

A Régiók Bizottsága véleménye – A városi mobilitás cselekvési terve

(2010/C 232/05)

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA A KÖVETKEZŐ AJÁNLÁSOKAT FOGALMAZTA MEG:

- az uniós finanszírozás kérdésében az RB sürgeti az Európai Bizottságot, hogy a strukturális alapok, a kohéziós politika, az EBB és az EBRD bevonásával fordítson megfelelő figyelmet a városi mobilitásra;
- úgy véli, hogy nagyobb koherenciára van szükség az európai politikák és kezdeményezések között, valamint hogy mindenekelőtt a várospolitikákban integrált szemléletmódot kell alkalmazni;
- megismétli, hogy támogatja fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozását legalább a nagyobb városokban; sürgeti uniós szintű ösztönző intézkedések bevezetését, amelyek szerint a városi közlekedéssel kapcsolatos projektek európai finanszírozásának feltétele a fenntartható városi mobilitási tervek megléte és a köz- és a magánszféra által kötött mobilitási megállapodások elfogadása;
- az Európai Bizottságnak ösztönöznie kellene a tagállamokat arra, hogy az ilyen tervek kialakítását kötelezővé tegyék az összes nagyvárosi terület számára, illetve megfelelő ösztönzőket kellene kialakítania, amelyek motiválják a helyi önkormányzatokat az ilyen jellegű tervek kidolgozására;
- sürgeti az Európai Bizottságot, hogy vezessen be egy évenként kiosztásra kerülő európai díjat a figyelemre méltó és átvehető közlekedési témájú kezdeményezések elismeréseként, és hogy ez az EU-szerte érvényes, a például az alacsony szintű környezetszennyezéssel és közlekedési terheléssel rendelkező városi területeket elismerő „zöld zászló” rendszer részeként történjen;
- sürgeti az Európai Bizottságot, hogy mielőbb kezdje meg a javasolt tanulmány elkészítését a közlekedési módokat kapcsolatos külső költségek internalizálásának városi vonatkozásairól, hogy kiegyenlíthetők legyenek a különböző közlekedési módok költségei.

Előadó:	Sir Albert BORE, Birmingham város tanácsának tagja (UK/PES)
Referenciaszöveg:	A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: A városi mobilitás cselekvési terve
	COM(2009) 490 végleges

I. ÁLTALÁNOS MEGJEGYZÉSEK

Háttér

1. 2008-ban a Régiók Bizottsága reagált ⁽¹⁾ az Európai Bizottság „A városi mobilitás új kultúrája felé” című zöld könyvére. ⁽²⁾ Ezt 2009 áprilisában a „Cselekvési terv a városi mobilitásról” című vélemény ⁽³⁾ követte, amely az Európai Parlament saját kezdeményezései jelentésére ⁽⁴⁾ válaszul készült. A véleményben a Régiók Bizottsága üdvözölte a számos, uniós szinten indult városi mobilitási kezdeményezést;

2. a Régiók Bizottsága 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. Felkérte az Európai Bizottságot, hogy a kohéziós politika keretein belül hozzon létre egy, a régiók és városi területek számára közvetlenül elérhető finanszírozási eszközt, amely mobilitási tervek kidolgozására ösztönözné a városi területeket. A városi mobilitási tervek kidolgozásáért és végrehajtásáért maguk a városok lennének felelősek;

3. az Európai Bizottság felkérést kapott arra is, hogy nyújtson hozzáadott értéket a folyamathoz az ösztönzők, díjrendszerek és a legjobb gyakorlatok cseréjének finanszírozása révén, illetve az EU-szerte érvényes, a minőségi part menti területeknek odaítélt „kék zászló” rendszernek megfelelő címke bevezetésével, amelyet bizonyos mutatók alapján az alacsony szintű környezetszennyezéssel és közlekedési terheléssel rendelkező városi területeknek adhatnának meg;

4. úgy véli, hogy európai harmonizáció különösen a járművek műszaki követelményei (pl. a járművek koromszűrővel való utólagos felszerelése), az infrastrukturális felszerelések és közlekedési szolgáltatások, valamint a gépjárművek környezetvédelmi övezetekbe való behajtásának a kipufogógázokra és zajra vonatkozó európai szabványoknak megfelelő jelzése (táblák) terén szükséges;

5. a Régiók Bizottsága ezenkívül kifejtette, ⁽⁵⁾ hogy a városi mobilitás szociális dimenziójának nagyobb figyelmet kellene szentelni, hiszen ez az az eszköz, amellyel mind a társadalmi, mind pedig a területi kohézió előmozdítható a városi és városkörnyéki területeken;

6. az Európai Bizottság elfogadta a városi mobilitás cselekvési tervét, ⁽⁶⁾ amely húsz intézkedést javasol a helyi, regionális és nemzeti kormányzatok ösztönzésére és támogatására a fenntartható városi mobilitással kapcsolatos célkitűzéseik elérése terén. Ezzel első alkalommal kerül előterjesztésre egy lehetséges átfogó támogatási csomag a városi mobilitás témájában;

7. a javasolt intézkedések bevezetésére a cselekvési terv elfogadását követő négy év folyamán kell sort keríteni, de az Európai Bizottság 2012-ben felülvizsgálja a cselekvési terv hatását, és felméri az igényt az esetleges további fellépésre;

Észrevételek az Európai Bizottság városi mobilitással kapcsolatos cselekvési tervéről

8. a Régiók Bizottsága gratulál az Európai Bizottságnak ahhoz, hogy végre sikerült olyan cselekvési tervet közzétenni a városi mobilitás témájában, amely foglalkozik a jobb városi mobilitás érdekében megoldandó főbb kérdésekkel;

Gazdasági és környezetvédelmi érvek a cselekvési terv mellett

9. az Európai Bizottság megállapította, hogy Európa lakosságának 72 %-a ⁽⁷⁾ él városi környezetben. Ez az arány 2050-ig 84 %-ra fog emelkedni. A városi övezetek előtt álló kihívás jelenleg az, hogy miként lehet a közlekedést mind versenyképességi (túlszűfoltosság, szállítási költségek), mind pedig környezetvédelmi (levegőtisztaság, zaj) szempontból fenntarthatóvá tenni;

⁽¹⁾ Vélemény az alábbi tárgyban: Zöld könyv a városi közlekedésről (előadó: Albert Bore) – CdR 236/2007 fin.

⁽²⁾ COM(2007) 551.

⁽³⁾ Cselekvési terv a városi mobilitásról (előadó: Albert Bore) – CdR 417/2008 fin.

⁽⁴⁾ Jelentés a városi mobilitás cselekvési tervéről (előadó: Gilles Savary) – 2008/2217 (INI).

⁽⁵⁾ Vélemény az alábbi tárgyban: Zöld könyv a területi kohézióról (előadó: Jean-Yves Le Drian) – CdR 274/2008 fin.

⁽⁶⁾ COM(2009) 490.

⁽⁷⁾ *United Nations, World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision*. [ENSZ, A világ urbanizációs kilátásai: 2007-es felülvizsgálat].

10. a Régiók Bizottsága elismeri, hogy a városi mobilitás és a városi közlekedés alapvető jelentőséggel bír Európa jövője szempontjából, ugyanis kapcsolódik a fenntartható fejlődés három fő pilléréhez:

- **a gazdasági pillérhez**, hiszen a közlekedés zsúfoltsága akadályozza a gazdasági versenyképességet (késések a kereskedelemben, magasabb áruszállítási költségek stb.). A városi területek Európa gazdasági hajtóművei, hiszen az EU gazdasági javainak több mint 70 %-a itt termelődik. Ennek a jövedelemnek azonban 7 %-át a balesetekkel, a zsúfoltsággal, az egészségügyi és környezeti károkkal kapcsolatos külső költségekre kell pazarolni;
- **a környezetvédelmi pillérhez**, hiszen a nagyvárosi területeken, a városokban és a városközi közlekedés során a személygépkocsi- és teherforgalom és az azzal járó zsúfoltság által okozott szennyezés az egyik fő akadálya annak, hogy az EU-nak sikerüljön elérni a 20/20/20-as célkitűzést. A városi gépjárműforgalomból származik a közúti közlekedés által kibocsátott üvegházhatású gázok 40 %-a, más szennyezőanyagoknak pedig akár a 70 %-a. Nyilvánvaló, hogy a városi szállítási módok súlypontjainak áthelyezése (úgy, hogy az elsődleges megoldás a tömegközlekedés legyen) hozzá fog járulni az európai fejlődés fenntarthatóságához;
- **a társadalmi pillérhez**, ugyanis a jobb tömegközlekedési rendszerek és a zsúfoltság csökkenése pozitív hatással fog járni a polgárok életminőségére és a közegészségre. Ezenkívül általuk a hátrányos helyzetű környékek és közösségek könnyebben elérik a városközpontokat, így könnyebben juthatnak munkalehetőségekhez, szolgáltatásokhoz (egészségügy, oktatás) és kultúrához.

Szerepek és felelősségi körök

11. a Régiók Bizottsága üdvözli azt, hogy az Európai Bizottság teljes mértékben megérti a szubszidiaritási elvet, hiszen a cselekvési tervben elismeri, hogy a városi mobilitással kapcsolatos politikák a helyi, regionális és nemzeti hatóságok elsődleges felelősségi körébe tartoznak, még akkor is, ha a helyi szintű döntések gyakran a tagállami vagy uniós szintű szakpolitikai keretek között születnek meg;

12. az Európai Bizottság tehát úgy véli, hogy a partnerségre épülő, a szubszidiaritás elvét és az egyes kormányzati szintek különböző hatáskörét és felelősségi köreit teljes mértékben tiszteltben tartó szemléletmód sok előnnyel járhat;

13. a cselekvési terv által javasolt húsz intézkedés megfelel az RB múltbeli ajánlásainak és elsősorban olyan eszközökre vonatkozik, amelyek segítik a városokat és a régiókat fenntartható mobilitási politikák kidolgozásában. Ezek az eszközök a következők:

- az információk és a legjobban bevált gyakorlati megoldások cseréje;

- tájékoztató és útmutató dokumentumok közzététele a városi mobilitási tervek kialakításáról;
- párbeszéd a tömegközlekedés üzemeltetőivel az utasok jogaival kapcsolatos önkéntes vállalások meghatározása érdekében;
- internetes útmutató a tiszta járművekről, valamint megbeszélések a tagállamokkal arról, hogy hogyan lehetne az energiatakarékos vezetési technikákat beépíteni a gépjárművezetői vizsgákba;
- egy, a városi mobilitással kapcsolatos megfigyelőközpont felállítása;
- számos tanulmány a városi mobilitás témájában, például arról, hogy hogyan működnek a különböző „zöld zónák” az EU-ban;

14. az Európai Bizottság városi mobilitási cselekvési terve lehetőséget biztosít arra, hogy uniós keretben alakítsanak ki a helyi, regionális és nemzeti hatóságok abban való támogatására, hogy a hatáskörök és felelősségek tisztelben tartása mellett lépéseket tegyenek azokon a városi területeken, amelyeken fenntartható közlekedési hálózatok kialakítására és új technológiai megoldások bevezetésére van szükség, hogy olyan intézkedéseket vezessenek be, amelyek biztosítják az uniós polgárok számára a városi területeken a tiszta közlekedési módokat, valamint hogy változzanak a városi közlekedési szokások annak érdekében, hogy elérhetőek legyenek az EU környezetvédelmi és gazdasági versenyképességi céljai és a társadalmi kohézióval kapcsolatos célkitűzései;

15. az Európai Bizottság cselekvési terve hat, a zöld könyv kapcsán lezajlott konzultáció során felmerült témát határoz meg, amelyek mindegyikéhez érdemes további megjegyzéseket fűzni;

Integrált szakpolitikák előmozdítása

16. a cselekvési terv által ezen a területen javasolt három intézkedés közül a legfontosabb talán a helyi hatóságoknak a városi övezeteket és városi peremterületeket egyaránt magukban foglaló és mind a teher-, mind a személyszállítást lefedő, fenntartható városi mobilitásra vonatkozó tervek kidolgozásához nyújtandó támogatás, ami a Régiók Bizottsága egyik fontos ajánlása ⁽⁸⁾ volt;

17. érdekes – és támogatásra méltó – újdonság azonban az a javaslat, hogy az energiát és az éghajlatváltozást érintő kérdéseket a fenntartható közlekedési és mobilitási szempontokkal összekapcsoló integrált megközelítés előmozdítása céljából a Polgármesterek Szövetségében ⁽⁹⁾ részt vevő városok a fenntartható energiáról szóló cselekvési terveikbe építsenek be a városi mobilitással kapcsolatos szempontokat is;

⁽⁸⁾ Lásd a 3. lábjegyzetet.

⁽⁹⁾ www.eumayors.eu.

18. az Európai Bizottság tájékoztató közzétételét tervezi arról, hogy miként lehet összekapcsolni a fenntartható városi mobilitást érintő intézkedéseket és a regionális politikai célkitűzéseket, illetve a városi közlekedést és a transzeurópai közlekedési hálózatot;

Középpontban a polgárok

19. az Európai Bizottság elismeri, hogy az utazók jogainak biztosítása, valamint például a megbízhatósággal és a biztonsággal kapcsolatos információk elérhetősége szükséges a busz-, a villamos-, a metró- és más tömegközlekedési szolgáltatások vonzóvá tételéhez. Az Európai Bizottság azonosítani kívánja az Unió-szerter bevált gyakorlatokat, és önkéntes kötelezettségvállalásokat szeretne életbe léptetni az utazók jogainak a tömegközlekedésben történő megerősítése érdekében – ezt a kezdeményezést a Régiók Bizottsága már korábban ⁽¹⁰⁾ támogatta;

20. az Európai Bizottság együtt kíván dolgozni a tömegközlekedés üzemeltetőivel és másokkal az utazással kapcsolatos információnyújtás előmozdításán, amelynek végső célja egy EU-szintű internetes tömegközlekedési utazási portál kialakítása. Ezen különös figyelmet fognak kapni a TEN-T hálózat fő csomópontjai, illetve ezek helyi és regionális kapcsolódási pontjai – összhangban a Régiók Bizottsága által korábban javasoltakkal; ⁽¹⁰⁾

21. az Európai Bizottság javasolja, hogy készüljön tanulmány a zöld zónákra vonatkozóan Unió-szerter hatályban lévő különféle működési szabályokról a bevált gyakorlati megoldások cseréjének céljával. A javaslat megerősíti a Régiók Bizottsága felvetését, ⁽¹⁰⁾ miszerint vezessenek be egy évenként kiosztásra kerülő európai díjat („zöld zászló rendszert”) a figyelemre méltó és átvehető közlekedési témájú kezdeményezések elismeréseként, és hogy ez az EU-szerter érvényes, az alacsony szintű környezetszennyezéssel és közlekedési terheléssel rendelkező területeket elismerő „kék zászló” rendszernek megfelelő struktúra részeként történjen. Az Európai Bizottság javasolja, hogy az európai mobilitási hétre optimalizálják a jelenlegi díjazási rendszert, illetve a városi mobilitási tervek elfogadásának ösztönzésére speciális díjat ítéljenek oda;

22. mivel az energiatakarékos gépjárművezetés kötelező részét alkotja a hivatásos gépjárművezetők képzésének és vizsgáztatásának, az Európai Bizottság meg fogja vitatni a tagállamokkal, hogy az energiatakarékos vezetést be lehetne-e illeszteni a magángépjármű-vezetői vizsgába, és ha igen, hogyan;

Környezetbarátabb városi közlekedés

23. az Európai Bizottság úgy véli, hogy az uniós szintű fellépés segítheti az új, tiszta járműtechnológiák piacának megerősödését és az alternatív tüzelőanyagok térnyerését. Ennek megfelelően felajánlja, hogy – az alacsony és zero kibocsátású járművek és alternatív üzemanyagok piaci bevezetését megkönnyítendő – a

továbbiakban is támogatni fogja a hetedik kutatási és technológiai-fejlesztési keretprogram (FP7) keretében finanszírozásban részesülő kutatási és demonstrációs projekteket, külön megemlítve közöttük az elektromos járművekre és a hozzájuk kapcsolódó városi infrastruktúrákra összpontosító, környezetbarát autókkal kapcsolatos európai kezdeményezést; ⁽¹¹⁾

24. kifejlesztésre kerül egy internetalapú útmutató a tiszta és energiatakarékos közúti járművekről, amely segítséget nyújt majd a közszolgáltatások biztosítására szolgáló gépjárművek közös beszerzéséhez;

25. amint létrejön a külső költségek internalizációjára vonatkozó európai uniós keret, az Európai Bizottság tanulmány készítését fogja kezdeményezni az internalizálás városi vonatkozásairól, amely megvizsgálja a külső (a környezetvédelemmel, a zsúfoltsággal kapcsolatos és egyéb) költségeket a felhasználóra terhelő árképzési megoldások eredményességét és hatékonyságát;

A finanszírozás megerősítése

26. a városi mobilitással kapcsolatos cselekvési tervről szóló korábbi RB-vélemény ⁽¹⁰⁾ egyik konkrét ajánlása volt annak a javaslatnak a támogatása, hogy a városi közlekedési projektek európai finanszírozásának és társfinanszírozásának feltételül szabják az integrált városi mobilitási tervek meglétét, ezzel erősítve az EU ösztönző szerepét az ilyen tervek kidolgozásához. A Régiók Bizottsága támogatta olyan európai pénzügyi eszközök bevezetését, amelyek lehetővé teszik a városi mobilitási tervek társfinanszírozását. Ennek feltétele a közszférán belüli-, illetve a köz- és a magánszféra által kötött, a magánszektorból, illetve helyi, regionális és nemzeti programokból származó finanszírozást is felhasználó városi mobilitási megállapodások megléte;

27. az Európai Bizottság cselekvési terve azt sugallja, hogy az uniós szintű finanszírozási lehetőségek, így például az Európai Befektetési Bank által biztosított eszközök jelentős ösztönzőként hathatnak és segíthetik a magántőke bevonását – támogatva így a helyi szintű hatóságokat a köz- és a magánszféra közötti innovatív partnerségi rendszerek kialakításában. Az Európai Bizottság szeretne segítségére lenni a hatóságoknak és más érdekelteknek a meglévő finanszírozási lehetőségek felkutatásában, illetve a köz- és a magánszféra közötti innovatív partnerségi rendszerek kialakításában;

28. az Európai Bizottság elismerte még, hogy a projektek 2008-ban elindult harmadik generációját követően is támogatnia kell a CIVITAS-kezdeményezést, ami mellett korábban a Régiók Bizottsága is síkraszállt; ⁽¹⁰⁾

⁽¹⁰⁾ Lásd a 3. lábjegyzetet.

⁽¹¹⁾ http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html

Tapasztalat- és tudásmegosztás

29. az Európai Bizottság tanulmányt kíván készíteni arról, hogy miként lehetne javítani a városi közlekedésre és mobilitásra vonatkozó adatgyűjtést. Ezenkívül az információk, a statisztikai és egyéb adatok cseréje, a fejlemények nyomon követése és a bevált gyakorlati megoldások cseréjének elősegítése céljából virtuális fórumot ⁽¹²⁾ tervez létrehozni. Ezt az intézkedést a Régiók Bizottsága korábban már üdvözölte;

A városi mobilitás optimalizálása

30. az Európai Bizottság törekszik arra, hogy elősegítse a környezetbarátabb közlekedési módok és a hatékony teherszállítási logisztika felé való elmozdulást, illetve ennek érdekében 2010-ben konferenciát kíván szervezni a városi teherszállításról. Ezt az intézkedést a Régiók Bizottsága korábban már üdvözölte;

31. az Európai Bizottság tervezi még, hogy támogatást fog nyújtani az intelligens közlekedési rendszerek alkalmazásához, amelyek remélhetőleg átjárható kommunikációs protokollokat és adatátvitelt használnak majd fel azzal a céllal, hogy javítsák a városi mobilitást például az elektronikus jegyértékesítés és -fizetés, a forgalomirányítás és az utastájékoztató tekintetében.

II. POLITIKAI AJÁNLÁSOK

A RÉGIÓK BIZOTTSÁGA

32. üdvözli az Európai Bizottság városi mobilitási cselekvési tervét és támogatja a javasolt intézkedéseket, mivel ezek nem sértik a szubszidiaritás elvét és az elsődlegesen a helyi, regionális és nemzeti hatóságokra háruló hatáskört, ugyanakkor hangsúlyozza, hogy a városi mobilitás kihívásai éppolyan fontosak, mint a regionális és a távolsági közlekedési infrastruktúra, és egyes regionális intézkedési területeken mindenképpen ki is egészítik azokat;

A tömegközlekedésre történő modális átállás finanszírozása

33. véleménye szerint a hetedik keretprogram által támogatott technológiavezérelt lépések (új hajtómű-technológia, jobb tüzelőanyagok és más fejlesztések) önmagukban nem lesznek elegendőek a magas minőségű, biztonságos és megfizethető tömegközlekedési rendszerek biztosításához, és ezáltal a jelentős modális váltáshoz és a zsúfoltság csökkenéséhez a városi területeken; támogatni kell a modális váltást a tömegközlekedés minden fajtája irányába, illetve a kerékpáros és a gyalogos közlekedés felé;

34. ennek megfelelően sürgeti az Európai Bizottságot, hogy a strukturális alapokon és a kohéziós politikán, az Európai Beruházási Bankon (EBB), valamint az Európai Újjáépítési és Fejlesztési Bankon (EBRD) keresztül, valamint világos fenntarthatósági kritériumok alapján fordítson figyelmet a városi mobilitásra az EU városi és városkörnyéki területein;

⁽¹²⁾ Például: www.eltis.org.

35. ezenkívül sürgeti, hogy az EU pénzügyi tervének következő felülvizsgálatakor vegyék figyelembe a városi közlekedési szükségleteket – különösen tekintettel arra, hogy a finanszírozott városi mobilitási tervek jelentős mértékű hozzájárulást nyújthatnak a nagyvárosi területek fenntartható fejlődésének gazdasági, környezeti és társadalmi pilléréhez;

36. támogatja az Európai Parlament javaslatát, amelyek szerint a 2014–2020-ra szóló pénzügyi terv keretében meg kell vizsgálni egy európai pénzügyi eszköz kialakításának lehetőségét, amely lehetővé tenné a következők társfinanszírozását:

- városi mobilitási tervek, valamint
- az Unió környezetvédelmi és gazdasági-társadalmi célkitűzéseinek megfelelő városi és nagyvárosi mobilitásba történő beruházások;

37. ezeket az intézkedéseket indokoltnak tartja, ugyanis a magas minőségű, biztonságos, megfizethető és kiterjedt tömegközlekedési rendszerek léte az európai városokban és a városkörnyéki területeken lehetővé tenné:

- a gazdasági növekedés és versenyképesség megerősítését a zsúfoltság és a szállítási költségek csökkentése, a személy- és teherforgalom irányításának hatékonyabb tétele, a tömegközlekedési rendszereket támogató munkahelyek teremtése, valamint az ilyen irányú befektetések fellendítő hatása ⁽¹³⁾ által;
- a környezet minőségének javítását az üvegházhatású gázok és más szennyezőanyagok kibocsátásának csökkentése, a közúti forgalom redukálása és az energiamegtakarítás, ⁽¹⁴⁾ továbbá a levegőtisztaság javítása, illetve a légzési és szív- és érrendszeri egészségügyi hatások csökkentése által;
- a társadalmi és a területi kohézió megerősítését ⁽¹⁵⁾ a lakosok – különösen a szegény külvárosokban élő kirekesztett közösségek – jobb mobilitása révén, ezzel egyidejűleg pedig a városközpontokban a lakóterületek és az idegenforgalmi célpontok környezetének javítását;

⁽¹³⁾ A tömegközlekedési beruházások 2–2,5-szeres multiplikátorhatást fejtenek ki a helyi és regionális gazdaságokra – Ötödik keretprogram (2005), Transecon-tanulmány.

⁽¹⁴⁾ Azokban a városokban, amelyekben a tömegközlekedés modális részesedése magas, évente és lakosonként 4–500 kg tüzelőanyagot lehet megtakarítani – UITP (Nemzetközi Tömegközlekedési Szövetség).

⁽¹⁵⁾ Lásd az 5. lábjegyzetet.

Integrált szemléletmód a várospolitikában

38. úgy véli, hogy nagyobb koherenciára van szükség az európai politikák és kezdeményezések között, valamint hogy mindezek mellett a várospolitikákban és a területrendezésben integrált szemléletmódot kell alkalmazni annak érdekében, hogy a nagyvárosi területeken a zsúfoltság és a környezetszennyezés problémáját integrált, fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásán keresztül megoldani kívánó kezdeményezéseket ne semlegesítsék a például a várostervezéssel és lakhatással foglalkozó politikák;

39. megismétli, hogy támogatja olyan fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozását legalább a nagyobb városokban, városi és városkörnyéki területeken, amelyek foglalkoznak a teljes lakosság megközelítésével kapcsolatos problémáival és az említett területek áruszállítási szükségleteivel, valamint a zsúfoltsággal, a környezeti és az egészségügyi hatásokkal;

40. sürgeti uniós szintű ösztönző intézkedések bevezetését, amelyek szerint a megfelelő városi és városkörnyéki területeken a városi és nagyvárosi közlekedéssel kapcsolatos projektek európai finanszírozásának és társfinanszírozásának feltétele a fenntartható városi mobilitási tervek megléte és a köz- és a magánszféra által kötött megállapodásokon keresztül a magánszektorból, illetve helyi, regionális és nemzeti programokból származó finanszírozást is felhasználó mobilitási megállapodások elfogadása;

41. elfogadja, hogy számos város már dolgozott ki mobilitási terveket, de úgy véli, hogy ha ezt a megközelítést az érdekelt felek aktív részvételével alkalmazzák minden főbb városi területen, akkor a városok továbbra is szabadon a saját körülményeikhez igazíthatnák a mobilitási terveket, az Európai Bizottság pedig bizonyosságot adhatna az uniós szintű lépések által jelentett hozzáadott értékről;

42. megjegyzi, hogy amint korábban is, az Európai Bizottság most is felkérte a helyi önkormányzatokat, hogy alakítsanak ki és hajtsanak végre fenntartható városi közlekedési terveket. ⁽¹⁶⁾ Az Európai Bizottságnak ösztönöznie kellene a tagállamokat arra, hogy ezt kötelezővé tegyék az összes nagyvárosi vagy városkörnyéki terület számára, illetve megfelelő ösztönzőket kellene kialakítania, amelyek motiválják a helyi és regionális önkormányzatokat az ilyen jellegű tervek kidolgozására;

43. sürgeti a CIVITAS-kezdeményezés finanszírozásának növelését, de csak annyiban, hogy lehetővé váljon, hogy a CIVITAS túl lépjen a szemléltetési projekteken és a bevált gyakorlatok cseréjén, és támogassa a városi mobilitási tervek népszerűsítését és végrehajtását;

44. sürgeti az Európai Bizottságot, hogy ösztönözze tovább a városi mobilitási tervek kialakítását és végrehajtását egy évenként kiosztásra kerülő európai díj bevezetésével, amely például a városi mobilitási terveket elfogadó és alacsony környezetszennyezési és zsúfoltsági szintet elérő vagy a közlekedési eszközök megválasztásával (*modal split*) kapcsolatos magatartás megváltoztatásában komoly sikereket elérő városi területeknek odaítélt, EU-szerte érvényes „zöld zászló” rendszer részeként a figyelemre méltó és átvethető közlekedési kezdeményezéseket ismerné el;

45. javasolja, hogy az Európai Bizottság fogadjon el egy jelzőszámrendszert, amely alapján a városi „zöld zászló” odaítélhető lenne. Elismeri ugyanakkor, hogy a szennyezés (levegőszennyezés és zaj) csökkentése, valamint a zsúfoltság mérséklése (utazások gyorsasága és megbízhatósága) különböző mértékű kihívást jelent a városok számára, tekintettel arra, hogy az egyes városok jellemzői és közlekedési adottságai igen eltérőek;

46. javasolja, hogy a városok zöld zászlóval való kitüntetése során a városi területeken belüli zöld és/vagy környezetkímélő gondolkodást is vegyék figyelembe, mint például az alternatív közlekedési lehetőségek ösztönzését és használatát (gyalogos és kerékpáros útvonalak kiépítése révén), vagy egyéb alternatív közlekedési eszközök szorgalmazásával);

A közlekedésen belüli súlypont-eltolódás ösztönzése

47. elfogadja, hogy az EU polgárai, mivel jobban tisztában vannak az éghajlatváltozás jelentette problémákkal, most talán nyitottabbak olyan intézkedések elfogadása iránt, amelyek értelmében a felhasználónak kell megfizetnie a közlekedési rendszerek külső (a környezetvédelemmel, a zsúfoltsággal kapcsolatos és egyéb) költségeit, amennyiben az állami hatóságok nem fektetnek be a tömegközlekedésbe (a „szennyező fizet” elv);

48. sürgeti az Európai Bizottságot, hogy mielőbb kezdje meg a javasolt tanulmány elkészítését a közlekedési módokkal kapcsolatos külső költségek internalizálásának városi vonatkozásairól, hogy olyan intézkedéseket lehessen elfogadni, amelyek kiegyenlítik a különböző közlekedési módok költségeit ⁽¹⁷⁾ ⁽¹⁸⁾ és fenntarthatóbb közlekedési rendszer kialakítását teszik lehetővé a városi területeken;

49. úgy véli, hogy az Európai Bizottságtól érkező, a mobilitás külső költségeinek a szállítási költségekben való megjelenítésével kapcsolatos különböző lehetőségekre vonatkozó iránymutatás elő fogja mozdítani a tiszta közlekedési módok társadalmi támogatását és segíti a modális váltást, valamint hozzájárul annak tisztázásához a polgárok számára, hogy az egyéni közlekedés csak azért tűnik gazdaságosabbnak, mert nem jelennek meg a külső költségek a közlekedés gazdasági számláiban;

50. üdvözli az Európai Bizottság által felajánlott támogatást a tiszta, energiatakarékos járművek és alternatív tüzelőanyagok témájában végzett kutatáshoz, de megjegyzi, hogy míg a technológiai haladás hozzájárul a környezetvédelmi célok eléréséhez, szükség van a modális váltást előidéző intézkedésre is a városi területek környezetvédelmi és zsúfoltsági problémáinak kezelése érdekében;

⁽¹⁶⁾ A városi környezetre vonatkozó tematikus stratégia – COM(2005) 718.

⁽¹⁷⁾ A vasúton és az autóbusszal végzett személyszállítás díjai gyorsabban nőnek, mint a személygépkocsi-használat költségei – Európai Környezetvédelmi Ügynökség, 3/2004. sz. jelentés.

⁽¹⁸⁾ A közlekedés fenntartható jövője: útban az integrált, csúcstechnológiát képviselő, felhasználóbarát rendszer felé (előadó: Väino Hallikmägi) – CdR 146/2009 fin.

Az utasok jogainak erősítése

51. üdvözli az Európai Bizottságnak az utasok jogaira és a biztonsággal és megbízhatósággal kapcsolatos információk elérhetőségére vonatkozó javaslatait, de – minthogy ezek csupán az EU-szerte felhalmozott bevált gyakorlatok alapján történő önkéntes kötelezettségvállalásra korlátozódnak – sürgeti az Európai Bizottságot, hogy fokozza e javaslatok várható hatását azzal, hogy

annak támogatására kommunikációs és figyelemfelkeltő kampányt folytat az összes tagállamban, együttműködésben a nemzeti, regionális és helyi szintű hatóságokkal;

52. kéri, hogy az ilyen figyelemfelkeltő kampányok tartalmazzanak információkat arról, hogy milyen hatással vannak a városi mobilitási intézkedések és az európai polgárok mobilitási választásai a környezetre, valamint Európa és régiói gazdasági versenyképességére.

Kelt Brüsszelben, 2010. április 15-én.

*a Régiók Bizottsága
első alelnöke*

Ramón Luis VALCÁRCEL SISO
