabványosítás kívánatos lenne, ám nehezen megvalósítható. A helyi és regionális önkormányzatok csak akkor oldhatják meg a forgalmi dugókkal és a környezetvédelemmel kapcsolatos problémákat, ha ehhez hatékony eszközökkel rendelkeznek. A dugódíj igen hatékony eszköz lehet. Ezért fontos, hogy a helyi és regionális önkormányzatok maguk dönthessenek e díj bevezetéséről és a befolyó összegek felhasználásáról. Számos tagállamban azonban, ahol az ilyen kérdésekről nemzeti szinten döntenek, erre nincs lehetőségük. Hasznos volna, ha az EU bátorítaná bevált gyakorlatok modelljeinek kifejlesztését, és a már kialakult rendszerek tanulságainak a levonását. Az RB véleménye szerint az Európai Bizottság a közvélemény tájékoztatásával és tudatosításával nagymértékben elősegítheti, hogy a helyi és regionális önkormányzatok könnyebben bevezethessék a dugódíjat.

A 25. kérdés, azaz annak vonatkozásában, hogy hosszabb távon milyen hozzáadott értéket teremthet a tiszta és energiahatékony városi közlekedés finanszírozásához nyújtott, célzott európai támogatás:

50. A célzott támogatás eredménye lehet a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére irányuló célkitűzések jobb teljesítése, az új technológiai alkalmazások gyorsabb elterjedése, továbbá a legjobb gyakorlatok szélesebb körű átvétele. Ez pedig mérsékelhetné a forgalmi dugók gazdasági költségét is az EU számára, és elősegíthetné annak vezető szerepét a fenntartható fejlesztési technológiák és módszerek világpiacán, valamint a gazdasági növekedés és a fenntartható városi közlekedés összeegyeztetése terén.

51. További hozzáadott értéket teremthetne az EU azáltal, hogy a mobilitási megállapodásokat arra használja fel, hogy elősegítse az érdekelt erős szövetségeinek kialakítását, amelyek viselni tudják a nagyméretű, fenntartható közlekedési infrastruktúra megteremtéséhez szükséges kereskedelmi kölcsönök számottevő szintjével járó kockázatokat. E cél eléréséhez szoros együttműködésre lesz szükség az Európai Beruházási Bankkal.

Kelt Brüsszelben, 2008. április 9-én.

a Régiók Bizottsága
elnöke

Luc VAN DEN BRANDE