

I

(Állásfoglalások, ajánlások és vélemények)

VÉLEMÉNYEK

RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

79. PLENÁRIS ÜLÉS 2009. ÁPRILIS 21–22.

A Régiók Bizottsága véleménye cselekvési terv a városi mobilitásról

(2009/C 200/01)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

- sajnálja, hogy az Európai Bizottság nem jelentette meg a városi mobilitásról szóló cselekvési tervet, mivel ez behatárolhatja a városi mobilitási politika lehetőségeit;
- üdvözlöi az eddigi uniós szintű várospolitikai kezdeményezéseket és az uniós finanszírozási eszközöket, amelyek várospolitikai kezdeményezések széles skáláját támogatták már, és ezért úgy véli, hogy túl kell lépni a zöld könyvön, és tovább kell szélesíteni a városi mobilitási politika hatáskörét;
- hangsúlyozza annak fontosságát, hogy megfelelő finanszírozási mechanizmusokat biztosítsanak, a hatékony partneri együttműködés biztosítására irányuló mechanizmusokkal együtt. Az RB ezért olyan modell mellett foglal állást, amelyben a városi mobilitási terveket közszférán belüli, illetve a köz- és a magánszféra által kötött fenntartható, hosszú távú megállapodások vagy mobilitási megállapodások révén hajtják végre;
- felkéri az Európai Bizottságot, hogy hozzon létre egy finanszírozási eszközt, amely mobilitási tervek kidolgozására ösztönözné a városi és nagyvárosi területeket. Ezt a pénzügyi eszközt közvetlenül, tagállami jóváhagyástól függetlenül elérhetővé kell tenni a régiók és városi területek számára. A városi mobilitásról szóló terveknek a városok felelősségi körébe kell tartozniuk;
- kéri, hogy a folyamathoz az Európai Bizottság is adjon hozzáadott értéket az ösztönzők, díjrendszerek és a legjobb gyakorlatok cseréjének finanszírozása révén. A zöld könyvről kidolgozott véleményében az RB az EU-szerte érvényes „kék zászló” rendszernek megfelelő címkére tett javaslatot, amelyet bizonyos mutatók alapján az alacsony szintű környezetszennyezéssel és közlekedési terheléssel rendelkező városi területeknek adhatnának.

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

Referenciaszöveg

Az Európai Parlament 2009. március 10-i felkérése

I. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

A fő üzenetek

1. sajnálja, hogy az Európai Bizottság nem jelentette meg a városi mobilitásról szóló cselekvési tervet, mivel ez behatárolhatja a városi mobilitási politika lehetőségeit;

2. üdvözli az Európai Parlament döntését, amely szerint saját kezdeményezésű jelentést dolgoz ki, és kikéri róla a Régiók Bizottsága véleményét;

3. üdvözli az eddigi uniós szintű várospolitikai kezdeményezéseket és az uniós finanszírozási eszközöket, amelyek várospolitikai kezdeményezések széles skáláját támogatták már, és ezért úgy véli, hogy túl kell lépni a zöld könyvön, és tovább kell szélesíteni a városi mobilitási politika hatáskörét. Mivel a fejlett és fenntartható városi mobilitás kedvező hatásokkal járhat a városi és nagyvárosi területeken élő uniós polgárok életminőségére, a gazdasági versenyképességre, a szén-dioxid-kibocsátás csökkentésére és a fosszilis energiaforrásoktól való függőség csökkentésére, célszerű, hogy az EU folytassa e téren tett erőfeszítéseit. Koherens programot kell kidolgozni, az EU-nak pedig – a szubszidiaritás elvének kontextusában – a helyi és regionális intézkedéseket támogató szerepet kell vállalnia a bevált módszerek népszerűsítése, tapasztalatcsere, valamint a kutatás és a technológiai fejlesztés elősegítése révén;

4. elismeri, hogy az EU már jelenleg is lényeges támogatást nyújt a városi mobilitással kapcsolatos kutatás számára, mégpedig a tömegközlekedés szabályozása terén és környezetvédelmi kérdésekben. Az Európai Bizottság városi mobilitásról szóló zöld könyvére adott válaszában az RB kiemelte, hogy hosszú távon hozzáadott értéket jelenthet a például francia és német városokban már kialakított mintára kidolgozandó városi mobilitási tervek népszerűsítése, mivel ezeket a terveket a városi túlnépesedés és környezetszennyezés megoldási módjaként az egész Európai Unióban átvehetnék a városok. Mindenesetre amellet foglal állást, hogy a városok nagyobb mértékben vegyenek részt az EU által finanszírozott kutatási projektekben a városi mobilitás, a tömegközlekedés irányítása és a környezeti kérdések terén. Ez a kutatási programok megfelelő kialakítása révén történhet;

5. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy megfelelő finanszírozási mechanizmusokat biztosítsanak, a hatékony partneri együttműködés biztosítására irányuló mechanizmusokkal együtt. Az RB ezért olyan modell mellett foglal állást, amelyben a városi

mobilitási terveket közszférán belüli, illetve a köz- és a magán-szféra által kötött hosszú távú, fenntartható megállapodások vagy mobilitási megállapodások révén hajtják végre. Az ilyen mobilitási megállapodások várhatóan lehetővé teszik a magánszektorból, valamint a helyi, regionális és nemzeti programokból származó finanszírozás bevonását;

6. úgy véli, hogy 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. Míg az e téren tett eddigi kezdeményezések üdvözlendők, most az eddig egymástól elszigetelt, példaértékű projektekről át kell állni az egész Európában való, széles körű terjesztésre. A mobilitási megállapodások megkönnyítik az érintettek erős szervezeteinek létrehozását, amelyek képesek vállalni a fenntartható, nagy léptékű közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez szükséges jelentős mértékű hitelek kockázatát;

7. támogatja az Európai Parlament jelentéstervezetének javaslatait, amely szerint a 2014–20-ra szóló pénzügyi terv keretében meg kell vizsgálni egy európai pénzügyi eszköz kialakításának lehetőségét, amely lehetővé tenné a következők társfinanszírozását:

- a városi és nagyvárosi közlekedésre vonatkozó tervek (városi mobilitási tervek), valamint
- beruházások az Unió környezetvédelmi és gazdasági-társadalmi célkitűzéseinek megfelelő városi és nagyvárosi mobilitásba.

8. felkéri az Európai Bizottságot, hogy hozzon létre egy finanszírozási eszközt, amely mobilitási tervek kidolgozására ösztönözné a városi és nagyvárosi területeket. Ezt a pénzügyi eszközt közvetlenül, tagállami jóváhagyástól függetlenül elérhetővé kell tenni a régiók és a városi területek számára. A városi mobilitásról szóló terveknek a városok felelősségi körébe kell tartozniuk. Helyi és regionális szinten a projektek gyakran a köz- és a magán-beruházások megfelelő arányának biztosításától függenek, az EU szerepe pedig az lehetne, hogy elősegítse ezt;

9. kéri, hogy a folyamathoz az Európai Bizottság is adjon hozzáadott értéket az ösztönzők, díjrendszerek és a legjobb gyakorlatok cseréjének finanszírozása révén. A zöld könyvről kidolgozott véleményében az RB az EU-szerte érvényes „kék zászló” rendszernek megfelelő címkére tett javaslatot, amelyet bizonyos mutatók alapján az alacsony szintű környezetszennyezéssel és közlekedési terheléssel rendelkező városi területeknek adhatnának.

Általános megjegyzések

10. A hatékony, eredményes és fenntartható városi közlekedési rendszerek nagyban hozzájárulnak a városok, régiók és az egész Európai Unió gazdasági versenyképességéhez. Míg a szubszidiaritás elvének alkalmazása ahhoz a következtetéshez vezet, hogy az ilyen rendszerek kialakítása az érintett helyi és regionális önkormányzatok felelősségi köréhez tartozik, az Európai Uniónak is van feladata, mégpedig a bevált módszerek terjesztése, a közös tanulás megkönnyítése, a technológiátadás felgyorsítása és az alkalmazott technológiák kompatibilitásának biztosítása oly mértékben, amennyire ez szükséges a járművek szabad mozgásának megkönnyítéséhez a tagállamok között.

11. Mivel világszerte egyre mélyül a recesszió, az európai cégek pedig igyekeznek megtartani piaci részesedésüket az egyre nagyobb verseny jellemezte globális piacokon, az EU-nak vezető szerepet kell vállalnia, hozzájárulva annak biztosításához, hogy a személy- és áruszállítás városi infrastruktúrájának minősége előnyt jelentsen az európai vállalatok számára globális versenytársaikkal szemben, ne pedig aláaknázza versenyképességüket. Feltétlenül meg kell őrizni tehát a városi mobilitással kapcsolatos kezdeményezés dinamikáját, amely a zöld könyv 2007. szeptemberi közzétételét eredményezte, az EU-nak továbbá konkrét intézkedéseket kell meghatározni a kezdeményezés előmozdításához.

Ajánlások az Európai Parlament jelentéstervezetéhez:

A városi mobilitást érintő európai kutatás és innováció felgyorsítása

12. támogatja a létező városi statisztikák és adatbázisok haldéktalan felülvizsgálatát, értékelését és egységesítését, hogy meg lehessen állapítani, szükség van-e aktualizálásukra;

13. támogatja egy városi mobilitással foglalkozó európai internetes portál és fórum azonnali létrehozására tett javaslatot, amelynek célja a fenntartható közlekedési módokra vonatkozó információk, bevált módszerek és innovatív tapasztalatok cseréjének és terjesztésének megkönnyítése;

14. támogatja egy évenként kiosztásra kerülő európai díj bevezetésének javaslatát a városi közlekedésre kiterjedő figyelemre méltó és megismételhető kezdeményezések és projektek elismeréseként, javasolja azonban, hogy ez az EU-szerte érvényes „kék zászló” rendszer részeként történjen, amelynek keretében bizonyos mutatók alapján az alacsony szintű környezetszennyezéssel és közlekedési terheléssel rendelkező városi területeket ismernék el;

15. támogatja az új CIVITAS program kifejlesztését, azt javasolja azonban, hogy a CIVITAS-projektek keretében megvalósuló képzés és innováció széles körű terjesztését ösztönző mechanizmusokat vizsgálják felül, és ahol lehet, tökéletesítsék őket;

16. elvben támogatja az intelligens közlekedési rendszerekre irányuló kutatási és fejlesztési program finanszírozásának megerősítését, elismeri azonban, hogy a rendszerek integrációjának és interoperabilitásának megvalósítása lényeges kihívást jelent;

A különböző közlekedési módok optimális használatának ösztönzése: a fenntartható mobilitás ösztönzése a városi térségekben az EU hozzáadott értéke révén

17. határozottan támogatja az integrált fenntartható városi közlekedési tervek (városi mobilitási tervek) népszerűsítését, a szubszidiaritással kapcsolatos esetleges kérdések tudatában azonban hangsúlyozza, hogy bár az ilyen tervek előkészítésének ösztönzésében a bevált módszerek népszerűsítését tekintve szerep hárul az EU-ra, az érintett városok és régiók feladata az ilyen tervek kidolgozásáról való döntés, a városok szélesebb vonzáskörzetét is figyelembe véve;

18. határozottan támogatja azt a javaslatot, hogy a városi közlekedési projektek európai finanszírozásának és társfinanszírozásának feltételül szabják az integrált mobilitási tervek meglétét, ezzel erősítve az EU ösztönző szerepét az ilyen tervek kidolgozásához;

19. határozottan támogatja a meglévő regionális politikai eszközök keretében az ösztönző célú uniós finanszírozás irányvonalainak kidolgozását a városi és a városok szélesebb vonzáskörzetében történő közlekedéssel kapcsolatos összehangolt nemzeti és regionális beruházások, munkálatok és projektek esetében, amennyiben ezek a beruházások megfelelnek az EU ökológiai és társadalmi-gazdasági céljainak, beleértve a valamennyi közlekedési mód közötti interoperabilitás megvalósítását. Határozottan támogatja a 2014–2020-ra szóló pénzügyi terv keretében egy olyan európai pénzügyi eszköz bevezetését is, amely lehetővé teszi a városi mobilitási tervek társfinanszírozását, és nemcsak projekteket finanszíroz, hanem az EU környezetvédelmi és társadalmi-gazdasági céljainak megfelelő eredményeket is, valamint kéri annak megvizsgálását, hogy kisléptékű kísérleti projektek esetében van-e lehetőség a korai finanszírozásra. Ajánlatos továbbá ambiciózusabb eszközöket keresni a városi mobilitási tervek kidolgozását támogató nagyobb mértékű finanszírozás rendelkezésre bocsátása érdekében. Ennek a közszférán belüli-, illetve a köz- és a magánszféra által kötött városi mobilitási megállapodások megléte a feltétele, amelyek a magánszektortól, helyi, regionális és nemzeti programokból származó finanszírozást is felhasználják;

20. üdvözli az árképzés integrálásával (beleértve az intelligens kártyákat) kapcsolatos tapasztalatokról szóló tanulmány elkészítését, és egy újabb tanulmány kidolgozását szorgalmazná az intermodális információk rendelkezésre bocsátásáról az Unió városi agglomerációiban, és azt is kéri, hogy tanulmányozzák az említett kártyák interoperabilitását is annak érdekében, hogy ezek a jövőben érvényesek lehessenek az EU különböző nagyvárosi területein;

21. üdvözli, hogy a jelentés arra ösztönzi az Európai Bizottságot, hogy készítsen jelentést a városi útdíjakról, valamint az azokra, illetve a nagyvárosokba és a városközpontokba való bejutásért fizetendő útdíjakra vonatkozó iránymutatásokról. Bár egy ilyen vállalkozás jelentős bonyodalmakkal jár, lényeges hasznot is hoz, főként mivel hozzájárul a koherens városi mobilitási tervek kidolgozásához, és lépést jelent az „egyablakos” intermodális díjfizetési rendszerek felé;

A városi közlekedés: a lisszaboni stratégia és európai gazdaságélénkítési terv keretében figyelembe veendő ipari és európai technológiai ágazat

22. határozottan támogatja az eszközök európai szabványosítására és minősítésére irányuló európai politika bevezetését, amelynek középpontjában a biztonság, a komfort (zaj, vibrációk), a hálózatok együttműködtethetősége, a felhasználhatóság a csökkent mozgásképességű személyek számára, a fenntartható közlekedés és a szénfelhasználási mérleg alapján tiszta közlekedési eszközök állnak;

23. határozottan támogatja, hogy az európai gazdaságélénkítési terv révén felszabaduló előirányzatok egy nagy része olyan, a városi közlekedés már folyamatban lévő beruházásainak és projekteinek finanszírozására irányuljon, amelyek azonnal finanszírozhatók, amennyiben az ilyen beruházások összhangban állnak az EU környezetvédelmi és társadalmi-gazdasági céljaival;

Nagyobb összhang más uniós politikákkal

24. felkéri az Európai Bizottságot, hogy helyi szinten támogassa a többi – például a környezetvédelemmel, a fenntartható városfejlesztéssel, a nem városi területeken történő személy- és áruszállítással, az éghajlatváltozással és a regionális politikával kapcsolatos – uniós politikán belüli, illetve azok közötti nagyobb összhangot.

25. megismétli azt a kérését, hogy jöjjön létre egy uniós szintű mechanizmus a városi mobilitási tervek elkészítésének előrehaladásáról szóló jelentésre, példákat mutatva más európai városoknak. Ezt a folyamatot egy, az EU által finanszírozott összehasonlító tanulmánnyal kell kezdeni, amely olyan szempontból vizsgál meg városokat szerte az Unióban, hogy milyen módszereket alkalmaznak a forgalmi dugók csökkentésére a környezetvédelem javítására és a fenntarthatóbb közlekedési módok biztosítására, beleértve a nem motorizált módokat is.

Kelt Brüsszelben, 2009. április 21-én.

a Régiók Bizottsága elnöke
Luc VAN DEN BRANDE
