

A Régiók Bizottsága véleménye – Városi mobilitási csomag

(2014/C 271/04)

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

Referenciaszövegek: A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Együtt a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitás felé COM(2013) 913 final

Lépni kellene a városi logisztika területén – SWD(2013) 524 final

Célzott fellépés a városi közúthasználók biztonsága érdekében – SWD(2013) 525 final

Intelligensebb városi járműbehajtási rendelkezésekre van szükség – SWD(2013) 526 final

Intelligens közlekedési rendszerek bevezetése az unió városaiban – SWD(2013) 527 final

I. ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉSEK

1. A fenntartható városi közlekedési rendszerek hozzájárulnak az uniós polgárok életminőségének javulásához, és fontosak a városok, régiók és az egész Európai Unió gazdasági versenyképessége szempontjából. Az Unió lakosságának 70 %-a él városokban, melyek fontos gazdasági központok és az EU GDP-jének több mint 80 %-át adják.

2. A városi mobilitás és közlekedés megszervezése a helyi és regionális önkormányzatok hatásköre: az ő feladatuk a városi mobilitási politikák megtervezése és végrehajtása, valamint területük tömegközlekedésének biztosítása. A helyi szinten meghozandó döntések gyakran a nemzeti szakpolitika által, illetve az új uniós városfejlesztési menetrendben megszabott kerethez kapcsolódnak. A városfejlesztési menetrendet sokan az intelligens városokkal kapcsolatos menetrend részének tekintik.

3. A Régiók Bizottsága szakpolitikai ajánlásokat fogalmazott meg a városi mobilitásról szóló korábbi véleményeiben, különösen a városi közlekedésről szóló zöld könyv,⁽¹⁾ a városi mobilitásra vonatkozó cselekvési terv (2 vélemény),⁽²⁾ illetve az „Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához” c. fehér könyv⁽³⁾ tárgyában készült véleményben. Ezek az ajánlások a gazdasági, környezeti és társadalmi dimenziót egyaránt figyelembe vevő, fenntartható városi mobilitási terveket szorgalmaztak.

4. A városi mobilitási csomagon belül maximálisan érvényesül a szubszidiaritás elve, a fellépések azokra a területekre koncentrálnak, ahol az EU hozzáadott értéket tud nyújtani, ilyen például az együttműködés ösztönzése, a bevált gyakorlatok megosztása és az iránymutatás. Emellett a tagállamoknak szóló ajánlásokat is tartalmaz a városi logisztikát, a behajtáskorlátozási szabályokat, az ITS-megoldások alkalmazását, valamint a városi közúti biztonságot célzó intézkedések bevezetésére vonatkozóan.

5. Hangsúlyozza annak jelentőségét, hogy az Európai Unió átfogó politikával rendelkezzen a városi területekre vonatkozóan, az RB jelenlegi véleményével párhuzamos és azt kiegészítő, a városok integrált megközelítéséről, a 7. környezetvédelmi cselekvési program fenntartható városokra vonatkozó részéről és a városi mobilitásról szóló egyéb véleményekben kifejtett elképzelések és javaslatok alapján.

⁽¹⁾ CdR 236/2007 fin.

⁽²⁾ CdR 417/2008 fin; CdR 256/2009 fin.

⁽³⁾ CdR 101/2011 fin.

II. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

Fenntartható városi mobilitási tervek (fvmt)

6. hangsúlyozza, hogy a városfejlesztés fenntartható és holisztikus megközelítést igényel. A városi mobilitási problémák pusztán ágazati megközelítéssel nem oldhatók meg. Figyelembe kell venni a közlekedési politika városi vetülete és a területrendezés tágabb fogalma közötti összefüggést egyrészt a városi közlekedési hálózat és infrastruktúra javítása érdekében, másrészt pedig a városok terjeszkedése elleni harc részeként, továbbá a városok és közvetlen (városi/vidéki) környezetük közötti kapcsolat újragondolása céljából. „A 7. környezetvédelmi cselekvési program és a fenntartható városok” c. RB-vélemény ⁽⁴⁾ további fenntarthatósággal kapcsolatos javaslatokat tartalmaz;

7. szükségesnek tartja tagállami szinten olyan intézkedések (tájékoztató kampányok, ösztönzők stb.) fontolóra vételét, amelyek változást idézhetnek elő a lakosságnak az alacsonyabb energiafogyasztású közlekedési eszközök használatához való hozzáállásában;

8. úgy véli, hogy az fvmt-eket szorosan össze kell kapcsolni a földhasználati politikákkal. A rosszul megtervezett és a közlekedési hálózattal nem megfelelően összehangolt fejlesztés a közlekedési igény növekedéséhez és ahhoz vezet, hogy sok utazáshoz túl sokan a saját autójukat veszik igénybe;

9. elismeri, hogy a fenntartható városi mobilitási tervek megfelelő stratégiai eszközt jelentenek a városi mobilitás olyan integrált megközelítésének kialakításához, amely egy város vagy agglomeráció teljes funkcionális területének minden közlekedési módját és formáját célozza: közösségi és magánközlekedés, taxik, személy- és áruszállítás, gépjárművek és nem motorizált eszközök, a mozgó és a parkoló járműveket is figyelembe véve – mindezeknek tekintetbe kell venniük a lakosság nemekkel és mobilitással kapcsolatos jellemzőit. Az RB továbbra is nyomatékosan kéri, hogy minden városban dolgozzanak ki fenntartható városi mobilitási terveket úgy, hogy azok kialakítása és végrehajtása maguk a városok feladata legyen;

10. sajnálja, hogy bár már sok város készített fenntartható mobilitási terveket, melyek kiváló alapot képeztek a városi mobilitást javító intézkedések megvitatására és végrehajtására, mostanáig nem született közös európai meghatározás a „fenntartható városi mobilitási tervek” fogalmára;

11. üdvözli, hogy az Európai Bizottság aktívan bevonta a Régiók Bizottságát a városi mobilitási csomag hatásvizsgálati folyamatába és különösen azt, hogy a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság figyelembe vette a Régiók Bizottsága által felvetett legfontosabb aggályt, mely szerint nem kötelező érvényű javaslatot kellene kidolgozni;

12. megkérdőjelezi azt a folyamatot, amivel az Európai Bizottság garantálni kívánja, hogy a városi mobilitási csomag keretében kitűzött célok és felvázolt eszközök megfelelően megvalósuljanak. Az európai térségben ugyanis az egyes városokban és városi régiókban a városi térségekre vonatkozó tervek meghatározása és végrehajtása eltérő fázisban van, és pedig mind a személyek mobilitását, mind a városi logisztika eszközeit, az intelligensebb városi behajtási rendelkezéseket és ezek ellenőrzését, az intelligens városi közlekedési rendszerek kialakítását, valamint a városi közúti biztonságot illetően is;

13. megállapítja, hogy a koncepció egy nem kötelező érvényű iránymutatásnak tekintendő, valamint hogy világossá vált, hogy azt adaptálni lehet és kell is a tagállamok és a városi területek egyedi körülményeihez;

14. üdvözli, hogy az Európai Bizottság vállalta a definíció kidolgozásának és népszerűsítésének támogatását és különösen az fvmt-k európai platformjának létrehozására vonatkozó javaslatot, valamint az fvmt-eket kidolgozó és végrehajtó tagállami, regionális és helyi hatóságok többek között finanszírozási eszközök általi támogatására irányuló határozott szándékot. Az Európai Bizottságnak megkérdőjelezhetetlenül kötelezettséget kellene vállalnia arra, hogy a helyi és regionális önkormányzatok képviselőit bevonják az európai platformba;

15. nyomatékosan kéri, hogy az Európai Bizottság által felállítani szándékozott, a városi mobilitással és közlekedéssel foglalkozó tagállami szakértői csoportban helyi önkormányzati vagy városi képviselők is vegyenek részt, hogy ők is hozzájárulhassanak a javasolt európai platformhoz;

16. kéri, hogy az fvmt-eket népszerűsítsék tagállami szinten, bátorítva a tagállamokat a szükséges keretfeltételeket biztosító jogszabályi változások előkészítésére ahhoz, hogy a helyi és regionális önkormányzatok kidolgozzák és sikeresen végrehajtsák a helyi városi mobilitási stratégiákat;

⁽⁴⁾ CdR-2013-07987.

17. rámutat arra, hogy a városok olyan csomópontok, ahol több közlekedési mód találkozik, és ahol általában az utazások kezdődnek vagy végződnek. Ezért a közlekedési hálózatok nagyon fontos és elválaszthatatlan részének kell tekinteni őket, és – következképpen – kellő figyelmet kell fordítani a városi mobilitásra;

Városi gépjármű-behajtási rendelkezések

18. úgy véli, hogy a városi behajtási rendelkezések és az úthasználati díjak bevezetése hatékony eszköz lehet a városi közutakért folyó verseny és az olyan alapvető problémák kezelésére, mint a torlódások, a környezetszennyezés vagy a városok szétterülése (urban sprawl). Ez összhangban van a felhasználó/szennyező fizet elvével, és elősegíti a fenntarthatóbb közlekedési módok használatára való áttérést;

19. megjegyzi, hogy a szubszidiaritás elvének megfelelően a helyi önkormányzatoknak kellene dönteniük a városi behajtási rendelkezések és az úthasználati díj-rendszerek bevezetéséről. Ezeket a rendszereket a helyi körülményekhez és igényekhez kell igazítani, úgyhogy nincs „egy kaptafára készült” megoldás. Ezt csak helyi szinten, a helyi és regionális önkormányzatok tudják megvalósítani;

20. megjegyzi, hogy az utóbbi években igen sokféle rendszert vezettek be Unió-szerte, de rámutat arra, hogy ez a sokféleség olykor megnehezítheti az Európán belüli utazást, különösen azért, mert általános probléma, hogy nem áll rendelkezésre információ az egyes helyi rendszerek szabályainak betartásáról;

21. emlékeztet arra, hogy a városi behajtási rendelkezéseknek világos szabályokon kell alapulniuk, amelyek céljai a lehető legáltalánosabbak – mint a forgalom csökkentése, az alacsonyabb szennyező anyag-kibocsátás vagy a más, fenntarthatóbb közlekedési módok ösztönzése;

22. ennek megfelelően és a városi mobilitás cselekvési tervéről szóló 2009-es RB-véleménnyel ⁽⁵⁾ összhangban elfogadja, hogy uniós szinten szükség van egy minimális szintű összhangra és egységességre, különösen a járműkategóriák, a kibocsátási osztályok és az útjelzések tekintetében, és ezt a helyi, tagállami és uniós hatóságok közötti partnerségben kell megvalósítani;

23. üdvözli az Európai Bizottság arra vonatkozó javaslatát, hogy előmozdítsa a tagállamokkal és a szakértőkkel való eszmecserét a városi behajtási rendelkezésekről, és nem kötelező érvényű iránymutatást készítsen azért, hogy segítse a városokat a behajtásszabályozási rendszerek eredményes végrehajtásában;

24. rámutat arra, hogy az Unión belüli szabad mozgás új műszaki akadályainak elejét véve az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) bevezetése esetén közös műszaki szabványokra lesz szükség a kölcsönös átjárhatóság biztosításához;

Városi közúti biztonság

25. sajnálja, hogy az Unióban történő közúti balesetek halálos áldozatainak száma továbbra is elfogadhatatlanul magas (2013-ban 26 000). Aggasztó, hogy az áldozatok többsége a sérülékeny közúthasználók, azaz a gyalogosok, a kerékpárosok és különösen az idősek közül kerül ki. Különös aggodalommal szemléli, hogy a kerékpáros áldozatok száma 2010-hez képest még emelkedett is;

26. hangsúlyozza egyrészt a közúti biztonság jelentőségét a fenntartható közlekedési módok, például a kerékpározás és a gyaloglás biztosításában, másrészt azt, hogy az aktív közlekedésre való áttérés nagyobb támogatásának kedvező hatása van az egészségügyi célok teljesítésére. Ezeket a kérdéseket bele kellene építeni az fvm-t-kbe, és hasznos volna további iránymutatásokat is adni ennek eléréséhez;

27. sürgeti a polgárok közlekedésre való megfelelő nevelésének előmozdítását is, mivel ez közvetlen összefüggésben van a közlekedési balesetek számával;

28. emlékeztet arra, hogy az RB korábban már támogatta a 2011-es közlekedési fehér könyvben kitűzött közútbiztonsági célokat, azaz a közúti baleseti halálozás 2050-ig közel nullára csökkentését és azt, hogy 2020-ig a közúti halálesetek száma 2010-hez képest a felére csökkenjen;

⁽⁵⁾ CDr 256/2009 fin.

29. elismeri, hogy a járműtervezés és az ITS – például a vezetéstámogató rendszerek (különösen a V2I és V2V megoldások) – használata révén a biztonság növelésére tett erőfeszítések csökkentik a balesetek számát, de megítélése szerint a helyi és regionális önkormányzatoknak többet kellene tenniük a biztonságosabbra tervezett járművek használatának ösztönzésére, például beszerzési eljárások révén;

30. azt ajánlja, hogy az ITS-en alapuló megoldások azt is tárják fel, hogy a járművezetői magatartás hatékony megváltoztatásának ösztönzése milyen környezetvédelmi, közúti biztonsági és energiahatékonysági előnyöket hoz majd;

31. üdvözli az Európai Bizottság arra irányuló javaslatát, hogy a városi mobilitási csomag keretében foglalkozni kellene a közúti biztonság kérdésével; megjegyzi továbbá, hogy az Európai Bizottság kötelezettséget vállalt arra, hogy összegyűjti és terjeszti a közúti biztonságot célzó tervezéssel kapcsolatos bevált gyakorlatokat, és elemzi a városi területeken történő súlyos közúti balesetek számának csökkentésére irányuló intézkedéseket. Ezt azonban nem szabadna az elkövetkező két évre korlátozni, ahogy az Európai Bizottság javasolja, hanem szükség esetén folytatni kellene;

32. üdvözli az Európai Bizottság ajánlását, hogy a tagállamok biztosítsák a közútbiztonsági mutatókkal kapcsolatos lehető legrészletesebb adatok megfelelő gyűjtését, és arra ösztönzi a helyi önkormányzatokat, hogy helyi elemzések és a közútbiztonsági tervezés céljaira használják fel ezeket az adatokat. Közismert, hogy műszaki megoldásokkal végső soron csak korlátozott hatás érhető el, és hogy közútbiztonsági adatok alapján meghatározható, melyek azok a konkrét települések/területek, ahol a legtöbb közúti ütközés történik. Ezáltal pontosabb és célzottabb közútbiztonsági kampányokat és a közúti magatartás javítását célzó programokat lehet folytatni;

33. hangsúlyozza, hogy a szubszidiaritás és a többszintű kormányzás elvével összhangban a helyi és regionális önkormányzatok feladata a helyi problémák megoldására koncentrálni, helyi viszonyokhoz igazított közútbiztonsági politikák kidolgozása. Az fvm-t-k hatékony eszközt jelenthetnek a közúti biztonság integrált megközelítésének helyi szintű terjesztéséhez;

Városi logisztika

34. hangsúlyozza, hogy a teherforgalom és a logisztika szerepét nem szabad alábecsülni. Jóllehet a városi logisztika a városi forgalom viszonylag kis részét teszi ki, jelentős közterületet foglal el pl. rakodási célokra, és így a torlódások és egyéb problémák egyik forrása. A városokban közlekedő tehergépjárművek mellett aránytalanul nagy mértékben járulnak hozzá a lég- és zajszennyezéshez, és gyakran részesei súlyos baleseteknek, melyeknek másik résztvevői sérülékeny úthasználók, például gyalogosok és kerékpárosok. A városi logisztika optimalizálása tehát a városi közlekedési rendszer egészére kedvezően hatna;

35. hangsúlyozza, hogy az új technológiák, pl. az alternatív üzemanyagok bevezetésében nagy lehetőségek rejlenek. Elismert tény, hogy az ilyen irányú fejlesztés és a tiszta járművek korai fejlesztési fázisban történő városi bevezetése azonnali előnyökkel járhat: csökkentheti az olajfüggőséget, és a levegőtisztaság javulása és a zaj csökkenése révén egészségügyi hozadéka is lehet. Megismétli, hogy támogatja a 2011-es közlekedési fehér könyvnek azt a célját, hogy a jelentősebb városközpontok logisztikáját 2030-ra alapvetően szén-dioxid-mentesíteni kell;

36. megjegyzi, hogy – különösen a kisebb üzemeltetők számára – a tisztább járművek városi logisztikai flottákba való bevezetésének gazdasági fenntarthatósága olyan ösztönző mechanizmusokat követelhet meg, amelyek externáliákhoz kapcsolódó előnyökön alapulnak. Ennek kapcsán mennyiségi célokat kellene meghatározni a köz- és magánhasználatú gépjárműparkra vonatkozóan;

37. üdvözli, hogy a városi mobilitási csomag foglalkozik a városi logisztika kérdésével is, különösen mivel ezt a kérdést gyakran elhanyagolják a városi közlekedéstervezésben;

38. üdvözli, hogy az Európai Bizottság vállalta, hogy lépéseket tesz a városi logisztikával kapcsolatos bevált gyakorlatok terjesztése és átvétele érdekében, konkrétan iránymutatásokat ad ki a városi logisztika teljesítményének javítására, és hogy az ökológikus járművek portálja (www.cleanvehicle.eu) tartalmának felülvizsgálata révén megkönnyíti a tisztább és biztonságosabb járművek beszerzését;

39. elismeri, hogy még most sem áll rendelkezésre elegendő adat és információ a teherforgalomról, melynek segítségével a városok hatékonyabban figyelembe tudnák venni a területükön zajló teherforgalmat a közlekedéstervezésnél. ITS-alkalmazásokkal összekötve az ilyen adatok és információk segítségével a városi hatóságok jobban megértenék a városi logisztika igényeit, javítható volna a közlekedés hatékonysága, és megfelelőbb útvonalakat lehetne meghatározni a járművek számára, ami pedig csökkentené a kibocsátásokat;

40. elfogadja az Európai Bizottság azon álláspontját, hogy a tagállamoknak a városi mobilitásra és különösen az fvm-tkre vonatkozó megközelítéseikben kellően figyelembe kellene venniük a városi logisztikát;

Városi intelligens közlekedési rendszerek

41. újfent elismeri, hogy az ITS nagy lehetőségeket tartogat a városi mobilitás optimalizálása és az olyan szakpolitikai célok elérése terén, mint a biztonság növelése és a torlódások csökkentése. Az információs technológiáknak kulcsszerepe van az összes közlekedési mód kombinált igénybevételén alapuló új mobilitási minták támogatásában (pl. valós idejű multimodális utazás és közlekedési információk, integrált multimodális elektronikus menetjegyrendszer, közös autó- és kerékpár-használati rendszerek);

42. sajnálja, hogy az ITS-alkalmazások használatba vétele még mindig igen sporadikus, ennek oka a kölcsönös átjárhatóság és a hatékony együttműködés együttes hiánya. Egyetért az Európai Bizottság azon álláspontjával, hogy az ITS-ben rejlő lehetőségek csak akkor aknázhatók ki maradéktalanul, ha egész Európában széles körben bevezetik őket. E koherencia és átjárhatóság nemcsak az Unión belüli határokon átmenő forgalom és szabad mozgás támogatása, hanem a városi területek szempontjából is fontos, ezek ugyanis gyakran a transzeurópai közlekedési hálózat jelentős csomópontjai;

43. sürgeti, hogy támogassák a helyi önkormányzatoknak az intelligens közlekedési rendszer megvalósítására vonatkozó kezdeményezéseit. Fel kell gyorsítani a városi területek közlekedésének mobilitását, hatékonyságát, biztonságát és minőségét javító technikai és technológiai innovációk bevezetését;

44. emlékeztet arra, hogy az Európai Bizottság már foglalkozott az átjárható és koherens ITS kialakításával, konkrétan létrehozta annak jogi keretét a 2010/40/EU irányelvvel (ITS-irányelv), és a városi ITS-sel foglalkozó szakértői csoportot állított fel, amely már kidolgozta az ITS-alkalmazások városi területeken való bevezetésének iránymutatásait;

45. ennek ismeretében üdvözlí, hogy az Európai Bizottság vállalta, hogy folytatja a területtel kapcsolatos munkát és azt tervezi, hogy kiegészíti a forgalmi és közlekedési adatokhoz való hozzáférésről szóló meglévő jogszabályokat, előírásokat készít a 2010/40/EU ITS-irányelv által szabályozott valós idejű forgalmi információs és multimodális információs szolgáltatásokhoz, és megkönnyíti a járművek közötti, valamint a járművek és az infrastruktúra közötti kommunikációs rendszerek bevezetését a városi területeken. Mindezen kérdések kapcsán azonban az adatok és a magánélet védelme elengedhetetlen a szóban forgó rendszerek elfogadottságához, és maradéktalanul tiszteletben tartandó;

Éghajlatváltozás, levegőminőség és zajszennyezés

46. sajnálja, hogy a közlemény nem foglalkozik megfelelő mértékben a levegőminőség és az éghajlat kérdéseivel. Ahogy az éghajlatváltozás hatásai intenzívebbé válnak, a közlekedési rendszereknek egyre gyakrabban kell megbirkóznuk szélsőséges időjárási körülményekkel. Ha nem születnek intézkedések annak érdekében, hogy közlekedési rendszereinket alkalmassá tegyünk az ilyen események kezelésére, a fennakadások gyakoribbá válása és a társadalmi-gazdasági költségek növekedése várható;

47. hangsúlyozza, hogy az európai közepes és nagyvárosokban a levegőminőség más okokból is komoly aggodalomra ad okot, a rossz levegőminőség ugyanis több ember haláláért felelős, mint a közlekedési balesetek, és így az idő előtti elhalálozás vezető környezeti oka az EU-ban. Emellett az asztma és más légzési problémák következtében az életminőségre is hatással van. A légszennyezés kieső munkanapokért és magas egészségügyi költségekért felelős, a leginkább érintettek az olyan sérülékeny csoportok, mint a gyerekek, az asztmások és az idősek. A túlzott nitrogénszennyezés (eutrofizáció) és a savas esők révén az ökoszisztémákat is károsítja. A levegőszennyezés közvetlen társadalmi költségei – a mezőgazdasági és épületkárokkal együtt – évi mintegy 23 milliárd euróra rúgnak, és a csak az egészségi következményekből fakadó külső költségeket 330-940 milliárd euróra becsülik (az EU GDP-jének 3-9 %-a);

48. megjegyzi, hogy az Unió által egészségügyi szempontok alapján megállapított nitrogén-dioxid-határértékek be nem tartása miatt az Európai Bizottság valószínűleg számos tagállam kormánya ellen szabálysértési eljárást indít, melynek során komoly bírságokat szabhat ki. Utóbbiakat átháríthatják azokra a helyi önkormányzatokra és szervekre, amelyek a hatásköreik birtokában nem tették meg a szükséges intézkedéseket. Ezt azonban kellő körültekintéssel kell kezelni. Mára már világos, hogy a határértékek helyi szintű túllépése gyakran a kibocsátási forrásokra irányuló nem megfelelő nemzeti és európai politikára vezethető vissza. Többszintű megközelítés szükséges, amelynek keretében minden egyes kormányzati szint (az európai, nemzeti, regionális és helyi szint) felvállalja a saját felelősségét, és meghozza azokat az intézkedéseket, amelyeket az adott szinten meg lehet és meg kell hozni;

49. rámutat arra, hogy az fvm-t-k különféle elemei mind hozzájárulhatnak a levegőminőségi problémák orvoslásához. Az ITS-megoldások hatékonyabbá teszik a közlekedést. A városi logisztika jobb irányítása csökkenti a zajt és a torlódásokat, és hatékonyabbá teszi az útvonalakat; városi behajtási korlátozásokkal kitilthatók az erősen környezetszennyező járművek és ösztönözhető a csendesebb, igen alacsony kibocsátású járművek használata; a közútbiztonsági intézkedésekkel pedig előmozdítható a jobb járművezetői magatartás, ami pedig várhatóan hozzájárul a kibocsátások általános csökkentéséhez is, amellett hogy csökkenti a balesetek számát és az ezeket gyakran kísérő torlódásokat is. Az olyan különféle programok, mint a Civitas vagy az Ecostars jó példák erre;

50. úgy véli, hogy az fvm-t keretén belül meghozott intézkedések növelni fogják a gyalogosok, kerékpárosok és tömegközlekedésben résztvevők számát, és így nemcsak a járműforgalomból származó kibocsátásokat és a zajt csökkentik, hanem emellett mindenki számára megkönnyítik a célponthoz való eljutást, javítják a közlekedési rendszerek közti egyenlőséget, fokozott testmozgást tesznek lehetővé, és javítják a lakosság egészségi állapotát;

51. emlékeztet arra, hogy az uniós levegőminőségi, zajszennyezési és gépjárműadó-jogszabályok felülvizsgálata éppen most zajlik, és sürgeti, hogy ezeket hozzák összhangba a közlemény szellemével;

52. fontosnak tartja, hogy a zajszennyezésnek kitett városok dolgozzanak ki zajövezeti tervet, amelyben az elfogadható zajszint alapján besorolják a területeket, valamint meghatározzák azokat a városi és peremvárosi területeket, ahol minimálisra kell csökkenteni a zajszintet különösen a parkok, iskolák, kórházak és idősek otthonai közelében;

53. ezért kéri, hogy a levegő- és zajszennyezéssel kapcsolatos aggodalmak konkrét – uniós és tagállami szintű – intézkedések formájában jelenjenek meg az fvm-t-kben;

Az uniós támogatás megerősítése

54. üdvözlí, hogy az Európai Bizottság vállalta a fenntartható városi mobilitás uniós támogatásának növelését az együttműködés, a bevált gyakorlatok és a tapasztalatok megosztása, a kutatás és innováció, a pénzügyi támogatás és a nemzetközi együttműködés területén;

55. különösen üdvözlí, hogy fejleszteni kívánják a meglévő városi mobilitási megfigyelőközpontot, az ELTIS-t, mégpedig úgy, hogy összevonják a mobilitási tervek meglévő portáljával és átfogó tudásközponttá fejlesztik. Így egy helyen megtalálható lesz az Unió összes városi közlekedéstervezéssel kapcsolatos információja, és az fvm-t-k tervezett európai platformjának értéke is nő, mivel a helyi és regionális önkormányzatoknak biztosítja az fvm-t-k sikeres végrehajtásához szükséges eszközöket;

56. támogatja a városi mobilitási eredménytábla kidolgozására irányuló, először a 2011-es közlekedési fehér könyvben felvetett javaslatot, amely olyan harmonizált mutatókat kínál, amelyek segítségével megfelelően mérhetők és összehasonlíthatók az Unió városi területein elért eredmények;

57. rámutat azonban arra, hogy egy eredménytáblát mindenképpen körültekintően kell összeállítani, garantálva, hogy ne pusztán rangsorolásra szolgáljon. A városi mobilitási eredménytáblának „városspecifikusnak” kell lenniük, meg kell határozniuk egy viszonyítási időpontot, és tartalmazniuk kell bizonyos alapvető mutatókat (pl. módális megoszlás, hozzáférhetőség, üzemanyag-takarékos járművek, levegőminőség és egészségi szempontok). A későbbi uniós finanszírozás iránti kérelmekben konkrétan be kell számolni arról, hogy a projekt, illetve fejlesztés mennyiben javítja/befolyásolja a viszonyítási időpontban mért eredményeket, és az eredménytáblákat évente felül kellene vizsgálni;

58. utal a városokra nehezedő komoly teherre, amit a gépjárművek növekvő száma okoz. A néhány európai városban kiépített, közös gépkocsi-használati szolgáltatások jelentősen javíthatják ezt a helyzetet. E szolgáltatások fejlesztése azonban igen egyenlőtlenül oszlik meg az európai országok között, holott az európai momo-projekt már bizonyította, hogy lényeges potenciállal rendelkezik. az Európai Bizottságnak a közös használaton alapuló modelleket (közös kerékpárhasználat, közös gépkocsihasználat, telekocsi) kiemelten fel kellene vennie stratégiái közé;

59. hangsúlyozza, hogy a fenntartható városi mobilitásra nyújtott, az európai strukturális és beruházási alapokból származó pénzügyi támogatásnál figyelembe kell venni az Európai Bizottság helyi és regionális önkormányzatoknak szánt iránymutatásait arról, hogy az esb-alapokat hogyan lehet szisztematikusan felhasználni a városi mobilitásra vonatkozó integrált intézkedéscsomagok finanszírozására, többek között az integrált területi beruházásokhoz hasonló új eszközökön keresztül. Ezenkívül iránymutatásra volna szükség arról is, hogy hogyan fejleszthetők a mobilitási tervek úgy, hogy a befektetők azt lássák, hogy a befektetett pénzüket megtérül, és hogy kiaknázzák a többi uniós finanszírozási eszközzel, például a Horizont 2020-szal való szinergiákat;

60. elégedetten nyugtázza, hogy az Európai Bizottság több figyelmet szándékozik fordítani a kis- és közepes méretű városokra, melyek alapvető szerepet játszanak az európai városok alkotta rendszerben. Ezekben a városokban emellett – kisebb méretükből adódóan – szociális, környezeti és intézményi szempontból jelentős potenciál rejlik. A városi mobilitáshoz kapcsolódó problémák nem kizárólag a nagyvárosokat érintik, sőt, a kis- és közepes méretű városok – a jelentős költségek és a rosszabb méretgazdaságosság miatt – nehezebben is tudják finanszírozni a városi mobilitás javítását célzó projekteket;

61. hangsúlyozza, hogy komoly érvek szólnak amellett, hogy összekapcsolják az fvm-t az uniós városoknak a Polgármesterek Szövetsége keretében végzett fellépéseivel. Az egyes városok Polgármesterek Szövetségén belüli önkéntes kötelezettségvállalása jó mintául szolgálhatna az fvm-t iránti elkötelezettség ösztönzéséhez;

62. rámutat arra, hogy sok városban, főként az új tagállamokban, a gazdasági és társadalmi változások radikálisan megváltoztatták egyes városi területek funkcióját, és így a közlekedési forgalmat. Ezek a változások gyakran az összes közlekedési infrastruktúra átfogó és igen költséges átalakítását igénylik. Ezért e városok számára elengedhetetlen, hogy mindenekelőtt – esb-alapok támogatásával – átalakítsák ezeket az alapvető infrastruktúrákat, hogy azok működőképesek legyenek és megfeleljenek a célnak. Ezért az esb-támogatásokat nem szabad a TEN-T hálózatokhoz való csatlakozásra korlátozni, hanem engedélyezni kellene az olyan helyi kommunikáció és infrastruktúra finanszírozását is, amely a városi mobilitást bizonyítottan elősegítő alternatív és tömegközlekedést szolgálja;

63. úgy véli, hogy ha az fvm-t az uniós iránymutatásokat követve dolgozzák ki, akkor feltételezhető, hogy a helyi lakosság mobilitási igényeire szabták őket, és mind a helyi érdekeltek, mind a helyi politikusok támogatását élvezik. A fenntartható városi mobilitási tervek biztosíthatják, hogy a pénz olyan ügyeket szolgál, amelyek mögött helyi politikai elkötelezettséget élvező, átfogóbb programok és tervezés állnak;

64. támogatja, hogy a Regionális Fejlesztési Alapból és a Kohéziós Alapból nyújtandó támogatások folyósítását hangolják össze olyan tanúsítvány benyújtásával, amely igazolja a városoknak és régióknak a városi mobilitás terén megvalósult teljesítményét és annak fenntarthatóságát.

Kelt Brüsszelben, 2014. június 25-én.

*a Régiók Bizottsága
elnöke*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
