

MATTHIAS RUETE

Interjú Matthias Ruete-tel, az EU Mobilitási és Közlekedési Főigazgatójával

2010 előtt, amikor elfoglalta jelenlegi helyét az EU Mobilitási és Közlekedési Főigazgatóságán, Matthias Ruete az Európai Bizottság kombinált Energiaügyi és Közlekedési Igazgatóságának vezetője volt.

Melyek a múltból merített tanulságok a jövőre, 2020-ra nézve, és melyek a legfőbb kihívások a jövő közlekedési ágazatában?

A legnagyobb kihívás számunkra, hogy segítsük a közlekedésben tervezett jövőbeni erőfeszítéseket, a hatékonyság feláldozása nélkül, közben fenntartva és valójában bővítve az ágazat versenyképességét.

Európa sok mindent elért az elmúlt évtizedben. Megnyitottuk a piacokat a levegőben, a közúton és részben a vasúton is, valamint az összes közlekedési módot tekintve sikerült növelnünk a biztonságot. A rendszer azonban nem fenntartható. Végzetes tévedést követnénk el, ha figyelmen kívül hagynánk, vagy alábecsülnénk a jövőben várható korlátokat, és elhalasztanánk a szükséges változásokat.

Az olajfüggőség, a dugók és az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentése azonnali változásokat kíván, és ezek közül az utóbbi a legjelentősebb. Mi elköteleztük magunkat, hogy 2050-ig 80%-kal csökkentjük a kibocsátást. A közlekedés területén 1990-hez képest legalább 60%-kal kell csökkentenünk a kibocsátást (ez a mai értékeknél 70%-kal kevesebb). A Bizottság által március 28-án elfogadott Fehér könyv ezekre a kihívásokra reagál, és megszabja azt a stratégiát, amely az Uniót képessé teszi arra, hogy megbirkózzon velük.

Ön szerint hogyan mozdíthatja elő az EU közlekedési politikája az Unió gazdasági és területi kohézióját?

A Fehér könyv egy központi, transzeurópai folyosó-hálózat fejlesztését javasolja, amely nagyobb és összevont teher- és utasforgalmat tud lebonyolítani nagy hatékonysággal, kevés károsanyag-kibocsátással.

Ezzel biztosítható a hatékony, több módon történő kapcsolat az EU fővárosai és más nagyobb városai, a gazdasági központok, kikötők, repülőterek és fontosabb határátkelő helyek között. Ez fogja képviselni a jövőbeli egységes európai közlekedési térség gerincét, és megerősíti majd a régiók közötti kohéziót.

Melyek az EU közlekedési rendszerének jövőbeni fejlesztésére vonatkozó stratégia főbb elemei a Fehér könyvben?

A négy fő lépés:

- Egységes európai közlekedési térség a polgárok és az áruk mozgásának megkönnyítése, a költségek csökkentése és az európai közlekedés fenntarthatóságának fokozása érdekében;
- Az integrált kutatási politikával jobb összeköttetés a technológiai innováció fejlesztése és a felzárkózás területén;
- Az infrastruktúra tervezése a növekedés maximalizálása és a környezeti hatások minimalizálása céljából; és
- Infrastrukturális kapcsolatok fejlesztése a szomszédos országokkal a harmadik országok piacainak megnyitása céljából, szállítási szolgáltatások, termékek és beruházások a kereskedelmi fejlődés támogatására.



” A legnagyobb kihívás számunkra, hogy segítsük a közlekedésben tervezett jövőbeni erőfeszítéseket. ”

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Tengeri útvonalak európai koordinátora

Luis Valente de Oliveira ezidáig több mint 400 érintett szereplővel találkozott a tengerparttal rendelkező EU-országokban, akiknek három, éves beszámolót mutatott be.

Melyek a múltból merített tanulságok a jövőre, 2020-ra nézve, és melyek a legfőbb kihívások a jövő közlekedési ágazatában?

A legnagyobb kihívás a különböző szállítási módok összehangolása - a probléma lényege, hogy hogyan szállítsunk egy árut a leggyorsabban, a leggazdaságosabban, a legkényelmesebben és a legkevésbé szennyező módon az egyik helyről a másikra. Ha csak egy adott szállítási módot veszünk figyelembe, akkor a válaszok a funkciókat tekintve túl merevek, vagy a költségek szempontjából túl irracionálisak.

Ahhoz, hogy válaszokat kapjunk, ismernünk kell valamennyi szállítási mód jellemzőit, és multimodális megoldásokra kell törekednünk.

Ön szerint hogyan mozdíthatja elő az EU közlekedési politikája a gazdasági és területi kohéziót?

Egy adott régió tevékenységi szintje alapvető fontosságú ahhoz, hogy biztosíthassuk lakói jólétét: a termeléshez és a fogyasztáshoz pedig szállításra van szükség. A fejlesztések és a kohézió elősegítéséhez erősíteni kell az egymást kiegészítő régiók közötti kapcsolatokat.

Az EU import- és exporttermékeinek több mint 90%-a európai kikötőkbe érkezik és onnan is indul. Ezért az egyik első fontos lépés, hogy biztosítsuk a lehető legjobb kikötőket és közöttük a lehető legalkalmasabb kapcsolatokat.

Egyes közlekedési módok gazdaságos fenntartásához túlságosan sok szállítmány szűkös, így a kiválasztott módzatoknak valóban életképesnek kell lenniük. Gazdasági szempontból fenntarthatóbbá tehetjük az összeköttetéseket, ha a teherszállítást meghatározott tengelyekre összpontosítjuk. Szükséges, hogy a minimálisra szorítsuk a költségeket és az időt, amit csak akkor érhetünk el, ha valamennyi szállítási módból a legjobb tulajdonságokat vonjuk ki, és ezeket kombináljuk. Az EU közlekedési politikájában valamennyi szállítási módot számításba kell venni, így koherensebbé és hatékonyabbá tehetjük azt.

Melyek a legfőbb tanulságai a kiemelt projektben TEN-T európai koordinátorként végzett munkájának?

A Tengeri Útvonalak kiemelt projekt már teljes mértékben megvalósítás alatt áll: a jelenlegi nyolc engedélyezett projekt az európai tengerekre terjed ki. Ezek azon vitáknak az eredményei, amelyek során Európa minden tájáról érkező emberek osztották meg egymással a véleményüket.

Ha egy projektbe több országot is bevonunk, az megfelelő módszer arra, hogy megosszuk egymással a legjobb gyakorlatot és a tanulmányok eredményeit. A csoportos tapasztalatcsere megvalósítható megoldások generációját hozhatja létre.

Ragaszkodtam a teherszállítási, logisztikai tréningprogramok megerősítéséhez a vállalati személyzet és a felelős személyek számára egyaránt, hogy teljesíthessük a komplex logisztikai igényeket.



” Az EU import- és exporttermékeinek több mint 90%-a európai kikötőkbe érkezik és onnan is indul. ”

JEAN-MARC OFFNER

A Bordeaux métropole Aquitaine városrendezési iroda főigazgatója

Jean-Marc Offner városrendező mérnök, politikai elemző, valamint a Bordeaux métropole Aquitaine városrendezési iroda, az a'urba főigazgatója.

Melyek a múltból merített tanulságok a jövőre, 2020-ra nézve, és melyek a legfőbb kihívások a jövő közlekedési ágazatában?

Számos EU-országban évtizedeken át a közúti, a városi és a helyi érdekű közúti közlekedés csökkentése volt a tömegközlekedési politika fő céljainak egyike.

A tömegközlekedéssel nem sikerült megfékezni a közlekedés növekedését, és 2020-ra a közlekedési ágazat egyik legnagyobb kihívása az lesz, hogy a tömegközlekedési szolgáltatásokat a kialakuló életformákhoz illesszük: rugalmasabb menetrendek, kényelmes és kiváló minőségű szolgáltatások, valamint a szállítási idő kihasználása.

Ön szerint hogyan mozdíthatja elő az EU közlekedési politikája a gazdasági és területi kohéziót?

Évtizedeken át a nagysebességű hálózatok fejlesztését választották ki arra, hogy segítségével közelebb hozzák egymáshoz a határok két oldalán fekvő európai területeket, így módon hirdetve a társadalmi és gazdasági összetartást. Ezeket az erőfeszítéseket folytatni kellene.

Ugyanennyire fontos, hogy ne feledkezzünk el a regionális szintű beruházásokról, amelyek létfontosságúak a fővárosi régiók megfelelő működésének biztosításához. Az állami hatóságokat és a hálózatfenntartókat gyakran kritizálják, amiért a jövedelmezőbb nagysebességű vonalak miatt mellőzik a regionális infrastruktúrát. Mi úgy érezzük, hogy mindkét szint lényeges.



A környezeti problémák mellett megfelelő kompromisszum szükséges a különböző területeket átfogó hálózatok létrehozására törekvés és a közlekedés folyamatának szabályozására vonatkozó igény között.

Milyen szerepet jósol a közlekedésnek az integrált városi fejlesztésekben?

A közlekedés és a városrendezési politika közötti koordináció növelése szintén szükséges. A sűrűbb városhalmaz jobb, mivel ez rövidebb utazásokat tesz lehetővé. Megoldás lehet egy olyan földpolitika, amely lehetővé teszi a telkek megóvását, az új infrastruktúrához fűződő értéknövelés megbecslését és a szociális lakások felépítését.

A tömegközlekedéssel leginkább ellátott területeken egy bizonyos minimális szinten túl kötelezővé kéne tenni a szolgáltatások sűrűségének növelését, és ezzel egyidőben be kellene vezetni a korlátozó parkolási előírásokat.

Fenntarthatóbbá kell tennünk a meglévő városi szervezetek működését. Különösen az autóhasználat új módjaira kell ügyelnünk: közös autóhasználat, autómegosztás és az autók integrálása a tömegközlekedésbe. Környezetvédelmi szempontból az autók kihasználási arányának megsokszorozása és az útvonalak hosszának kettővel történő elosztása megegyezne valamennyi tömegközlekedés-fejlesztési politika értékével!

” Számos EU-országban évtizedeken át a közúti, a városi és a helyi érdekű közúti közlekedés csökkentése volt a tömegközlekedési politika fő céljainak egyike. ”

Horst Sauer a Joint Spatial Planning Department European Spatial Development Division vezetőjeként a Berlin-Brandenburg fővárosi régióinak az EU területrendezési fejlesztéseibe történő integrálásáért felel. Jelenleg a TEN-T hálózatok regionális hatására összpontosít, különösen a Skandinávia és az Adriai-tenger közötti régióban.

Melyek a múltból merített tanulságok a jövőre, 2020-ra nézve, és melyek a legfőbb kihívások a jövő közlekedési ágazatában?

Egyre inkább világossá válik, hogy az új infrastruktúra csak akkor valósítható meg, ha a regionális gazdasági előnyök nyilvánvalóvá válnak. Több mint 30 partnerrel dolgozunk együtt azért, hogy előbbre vigyük a Skandináviát Berlinen át az Adriai térséggel összekötő SCANDRIA folyosó ügyét. Célunk, hogy a folyosó mentén található fővárosi régiók innovációs központjait szorosabban összeköthessük egymással. Európa ezen részében óriási lehetőségek rejlenek a regionális növekedésben.

Az új infrastrukturális beruházások ösztönzése helyett inkább főként a meglévő infrastruktúra optimális kihasználására és az emisszió csökkentésére, a környezetbarát közlekedésre összpontosítunk.



Ön szerint hogyan mozdíthatja elő az EU közlekedési politikája a gazdasági és területi kohéziót?

Az EU közlekedési politikájának gerincét alkotó, soron következő hálózat a főbb csomópontok összekapcsolásán alapul. Ezeknek a csomópontoknak, mint amilyen például a német főváros környékét magában foglaló Berlin-Brandenburg régió, mindenfajta közlekedési móddal rendelkezniük kellene, és más központokkal, például kikötőkkel vagy erős gazdasági centrumokkal kellene összekapcsolni őket.

A jobb elérhetőség Közép-Európában nagyobb gazdasági aktivitást eredményez, és így növeli a területi kohéziót. Egy erős hálózat azoknak a régióknak is hasznára válik, amelyek jó összeköttetésekkel rendelkeznek a főbb közlekedési útvonalakkal.

A közlekedési infrastruktúra tervezésének szempontjából Ön hogyan határozná meg a megfelelő kormányzati rendszert?

Nézetem szerint a regionális tervezésnek / regionális politikának szorosan össze kell függnie a közlekedés tervezésével. A közlekedés nem önmagáért van, hanem az emberek és az üzleti vállalkozások igényeit kell kiszolgálnia.

Nekünk itt, Berlin-Brandenburgban igen pozitívak voltak a tapasztalataink, nem csupán a határokon átívelő tervezés - amely Berlin várost és Brandenburg tartományt egyaránt érintette -, hanem a területrendezés és közlekedés-tervezés harmonizálása területén is. Ez még inkább érvényes a tömegközlekedési szolgáltatásokra, amelyeket több mint egy évtizede a Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB) szervez, igen jól koordináltan.

” A közlekedés nem önmagáért van, hanem az emberek és az üzleti vállalkozások igényeit kell kiszolgálnia. ”