

Összefoglalás

Az európai közlekedéspolitikai fontos válaszút elé érkezett. A közlekedési rendszerek közelgő átszervezése új megoldásokat tesz szükségessé, ha el szeretnénk érni a fő célokat:

- csökkenteni a környezetre mért terhet (üvegházgáz-kibocsátás és helyi szennyezés csökkentése);
- hozzájárulni az energiabiztonsághoz (szénhidrogén alapú üzemanyag-függőség csökkentése);
- versenyképesebbé tenni Európa régióit;
- javítani az európai polgárok életminőségén.

Az új megoldások szükségessége Európa nagyvárosaiban és régióikban különösen aktuális. A nagyvárosok és agglomerációik számára kulcsfontosságú a jó belső mobilitás. Ennek fényében a Catch-MR Projekt, amely hét nagyváros régiójának különleges szövetsége, erős közös érdeken alapul. Mint gyöngyök a láncon, Oslo, Göteborg, Berlin, Bécs, Budapest, Ljubljana és Róma Európa északi partvidékétől egészen az Adria-tengerig húzódnak. Ezek a városok egy kialakuló folyosó növekedési magjai, mely folyosó összeköti Észak-, Közép- és Dél-Európát a Kelet- és Nyugat-Európát egykor elválasztó dinamikus terület mentén.

1. Nagyvárosi régiók az innováció középpontjában

A hatékony, környezetbarát közlekedési rendszerek megteremtése kulcsfontosságú az európai nagyvárosi régiók jövőbeni fejlesztése szempontjából. Közlekedési csomópontokként ezeket a régiókat különösképpen érintik a közlekedés környezeti hatásai – a zaj, a helyi légszennyezés, a forgalmi torlódások, a balesetek, az infrastrukturális korlátok, a talajszennyezés és a zöldterületek elvesztése. Mivel azonban ezek a területek az európai gazdaság motorjai is egyben, lehetőségük van új közlekedési megoldások tervezésére, finanszírozására és megvalósítására. Ezek a szempontok a Catch-MR projekt közösen kidolgozott témaköreiben is tükröződnek:

- A régiókon belüli utazási igények mérséklése a közlekedés- és területfejlesztés összehangolásával;
- A közösségi közlekedés használatának ösztönzése, a hatékony közlekedési módok arányának erősítése;
- Megújuló energiaforrások a közlekedésben, hatékonyabb energiafelhasználású és alacsonyabb kibocsátású technológiák használata;
- Regionális együttműködés és a szakpolitikák összehangolása, a város és környéke egységes megközelítésű szemléletének kialakítása.

Az EU-s „Fehér könyv – Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé” a mobilitás megerősítésének szükségességét jelzi. A Catch-MR résztvevői meg vannak győződve arról, hogy jelentős mértékben hozzá tudnak járulni az Európa 2020 stratégia céljainak eléréséhez.

▪ A tapasztalatcseréből levont tanulságok

INTERREG IVC projektként a Catch-MR célja az volt, hogy feltárja a részvevő nagyvárosi régiók bevált gyakorlatait. A partnerek számos közös pontot találtak a releváns témák és a megközelítések terén; a politikusok és a regionális együttműködő partnerek elszántsága inspirálta őket, hogy új megoldásokat érjenek el az egyes nagyvárosi régiók egyedi adottságai és korlátai alapján.

A Catch-MR partnerek megállapításai motiválni fogják a helyi szerveket, hogy folytassák a fenntarthatóbb és versenyképesebb megoldásokért folytatott munkát. A tanulságokat és a javaslatokat megosztották, hogy ezzel is segítsék Európa nagyvárosi régióit fenntartható mobilitási megoldások kidolgozásában. Az eredmények emellett motiválhatják a nemzeti és európai szintű szerveket arra, hogy növeljék a nagyvárosi régiókon belüli együttműködés támogatását.

2. Közlekedés- és területfejlesztés összehangolása

A személyautók elterjedésével megnőtték az emberek mobilitási lehetőségei, és a lakóhelyválasztási preferenciák is megváltoztak. A városokat körülvevő, kevésbé sűrűn beépített területek vonzóbbá váltak. Gyakran ennek a városszétterülésként (urban sprawl) ismert jelenségnek a következményei a közútfejlesztésekhez kapcsolódó szétszórt beépítések.

A városszétterülés mozgatórugóinak megértése fontos lépés a hatékony tervezési stratégiák kialakítása felé. Bár a hét résztvevő nagyvárosi régió sok szempontból különbözik egymástól, fontos hasonlóságok fedezhetők fel a városszétterüléssel kapcsolatban:

- A rendelkezésre álló élettérben és a megközelíthetőségben megnyilvánuló életminőség kulcsfontosságú szempont a lakóhely kiválasztásakor;
- A mobilitással kapcsolatos költségek a régióban általában magasabbak, mint a városban, de ezt a központibb területek magasabb lakhatási költségei kiegyenlítik.

▪ **A közigazgatási határokon átnyúló együttműködés erősítése**

Amíg az autóval való munkába járást segítő infrastruktúra folyamatosan fejlődik, minden bizonnyal a városszétterülés is folytatódni fog. Hogyan mérsékelhetik a tervezők a városszétterülést, vagy legalább annak negatív hatásait? A válaszok megtalálásához a következő megközelítések kerültek kivizsgálásra:

- Városkörnyék-menedzsment, Bécs – Alsó-Ausztria: az együttműködés hatékony beindítása (pl. regionális projektekkel), problémás kérdésekben támogatás nyújtása közvetítés és a közigazgatási határok által befolyásolt mentális korlátok átlépése segítségével;
- A Göteborg Régió Önkormányzati Szövetség: közös nézőpont kialakítása az integrált közlekedés- és várostervezés szükségességéről, közös felelősségvállalás a fenntartható regionális térszerkezetért és a regionális növekedésért;
- Berlin-Brandenburgi Közös Tervezési Hatóság: megbízható háttér biztosítása a szabályok és eljárások kidolgozására, amely kiszámítható kereteket biztosít a beruházások számára, közigazgatási határoktól függetlenül.

▪ **A területfejlesztési és közlekedéspolitika hatékonyabb összehangolása felé**

A gyakorlati példák elemzésével meghatározásra kerültek a kulcsfontosságú sikertényezők. Ezek a területfejlesztési és közlekedéspolitika közös regionális jövőképehez, a regionális együttműködés elősegítéséhez, a közös nézőpont elérését segítő széleskörű részvételhez, valamint a helyi, testreszabott megoldások kidolgozásának szükségességéhez kapcsolódnak. Az együttműködési modelleket nem lehet minden esetben közvetlenül átvenni egy másik régióból, de fontos inspirációt jelenthetnek.

A partnerek a város- és közlekedéstervezés egész nagyvárosi régióra kiterjedő integrációját javasolják, az összes kapcsolódó ágazattal együtt. A jövőbeni fejlesztéseket közlekedési csomópontok közelébe, valamint a közösségi közlekedési tengelyek mentén kell tervezni, mivel így egy többközpontú tömegközlekedési hálózat üzemeltethető, amely az adott nagyvárosi régió minden részét elérhetővé teszi. Emellett a sűrű beépítések a fenntartható mobilitás fontos előfeltételei. Az áruknak és a szolgáltatásoknak gyalog és kerékpárral elérhetőnek kell lenniük, a vonzó közterületekhez pedig megfelelő mennyiségű zöldterület kell rendelkezésre álljon. A városoknak vonzó feltételeket kell biztosítaniuk az élethez, munkához és közlekedéshez.

3. A közösségi közlekedés használatának ösztönzése

A múltban a nagyvárosi régiókban a mobilitás növekedése főként az útépitéseknek volt köszönhető, ami szabadságot adott az embereknek, hogy eldöntsék, mikor és merre szeretnének utazni. Az autózás a legtöbb kertvárosi és elővárosi részen vonzóbbá vált, mint a tömegközlekedés. A városokban és környékükön azonban az egyének utazási szabadsága torlódásokat és negatív környezeti hatásokat okoz.

A résztvevő régiók tapasztalatai alapján áttekintésre kerültek a közösségi közlekedés használatának bővítését célzó helyi és regionális stratégiák:

- **Összehangolt finanszírozás és szervezés**

A finanszírozás talán a legfontosabb tényező a közösségi közlekedés vonzóvá tételében és használatának ösztönzésében. A finanszírozás hosszú távú stabilitása alapvető fontosságú egy jól működő közösségi közlekedési rendszerhez. Ahogyan azt Berlin-Brandenburg és Oslo-Akershus tapasztalatai mutatják, a finanszírozási és szervezeti struktúra egyszerűsítése – pl. a megrendelő és szolgáltató(k) szétválasztása, finanszírozási mechanizmusok és tarifarendszerek egyszerűsítése – hatékonyabbá teszi a rendszert, valamint segíti a köztulajdonosokat a stratégiai döntések meghozatalában. A közösségi közlekedés finanszírozási rendszerét a nagyvárosi régiókban stratégiai szemlélettel kell kidolgozni. Fontos, hogy hosszú távú, reális célok kerüljenek kitűzésre, amelyeket nem befolyásolnak a napi aktuális problémák. Fontos a szubszidiaritás, azaz a legmegfelelőbb közigazgatási szint megtalálása a döntéshozatalhoz és a közösségi közlekedés finanszírozásával kapcsolatos közigazgatási munkához.

- **Intermodalitás erősítése**

Az intermodális központok fontos részei egy jól működő a közösségi közlekedési rendszernek a nagyvárosi régiókban. Ideális esetben a közösségi közlekedés több különböző ágazatához – regionális és helyi vasúthoz, metróhoz, autóbuszhoz stb. –, de emellett taxihoz és kerékpárhoz is hozzáférést biztosítanak. Az intermodális központok fő célja a gyors, kényelmes és biztonságos váltás a tömegközlekedési eszközök között, de olyan további funkciók, mint boltok, éttermek, kávézók és egyéb szolgáltatások még vonzóbbá tehetik őket. Az intermodális központoknak emellett információs és kommunikációs technológiai (ICT) megoldásokat is biztosítaniuk kell, amelyek valós idejű információkat nyújtanak az intermodális utazásokhoz, hozzáférhetőbbé téve a régiók közötti utazást tömegközlekedési eszközökkel.

- **P+R parkolók kiépítése és működtetése**

A P+R az intermodális csomópont egyik válfaja, és egyike a több lehetséges megoldásnak a közösségi közlekedés hozzáférhetőbbé tételére. A P+R használata a teljes út autóval való megtételének alternatívája kell legyen, és nem lehet a közösségi közlekedés versenytársa. Ezt tükröznie kell a helyszínek kiválasztásának, a kapacitás meghatározásának és a díjstruktúrának is. A költséghatékonyságot mindig szem előtt kell tartani a P+R-fejlesztésekről hozott döntések során. Előnyben kell részesíteni a B+R-rendszerek fejlesztését.

- **Új finanszírozási források bevezetése – Úthasználati díj**

Az úthasználati díj különböző célokat szolgálhat (finanszírozás, forgalomcsökkentés), és a különböző célok különböző díjszabási stratégiákat követelnek meg. A bevezetéshez erős politikai támogatottság szükséges, a rendszer stabilitásának kulcsát pedig hosszú távú megállapodások jelentik. Alapvető fontosságú az átlátható gazdálkodás; a bevételeket csak közlekedési célokra szabad felhasználni, és az embereknek erős garanciát kell kapniuk erre vonatkozóan. A hosszú távú elképzelések fontosságát meggyőzően demonstrálja az Oslo-Akershus régióban 1990-ben bevezetett útdíj, amely a közútfejlesztések finanszírozása céljából jött létre. Napjainkban a bevételeit már a közösségi közlekedés fejlesztési és működési költségeinek fedezésére is fordítják. Göteborg régióban 2013-ban vezetik be a behajtási díjat, és a K2020 stratégiájuk szerint 2020-ra megduplázzák a közösségi közlekedés használatát.

4. Megújuló energiaforrások a közlekedésben

Az európai közlekedésnek jelentős változásokon kell keresztülmennie ahhoz, hogy a jelenleg érvényben lévő feltételek szerint megfeleljen a fenntarthatósági követelményeknek. Az ágazat környezetvédelmi, társadalmi és gazdasági kihívásokkal néz szembe, melyek főképp a szénhidrogén alapú üzemanyagok használatához és a szén-dioxid kibocsátások jelentős csökkentésének szükségességéhez kapcsolódnak.

Szinte minden régió rendelkezik érvényes energiastratégiával vagy akciótervvel. Ezek azonban nem a közlekedésre összpontosítanak, habár minden régióban növekszik a teljes energiafelhasználáson belül a megújuló energiatermelés aránya. Az alkalmazott megújuló energiafajták jelentősen eltérnek az egyes régiókban (pl. Oslo-Akershus régióban főként vízenergia, Berlin-Brandenburg régióban szélenergia, Ljubljanában szilárd biomassza), és ez a sokszínűség várhatóan csak növekszik.

- **Az alternatív hajtásrendszerek elterjedtsége**

Az alternatív hajtásrendszerek elterjedtsége még mindig nagyon kis mértékű. A közúti közlekedésben a legnagyobb alkalmazási arányt a sűrített földgázos és hibrid motorok érik el. Oslo-Akershus kivételével az elektromos járművek még nem terjedtek el nagyobb számban. A közösségi közlekedésben más a helyzet – itt szélesebb körben alkalmazzák az elektromos illetve a sűrített földgázt használó motorokat. Oslo-Akershus régióban minden kötött pályás eszköz vízenergiát használ, míg Göteborgban a tömegközlekedés nem elektromos energiaszükségletének több, mint 25%-át már most is megújuló energiaforrásokból fedezik.

Egyértelmű, hogy a közlekedési rendszer kívánt átalakulásához nem lenne elég, ha a szénhidrogén-alapú üzemanyagot használó autókat egyszerűen más üzemanyagot használó autókra váltanák le. Az energiaforrásokat, a mobilitási kultúrát és a közlekedők változó szükségleteit is figyelembe kell venni.

- **Gyakorlati tapasztalatok és elképzelések**

A partnerek az akkumulátoros elektromos autókat megfelelőnek tartják zöldebb közlekedési megoldásokként, de korlátozott hatótávolságuk és magas bekerülési költségük egyelőre csak a jelentős bevétellel rendelkező háztartások számára teszik elérhetővé őket. Többek között Oslo-Akershus és Berlin-Brandenburg már támogatják az elektromos járművek elterjedését, és jelenleg is megvalósítás alatt állnak pl. mobilitási platformokkal kapcsolatos tesztvizsgálatok. Az autók mellett az elektromos kerékpárok is nagyobb figyelmet és piaci elterjedést értek el.

A bio-üzemanyagok termelése a nyersanyagokhoz való hozzáféréstől függ, de emellett attól is, hogy a nyilvánosság mennyire fogadja el őket, főként etikai megfontolásokból. Számos partnerrégió ruház be a biogáz-termelésbe, Göteborgban pedig azt tervezik, hogy a régióban a közösségi és egyéni közlekedési járműveket széles körben biogáz üzemanyaggal hajtják majd.

A közúti közlekedésben főként a hatékony működésű buszokra, valamint a zaj- és helyi szennyezés csökkentésére összpontosítanak. Az alternatív hajtásrendszerű buszok, mint például a hibrid, hidrogén-, elektromos, és sűrített földgáz-hajtású buszok megfelelnek ezeknek a szempontoknak, és egyúttal megújuló energiákat is hasznosíthatnak. A villamosított kötöttpályás közlekedésben a megújuló alapon termelt energiák használata nem igényel beruházást, de nehezebb elfogadtatni a magasabb költségeket.

Mivel a megújuló energiatermelés lehetősége a legtöbb nagyváros esetében korlátozott, míg a környező vidéki területeken viszonylag nagy, a "regionális energia-partnerségek" koncepciója megoldás lehet a megújuló alapon termelt energia használatának bővítésére a nagyvárosi régiókban. Amennyiben megfelelő kapacitás építhető ki az ingadozó forrásból érkező plusz energia tárolására (mint pl. a szélenergiával termelt hidrogén Berlin-Brandenburgban), a megújuló alapú energia társadalmi elfogadottsága jelentősen erősödhet.

5. Regionális együttműködés és a szakpolitikák összehangolása

A sikeres nagyvárosi régiók kulcsfontosságú elemei a jó életkörülmények és az aktív helyi szereplők. Ennek megfelelően minden partner régió jobb együttműködésre törekszik a város és környéke, a különböző ágazatok – különösen a város- és közlekedéstervezés –, valamint a hivatalos és nem hivatalos szereplők között. A menedzsment módjai folyamatosan fejlődnek a hatóságokat összekapcsoló kormányzati formákkal, és egyre erősödik a különböző egységek és szervek közötti együttműködés is.

▪ A partner régiók tapasztalatai

Egyes esetekben a nagyvárosi régiók közös szerveket hoztak létre – például a Berlin-Brandenburgi Közös Tervezési Hatóság, a Berlin-Brandenburgi Közlekedési Szövetség (VBB) és a Bécs-alsó-ausztriai Keleti Régió Közlekedési Szövetség (VOR). Más esetekben az együttműködés a nemzeti kormány kérésére jött létre, pl. Oslo-Akershus régióban a közlekedés- és várostervezés koordinálására.

Több olyan eset is volt, amelyek során közigazgatási egységek önként kapcsolódtak be az együttműködésbe és most már közös menedzsment megoldásokat vagy más irányítási formákat alkalmaznak, hogy alkalmazhatóbb megoldásokat dolgozzanak ki szélesebb, regionális célkitűzések elérésére; ilyen például a Göteborg Régió Önkormányzati Szövetség vagy a Bécs-alsó-ausztriai városkörnyék-menedzsment rendszere. A Ljubljana városrégióban megalapítottak egy regionális fejlesztési ügynökséget, amely támogatja Közép-Szlovénia önkormányzatainak gazdasági, szociális és kulturális tevékenységeit, főképp regionális fejlesztési terveken és különböző projekteken keresztül.

A kisebb mértékű együttműködést mutató régiók a kevésbé jellemzőek, de itt is lehet találni ígéretes kezdeményezéseket. Budapesten a Budapesti Közlekedési Központ (BKK), mint integrált közlekedési szervezet létrejött új minőséget hozott a közlekedési rendszer módokon átívelő, integrált fejlesztésében. Róma megyében a közlekedési és területfejlesztési terveket az egyes közigazgatási szinteken nagyon jól összehangolják, viszont ez kevésbé jól működik a különböző kormányzati szintek között; ennek megfelelően

a tartományi önkormányzat javaslatot tett egységes közlekedési szervezet létrehozására, hogy javíthasson az embereknek nyújtott szolgáltatások minőségén.

- **Az együttműködés változást teremt**

A projekt eredményeinek összegzéseként négy főbb csapásvonal mentén halad a nagyvárosi régiók közlekedési kihívásainak kezelése: közös döntéshozatal, közös közlekedési vállalatok, közös tervezés és közös finanszírozás.

Minden esetben a résztvevő nagyvárosi régiók történelmi háttere, hagyományai és kultúrája tükröződik a nagyvárosok és az őket körülvevő területek között létrejött együttműködés különböző formáiban. Az együttműködésre mutatott példák alapján azt a következtetést vontuk le, hogy nem létezik egységes modell a nagyvárosok és régióik összekapcsolására. Egyaránt sikeres lehet az önkéntes, részvételi elvű döntéshozatalon alapuló informális együttműködés, illetve egy formalizáltabb közös szervezet létrehozása, amely kialakítja az összes résztvevőre érvényes szakpolitikákat. A siker mindkét esetben erősen függ attól, hogy a kormányzati szervek mennyire képesek egyetértésre jutni az ágazati és területi érdekek, illetve a különböző szintű kormányzati szintek összehangolásának mikéntjéről.

A közös szervek feladata elsősorban és legfőképpen az integrált stratégiai tervezés kell, hogy legyen, amint azt a résztvevő szereplők meghatározzák. Főként a közlekedés- és területi tervezés bír elemi fontossággal, ha kielégítő eredmények elérése a cél.

Az érintett felek szélesebb körének bevonása is segíthet az elképzelések és közös stratégiák hosszú távú elfogadtatásában. Ezen a módon az érdekek és ismeretek szélesebb skáláját lehet figyelembe venni. Kulcsfontosságú megállapodásra jutni egy közös integrált stratégiai terv főbb pontjaiban, és ennek kötelezőnek és kötelező érvényűnek kellene lennie a fejlesztők, illetve a város- és közlekedéstervezési hatóságok számára, amennyire ez politikailag lehetséges, valamint megvalósítási eszközöket is magába kell foglalnia, beleértve a közös finanszírozást.