

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

EURÓPAI GAZDASÁGI ÉS SZOCIÁLIS BIZOTTSÁG

455. PLENÁRIS ÜLÉS, 2009. JÚLIUS 15–16.

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleménye – A közlekedési és a területfejlesztési politika összehangolása a fenntarthatóbb városi közlekedésért

(feltáró vélemény)

(2009/C 317/01)

Előadó: **Frederic Adrian OSBORN**

Az Európai Bizottság 2008. november 3-án kelt levelében az Európai Közösséget létrehozó szerződés 262. cikke alapján felkérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy készítsen feltáró véleményt a következő tárgyban:

A közlekedési és a területfejlesztési politika összehangolása a fenntarthatóbb városi közlekedésért.

A bizottsági munka előkészítésével megbízott „Közlekedés, energia, infrastruktúra és információs társadalom” szekció 2009. június 26-án elfogadta véleményét. (Előadó: Frederic Adrian Osborn.)

Az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság 2009. július 15–16-án tartott, 455. plenáris ülésén (a július 16-i ülésnapon) 114 szavazattal 1 ellenében elfogadta az alábbi véleményt.

1. Összefoglalás

1.1. Az embereknek közlekedésre van szükségük, hogy eljussanak a munkahelyükre, a boltokba, az iskolába és a modern élet további színhelyeire. A különféle közlekedési rendszerek fejlesztése és fenntartása nagyszabású közpolitikai feladat. A közlekedésnek azonban hátrányai is vannak. Környezetszennyezést, torlódásokat és baleseteket okoz. A közlekedési csatlakozások (illetve azok hiánya) megoszthatja és elszigetelheti egymástól, de éppúgy támogathatja is a közösségeket. A közlekedés emellett jelentős mértékben hozzájárul a CO₂-kibocsátáshoz és az egyre jobban fenyegető éghajlatváltozáshoz.

1.2. Egyre nagyobb szükség van tehát arra, hogy az állami hatóságok minden szinten olyan, fenntarthatóbb közlekedési gyakorlatokat vezessenek be, amelyek kielégítik a lakosság utazási

szükségeit, de egyúttal a lehető legkevesebb negatív hatással járnak. A probléma a városi területeken a legsúlyosabb, ezért különösen itt van szükség fenntarthatóbb közlekedési stratégiákra.

1.3. A városi területeken a közlekedési szokások szorosan kapcsolódnak a területfejlesztési gyakorlatokhoz. Ahhoz tehát, hogy fenntarthatóbb lehessen a közlekedés, összehangolt területfejlesztési és közlekedési stratégiákat és politikákat kell elfogadni.

1.4. Az integrált stratégiák kidolgozása és végrehajtása elsődlegesen a helyi és nemzeti szint feladata. Ezen a téren számos ország és város, illetve ország tett már lépéseket a fenntarthatóság felé Európában. Eddig azonban csak itt-ott tapasztalható haladás. Lehetőség és szükség van egy olyan európai szintű kezdeményezésre, amely előmozdítja és felgyorsítja Európa-szerte a kis- és nagyvárosokban a fenntarthatóbb integrált területfejlesztési és közlekedési stratégiák elfogadását és végrehajtását.

1.5. A kezdeményezés céljául az alábbiakat kellene kitűzni:

- új kutatási kezdeményezés útnak indítása az ezen a téren alkalmazott legjobb gyakorlatok főbb pontjainak pontosabb feltérképezésére,
- megbízható mutatók kidolgozása a fenntartható közlekedés irányába való haladás mérésére,
- a nemzeti és helyi tapasztalatok, illetve a jogalkotási és pénzügyi támogatási rendszerek felülvizsgálata a közlekedési és szén-dioxid-kibocsátási hatásaikra való tekintettel,
- új európai fenntartható városi közlekedési és területfejlesztési keret kialakítása,
- más európai politikák és programok egyensúlyának felülvizsgálata annak érdekében, hogy az európai politikák általános hatása kedvezőbb legyen a fenntartható közlekedésre nézve,
- intelligens közlekedési rendszerek (ITS) kifejlesztése.

2. Általános megfontolások

2.1. A modern társadalmak erősen függenek a közlekedéstől. A személyek a közlekedési hálózatra vannak utalva, ha el akarnak jutni a munkahelyükre, a boltokba, a szórakozóhelyekre és szinte minden egyéb helyre. Az üzleti vállalkozásoknak szintén közlekedésre van szükségük ahhoz, hogy termékeiket és szolgáltatásaikat létrehozzák és a világon bárhová eljuttassák.

2.2. Az elmúlt két évszázadban a közlekedési technológiák fejlődésének köszönhetően nagymértékben megnőtt a kényelmesen, megfizethető áron áthidalható távolság, és kibővült az egyének számára elérhető termékek és szolgáltatások, illetve életmódbeli lehetőségek skálája is. A városi lakóövezetek fejlődése is más irányt vett. Nincs már szükség arra, hogy szorosan olyan kis központok köré szerveződjenek, amelyek szolgáltatásait többnyire gyalog el lehet érni. Gyéribben is elszóródhatnak nagy kiterjedésű, úthálózatokkal és közlekedési rendszerekkel összekötött területeken.

2.3. Ezek a változások számos előnnyel jártak, azonban jelentős problémákat is okoztak. A közlekedés iránti folyamatosan növekvő igény torlódásokhoz és késedelmekhez vezet. Azzal, hogy a helyi szolgáltatások helyét távolabbiak veszik át, a helyi közösségek veszítenek összetartásukból, és az emberek kevésbé tartják a kapcsolatot szomszédaikkal. Az erőátvitel útján működő legtöbb közlekedési eszköz zajos és környezetszennyező. A legtöbbjük CO₂-kibocsátással is jár, és a közlekedés iránti folyamatosan növekvő igény az éghajlatváltozás egyik legfőbb oka is.

2.4. A kormányok több éven keresztül közjónak tekintették az utazási lehetőségek kiszélesedését. A közpolitikák és a közlekedésre fordított beruházások a közlekedési hálózatok bővítése és azok mindenki számára történő hozzáférhetővé tétele felé vették az irányt.

2.5. Számos más állami politika és program is közrejátszik abban, hogy egyre több és hosszabb utazásra van igény. Sok olyan új, alacsony sűrűségű lakóövezet épül, amely nem alkalmas tömegközlekedésre, mivel feltételezik, hogy a lakók saját járműveiket veszik majd igénybe utazásaikhoz. Az iskolákat, kórházakat és más közintézményeket is igen gyakran úgy szervezik át, hogy ezáltal nagyobb, ám egyben távolabbi létesítmények jönnék létre. Az áruházak és boltok tervezői hasonlóképpen az új, nagy területű, városon kívüli területeket részesítik előnyben.

2.6. A felfogás fokozatosan változik. Az emberek kezdenek ráébredni, hogy a közlekedésnek hátrányai is vannak, nemcsak előnyei. A közpolitika is kezd ehhez igazodni. A közlekedési politikáknak és programoknak továbbra is ki kell elégíteniük az alapvető közlekedési igényeket. Ugyanakkor egyre világosabbá válik, hogy a közlekedési, a területfejlesztési és más politikákban olyan intézkedéseket kell alkalmazni, amelyek csökkentik vagy korlátok között tartják a közlekedés iránti általános igényt, és arra ösztönzik az embereket, hogy fenntarthatóbb közlekedési módokat vegyenek igénybe: tömegközlekedési eszközöket, gyaloglást vagy kerékpárt, ahelyett, hogy saját autójukba üljenek.

2.7. Az éghajlatváltozás egyre fenyegetőbb veszélyei, valamint az olajellátás bizonytalansága miatt ezekre a dilemmákra még sürgetőbben választ kell találni, és határozottabban fel kell lépni a közlekedés iránti igények csökkentéséért és a fenntarthatóbb közlekedési módok kizárólagos használatáért. Ehhez esetleg a városi területfejlesztési és mobilitási gyakorlatok jelentős átalakítása is szükséges lehet.

2.8. Négy új kulcsfontosságú politikai célt fogalmazhatunk meg a fenntartható közlekedés és a területfejlesztés területén:

- Arra kell ösztönözni az embereket, hogy munkahelyükhöz, illetve oktatásuk és szabadidős tevékenységeik színteréhez közelebb eső lakóhelyet válasszanak, valamint gondoskodni kell arról, hogy a munkahelyek és oktatási intézmények a lakóterületekhez közelebb épüljenek ki – a torlódások, a környezetszennyezés és az üvegházhatásúgáz-kibocsátások csökkentése, valamint a helyi közösségek életképességének visszaállítása érdekében.
- Arra kell ösztönözni mindazokat az embereket, akiknek megvan rá a lehetőségük, hogy ha csak lehetséges, vegyék igénybe a tömegközlekedési eszközöket, gyalogoljanak vagy kerékpározzanak, és minél kevesebbet járjanak gépkocsival.
- Arra kell ösztönözni a vállalkozásokat, hogy használjanak helyi beszerzési forrásokat és munkaerőt, hogy így korlátozzák az ehhez szükséges helyváltoztatást.
- Újra fel kell kelteni az érdeklődést a közelebbi szünidős úti célok iránt, ezzel csökkentve, illetve korlátozva a légi közlekedés iránti egyre növekvő igényt, valamint a környezetben így keletkező károkat.

2.9. A közlekedés iránti egyre növekvő igényt óriási társadalmi és gazdasági lendület hajtja előre, ezért nem lesz könnyű megfékezni vagy eltéríteni. A tapasztalat azt mutatja, hogy ezt a feladatot csak úgy lehet sikeresen megoldani, ha jól összehangolt politika alakul ki, azaz a közlekedés, a területfejlesztés és más politikák egymást erősítve összefonódnak és nyílt, átlátható és demokratikus módon fejlődnek, hogy elegendő politikai és lakossági támogatásban részesüljenek minden kormányzati szinten. Az új stratégiák és politikák kidolgozása során külön figyelmet kell fordítani az idősek, a fogyatékkal élők és az alacsony jövedelmű háztartások igényeire.

3. Az összehangolt közlekedési, területfejlesztési, illetve a fenntartható közlekedést támogató politikák elemei

3.1. A fenntarthatóbb városi közlekedést ösztönözni képes területfejlesztési és kapcsolódó politikák többek között a következők:

- a városfejlesztés során a nagyobb népsűrűség előmozdítása,
- a városfejlesztés során a kompakt megoldások előnyben részesítése, amelyekben az összes fontos szolgáltatás rövid úton megközelíthető,
- a kis- és közép méretű városok fejlesztésének és bővítésének előmozdítása a már most is túlzottan nagy területű nagyvárosok továbbfejlesztésével szemben,
- annak korlátozása, hogy a városok tovább terjeszkedjenek a környező zöld területekre, zöldterületek kialakítása a városokon belül és körülöttük stb.,
- kisebb, kis vonzáskörzetű helyi létesítmények (boltok, iskolák, templomok, kórházak, közigazgatási hivatalok stb.) kialakításának ösztönzése a nagyobb, távolabbi és szórványosan kiterjedt vonzáskörzetűekkel szemben,
- egyes használatú fejlesztések ösztönzése az egyes funkciók különböző, csak gépkocsival vagy tömegközlekedéssel megközelíthető övezetekre való elhelyezésével szemben,
- az emberek arra való ösztönzése, hogy munkahelyükhöz, illetve más rendszeresen látogatott helyszínekhez közel válasszanak lakóhelyet,
- az otthonról végzett munka ösztönzése az internet lehetőségeinek teljes körű kihasználásával,
- a legfontosabb (köz- és magán-) létesítmények tömegközlekedéssel közvetlenül elérhető helyekre való terelése, és a helyszínen a gépkocsik számára fenntartott parkolóhelyek korlátozása vagy jelentős mértékű parkolási díj felszámítása,
- a vállalkozások arra való ösztönzése, hogy telephelyeiket a helyi dolgozók, beszállítók és fogyasztók számára könnyen megközelíthető, tömegközlekedéssel elérhető helyen alakítsák ki,

- a vállalkozások arra való ösztönzése, hogy helyi beszerzési forrásokat és munkaerőt vegyenek igénybe, és a helyi piacokra termeljenek, kerüljék a távértékesítést és enyhítsék a globalizáció következményeit,
- a külső költségek technikailag megalapozott internalizálásának bevezetése.

3.2. A fenntarthatóbb városi közlekedést ösztönözni képes közlekedési politikák többek között a következők:

- a megfelelő, tiszta, hozzáférhető és energiahatékony tömegközlekedés előmozdítása,
- a közúti beruházásra szánt összegek tömegközlekedési beruházásokra való fordítása,
- kizárólag a tömegközlekedés számára külön útvonalak, illetve sávok kijelölésének ösztönzése,
- a belvárosi területeken a magángépjárművek számára fenntartott parkolóhelyek számának és a parkolás időtartamának korlátozása,
- a gyalogos közlekedést népszerűsítő rendszerek, sétányok, gyalogutak, illetve kerékpárutak támogatása,
- a mobilitáskezelési rendszerek előmozdítása,
- az utazással kapcsolatos tájékoztatás révén történő tudatosítás előmozdítása,
- az úthasználati díjak népszerűsítése,
- a gépjármű- és üzemanyagadóba az adott közlekedési módok miatt a társadalomra nehezedő összes költség beépítése, ideértve a szén-dioxid-kibocsátással és másfajta környezetszennyezéssel járó költségeket is,
- a hivatalos szervek arra való biztatása, hogy egy helyre koncentrálódó épületegyüttesekbe helyezték székhelyüket, illetve a tisztviselők ösztönzése arra, hogy a munkahelyre vezető úton tömegközlekedési eszközöket vegyenek igénybe, és használják ki a rugalmas munkaidő lehetőségeit.

3.3. A tapasztalat azonban azt mutatja, hogy az effajta politikákat nem lehet apránként bevezetni. Csak akkor hatékonyak és csak akkor fogadhatók el politikailag, ha olyan átfogó stratégia részeként kerülnek bevezetésre, amelyek magukban foglalják a területfejlesztési és közlekedési stratégiákat, illetve bevonják a közsféra több ágát és számos magánszférabeli szereplőt.

3.4. Például a magángépkocsik használatának városon belüli korlátozása – többek közt a parkolóhelyek korlátozása, úthasználati vagy parkolási díjak kivetése révén – csak akkor fogadható el és csak akkor lesz hatása, ha gondoskodnak arról, hogy a tömegközlekedési alternatívák kellően vonzóak legyenek – azaz tiszták, biztonságosak, megbízhatóak, megfizethetőek és gyakoriságukat tekintve is megfelelőek. Ezenkívül külön figyelmet kell fordítani az idősek, a fogyatékkal élők és az alacsony jövedelmű háztartások igényeire.

3.5. Hasonlóképpen a kerékpározás ösztönzéséhez is egy sor olyan intézkedésre van szükség, mint például kijelölt kerékpárútvonalak biztosítása, mind köz-, mind pedig magánterületeken elegendő és biztonságos parkolóhelyek kialakítása, a kerékpározás támogatásának ösztönzése a gépjárműhasználattal szemben olyan személyek esetében, akik képesek kerékpározni, az ingázási költségek támogatása a munkaadó részéről, valamint egy kerékpározásnak kedvező kultúra kialakítása.

3.6. A helyi boltok és egyéb létesítmények ösztönzéséhez úgyszintén megfelelő követelményekre van szükség az övezetek kialakítására vonatkozóan mind a kis helyi létesítmények ösztönzése, mind pedig a nagyméretű, városon kívüli, csak autóval megközelíthető létesítmények eltántorítása érdekében, továbbá rokonszenves helyi adózási politikákra, a kis helyi létesítmények vonzerejét növelő városrehabilitációs programokra és katalizátorként szolgáló városrészi központokra.

3.7. Nem lesz könnyű megállítani és visszafordítani a városok és a városi közlekedés fejlesztését már száz éve meghatározó trendeket. Az eddigi fellépések mind helyi szinten történtek, szűk körűek és bizonytalanok voltak. Az előrehaladást gátolták a különböző szervek és a különböző kormányzati szintek közötti konfliktusok. Az állami és a magánszférában meglévő egyéni érdekeken felül kell emelkedni.

3.8. Mivel egyre jobban fenyeget az éghajlatváltozás veszélye, és mivel a közlekedés egyre jobban növeli Európa üvegházhatásúgáz-kibocsátását, ezek a problémák még sürgetőbbé váltak. Nem engedhetjük, hogy tovább folytatódjon a jelenlegi téltenség. Sokkal gyorsabban kell áttérni a fenntarthatóbb városi közlekedési és területfejlesztési gyakorlatok alkalmazására.

4. Intézkedések helyi és nemzeti szinten

4.1. Helyi szinten a kulcsszerepet a helyi területfejlesztési hatóságnak kell vállalnia a helyi közlekedési és közúti hatóságokkal, valamint más állami szervekkel együttműködésben. A területfejlesztési hatóságoknak olyan területfejlesztési terveket kell kidolgozniuk, amelyek olyan irányba terelik a fejlesztést és a közlekedési összeköttetéseket, ami lehetővé teszi, hogy a közlekedési gyakorlatok (az intelligens közlekedési rendszerek révén) idővel fenntarthatóbbá váljanak. A közlekedési hatóságoknak ezeket a tervezési intézkedéseket olyan intézkedésekkel kell kiegészíteniük, amelyek biztosítják, hogy a tömegközlekedési rendszerek megfelelő járatsűrűségűek, megbízhatóak és megfizethetőek legyenek, és így elfogadható alternatívát nyújtsanak a magánközlekedéssel szemben. Integrált stratégiákat kell együtt létrehozniuk a fenntartható közlekedés és területfejlesztés érdekében. A többi állami szervet és fő fejlesztőt is be kell vonni, és meg kell tőlük követelni, hogy jövőbeli stratégiáikban teljes mértékben vegyék figyelembe a közlekedés kihatásait.

4.2. Természetesen időbe telik, amíg eljutunk a fenntarthatóbb városi közlekedési és területfejlesztési gyakorlatok széles körű alkalmazásáig. Az integrált stratégiák céljaul annak garantálását kell kitűzni, hogy valahányszor a közlekedési hálózatok módosítására, illetve fizikai fejlesztésre vagy átalakításra kerül sor, minden újabb lépés egyre előrébb vigyen a helyes irányba. Néhány európai városban már történt haladás ebbe az irányba: itt jelentős innovatív politikákat vezettek be a fenntarthatóbb közlekedés támogatására. Általában azonban a legtöbb városban továbbra is hátráltató tényező a hatáskörök és az anyagi erőforrások hiánya, a politikai akarat hiánya, valamint a polgárok részéről a kellő megértés és a támogatás hiánya. Ezek a városok továbbá úgy érzik, kénytelenek egymással versengeni újabb, nem fenntartható fejlesztések vonzásában. Olyan új együttműködési kultúrára van szükség, amelynek révén a jövőben kompakt, fenntartható városok jöhetnek létre policentrikusabb formában. Az „átállásra felkészülő város” (Transition Town) mozgalmát támogatni és ösztönözni kell.

4.3. A nemzeti (és regionális) kormányzatnak kulcsszerepe van a helyi szintű helyes fellépés ösztönzésében és lehetővé tételében. A nemzeti kormányoknak néha át kell szervezniük a helyi szerveket és intézményeket, vagy újra kell rajzolniuk azok határait a valódi integrált stratégiák létrehozásának elősegítése érdekében. Előfordulhat, hogy a különböző érintett helyi szerveket és önkormányzati hivatalokat arra kell kötelezniük vagy ösztönözniük, hogy integrált stratégiák kialakítása érdekében működjenek együtt partnerként. Esetleg nyújtaniuk kell ösztönző eszközöket, meg kell szilárdítaniuk a tudást és a tapasztalatot, és minden szinten biztosítaniuk kell a politikai koordinációt.

4.4. A nemzeti kormányok felelősek általában a területfejlesztési tervek létrehozásának alapvető jogi keretért és az új fejlesztések szabályozásáért, és nekik kell biztosítaniuk az eszközöket ahhoz, hogy a helyi önkormányzatok úgy irányíthassák a fejlesztéseket, hogy az lehetővé tegye egy integrált stratégia alkalmazását.

4.5. Általában a nemzeti kormányok felelősek a tömegközlekedési vállalkozások működéséhez szükséges alapvető pénzügyi keret kialakításáért, és gyakran kell finanszírozási forrást nyújtaniuk némely szükségesnek ígérkező nagyobb beruházáshoz. Ők szabályozzák azokat az állami pénzügyi kereteket és adózási, díj-szabási és szubvenációs gyakorlatokat, amelyek nagymértékben befolyásolják a területfejlesztéssel, a városfejlesztéssel és a közlekedéssel kapcsolatos egyéni és kollektív döntéseket.

4.6. A nemzeti kormányok mindenekelőtt abban játszanak kulcsszerepet, hogy felhívják a lakosság figyelmét az éghajlatváltozásnak és az erőforrások elapadásának közelgő veszélyeire és arra, hogy sokkal sürgetőbb és nagyobb erőfeszítéssel kell fellépni a közlekedési és utazási gyakorlatok megváltoztatásáért. Úgy látjuk, hogy Európában minden kormányknak szüksége van arra, hogy átfogó stratégiákat, illetve kereteket dolgozzon ki a városok területfejlesztési és közlekedési politikáinak összehangolása érdekében.

5. Európai szintű intézkedések

5.1. A közlekedés terén az európai politika és fellépés mindaddig az Európa különböző részeit összekötő főbb közlekedési hálózatok létrehozására és kibővítésére összpontosított. A regionális és kohéziós alapok jelentős szerepet játszottak ezeknek a hálózatoknak a fejlesztésében, különösen a főbb közúti hálózatok bővítésében. Így az Európa által gyakorolt befolyás csak ösztönözte számos európai nagyváros további terjeszkedését és szétszóródását, és megnehezítette a fenntarthatóbb városi közlekedési és területfejlesztési gyakorlatok elterjedését.

5.2. Az Európai Bizottság nemrégiben felvette a kesztyűt a fenntarthatóbb városi közlekedési gyakorlatok támogatásának kihívásával szemben. A városi közlekedésről szóló zöld könyvében és az azt alátámasztó, a fenntartható városi közlekedési tervekről szóló technikai jelentésben számos kulcsfontosságú kérdésre rávilágított. Az EU a strukturális és kohéziós alapokból és az Európai Beruházási Bank révén biztosítja a beruházás finanszírozását. Az EU ösztönzi a bevált gyakorlatok cseréjét, és kismértékű támogatásokat kínál kutatási, fejlesztési és demonstrációs projektek számára, például a CIVITAS program keretében. Ezek hasznos tevékenységek, és hasznos lenne ezeket folytatni és bővíteni is. Azonban egyáltalán nem szolgálják az átalakulást.

5.3. Az éghajlatváltozás új kihívásai és minden téren a CO₂-kibocsátások korlátozására irányuló cselekvés sürgőssége miatt egyre nagyobb szükség van új, kollektív európai erőfeszítésre. Csak egy nagyszabású európai kezdeményezés adhatja meg a jövőbeli, jobban összehangolt fenntartható közlekedési és területfejlesztési gyakorlatok felé történő átalakulás folyamatának a kellő lendületet.

5.4. Az EU-nak persze csak korlátozott illetékessége van ezen a területen, és a szubszidiaritás elvének alkalmazása azt jelenti, hogy az elsődleges helyi közlekedési és területfejlesztési hatáskörök továbbra is helyi és nemzeti szinten maradnak. Az EGSZB azonban úgy véli, hogy van lehetőség arra, hogy jelentős mértékben megerősítsük a helyi és nemzeti szintű fellépés előrelendítésére és ösztönzésére irányuló európai intézkedéseket, és különösen nem szabad megfeledkezni arról, hogy Európa vezető szerepet tölt be az éghajlatváltozás elleni küzdelemben és a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésének támogatásában.

5.5. Az EGSZB egyetért az Európai Parlament és a Régiók Bizottsága közelmúltbeli, Európa ezen a területen betöltött szerepének kibővítésére vonatkozó ajánlásaival. Az EGSZB azt ajánlja, hogy az Európai Bizottság fogadjon el öt szempontú megközelítést egy új cselekvési tervben:

5.6. A. Új, nagyszabású kutatás a városi területfejlesztés és közlekedés kölcsönhatásairól

A városi közlekedés és területfejlesztés kölcsönhatásairól szóló kutatási projekteknek már régi és elismert hagyományuk van, amelyet az Unió negyedik és ötödik keretprogramja indított útjára (lásd például: Marshall és Banister (szerk.): *Land Use and Transport: European Research: Towards Integrated Policies. [Területfejlesztés és közlekedés: Az integrált politikák felé haladó európai kutatás]*. London/Amsterdam: Elseviers, 2007). A hatodik és hetedik kutatási és technológiai fejlesztési keretprogram szakított ezzel a hagyománnyal. Az éghajlatváltozás és a jövőben várható energiaszűke új kihívásokat állít a várostervezés elé, és politikai irányultságú kutatásokat tesz szükségessé, hogy a döntéshozók számára megbízható adatok álljanak rendelkezésre a lehetséges integrált stratégiák várható hatásairól, és így szembe lehessen nézni a növekvő energiaárak problémájával és el lehessen érni az EU üvegházhatásúgáz-kibocsátási célkitűzéseit. A korábbi tanulmányok eredményeinek felülvizsgálatára és frissítésére van tehát szükség ezeknek az esetleg alapvetően különböző helyzeteknek a figyelembevételével. Különösen a következő politikai kérdéseket kell sürgősen megvizsgálni:

- *Alkalmazkodás az éghajlatváltozáshoz:* A közlekedési és területfejlesztési politikák milyen kombinációja szükséges és megvalósítható az éghajlatváltozás előre látható kockázatainak (árvizek, földcsuszamlások, vihardagályok, hőhullámok stb.) mérsékléséhez?
- *Az éghajlatváltozás enyhítése:* A közlekedési és területfejlesztési politikák milyen kombinációjával érhetők el valószínűleg az EU és a tagállamok által a 2020 és 2050 közötti időszakra kitűzött üvegházhatásúgáz-kibocsátási célok a közlekedési ágazatban úgy, hogy a gazdaságra, a szociális igazságságosságra és az életminőségre nézve mindez a lehető legkisebb költséggel járjon?
- *Hozzájárás az alapvető szolgáltatásokhoz és a társadalmi élet helyszínéhez:* A közlekedési és területfejlesztési politikák milyen kombinációjával valósíthatók meg a legjobban az alapvető

(egészségügyi, kereskedelmi, oktatási) szolgáltatások és a társadalmi élet helyszínei (különös tekintettel az idősek, a fogyatékkal élők és az alacsony jövedelmű háztartások igényeire) tömegközlekedéssel való elérhetőségének minimális normái az előregedő/fogyó népesség és a magas energiaárak fényében?

5.7. B. *Egy-egy adott városi területnek a fenntartható közlekedés irányába való haladását jelző, közösen meghatározott mutatók kidolgozása*

Ilyen mutató lehet például a fenntartható közlekedési módon (gyalog, kerékpárral vagy tömegközlekedési eszközzel) megtett összes út aránya a magángépjárművel megtett összes úthoz képest. Tartalmazhatnak továbbá adatokat az összes létesítmény (iskolák, kórházak, közigazgatási hivatalok, bevásárlóközpontok) vonzáskörzetének méretéről és arról, hogy ezek idővel hogyan csökkenthetők – a decentralizált közszolgálati egységek fenntartása mellett – kisebb és közelebbi létesítmények ösztönzésével, amelyekhez rövidebb úton lehet eljutni.

5.8. C. *A városi közlekedés és területfejlesztés jelenlegi gyakorlatainak egész Európára kiterjedő felmérése*

A fő cél a fenntartható közlekedésre és területfejlesztésre való átalakítás szempontjából a legelőnyösebb intézményi, jogi és pénzügyi rendszerek megtalálása. A felmérés különösen az újabb és ellentmondásosabb elképzelésekre terjedhetne ki, mint például

- úthasználati díjak, parkolási díjak vagy a városközpontokban a parkolás korlátozása
- a kielégítő tömegközlekedési rendszerek fejlesztésének finanszírozása és működtetésük támogatása
- a fontosabb lakossági létesítmények fejlesztőinek kötelezése arra, hogy tömegközlekedési eszközzel könnyen megközelíthetőek legyenek, és korlátozzák parkolóhelyeik használatát magángépjárművek számára
- a magán- és állami fejlesztők kötelezése arra, hogy saját előrettekintő terveikben vegyék figyelembe a közlekedési hatásokat is; esetleg adó vagy díj kivetése a nagy méretű létesítmények fejlesztőire és üzemeltetőire, amely a döntéseiknek a közösség lakosságát érintő utazási vagy szén-dioxid-kibocsátási hatásait fedezi.

5.9. D. *Egy európai fenntartható városi közlekedési és területfejlesztési keret kialakítása*

Egy ilyen keret az alábbiakat tartalmazhatná:

- Iránymutatások a fenntartható városi közlekedés és területfejlesztés előmozdítását célzó tagállami nemzeti stratégiákhoz. Minden egyes nemzeti stratégiának azzal kellene megbízni a helyi tervezési, közlekedési és közúti hatóságait (és más illetékes állami szerveket), hogy közösen dolgozzanak ki helyi területfejlesztési és fenntartható közlekedési terveket minden egyes város és nagyobb község számára.

- A helyi stratégiák kidolgozásának helyes gyakorlataira és összehasonlító elemzésére vonatkozó iránymutatások, köztük a lakossággal és az összes érdekelttel folytatott módszeres és kiterjedt konzultációra vonatkozó intézkedések annak érdekében, hogy a lakosság kellően tudatában legyen annak, hogy milyen változtatásokra van szükség, és hogy az előre vezető iránnyal kapcsolatban a lehető legnagyobb legyen a konszenzus.
- A fenntarthatóság irányába való haladás mérésére és a különböző városok és régiók által – fenntarthatóbb tervek révén – a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére tett hozzájárulás kiértékelésére szolgáló mutatók.
- A stratégiák későbbi megvalósításához szükséges beruházások – európai vagy nemzeti szintű – finanszírozására vonatkozó rendelkezések. A CIVITAS program már támogat

néhány kiváló kezdeményezést, és az EGSZB szerint bővítésre szorul.

5.10. E. A közlekedést és a területfejlesztést érintő egyéb európai jogalkotási és kiadási programok felülvizsgálata

A közlekedés terén a legtöbb európai kiadás a közúti, a vasúti és a légi infrastruktúrák bővítését fedezi a gazdasági növekedést szem előtt tartva, és csak korlátozott mértékben értékelték ki ezeknek a szén-dioxid-kibocsátásra és a fenntarthatóságra gyakorolt hatásait. Helyénvaló volna most ezeknek a programoknak az egyensúlyát újra kiértékelni, bevezetni az effajta beruházások szén-dioxid-kibocsátási hatásainak módszeres kiértékelését, és a programokat olyan irányban módosítani, hogy nagyobb mértékben támogassák a tömegközlekedést, a vasúti hálózatokat és a fenntartható városi közlekedést, és kevésbé a nagy szén-dioxid-kibocsátással járó távolsági forgalmat bonyolító úthálózatok további bővítését.

Kelt Brüsszelben, 2009. július 16-án.

az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság
elnöke
Mario SEPI
