

VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI RENDSZERT EURÓPÁNAK

Közlekedés – a fejlődés motorja, környezetvédelmi kihívás, nemzetközi ügy. A 2011-es Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához, amelyet az Európai Bizottság 2011. március 28-án fogadott el, e tényezők egyensúlyát kívánja megteremteni és versenyképes módon integrálni a globális gazdaságba. A korábbi tevékenységek és jövőbeli kihívások elemzése mellett konkrét cselekvési tervek is megfogalmazódtak. Ezek a javaslatok különösen fontosak Európa régiói és az EU regionális politikája szempontjából, mivel a fenntartható közlekedési infrastruktúra fellendíti a kapcsolatokat és a belső piac hasznára válik.

„Mivel a világ más térségeiben óriási, ambiciózus közlekedés-korszerűsítési és infrastruktúra-beruházási programok indulnak, az európai közlekedési ágazat versenyhelyzetének megőrzéséhez nélkülözhetetlen a további fejlesztés és beruházás.”

Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Fehér könyv a versenyképes és fenntartható közlekedésről

A fő kihívások egyike az átfogó közlekedési rendszer összehangolása a Bizottság deklarált kötelezettségével az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentésére – összességében az EU-nak 2050-re 80-95%-kal kell az 1990-es szint alá csökkentenie a kibocsátást. A csökkenés 60%-át a közlekedési szektornak kell biztosítania. Bár a közlekedés tisztábbá vált, a forgalom nagyobb, mint valaha, és a felhasznált energia 96%-a még mindig fosszilis üzemanyagokból származik. Az újabb technológiák adaptációja terén mutatkozó késlekedés vagy bátortalan lépések arra ítélik az EU-t, hogy lemaradjon azok mögött, akik élnek az innovációkkal.

Míg egyértelmű a hangsúly az olyan technológiai fejlesztéseken, amelyek tisztább és intelligensebb infrastruktúrákhoz és rendszerekhez vezetnek, az ilyen innovációk alkalmazását segítő kapacitásépítés szintén fontos szerepet kap.

Növekvő mobilitás – csökkenő kibocsátás

Nem kétséges, hogy a közlekedési infrastruktúra fejlesztése fellendíti a gazdasági növekedést, segíti a kereskedelmet és a jólét kialakítását. Hatékony hálózatok hiányában a távoli régiók vagy a földrajzi tekintetben hátrányos helyzetű térségek lakói számára fennáll annak a veszélye, hogy bizonyos szolgáltatások és munkalehetőségek elérhetetlenek lesznek.

Az egymásnak ellentmondó igények kiegyenlítésére az Útiterv olyan megoldásokat azonosít, amelyek mérséklik a közlekedési rendszer olajfüggőségét anélkül, hogy csökkentené a hatékonyságot vagy a mobilitást. Ilyenek például:

- Az energiafelhasználás hatékonyságának növelése a jelenlegi járműtípusok mindegyike, illetve az összes közlekedési mód esetében;
- Új, fenntartható üzemanyagok és meghajtási rendszerek fejlesztése és alkalmazása;
- A multimodális logisztikai láncok működésének optimalizálása, különös tekintettel az energiafelhasználás hatékonyságának növelésére, mint például a hosszú távú teherszállítás esetén a kapcsolat javítása a vasúti és vízi szállítási lehetőségek között;
- Innovatív forgalomszervezési rendszerek alkalmazása, és olyan piaci intézkedések, mint a létező határok eltörlése a rövid távú tengeri fuvarozás számára.



Útiterv a cselekvésért

Az elmúlt tíz év során a légi, közúti és bizonyos mértékig a vasúti közlekedés is nyitottabbá vált a piac felé, és a teljes paletta tekintetében javult a biztonság. Az Egységes Európai Égbolt, a légtér forgalmának tervezését és kezelését irányító program is útjára indult. Az utasok immár jogokkal rendelkeznek, és a szektorban dolgozók munkafeltételeire vonatkozóan új szabályokat vezettek be.

A Transz-Európai Közlekedési Hálózatok (TEN-T) hozzájárult a területi kohézióhoz, nem utolsósorban annak köszönhetően, hogy a program fellendítette a nagy sebességű vasútvonalakat. Végül, nagy hangsúlyt kapott a közlekedés környezeti teljesítményének javítása.

Az Európa 2020 stratégia keretén belül Európa közlekedési infrastruktúrájának további fejlesztését olyan erőforrás-hatékony közlekedési rendszer érvényesülése irányába kell terelni, amely az innovációra épít és tekintetbe veszi a klímaváltozást, a környezetvédelmi kihívásokat éppúgy, mint a területi kohéziót.

Hogy Európát az új évtized, és a rákövetkező évtizedek igényeinek megfelelően sikerüljön mozgásba hozni, a 2011-es Fehér könyv felsorolja azokat az intézkedéseket, amelyek a múltbéli eredményekre építenek. Íme néhány a javasolt ötletek közül:

Hatékony és integrált mobilitási rendszer

- Egységes Európai Közlekedési Térség
- A színvonalas munkahelyek és a tisztességes munkakörülmények előmozdítása
- A közlekedés védelme
- Emberéletek ezreinek megmentése a közlekedésbiztonságra vonatkozó fellépések révén
- A szolgáltatás minősége és megbízhatósága

Innováció a jövő szolgálatában: technológiák és magatartásformák

- Európai Közlekedéskutatási és –fejlesztési Irányelv
- Fenntarthatóbb magatartásformák ösztönzése
- Integrált városi mobilitás

Korszerű infrastruktúra és intelligens finanszírozás

- Közlekedési infrastruktúra: területi kohézió és gazdasági növekedés
- Következetes finanszírozási keretek
- A helyes árképzés és a piaci torzulások elkerülése

A külső dimenzió

- A nemzetközi klímaváltozási célok és az energiagazdálkodás hatékonyságának előmozdítása
- Együttműködési keretrendszer kialakítása a közlekedési és infrastrukturális irányelvek kiterjesztésére a szomszédaink felé.



Az elektromos járművek a kibocsátási célok elérésének fontos módját jelentik.

VERSENYKÉPES ÉS FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSI RENDSZERT EURÓPÁNAK

A hatékony közlekedési hálózatok előmozdítják a területi kohéziót

Az EU-szintű tevékenységek az utóbbi tíz évben döntő mértékben hozzájárultak az európai közlekedési hálózathoz elért pozitív eredményekhez. A Strukturális Alapok és a Kohéziós Alap történelmileg is az EU elmaradott régióit összekötő közlekedés javításának fő finanszírozási forrásaiként szolgáltak.

A kohéziós politika aktívan támogatja a regionális és nemzeti intézkedéseket a közlekedési prioritások és határokon átvelő együttműködések tekintetében. Az aktuális makrorégiós stratégiák - a Duna Stratégia és a Balti-tengeri Régió Stratégiája - megerősített keretrendszert biztosítanak a határok közötti tervezéshez, és lehetőséget biztosít az integrált közlekedésfejlesztéshez.

A gazdasági válság hatásának utóregzései még mindig érezhetők az EU-ban – az emelkedő munkanélküliség és a csökkent közösségi ráfordítások miatt a költséghatékony mobilitásra nagyobb a szükség, mint valaha, míg az ilyen mobilitás biztosításának eszközei egyre szűkülnek. Kevesebből többet kell kihozni. Az olyan létező és bevált rendszerek, mint a kohéziós politika, ideálisak egy sor régiókon és országokon átvelő intézkedés minőségének javítására, jó példa erre az európai vasúti ágazat támogatása.

Az európai vasúti ágazat

„Amikor az első spanyol nagysebességű vasútvonal munkálatai elkezdődtek 1986-ban, Spanyolország az Európai Unió egyik legszegényebb állama volt, Andalúzia pedig Spanyolország egyik legszegényebb régiója. Ennek ellenére a spanyol kormány egy új, nagysebességű vasútvonal kiépítése mellett döntött a főváros, Madrid és a régió fővárosa, Sevilla között, a legkorszerűbb technológia igénybevételével. Az azóta eltelt idő alatt az ország drámai növekedésen ment keresztül, és Andalúzia sokkal versenyképesebb régió ma, mint valaha. Ez a fejlődés nem válhatott volna valóra a kohéziós politika és területi hatásainak hiányában.”

Mi a TEN-T?

A jelentése Transzeurópai Közlekedési Hálózat. A TEN-T adja a javak áramlásának alapját, és módot ad az Európai Unió belüli szabad közlekedésre. Kulcsfontosságú irányelv, amely összekapcsolja az EU nyugati és keleti részeit, és kialakítja a jövőbeli egységes európai közlekedési térséget.

Növekvő integráció a növekvő belső piac fényében, a közlekedés karbonkibocsátásának csökkentése, az EU szerepe a klímaváltozás elleni globális küzdelemben – mindezek a kihívások a 2009-ben kiadott irányelv felülvizsgálatát tették szükségessé.

A TEN-T támogatását az EU-tól kapja a TEN-T program és az Európai Regionális Fejlesztési és a Kohéziós Alapok keretén belül, mivel a javuló elérhetőség alapvető a versenyképes és összetartozó Európa biztosítása szempontjából.

Mire terjed ki?

Összességében az EU hozzájárulása a közlekedéshez a 2007-2013 közötti programozási időszakban tartalmazza:

- TEN-T, nemzeti, regionális és helyi utak – több mint 41 milliárd €
- Vasút beleértve a TEN-T-et és más projekteket – kb. 24 milliárd €
- Városi közlekedés – 8,1 milliárd €
- Kikötők és belvízi utak – 4,3 milliárd €
- Multimodális közlekedés és intelligens rendszerek – több mint 3 milliárd €
- Repülőterek – 1,84 milliárd €

TEN-T-en túl

A TEN-T jelenleg a kohéziós politika közlekedési juttatásainak mintegy felét kapja. További prioritásai közé tartoznak a nemzeti, regionális és helyi hálózatok, valamint a tiszta városi közlekedés. A jövőbeli juttatások legjobb elosztása heves viták tárgya lesz. Egyértelmű, hogy a közlekedési rendszerek karbonkibocsátásának csökkentésére vonatkozó nyomás, és az EU támogatásainak fókuszálása olyan befektetésekre, amelyek nyilvánvalóan hozzájárulnak a közös célokhoz, nagyobb hangsúlyt helyez az infrastruktúra szűk keresztmetszeteire, az intelligens hálózatokra és a tiszta városi közösségi közlekedésre.



Városi közlekedés

A nagyvárosok tágabb környezetük fejlődésének motorjai. Szolgáltatásokat, munkát és kikapcsolódási lehetőségeket nyújtanak régiójuk számára. Létfonosságú, hogy a városi közlekedési rendszere teljesen integrálódjon a tágabb régió közlekedési szolgáltatásaiba. A nagyvárosok szenvednek azonban leginkább a torlódásoktól, lég- és zajszennyezéstől. A teljes közlekedési szektor CO₂ kibocsátásának negyede a városok és nagyvárosok forgalmából ered, és a balesetek 69%-a a nagyvárosokban történik. Nagyvárosainkban a konvencionális járművek fokozatos visszaszorítására lesz szükség, ha el akarjuk érni céljainkat az üvegházhatású gázok kibocsátása és az olajfüggőség csökkentése tekintetében.

Ha többen használják a közösségi közlekedés eszközeit, az a tömegközlekedés „angyali körét” kelti életre, ami azokkal az erőfeszítésekkel együtt, amelyek célja a kerékpározás és gyaloglás élvezetesebbé és biztonságosabbá tétele, kicsalogatja az embereket az autójukból.

Az autófüggő embereket arra kell bátorítani, hogy kisebb, könnyebb, specializáltabb járműveket használjanak. A nagy busz- és taxi-flották, kisebb, tisztább teherautók és kisteherautók mind ideálisak az alternatív hajtási módoknak és üzemanyagoknak a köztudatba való bevezetésére, helyet teremtve a fejlesztések tesztelésére. A tömegközlekedés használatára ösztönöz a megfelelő útdíjazás, az átlátható adózási rendszerek és az új technológiák bevezetése.



„A cselekvés nem odázható el. Az infrastruktúra megtervezése, kiépítése és felszerelése éveket vesz igénybe, a vonatok, repülőgépek és hajók élettartama pedig több évtized, ezért a mostani választásaink határozzák meg, hogy milyen lesz a közlekedés 2050-ben. Európai szinten kell cselekedni, hogy a közlekedés átalakításáról együtt dönthessünk partnereinkkel, és a döntést ne a világ valamely más részén hozzák meg.”

Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Fehér könyv a versenyképes és fenntartható közlekedésről