

# M<sup>OG</sup>

Move on Green

## POLITIKAI JAVASLATOK A VIDÉKI- ÉS HEGYVIDÉKI TERÜLETEK FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSFEJLESZTÉSÉRE



**European Union**  
European Regional Development Fund

A projekt az Európai Unió támogatásával,  
és Magyarország kormányának társfinanszírozásával valósul meg.

*Jelen dokumentumot a Move on Green Partnerség készítette, amely nem szükségszerűen tükrözi az Európai Bizottság vagy az Irányító Hatóság álláspontját.*

**Szerző**

Marie Clotteau, Euromontana

**Hozzájárultak**

Move on Green partnerek

**Kiadás**

2014 Július

**Copyright**

Jelen dokumentum szabadon felhasználható a forrás megjelölése esetén.



## Tartalomjegyzék

Bevezető -----	5
1. A vidéki Európa közlekedése, ahogyan a MOVE ON GREEN látja -----	6
<b>1.1 MOVE ON GREEN (MOG): MI HÍVTA ÉLETRE A PROJEKTET?</b> -----	6
<b>1.2 FOGALOMMAGYARÁZAT: MIT IS JELENT A VIDÉKI TERÜLETEK FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSE?</b> -----	7
<b>1.3 MOG RÉGIÓINAK BEMUTATÁSA: MELYEK LEFEDIK AZ EU VIDÉKI ÉS HEGYVIDÉKI TERÜLETEIT</b> -----	10
<b>1.4 EURÓPA VIDÉKI ÉS HEGYVIDÉKI TERÜLETEINEK KÖZLEKEDÉSI KÉPE</b> -----	13
<b>1.5 AZ EU VIDÉKI ÉS HEGYVIDÉKI TERÜLETEINEK SWOT ANALÍZISE</b> -----	15
2. Kilenc út a vidék fenntartható közlekedésének fejlesztéséhez -----	18
<b>2.1 KÜLÖNBÖZŐ SZOLGÁLTATÁSOK KOMBINÁCIÓJA A KÖLTSÉGHATÉKONYSÁG MEGTEREMTÉSÉRE</b> -----	18
<b>2.2 TELEKOCSI, „AUTÓMEGOSZTÁS” ÉS EGYÉB KÖZÖS UTAZÁS</b> -----	19
<b>2.3 A KERÉKPÁROZÁS NÉPSZERŰSÍTÉSE: HAGYOMÁNYOS ÉS ELEKTROMOS</b> -----	19
<b>2.4 ENERGIAHATÉKONY ÉS KÖRNYEZETBARÁT MAGATARTÁS A MOBILITÁSBAN</b> -----	20
<b>2.5 SZOCIÁLIS MOBILITÁSI KEZDEMÉNYEZÉS</b> -----	21
<b>2.6 SZABADIDŐS MOBILITÁSI KEZDEMÉNYEZÉS</b> -----	21
<b>2.7 TURISZTIKAI MOBILITÁSI KEZDEMÉNYEZÉS</b> -----	22
<b>2.8 IRÁNYÍTÁS ÉS KOORDINÁCIÓ A MOBILITÁS TERÉN</b> -----	22
<b>2.9 KÖZLEKEDÉS VIDÉKEN</b> -----	23
3. EU irányelvek a fenntartható mobilitás érdekében a vidéki területeken és a hegyvidékeken ----	25
<b>3.1 JOGI ÉS POLITIKAI KERETRENDSZER A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS JEGYÉBEN</b> -----	25
<b>3.2 HOGYAN JÁRUL HOZZÁ A FENNTARTHATÓ MOBILITÁS A VIDÉKI ÉS HEGYVIDÉKI TERÜLETEKEN AZ EU CÉLJAINAK ELÉRÉSÉHEZ</b> -----	26
<b>3.3 EU LEHETŐSÉGEK A FENNTARTHATÓ KÖZLEKEDÉSSSEL ÉS MOBILITÁSSAL ÖSSZEFÜGGÉSBN</b> -----	27
3.3.1 EU FINANSZÍROZÁSI SÉMÁK A KÖZLEKEDÉSSSEL KAPCSOLATBAN -----	27
3.3.2 EU FINANSZÍROZÁSI SÉMÁK A MOBILITÁSSAL KAPCSOLATBAN -----	28
<b>3.4 ÁLLANDÓ FENYEGETÉSEK ÉS AKADÁLYOK A FENNTARTHATÓ MOBILITÁSSAL KAPCSOLATBAN A VIDÉKI- ÉS HEGYVIDÉKI TERÜLETEKEN</b> -----	28
<b>3.5 JAVASLATOK</b> -----	29



## Bevezető

Előszó, Dr. Johannes Hahn, EU-regionális Politikáért Felelős Biztos.

A fenntartható közlekedés kulcsfontosságú a vidéki és hegyvidéki területeken élők életszínvonalának emelésében.



Az európai vidékfejlesztési rendszer az utóbbi években radikális változásnak indult. A gazdasági szerkezetváltás, az elöregedés és elvándorlás mára jelentős mértékben megfigyelhetőek Európa vidéki területein. Vidéki terület alatt a kevesebb mint, 150 ember/km<sup>2</sup> népsűrűségű területeket szokás nevezni az OECD besorolása alapján. Így tehát, ha csak a területek népsűrűségét vesszük alapul, az EU területének 93% minősülne vidékinek. A fenntartható közlekedés biztosítása érdekében, amely alapfeltétele a társadalmi interakciónak és az egyének életminőségének, új utakat kell keressünk.

Annak érdekében, hogy szembe tudjunk szállni ezekkel a kihívásokkal, együtt kell fellépünk, hogy erősítsük a vidéki területeinket, mint független és diverz élettereket. Továbbá vonzóbbá kell tennünk ezeket a régiókat, elő kell segítenünk a fenntartható közlekedési módszerek elterjedését. Fő feladatunk, hogy elérhetővé tegyük ezeket az új és környezetbarát közlekedési eszközöket, módszereket az idősebb és fiatalabb korosztálynak egyaránt, a turistáknak és minden a vidéken élő ember számára annak érdekében, hogy hozzájussanak az olyan alapvető szolgáltatásokhoz, mint az oktatás, egészségügy, szabadidővel kapcsolatos szolgáltatások és ezáltal új munkahelyeket teremtsen, elősegítve így a gazdasági aktivitást beleértve a turizmust is.

Számos európai vidéki terület szenved hasonló közlekedési nehézségektől. Köszönhetően az Európai Unió által támogatott Interreg IVC programnak, a Move On Green projekt keretében 10 tagország, 13 szervezete osztja meg egymással érdekesebbnél érdekesebb közlekedési jó gyakorlatait, illetve tesztelik azok átvételét saját régióikban.

Minden résztvevő régió helyzetelemzést és kutatások sorát végezte el politikai döntéshozók bevonásával a közlekedési kérdések megválaszolására, különös tekintettel az igény alapú módszerekre.

Őszintén remélem, hogy az alábbiakban megfogalmazott politikai javaslatok a későbbiekben más európai vidéki és hegyvidéki területek közlekedési problémáinak megoldását jelentik, és megerősítik a fenntartható közlekedési gyakorlatok jelentőségét a regionális fejlesztési tervekben.

A projekt eredményei jól illusztrálják, hogy a 2007-2013-as programozási időszaknak köszönhetően, milyen irányú változások lépnek életbe a kohéziós politikában. Ez a megközelítés összekapcsol egy világos startégiát az alulról jövő kezdeményezésekkel. A vidéki területek a fenntartható közlekedés fejlesztésével igyekeznek biztosítani versenyképességük fokozását és fenntartható növekedését.

Minden résztvevő partner alaposan megvizsgálta a helyben rendelkezésre álló eszközöket és humán erőforrást. Hasonlóképpen vélekedik erről a 2014-2020-as időszakra a megváltozott kohéziós politika, amely partnerségi konzultáció alapú startégiákat követel, továbbá koncentrálna azokat a pénzügyi eszközöket, amelyek nélkülözhetetlenek a növekedés során. Ez több mint az eddigi befektetési politikák köszönhetően a fent említett jellemzőknek, ami az európai projektek támogatásához illeszkedik.

# 1. A vidéki Európa közlekedése, ahogyan a MOVE ON GREEN látja

## 1.1 Move On Green (MOG): mi hívta életre a projektet?

### A fenntartható közlekedés hatásai a vidéki- és hegyvidéki területek vonzerejére

A helyi közlekedés nagyban befolyásolja a helyi gazdaságot, az örökségvédelmet, a területi kohéziót és szociális befogadást, illetve a természetvédelmet. A közlekedés nagyban hozzá tud járulni az életszínvonal emeléséhez, vállalkozások és a turisták vonzásához, továbbá a helyi KKV-k versenyképességének növekedéséhez. Másrészt, ezek a fenntartható közlekedési módszerekkel kapcsolatos irányelvek számos végrehajtott fejlesztési stratégiában kaptak helyet. Nem számít, hogy mennyi energiát ölünk az oktatás, a turizmus vagy éppen a gazdasági aktivitás fellendítésébe: **a fenntartható közlekedési rendszerek megvalósítása a vidéki területek sikerének egyik kulcsa.**

Sok vidéken élő ember csak saját gépjárművel tud közlekedni, még a relatíve sűrűn lakott nyugat-európai országokban is, mivel ezek a területeket gyakran sújtja a tömegközlekedés hiánya. Németországban például a vidéken élők közül minden ezer főre 600 autó jut, amely kiemelkedik a többi területi kategória közül.

A fenntartható közlekedés létfontosságú, ezért nélkülözhetetlen az alternatív közlekedési módok bevezetése, amelyhez nem feltétlenül szükséges saját gépjármű. Az úgynevezett rugalmas tömegközlekedési megoldások vagy igény alapú személyszállítás jelenthetik a megoldást, amelyhez az innovatív megoldások is oly módon párosulnak, hogy együtt képesek legyenek hatékonyan és környezettudatosan működni.

### A politikai döntéshozók kevésbé figyelnek a vidéki területek speciális közlekedésfejlesztési igényeire

Manapság egyre inkább előtérbe kerülnek a környezettudatos közlekedési módok és az Európai Bizottság is ezt közvetíti a nemzeti és regionális döntéshozók felé. **Mindazonáltal a politika leginkább csak a városi központok közlekedésfejlesztésére koncentrál, elfeledkezve a városok és vidékük közötti közlekedési kapcsolatok megerősítéséről.**

A vidéki területek olyan speciális problémákkal küzdenek, mint például a relatíve nagy távolságok és az alacsony népsűrűség, kis települések, elöregedés, mélyszegénység, közlekedési csatornák és csomópontoktól való elszeparáltság, továbbá a földrajzi adottságok is gyakran megnehezítik az ott élők mobilitását. Ezek a kihívások speciális megoldásokat igényelnek, a politikai döntéshozók aktív részvétele mellett.

**A résztvevő 13 régió politikusai tisztában vannak azzal, hogy fontos szerepet játszanak a vidéki és hegyvidéki területeik fenntartható közlekedésének megteremtésében, és ennek érdekében készek is tanulni más régiók bevett gyakorlataiból. Move on Green célul tűzte ki, hogy segíti őket ezen az úton, megosztja velük a projekt során szerzett tapasztalatait és ösztönöz más politikusokat is arra, hogy fokozottan figyeljenek az égető közlekedési problémák megoldására.**

## Move on Green: a vidéki és hegyvidéki területek fenntartható közlekedésének fejlesztése

Move on Green célja, hogy fenntartsa a vidéki környezet és gazdaság egyensúlyát és megteremtse a feltételeket mind a lokosoknak mind pedig a turistáknak az alapszolgáltatásokhoz való hozzáféréshez, amelyek például az oktatás, az egészségügy és a munka. **Ezért a Move on Green célul tűzte ki, hogy fejleszti a regionális politikákat, amelyek a vidéki és hegyvidéki területek fenntartható közlekedésével foglalkoznak.**

Ennek érdekében az elmúlt 3 év alatt a résztvevő 13 partner (10 különböző EU tagállamból) jó gyakorlatokat gyűjtött és ezekből **útmutatót** szerkesztett, amely segíthet a közlekedési témát érintő politikai döntések meghozatalában. A partnerek ebből az útmutatóból merítettek saját közlekedési problémáik kezelésére és elkészítették megvalósítási tervüket, amiben a választott jó gyakorlatok adaptálásának lépéseit foglalták.

A projekt végére számos jó gyakorlat átvételére kerül sor, illetve egyes esetekben újragondolják az adott régió közlekedéspolitikáját úgy, mint például a lengyel Podkarpackie régióban, ahol a vidéki közlekedés kérdése először került bele a regionális stratégiába.

**Mi biztosak vagyunk benne, hogy ezek a politikai javaslatok nagyban segítik majd a politikusok, döntéshozók munkáját és ösztönzik őket más régiók közlekedési problémákra adott válaszainak átvételére.**

## 1.2 Fogalommagyarázat: mit is jelent a vidéki területek fenntartható közlekedése?

Mielőtt folytatnánk a javaslatok ismertetését, definiáljuk a következőket: Mi minősül vidéki térrnek? Hogyan tudjuk definiálni a fenntarthatóságot? Mi a mobilitás? Milyen közlekedési kapcsolatok léteznek város és vidéke között?

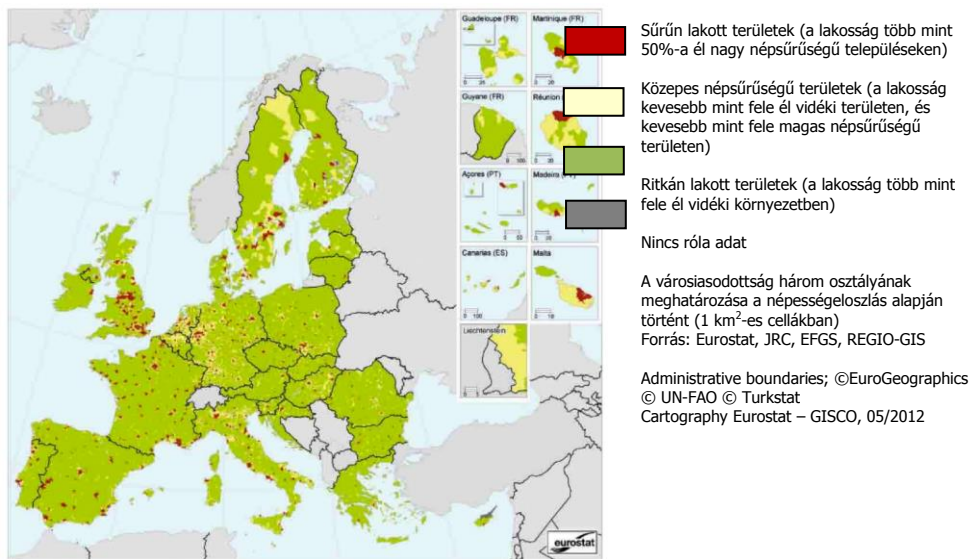
### Vidéki tér: népsűrűség alapú definíció

Európai szinten nincs a vidék lehatárolására örök érvényű definíció. Mindazonáltal a népsűrűség minden meghatározás alapja. Az OECD osztályozása alapján vidéki egy terület, ha **népsűrűsége** nem éri el a **150 fő/km<sup>2</sup>**-t. Ellenkező esetben a terület városias.

A behatárolás méretarány függő, a települések a LAU<sub>2</sub>-es szint, a régiók a NUTS<sub>3</sub>-as, és jelentőségük Európa szerete eltér, de elmondható, hogy az EU területének 90%-a vidéki, és ez csaknem a lakosság 60%-ának szolgál lakóhelyül.

A helyi vizsgálatok segítenek a precíz és részletes helyzetelemzések elkészítésében. Az OECD a városias területek három csoportját különbözteti meg, ahogy az alábbi ábrán is láthatjuk:

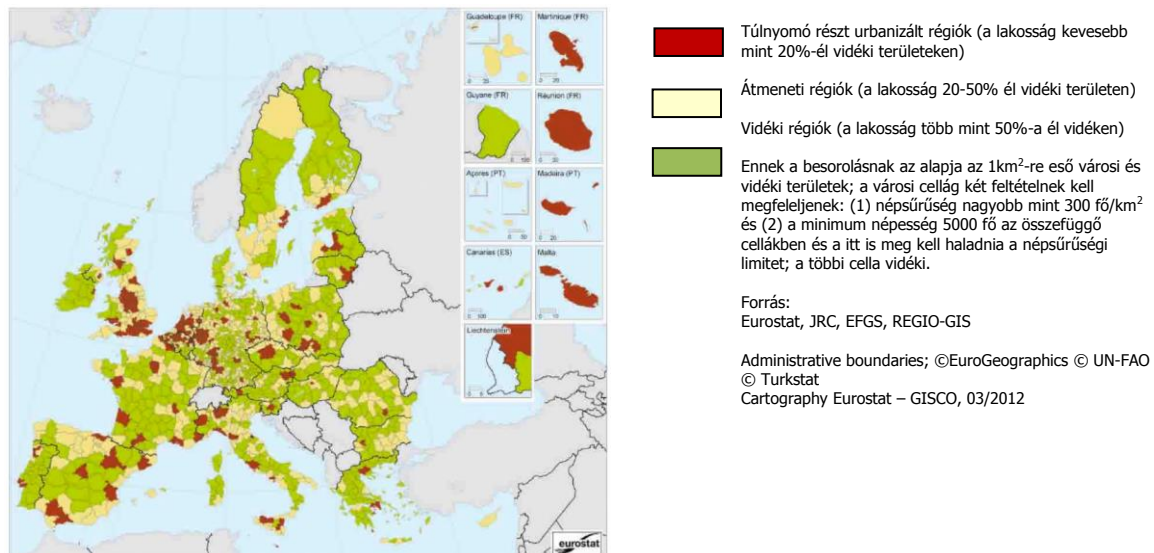
Ábra: Városiasodottság LAU2-es szinten, Eurostat



- **Vidéki, avagy ritkán lakott területek:** a lakosság több mint fele él vidéki környezetben.
- **Közepes népsűrűségű területek:** a lakosság kevesebb mint fele él vidéki területen, és kevesebb mint fele magas népsűrűségű területen.
- **Sűrűn lakott területek:** a lakosság több mint 50%-a él nagy népsűrűségű településeken.

Ez alapján a besorolás alapján az **EU területének 83%-a vidéki, ahol a lakosság 28%-a él. A területet tekintve 13% közepes népsűrűségű, amely a lakosság 32%-ának ad otthont.**

Ábra: Város-vidék osztályozás NUTS3-as szinten, Eurostat



Az adatok összehasonlítása érdekében fontos, hogy régiós léptékben (NUTS<sub>3</sub>) dolgozzunk. Ez alapján a méretarány alapján az OECD 3 régiótípust különböztet meg:

- **Vidéki régiók:** a lakosság több mint 50%-a él vidéken.
- **Átmeneti régiók:** a lakosság 20-50% él vidéki területen.
- **Túlnyomó részt urbanizált régiók:** a lakosság kevesebb mint 20%-él vidéki területeken.



Ez alapján a definíció alapján az **EU területének 56%-a számít vidéknek, amely a lakosság 24%-ának otthona. Az EU területének 35%-a átmeneti, ahol a lakosság 36%-a él.**

## Közlekedés

A közlekedés jelenti a könnyű helyváltoztatást, illetve eljutni „A” pontból „B”-be, amelynek sok módzata létezik:

- **Emberek mobilitása:** ez magában foglalja az európai emberek Európában történő helyváltoztatását, illetve más emberek EU-ba érkezését. Több célcsoportja létezik más és más motivációval: lakosok, turisták, fiatalok, munkavállalók, idősek, sérült emberek, stb.
- **Áruszállítás:** nyersanyagok és késztermékek.

Megkülönböztetjük a szárazföldi, tengeri, folyami, és légi közlekedést, amely rendszerek irányítása és koordinálása gyakran a helyi, regionális vagy nemzeti hatóságok feladata. A közlekedés még ismert úgy is, mint a lehetőség és hajlandóság a helyváltoztatásra.

Ebben a politikai útmutatóban a javaslatok főleg a közlekedési kérdések köré csoportosulnak.

## Az emberek joga a közlekedéshez

Az EU polgárok egyik legalapvetőbb joga, hogy képesek legyenek igénybe venni megfelelő minőségű és biztonságos közlekedési módokat, amely folyamatosan reflektorfényben van a páneurópai és nemzeti közlekedéspolitikák fejlesztése révén. **A közlekedés nem csak egyenlő gazdasági és szociális feltételekhez járul hozzá, az élet más területein is nagy szerepet játszik, ahol számítanak a földrajzi adottságok, a jövedelem, stb.** A közösségi szolgáltatások nagyban függenek az adott terület gazdasági mutatóitól és politikai szerplőitől, éppen azért nagyon összetett és nehéz feladat a vidéki, elnéptelenedő területeken megőrizni az egyenlő közlekedési feltételeket. Különösen igaz ez olyan emberek esetében, akik valamilyen módon kirekesztődtek a társadalomból (fogyatékkal élők).

## Fenntarthatóság: ahol a társadalmi, környezeti és gazdasági fejlődés találkozik

A fenntarthatóságot az alábbi módon határozhatjuk meg: *„a jelen kor igényeinek teljes körű kielégítése anélkül, hogy az eljövendő generációk esélyét igényeinek teljes körű kielégítésére veszélybe sodornánk”*<sup>1</sup>. A fenntarthatóság három dimenzió ötvözet: **társadalmi egyenlőség, környezetvédelem és gazdasági fejlődés** napjainkban és a jövőben egyaránt.

A fenntartható közlekedésnek ezt a három dimenziót kell szem előtt tartania. A fenntartható közlekedési megoldás így tehát olyasvalami, ami:

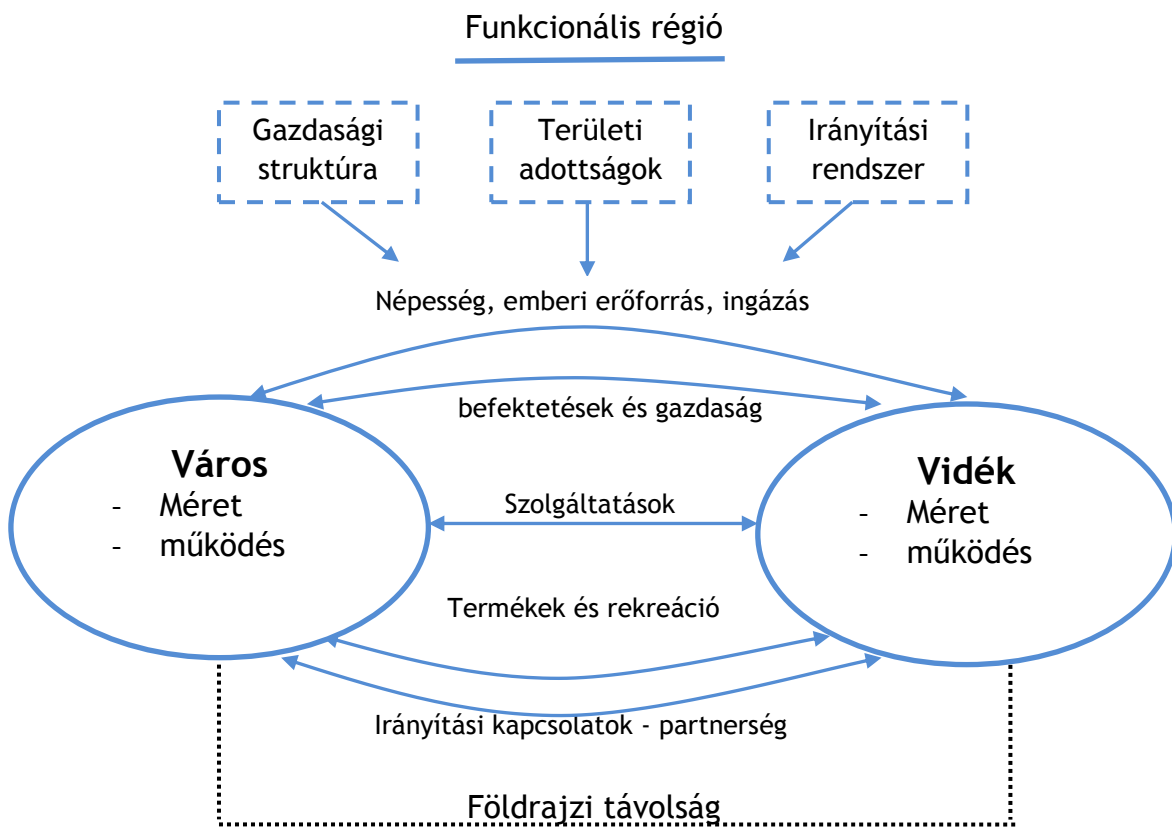
- **biztonságos keretek között biztosítja az emberek szociális szolgáltatásokhoz való hozzáférését;**
- **ami megfizethető, hatékonyan működik és elősegíti a gazdaság fejlődését;**
- **védi és megőrzi a természetet** azáltal, hogy a lehető legkevesebb környezetszennyező anyagot bocsátja ki és a lehető legkevesebb erőforrást használja fel.

## Város-vidék kapcsolatok

Város és vidék kölcsönösen segítik egymást és számtalan hálózaton keresztül kapcsolódnak. A jelenlegi OECD tanulmányok 5 kulcs kapcsolatot azonosítanak város és vidék között, amelyeket az alábbi ábra szemléltet.

<sup>1</sup> [United Nations General Assembly](#) (2005). [2005 World Summit Outcome](#), Resolution A/60/1, adopted by the General Assembly on 15 September 2005. Retrieved on: 2009-02-17

Ábra: Város és vidéke közötti kapcsolatok, OECD<sup>2</sup>



A személy és árúszállítás a kapcsolat egyik legjelentősebb komponense, amely leginkább az ingázásban nyilvánul meg. A létező közlekedési szolgáltatások segítik az ingázókat eljutni egyik területről a másikba munkavállalás céljából, a diákokat az oktatási intézményekbe, elérhetővé teszik az egészségügyi és rekreációs szolgáltatásokat, a helyi ételeket és kultúrát.

Az étel, a nyersanyag és az energia elsősorban a vidéki területeken termelődik, és ezek városokba szállításához biztos feltételekre van szükség.

Számos gazdasági beruházás egyik alapfeltétele a közlekedés.

A város-vidéke közti közlekedés többféleképpen fejleszthető (regionális közlekedési szövetségek, vagy nagyvárosi stratégiák által), amelyek megkönnyítik az emberek helyváltoztatását az összetett közlekedési megoldások révén.

Ezért a városokban előrehaladottabb állapotban van a fenntartható közlekedési kezdeményezések megvalósítása, de ezek vidéki területekre történő adaptációja nélkülözhetetlen a város és vidéke közötti közlekedési potenciálok kiaknázásához.

A mobilitás a versenyképesség, az életminőség, a gazdasági aktivitás egyik kulcstényezője vidéken, csakúgy mint a városokban és nagy hatással van a környezetre és a társadalomra egyaránt. **Az EU területének más és más elérhetősége, az oktatási rendszer egyenlőtlenségeivel és a jelenlegi demográfiai mutatókkal egyetemben nagy kihívás elé állítja az EU kohéziós politikáját.**

### 1.3 MOG régióinak bemutatása: amelyek lefedik az EU vidéki- és hegyvidéki területeit

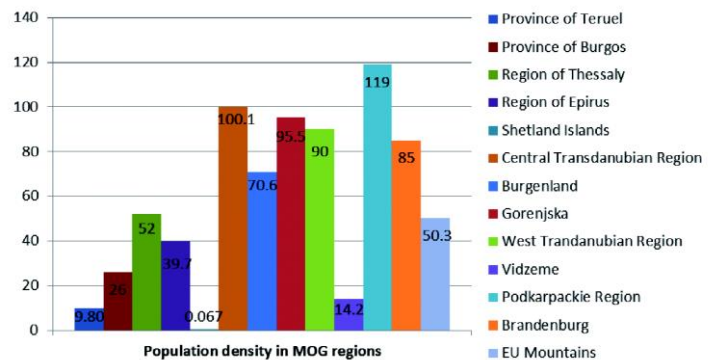
A MOG partnerek 10 különböző EU tagországot képviselnek, amelynek köszönhetően szinte teljes egészében lefedik Európa vidéki és hegyvidéki területeit mind földrajzi, mind éghajlat, mind pedig gazdasági, irányítási és települési struktúrájukat tekintve.

<sup>2</sup> From Rural Urban Partnerships: An integrated Approach to Economic Development, OECD 2013, page 23

A MOG partnerek által elkészített helyzetelemzések alapján megállapíthatóak a résztvevő régiók alábbi közös jellemvonásai.

## Alacsony népsűrűség

A vidéki területeket alacsony népsűrűség jellemzi: átlagosan 51,1 fő/km<sup>2</sup> az EU 27 tagországában<sup>3</sup>. Minden MOG partner ilyen régióban helyezkedik el, néhány közülük extrém alacsony népsűrűséggel rendelkezik. Például Spanyolországban, Teruel tartományban 9,8 fő/km<sup>2</sup> a népsűrűség, amely az egyik legalacsonyabb az országban. A 236 településnek, amely a tartományban fekszik, több mint 50%-ában kevesebb, mint 200 fő él. Burgos tartományban a népsűrűség 26 fő/km<sup>2</sup>, ahol a lakosság 75%-a koncentrálódik 7 településen és a tartomány településeinek 83%-ában laknak kevesebben, mint 500 fő. A lettországi Vidzeme régióban a legalacsonyabb az országon belüli népsűrűség: 15,3 fő/km<sup>2</sup>. Shetland-szigetek az Egyesült Királyság legészakibb közigazgatási egysége. Több mint 100 sziget alkotja a szigetszoportot, amelyből csupán 15 lakott. 3500 ember él olyan szigetek valamelyikén, amelyeknek nincs közvetlen kapcsolata a fő szigettel. A népsűrűség 0,067 fő/km<sup>2</sup>, amihez nagy számú és fragmentált települési struktúra társul. Egy másik példa a Nyugat-Magyarországi régió, amelynek népsűrűsége 89 fő/km<sup>2</sup>, elaprózott településhálózattal párosul (655 db). Brandenburgban (Németország) a népesség folyamatosan csökken, köszönhetően a születések alacsony számának és az elvándorlásnak. A hegyvidéki területeket tekintve, az EU 27 tagállamában az átlagos hegyvidéki népsűrűség megközelíti az 50,3 fő/km<sup>2</sup>-t, amely fele az európai népsűrűségi átlagnak (112,5 fő/km<sup>2</sup>).



## Elöregedő népesség

Az idős korúak aránya minden régióban megnövekedett a fiatalokhoz, illetve a munkaképes korúakhoz viszonyítva egyaránt. Európa vidéki térségeiben 2012-ben, a lakosság 0-14 éves korcsoportja 15,3%-ban, a 15-64 évesek 66%-ban, míg a 65 évnél idősebbek 18,6%-ban voltak jelen. Az idősek arányának növekedése az elkövetkezendő években is előreláthatóan folytatódik, például Franciaországban, ahol az INSEE olyan forgatókönyvet jósolt, amely szerint, ha most a 60 évnél idősebbek arányát 22%-a tesszük, ez az arány 2050-re 33% lesz a vidéki területeken, amely további kihívások elé állítja a közlekedési szolgáltatásokat<sup>4</sup>. Magyarországon a Közép-dunántúli régióban kimagasló a nyugdíjas korosztály aránya a lakosságon belül és itt figyelhető meg a 0-14 éves korcsoport arányának legdrasztikusabb csökkenése az országban. Brandenburgban, míg 2010-ben minden 5. ember volt idősebb, mint 65 év, 230-ra már minden 3. ember túllépi a 65. életévét, továbbá a munkaképes korúak csaknem 25%-kal lesznek kevesebben, mint manapság.

## Hegyvidéki területek

Az EU-ban a lakosság 13%-a (63 millió ember) él hegyvidéki területeken, amely a teljes terület 29%-át jelenti<sup>4</sup>. A földrajzi jellemzők gyakran korlátokat állítanak a közlekedési módok elé: drága és nehézkes közúti és vasúti infrastruktúra kiépítése, alagutak és hidak szükségessége, hótorlaszok, lavinák, földcsuszamlások és árvizek gyakran akadályozzák a közlekedést. Számos MOG partner képvisel hegyvidéki területet, úgymint a görögországi Epirus, ahol a terület 74,2% hegyvidéki, vagy a szlovéniai Gorenjska, ahol a terület több mint 40%-a 1000 méteres tengerszint feletti magasságban fekszik, továbbá az Euromontana, az európai hegyvidéki területek szövetsége, is aktív résztvevője a projektnek, és ennek köszönhetően 20 hegyvidéki terület szervezeteit képviseli.

<sup>3</sup> Rural Development in the EU Statistical and Economic Information Report 2013, page 58

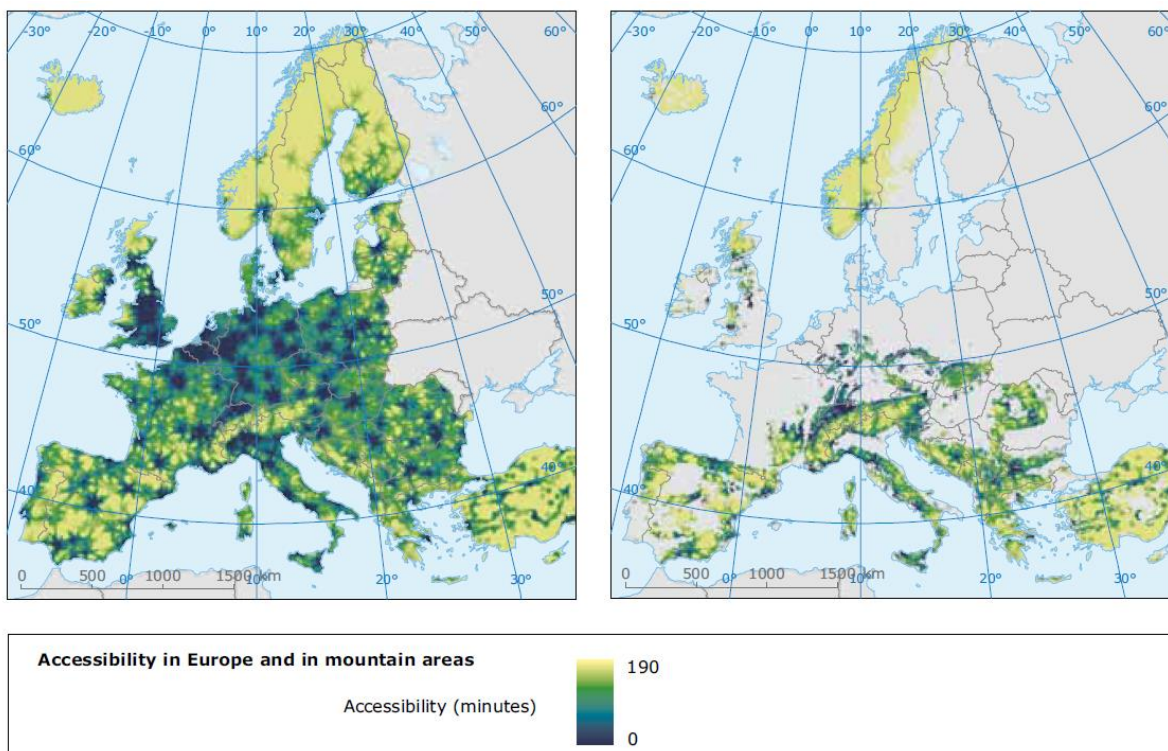
## Elérhetőség és vidéki perifériák

Egy vidéki terület akkor tekinthető periférikusnak, ha **több, mint 45 perces utazással érhető csak el a legközelebbi város, amely legalább 50 000 lakossal rendelkezik**. Más esetben a terület **elérhető**<sup>4</sup>. Ha a vidéki területek fejlesztése fontos, ebben az esetben kiemelt jelentőségű a periférikus területek közlekedésfejlesztése, az infrastrukturális beruházások fokozása. Az elérhetőséget gyakran használjuk a város-vidék kapcsolat definiálásakor. Az alábbi ábra az idő-költség ráfordítást mutatja: km<sup>2</sup>-ekre bontva Európában, a legközelebbi főútvonalakig.

A MOG projekt partnerei közül sokan képviselnek periférikus régiót, úgy mint Shetland-szigetek, ahol az átlagos elérhetőség 155 perc, Thessaly és Epirus régió, amelyek Délkelet-Európa hegyvidékén fekszik, ahol az átlagos elérhetőség 145 perc. Más régiók, mint például Burgenland vagy Brandenburg közelebb fekszenek olyan nagyvárosokhoz, mint Berlin vagy Bécs, vagy például Gorenjska régió is könnyedén megközelíthető közúton és vasúton egyaránt.

**Ezek a periférius területeken tehát a tömegközlekedési szolgáltatások elégtelensége magyarázza a magas egy főre jutó személygépkocsi számát:** például, azon korosztálynak, amely elég idős a jogosítványszerzéshez, a Shetland-szigeteken 73,8%-a, Burgenlandban 61,8%-a rendelkezik saját autóval.

Ábra: EU-27 elérhetőségi adatok, Forrás: EEA report<sup>4</sup>



## A védett területek szerepe

A Natura 2000 területek az EU-27 tagállamainak 17,9%-át fedik le napjainkban. Ezeknek a **speciális védett területeknek a megőrzése a közlekedésfejlesztést kihívások elé állítja**: szigorodó szabályok, természetvédelem, illetve néhány közlekedésfejlesztési akció korlátozása. Több MOG partner régiója fekszik védett területen: Brandenburg régió csaknem 63%-a védett, ami 40 604 hektárt, mintegy 62 kijelölt

<sup>4</sup> EEA report n°6/2010: [Europe's ecological backbone: recognising the true value of our mountains](#), page 50 and data page 51

védett területet jelent. Másik példa a Podkarpackie régió Lengyelországban, ahol a terület 45% védett: Natura 2000 parkok fedik a régió 33%-át.

Összegzésként elmondható, hogy a MOG partnerek jól lefedik Európa diverz vidéki- és hegyvidéki területeit. Ezeknek a területeknek az áttanulmányozása lehetővé teszi számunkra, hogy egy egész Európára értelmezhető közlekedési javaslatot készítsünk.

## 1.4 Európa vidéki és hegyvidéki területeinek közlekedési képe

A közlekedéssel kapcsolatos ipari tevékenységek termelik az EU GDP-jének 5%-át, és közel 10 millió embernek nyújtanak megélhetést<sup>5</sup>. 2011-ben az egy főre jutó megtett km-ek száma 13 060 volt, aminek a 73,4%-át autóval, 1,9%-át motorkerékpárral, 7,9%-át busszal, 6,3%-át vonattal, 1,4%-át pedig metróval és villamossal tették meg. Az EU-n belüli légi és tengeri közlekedés 8,8 és 0,6%-os arányt jelentett<sup>5</sup>. Sajnos annak ellenére, hogy számtalan adat áll rendelkezésünkre az EU közlekedési szokásait illetően, **a vidéki területek fenntartható közlekedésével kapcsolatban hiányosak az adatbázisok.**

A közlekedés bonyolult rendszer, amely sok tényező együttes hatásának eredménye, amelyeket közösen is kell fejleszteni: szokások, járművek minősége és infrastruktúra fejlesztések.... Ez magyarázza a nehézkes váltást az új és fenntartható közlekedési módok felé. Az árak, a technológiai fejlesztések, a szolgáltatások és tervezés minősége egyaránt befolyásolják a fenntarthatóbb közlekedési módozatok fejlesztését.

### A jó közlekedési lehetőségek Európa központi területeinek kiváltsága

Európában pontosan definiálva van tehát a centrum és vidéke kapcsolat, ami a közúti elérhetőséget illeti. A vasúti közlekedés ellenben más jellemzőket tár fel. A legsűrűbb vasúti közlekedéssel a nagyvárosok rendelkeznek, amely útvonalak szorosan kapcsolódnak a fő közlekedési útvonalakhoz. A jó légiközlekedéssel bíró régiók azonban gyengén elérhető területekkel vannak körülvéve.

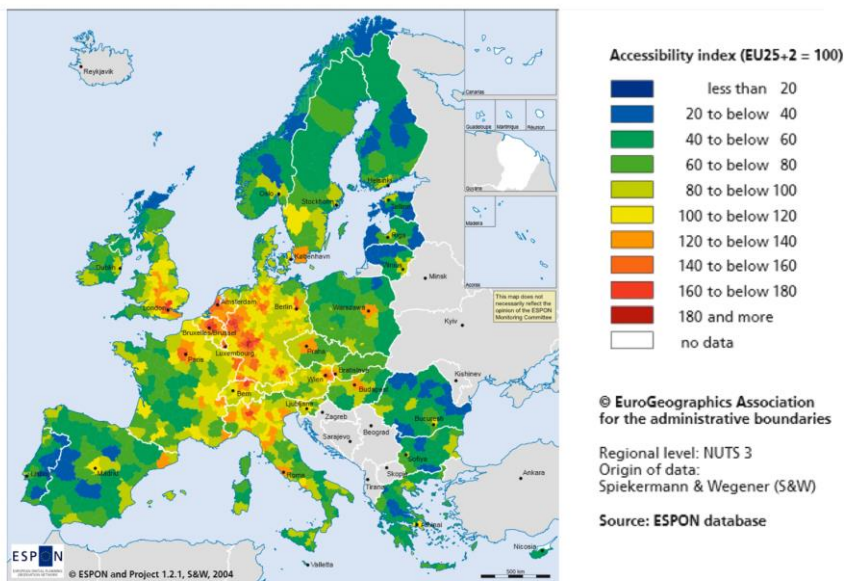
A rossz elérhetőség nem feltétlenül csak a hagyományosan periférikus területek jellemzője. Számos központi európai régió is szenved hasonló problémáktól. Manapság a régiós reptereket alacsony költségvetésű vállalatok fejlesztik annak érdekében, hogy változtassanak a kevésbé központi fekvésű és fejletlenebb területek elérhetőségén.

A különböző közlekedési módszereket ötvözve a multimodális elérhetőség megmutatja a legelérhetőbb területeket. Ez a terület Liverpooltól Észak-Olaszorszáig húzódik, keresztül Párizson, Lyonon, a Benelux államokon és a Rajna-vidéken. Jó elérhetőséggel rendelkeznek továbbá olyan nem központi területek, amilyen Madrid, Barcelona, Dublin, Glasgow, Koppenhága, Malmö, Göteborg, Oslo, Róma, Thessaloniki és Athén.

Ezekkel szemben számos, rendkívül alacsony elérhetőségi értékekkel jellemezhető régiók is vannak Portugáliában, Spanyolországban, Írországban, Skóciában, Walesben, Norvégiában, Svédországban, Finnországban, Dél-Olaszországban és Görögországban. Németország, Ausztria és Franciaország is átlag alatti elérhetőségi adatokkal rendelkezik és majdnem mindegyik 2004-ben újonnan csatlakozott EU tagállam is hasonló helyzetben van, kivéve fővárosaikat.

A vállalkozásoknak kulcs kérdés a közlekedés, mivel a potenciális vásárlóik, ügyfeleik és beszállítóik is a városokban koncentrálnak. **A 100 000 fő feletti városok személygépkocsival történő elérhetőségében az utazási időt szem előtt tartva tehát jól látszik, hogy milyen fontos szerepe van a földrajzi adottságoknak a közlekedésszervezésben.** Például a Massif Central hegyvidéki területeinek városaiban, illetve az Alpok és Kárpátok települései jóval megközelíthetlenebbek.

Ábra: multimodális megközelíthetőség, Forrás: ESPON, project 1.2.1<sup>5</sup>



Sok európai terület gyengén kapcsolódik a városiasodottabb területekhez. Erre példaként hozható Észak-Skandinávia és Finnország, Nyugat-Franciaország, Spanyolország Portugáliával határos vidéke, a mediterrán szigetek, Északnyugat-Görögország és Észak-Románia, de ez a lista tovább folytatható...

### A vidék fennmaradó személygépjármű függősége

A kis munkaerőpiac és fogyasztói réteg sok tekintetben megakadályozza a magán és közszolgáltatások költséghatékony fenntartását. A racionalizált közlekedési szolgáltatások további megvágása tovább rontja a vidéken élők szolgáltatásokhoz való jutásának lehetőségét. **Továbbá a vidéki és városkörnyéki területeken magasabb az egy főre jutó személyautók és a velük megtett km-ek száma, illetve a kibocsátott CO<sub>2</sub> mennyisége.** Franciaországban például csak a vidéken élők 9-16%-ának nem kell 1 km-nél messzebbre utaznia otthonától a legközelebbi tömegközlekedési eszközhöz.

Franciaország városaiban a tömegközlekedés előretörése mellett a vidéki területeken továbbra is a személyautó maradt a fő közlekedési alternatíva, ahol az utazások kevesebb mint 6%-át teszi ki a tömegközlekedés<sup>6</sup>.

### A társadalmi kirekesztődés kockázata

Még ha átfogó célunk is az, hogy a fenntartható közlekedést segítsük, a vidéken élők számos specifikus kihívással néznek szembe. Huygues, Baptiste és Carrière<sup>6</sup> szerint a vidéki lakosság 3 csoportba sorolható közlekedési szokásaikat illetően:

- A „**elzárt emberek csoportja**”, akiknek nincs lehetőségük a mobilitásra pénzügyi, fizikai vagy kulturális okokból. Ezek az emberek nagyban függenek a helyi szolgáltatásoktól és más családokra támaszkodnak, hogy növelni tudják mobilitásukat. Idős emberek autó nélkül, családnyák és beteg emberek alkotják eme csoportot.
- A „**sebezhető emberek**”, akik a jövedelmük több mint 18%-át fordítják közlekedésre (autó, benzin, biztosítás, parkolás, stb.). Alacsony jövedelmű háztartások alkotják a csoportot, akik gyakran költöznek vidékre, mert nem győzik anyagilag a drágább városi lakásfenntartást. A megtett napi távolsággal nő a csoport tagjainak sebezhetősége, köszönhetően az emelkedő üzemanyagáraknak.

<sup>5</sup> ESPON, ESPON Project 1.2.1: [Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion](#), final report, 2004, page 56

<sup>6</sup> Marie Huyghe, Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière, « Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire- Anjou-Touraine », Développement durable et territoires, Vol. 4, n°3 | octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013. URL : <http://developpementdurable.revues.org/10000> ; DOI : 10.4000/developpementdurable.10000

- Az „egyéb” csoportba azok az emberek tartoznak, akiknek nincsenek különösebb közlekedési nehézségeik és főleg személyautóval közlekednek. Ezek a jómódú háztartások képviselik a legfontosabb csoportot a vidéki társadalomban. Az üzemanyagárak növekedésével a ma még jómódban élők, holnap akár sebezhetőkké válhatnak.

A elzárt emberek csoportjának a legnehezebb megoldania közlekedési nehézségeit, ami bonyolulttá teszi a napi munkába járást, a szolgáltatások igénybevételét, és a társadalmi interakciókat. Ez bizonytalan helyzetet eredményez, izolációhoz vagy kirekesztődéshez vezethet. A sebezhetőek a magas üzemanyagárakkal és az emelkedő személygépkocsi fenntartási költségekkel kell, hogy szembenézzenek. Ezért gyakran olyan költségeiken kell spórolniuk, mint a fűtés, vagy közelebb kell költözzenek a munkahelyükhöz és szolgáltatásokhoz, ahol a közlekedési költségeken tudnak megtakarítani.

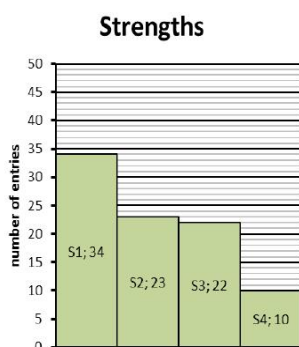
## A területi elzárkózás kockázata

Ezekhez a társadalmi problémákhoz még társul a vidéki lakosok kirekesztésének kockázata. Annak ellenére, hogy az európai politikák kiemelten foglalkoznak a területi kohézió kérdésével, a fő hangsúly továbbra is a növekedési pólusok és városok növekedésén van. **Miközben a vidék kihívásai nőnek, addig a demográfiai trendek, az oktatási és közlekedési rendszer egyenlensége sem kedveznek a vidéknek, megnehezítve így a területi kohéziót.** A közlekedési infrastruktúrális beruházásokat **közjavaként** kellene kezelni, amely segítené a vidék izolációjának megelőzését. Továbbá az ilyen jellegű beruházások segítenék a gazdasági növekedést és a károsanyag kibocsátás csökkentését, amelyek összességében hozzájárulnának a vidéki életszínvonal emeléséhez. Ezért a közlekedési módszerek fejlesztési javaslatait integrálni kellene a területi tervezésbe és a vidékfejlesztési programokba.

## 1.5 Az EU vidéki és hegyvidéki területeinek SWOT analízise

A projekt ideje alatt minden partner elkészített egy SWOT (Erősségek, Gyengeségek, Lehetőségek, Veszélyek) analízist saját régiójára. Mivel 13 partner vesz részt a projektben, ezért a kapott eredmények is különböznek. Azonban az 51 összegyűjtött jó gyakorlat segítségével meg tudtuk határozni a különböző régiók közös jellemzőit. Az alábbi tábla összegzi az EU vidéki területeire kapott eredményeket, amelyekhez példa is párosul a partnerségből.

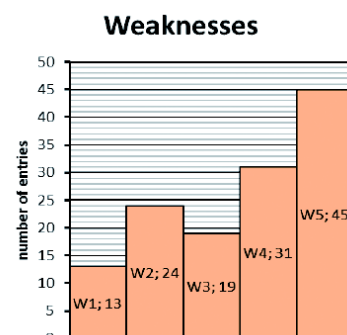
**A négy fő erősség, amelyeket a partnerek említettek:**



- **A jelenlegi közlekedési infrastruktúra még kielégítő (S1)** 34 esetben: a szolgáltatások rugalmasak és helyi igényeken alapulnak; az utak és hálózatok fejlettek és a fiatalok is előszeretettel használják őket, főleg oktatási szolgáltatások elérésére.
- **A régiók kedvező földrajzi elhelyezkedése** (földrajzi és gazdasági szempontból) **(S2)** 23 esetben: a régiót keresztezi fejlesztési zóna vagy európai közlekedési tengely, a terület turisztikai célokra hasznosítható.
- **A régió nyitott az új közlekedésfejlesztési ötletek iránt (S3)** 22 esetben: gépjármű megosztás vagy kollektív utazási módszerek bevezetése, alternatív szolgáltatások csúcsidőn kívül, például disco busz.
- **Jelenleg is futó közlekedésfejlesztési programok, beleértve az EU-s projekteket (S4)** 10 esetben: regionális közlekedésfejlesztési programok, mint Teruel tartományban az ISEAL Program. ICT bevezetése a közlekedésben, Burgos.

**Öt fő gyengeség, amely említésre került:**

- **A magas egy főre jutó személyautók száma és az intermodális közlekedési módszerek hiánya (W1)**, 13 esetben: a motorizációs ráta magasabb az átlagnál, például a Shetland-szigeteken erős függőség a saját autó iránt. A különféle közlekedési módszerek nincsenek



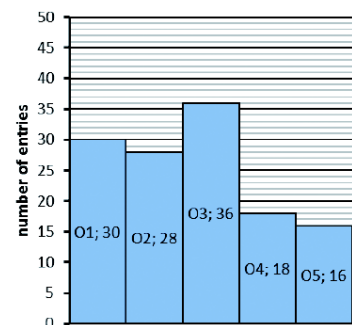
összhangban, koordinálatlanok, a felhasználók nem eléggé informáltak az alternatív közlekedési módszerekről.

- **A kooperáció és a hatóságok egymás közötti információ cseréjének hiánya (W2)**, 24 esetben: a különféle szolgáltatók közötti kommunikáció hiánya, együttműködések hiánya a tervezési és felhasználási oldalról, elégtelen információs rendszer.
- **Gazdaságtalan működtetés (W3)**, 19 alkalommal: magas infrastruktúrális beruházási költségek (különösen a hegyvidéki területeken) és a jövedelmező működtetés megteremtése ritkán lakott területeken. A közlekedéfejlesztési források elapadása.
- **A régió demográfiai válságban van (W4)**, 31 alkalommal: elnéptelenedő területek, elöregedés és magas munkanélküliségi ráta akadályozza meg az infrastruktúrális beruházásokat.
- Végezetül ahol a tömegközlekedés megfelelő (S1), 45 esetben említették a partnerek, hogy **a tömegközlekedési rendszerek nem illeszkednek a helyi igényekhez (W5)**: elöregedett infrastruktúra, továbbra is elérhetetlen a legtöbb vidéken élő ember számára, például a nem megfelelő buszmegállók, akadálymentesítés hiánya.

A gyengeségek ellenére, a MOG vidéki- és hegyvidéki területeinek létezik **5 fő lehetősége**:

- **Új technológiák, új módszerek képesek lehetnek a fenntartható közlekedéssel kapcsolatos megoldásokat kiterjeszteni (O1)**, 30 alkalommal lett megemlítve: elektromos közlekedés, gépjármű megosztás, rugalmas közlekedési módszerek, stb. Például az aragóniai politikusok támogatják az új technológiák bevezetését a tömegközlekedésben.
- **Beruházások, új hálózatok építése, elektromos közlekedés infrastruktúrális keretinek megteremtése (O2)**, 28 alkalommal: innovatív ötletek támogatásával, pl. kisebb autók használata, gépjárműpark felújítása, kerékpáros infrastruktúra megteremtése, amely nem igényel nagy beruházást.
- **A környezeti korlátozások kényszerítik a szereplőket új és más közlekedési módszerek bevezetésére (O3)**, 36 esetben: ökológiai lábnyom csökkentése érdekében környezetbarát technológiák bevezetése, soft mobilitás és turizmus. A közlekedéspolitikák erősödése EU, nemzeti, regionális és helyi szinten. Az elektromos közlekedési eszközök elfogadása.
- **A kooperáció megteremtésére való hajlam: országok, hatóságok, szolgáltatók és felhasználók között (O4)**, 18 alkalommal: határon átnyúló együttműködések, INTERREG projektek, pl. KTEL vállalat, amely ösztönzi a munkavállalókat a tömegközlekedési eszközök igénybevételére Magyarországon, vagy a győztes-győztes partnerség létrehozása Görögországban a közlekedési monopóliumok leküzdésére.
- Végezetül pedig a **fokozódó figyelem a fenntartható közlekedés kérdése felé (O5)**, 21 alkalommal: fokozódó igény az öko- és etnoturizmusra, organikus mezőgazdaságra és a helyi termékek iránt.

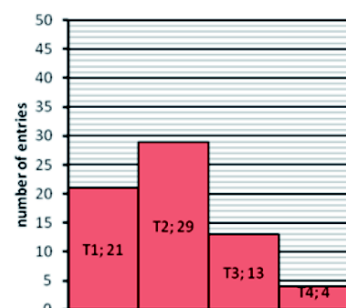
**Opportunities**



A MOG partnerek által összegyűjtött **veszélyek** közül az alábbiak voltak a leggyakoribbak:

- **Az elnéptelenedés és demográfiai krízis (T1)**, 21 alkalommal került megemlítésre: ritkán lakott területek, elöregedés, fiatalabb korosztály elvándorlása a jobb munkalehetőségek, illetve tanulás végett, ennek következtében csökken a tömegközlekedést aktívan igénybevevők száma.
- **Korlátozott pénzügyi támogatás helyi és regionális szinten (T2)**, 29 alkalommal: jelen gazdasági helyzet sem kedvez a vidéki tömegközlekedésre fodítható támogatások megítélésében például Teruel tartományban.
- **A jelenlegi közlekedési rendszerek fenntartásának kérdésessége (T3)**, 13 alkalommal: a népesség csökkenés és más

**Threats**





jogi akadályok korlátozzák a közlekedési rendszerek fejlesztéseit, csakúgy mint a monopóliumok a Thessaly régióban, vagy a politikai intézkedések hiánya.

- **Az üzemanyag és energiaárak növekedése (T4),** 4 esetben: ami érinti a közlekedési díjszabást, ezáltal súlyos társadalmi következményei lehetnek, főleg a szegény és sebezhető rétegekre.

Ezen nehézségek ellenére, a Move On Green partnerség meggyőződése, hogy lehetséges fejleszteni a vidéki területek fenntartható közlekedését az által, hogy racionalizáljuk a fennálló közlekedési rendszereket és új, innovatív, igény alapú szolgáltatásokkal egészítjük ki őket.



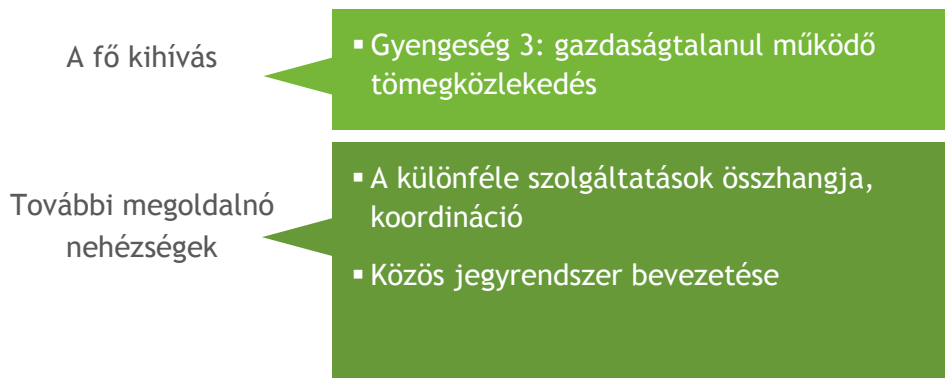
## 2. Kilenc út a vidék fenntartható közlekedésének fejlesztéséhez

A Move On Green partnerek **51 „jó gyakorlatot” gyűjtöttek össze**, amelyek már régebb óta működnek régiókban és a helyi igények alapján generálódtak. Ezek olyan innovatív projektek, amelyek akár más régiókban is sikeresen megvalósíthatóak lehetnek. Ezek a kezdeményezések nem csupán a költségek csökkentésére, hanem a környezetterhelés mérséklésére is törekedtek amellett, hogy biztosítsák a vidéki lakosok közlekedési lehetőségeinek fejlesztését. Ez az 51 összegyűjtött jó gyakorlat **9 csoportba** lett tömörítve fő célkitűzéseik alapján.

Annak érdekében, hogy megkönnyítsük a jó gyakorlatok adaptációját minden alkalommal megvizsgáltuk azokat a kihívásokat, amelyekkel szembe kell nézniük. A gyakori pénzügyi nehézségek kivételével, az **intermodalitás fejlesztése, az ICT-k hasznosítása** továbbra is olyan kérdések, amelyeket mihamarabb meg kell válaszolni. Továbbá munkánk során egy specifikus nehézségre fókuszáltunk minden klaszter esetében annak érdekében, hogy a jó gyakorlat átvételét megkönnyíthessük, gördülékenyebbé tesszük. Az alábbiakban elérhető az összeállított [Move on Green Jó Gyakorlat lista, a MOG weboldalon](#).

### 2.1 Különböző szolgáltatások kombinációja a költséghatékonyság megteremtésére

A vidéken jelenleg is meglévő tömegközlekedési infrastruktúra (buszmegállók, személyzet, stb.) alkalmas lehet arra, hogy a szolgáltatások összhangját megteremtve költséget takarítsunk meg, illetve csökkentjük a közlekedés okozta környezeti terhelést. Brandenburgban például a menetrendszerű járatok nem csak utasokat szállítanak, hanem részt vesznek a helyi áruszállításban is. **Ez a gyakorlat segíthet a gazdaságtalanul működő járatok fenntartásában oly módon, hogy kiegészítő jövedelemszerzést tesz lehetővé a szolgáltató részére csúcsidőszakon kívül.** A Közép-dunántúli Régióban a posthivatalok hiánya következtében került kialakításra a mobil posta szolgáltatás, amely 600 fő alatti településeken végzi el a küldemények házhozszállítását, más egyéb szolgáltatások nyújtásával egyetemben.



## 2.2 Telekocsi, „autómegosztás” és egyéb közös utazás

2006-ban az Eurostat felmérte az Uniós országok motorizációjának mértékét, ennek alapján 1000 lakosra 455 gépjármű jutott<sup>7</sup>. Ez azt jelenti, hogy a lakosok majdnem 50%-a rendelkezett gépjárművel, melyeket napi rendszerességgel használnak, főként rövidebb távokon, illetve javarészt 1 személy közlekedik vele. Az előnye a telekocsi rendszernek, illetve az „autómegosztásnak”, hogy **csökkennek a költségek, kevesebb a szén-dioxid kibocsátás, kisebb eséllyel alakulnak ki torlódások és kevesebb parkolóhelyre lenne szükség**. Erre jó példaként szolgál a lengyelországi Podkarpacie régióban bevezetett kezdeményezés, mely rávilágított az együtt utazás lehetőségére és előnyeire. Ezt egy speciális weboldallal népszerűsítették, melynek felületén kapcsolatba tud lépni egymással az autótulajdonos és az utas. Dumfriesben és Gallowayben (Shetland-szigetek, Nagy-Britannia) az autómegosztást helyi szervezetek körében népszerűsítették, hogy ezzel csökkentsék a kihasználatlanságot és növeljék az egy gépjárműben együtt utazók számát.

Fő kihívás

- saját autó használata

Fennálló nehézségek

- webes felület, mely kapcsolatot teremt a vezetők és utasok között
- ritkán lakott területeken nehéz összeegyeztetni a keresletet és kínálatot

## 2.3 A kerékpározás népszerűsítése: hagyományos és elektromos

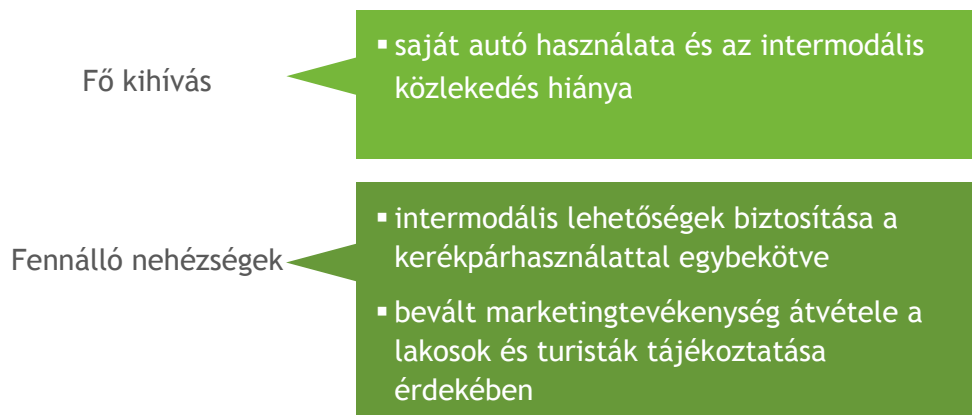


Kerékpározás népszerűsítése (Vidzeme, Lettország)

Az utóbbi években az innovatív kerékpározási lehetőségek egyre népszerűbbek lettek a helyi közlekedésben, beleértve a falusi-, vidéki területeket is. A turistáknak és helyieknek a kerékpározás egyszerre nyújt **szórakoztató és praktikus szolgáltatást**. Ennek kapcsán érdemes megemlíteni a Spanyolországban, Teruel régióban működő Maestrazgo Központot, amely egy olyan szolgáltatást nyújt, amely ingyenes lehetőséget biztosít a hegyi kerékpározás kipróbálásához, gyakorlásához. Emellett létrehoztak egy csomagot turisták részére (100 km hosszú kijelölt útvonalak, információs pontok, mosási lehetőség) annak érdekében, hogy promótálják a biciklizést. Ezekon felül az elektromos bicikli egy jó alternatíva kirándulásokhoz, amelyek hosszabbak, mint 30 km. Olcsó a fenntartása, nem bocsát ki káros

<sup>7</sup> [Motorizációs ráta \(Eurostat jelentés\)](#)

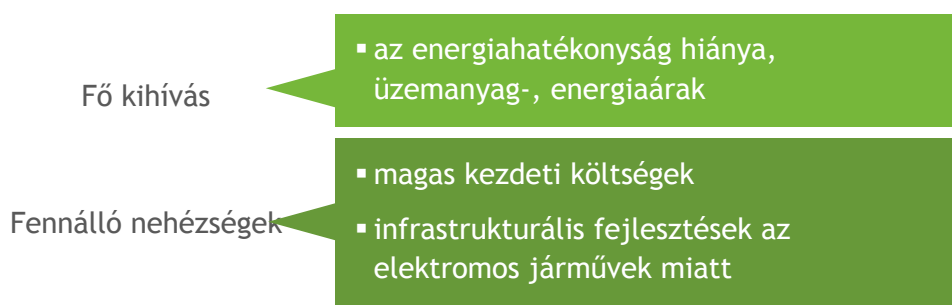
anyagokat, nem hat károsan az üvegháztartásra. Példaként szolgál a szlovéniai Gorenjska vidék, ahol egy felhasználóbarát e-kerékpár programot alkottak meg. Az elektromos biciklik bérlésének lehetőségét kiegészítették egy kampánnyal is, amely sikeresnek bizonyult és egyre többen veszik igénybe ezt a szolgáltatást.



## 2.4 Energiahatékony és környezetbarát magatartás a mobilitásban

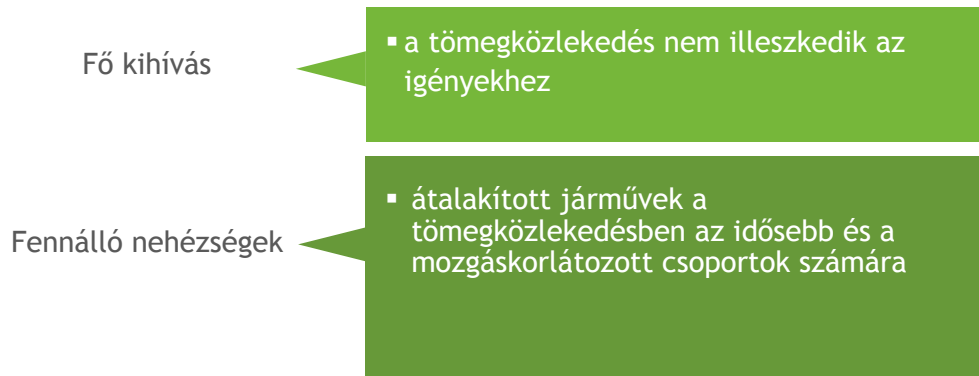


A fenntartható közlekedés érdekében néhány kezdeményezés speciális célokat tűz ki az energiahatékonyság növelése érdekében, ahogy ezt Saguntóban, Spanyolországban teszik. Itt létrehoztak egy rövid távú bérlési rendszert, ahol elektromos járműveket használnak, mindezt egy buszjegy árával megegyező összegben. Ezen felül a környezetbarát módot is szem előtt tartva néhány előadást is tartottak, hogy népszerűsítsék ezt a módot az ország többi részében is. Ezeknek a prezentációknak a központi témája a szennyezés- és az üzemanyagfelhasználás csökkentése.



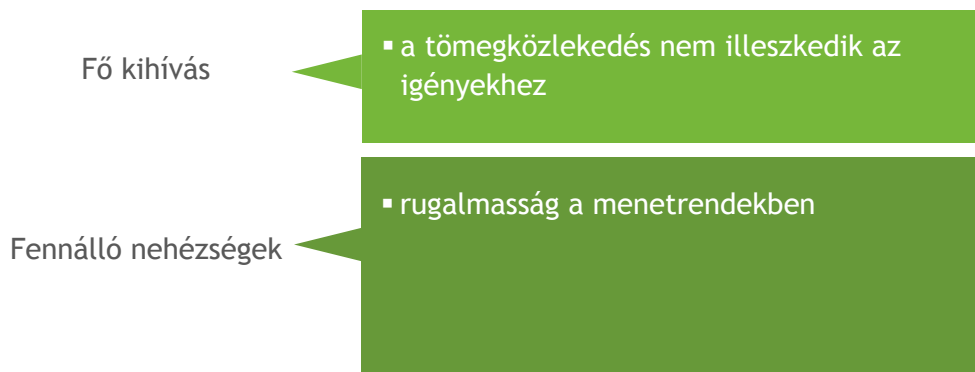
## 2.5 Szociális mobilitási kezdeményezés

Mozgássérült vagy idősebb emberek általában korlátozva vannak közlekedés terén. Annak érdekében, hogy kielégítő legyen az alap szociális szükségletek elérése (orvos, élelmiszer, betegápolás, stb.) néhány kezdeményezés buzdítja a szociális mobilitást, mint a falugondnok szolgálat Magyarországon, ahol néhány kisebb busszal élelmiszert szállítanak, iskolába juttatják a falvakban élőket. Spanyolországban a vidéki Aragóniában mozgássérülteknek nyújtanak segítő szolgáltatást.



## 2.6 Szabadidős mobilitási kezdeményezés

A fiatalok mobilitásának ösztönzése érdekében és, hogy elkerüljék az alkoholos állapotban történő vezetést az utakon, olyan kezdeményezést indítottak, amely segítségével a **fiatalok szállítását biztosítják a szórakozóhelyekre és onnan vissza lakóhelyükre**. 18 vonalon üzemeltetik a DiscoBust, amely 118 településen működik Burgenlandban (Ausztria), mindössze 2 €-s áron.



## 2.7 Turisztikai mobilitási kezdeményezés



Hajó a Gauja-folyón  
Lettországból,  
Valmerában

Akik csak néhány napra érkeznek a vidéki városba, Valmerába, nem feltétlen bérelnek autót, ezért a **tömegközlekedés fejlesztése egy megfelelő megoldásnak bizonyul**. Nem csak a turisták élvezik ennek előnyeit, hanem a lakosok is, emellett pedig a környezet is profitál belőle. A képen látható hajó a Gauja-folyón közlekedik, amely egy környezetbarát utazást kínál a Valmerát felfedezni vágyóknak. Gyors és könnyű lehetőséget biztosít a különböző turisztikai célpontok eléréséhez.

Fő kihívás

- a tömegközlekedés nem illeszkedik az igényekhez

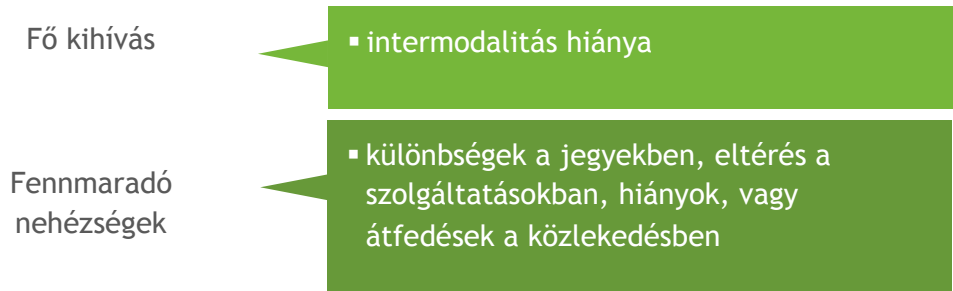
Fenálló nehézségek

- szezonális: a holt szezonban érkező turisták nem férnek hozzá ezekhez a szolgáltatásokhoz

## 2.8 Irányítás és koordináció a mobilitás terén

Általában csak néhány aktor működik együtt, akik megosztják a felelősséget a közlekedés terén. Például az Auvergne régióban (Franciaország), 13 hatóság felel a közlekedés megfelelő működéséért: köszönhetően a jobb koordinációnak, elkezdtek a szolgáltatások összehangolását, fejlesztését és a átfedések kiküszöbölésére is sor került. Nem csak a hatóságok, hanem az egyes szolgáltatók is képesek koordináltan együttműködni, ezzel is fejlesztve az intermodalitást, mint ahogy azt a GYSEV vasúttársaság csinálta Magyarországon. A vállalat fejlesztésének eredménye egy B+R őrzött parkoló, amelyet egy információs rendszerrel egészítettek ki.

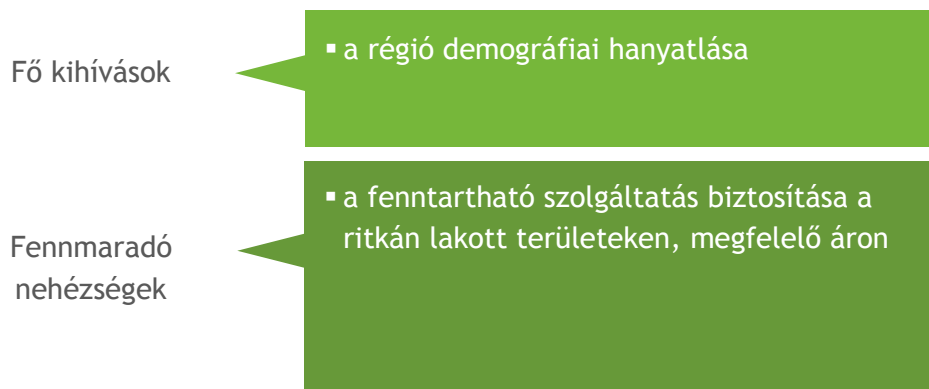
**A megfelelő koordináció könnyebb elérhetőséget és pontosabb tájékoztatást biztosít a célközönség számára, ezzel is növelve a szolgáltatás színvonalát.** Ez kétségtelenül közvetve befolyásolja az utazók számát, e folytán pedig a kihasználtságot és költséghatékonyságot.



## 2.9 Közlekedés vidéken

Az alacsony népsűrűség és a szórt településszerkezet (vidéki területek, hegyvidék) közlekedésföldrajzi szempontból kihívásnak minősülnek. A fejlesztések és igények összeegyeztetése sokkal bonyolultabb, mint egy városi környezetben. Az elhelyezkedés hatással van a gazdaságra, a környezetre és az életminőségre is egyaránt. A változtatások kiindulópontja mindenképpen az igények kielégítése kell, hogy legyen, kiegészítésként pedig elengedhetetlen egy naprakész adatokkal szolgáló információs rendszer létrehozása. Ezek karaktere változhat aszerint, hogy **az igények kielégítését célozzák meg** (mint Burgos tartományban, Spanyolországban), vagy **előre meghatározott pontokon** állnak meg a buszok, (TWIST projekt, Görögország), vagy olyan útvonalakat alakítanak ki, amelyeket nagy létszámú közönség, gyakran használ (DorfBus projekt Burgenlandban, Ausztriában).

Az igények kielégítését alapul vevő tömegközlekedés segít lefedni a kisebb, izoláltan elhelyezkedő településeket, amik nehezen megközelíthetők, így költséghatékonyság szempontjából kiemelkedő lesz a gyakori használat miatt.



A jó gyakorlatok mindegyik csoportja előnyöket említ, emellett megnevezi a fennálló gátakat a megvalósítás esetében, főként a vidéki és hegyvidéki területeken. Ezek a **megközelítések konkrét ötleteket ajánlanak a politikai döntéshozóknak, hogy miként kellene továbbfejlődni a fenntartható mobilitásban.**

Az első lépés, jó gyakorlatokat kell alkotni, amelyek adaptálhatóak a különböző térségekben. Tovább lépve ezeken, **a mobilitási változások hatással kell, hogy legyenek a regionális stratégiákra.** Minden MOG partner régióknak el kell készítenie egy megvalósítási tervet azzal a céllal, hogy szélesítsék, fejlesszék és gazdagítsák a regionális közlekedési politikájukat és új, fenntartható megoldásokat vezessenek be. A megvalósítási terveknek számításba kell venniük nem csak az adott régió adottságait, hanem az egyéni, specifikus tulajdonságokat, illetve nagyobb, európai perspektívába is bele kell illeniük. A korlátok kikerülése miatt az EU meghatározott egy kerettervet, ami szerint ezeket el kell készíteni. A következő EU útmutató összefoglalja a létező jogi és politikai kerettervet, mint az EU finanszírozási rendszere, ami a tömegközlekedési fejlesztések során alkalmazandó.

**A Move on Green ösztönzi a regionális döntéshozókat, hogy alkalmazzák ezeket az útmutatókat, ezzel megkönnyítve a megvalósítást saját területükön.**





### 3. EU irányelvek a fenntartható mobilitás érdekében a vidéki területeken és a hegyvidékeken

Az Európai Szállítási Irányelv 1958<sup>8</sup> óta egy általános elv az EU-ban. Az Uniónak minden szinten támogatnia kell a speciális, helyi igényekhez illeszkedő mobilitási kezdeményezéseket.

#### 3.1 Jogi és politikai keretrendszer a fenntartható mobilitás jegyében

Az EU célja a tagországok polgárainak minőségi mobilitásának biztosítása. Az EU alapító szerződésai (TFUE) különösen támogatják a mobilitást különböző célcsoportok esetében, mint például a **munkások** (202. cikkely), **diákok és tanárok, fiatalok** és az **ő oktatóik** (165. cikkely), vagy a **kutatók** (180. cikkely). Bővítik a geográfiai és foglalkozási mobilitást, köszönhetően az Európai Szociális Alapnak (162. cikkely). Továbbá az EU egységesen szabályozza a határátlépéssel, menekültügyekkel kapcsolatos mobilitási kérdéseket<sup>9</sup>.

A európai mobilitási ügyeket, beleértve a személy és áruszállítást is, az Európai Közlekedési Politika szabályozza. Ennek az irányelvnek a célja, hogy **„kiegészítse a belföldi piacot, biztosítsa a fenntartható fejlődést [és] a terjeszkedő közlekedési hálózatokat egész Európában”**<sup>9</sup>. Az EU 2001<sup>10</sup> óta ösztönzi a fenntartható közlekedést és az intermodalitást.

#### Versenyképes, erőforrás-hatékony és környezetbarát közlekedési rendszer a régiókban

Az Európai Bizottság jelenlegi álláspontját 2011-ben fektették le az úgynevezett Fehér Könyvben.<sup>11</sup> . Annak érdekében, hogy teljesítsék az üvegházhatású gázok kibocsátásának 60%-os csökkenését, az EB speciális célokat határozott meg. Az elsődleges lépés a **fosszilis üzemanyagok használatának csökkentése a lehető legkisebb arányra** (pl. fenntartható üzemanyagok használata, csökkenteni a hagyományos üzemű autók arányát). Fontos lépés még a **multimodális logisztikai láncok összehangolása, illetve az energiahatékony módok kifejlesztése és elterjesztése** (pl. európai gyorsvasúthálózat építése, 300 km-nél nagyobb távolságok esetében nem közúti szállítás, fontosabb repterek összekötése vasúttal).

A Fehér Könyv kimondja, hogy az EU-nak azonnali beavatkozása szükséges, új technológiák támogatásával. Még több erőforrás-hatékony járműnek kellene járnia hosszabb távokon (buszok, távolsági járatok, vasúti és légi közlekedés). Az intermodalitást minden létező közlekedési eszköz esetében hangsúlyozni kell, így a repterek, kikötők, vonat-, metró- és buszpályaudvarok is egy jól működő szintézisben működhetnének. A Könyv célja a mára már elengedhetetlen **„okos/intelligens” rendszerek fejlesztése és adaptálása**, amelyeket a multimodális utazástervezés, valós idejű közlekedési információk szolgáltatása, online foglalási rendszerek és jegykezelés, illetve a menedzsment területén lehet hasznosítani.

#### Vidéki- és hegyvidéki területek

**„Különös figyelmet kell fordítani a rurális területekre, emellett azokra a területekre, amelyeket az ipari átalakulás negatívan érint és azokra a régiókra, amelyek súlyos és állandó természeti vagy demográfiai hátránnyal küzdenek, mint például a legészakibb régiók, ahol nagyon alacsony a népsűrűség, a szigetek, a határmenti és a hegyvidéki területek tartoznak ide”** (TFUE 174. cikkely). Ezek a területek nem fordítanak kellő figyelmet a közlekedés nehézségeire és ezek megoldására. A közlekedéspolitikai célkitűzéseinek számolniuk kell a helyi és helyzeti előnyökkel, vagy éppen hátrányokkal. Sajátos célokat kell előrevetíteni, amelyet befolyásol többek között a tengerszint feletti magasság, a kiettség, a perifériális elhelyezkedés, stb.

<sup>8</sup> [Fradeti Római Szerződés \(3. cikkely, 4. cím\)](#)

<sup>9</sup> [Az Európai Unió működéséről szóló szerződés](#) (90. és 100. cikkely)

<sup>10</sup> [Fehér könyvek "Európai közlekedési irányelvei 2010-ben: ideje dönteni", COM\(2001\) 370](#) 2001. szeptember 12.

<sup>11</sup> [Fehér könyvek "Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé" COM \(2011\) 144](#)

A speciális kihívások és szükségletek az úgynevezett "[Városi mobilitás csomagban](#)" szerepelnek, amelyet 2013. december 17-én fogadtak el. Ez előtt a 2007 óta hatályban levő Zöld Könyvben esett szó a városi mobilitásról. Ezek segítségével egy kommunikációs folyamatot indítottak el, amelynek célja, hogy megerősítse a jó gyakorlatok cseréjét és célzott pénzügyi támogatást nyújtson a kutatás-fejlesztésben. Ezen felül megemlíti, hogy szükségszerű lenne a „fenntartható városi mobilitási tervek” kidolgozása. Az Európai Bizottság azt javasolja, hogy ezeket a terveket bele kell szőni egy nagyobb téregység stratégiájába, beleértve a környező rurális területeket, viszont **egyelőre nincs semmilyen ajánlás, iránymutatás, hogy ezt miként lehet véghezvinni**. A Régiók Bizottsága Gordon Keymerrel az élen létrehozott egy pozíciót, azzal a szándékkal, hogy promótálja és segítse a „*jobb mobilitás kialakítását minden, főként a távoli régiókban*”<sup>12</sup>. **Ez a megközelítés a földrajzi és társadalmi specifikításokra fókuszál, amelyet a továbbiakban támogatni kell a vidéki- és hegyvidéki területeken.**

## 3.2 Hogyan járul hozzá a fenntartható mobilitás a vidéki- és hegyvidéki területeken az EU céljainak eléréséhez

A módszerek átvétele a kritikus területeken előfeltétele egy sikeres gazdaság működésének és fejlődésének. Ez hozzájárul egy kiegyensúlyozott fejlődéshez, részt vesz az egészségügy és az oktatás fejlesztésében. A fenntartható mobilitást hangsúlyozni kell ezeken a területeken, hiszen ezek hozzájárulnak a kitűzött helyi célok, illetve **az EU és az EU 2020 stratégiák** céljainak eléréséhez is.

### A vidékfejlesztés támogatása...

A vidékfejlesztésnek „*biztosítani kell a természetes erőforrások fenntartható menedzsmentjét és klíma politikáját*” és „*elérni egy kiegyensúlyozott területi fejlődést a vidéki gazdaságban és társadalomban*”<sup>13</sup>. A fenntartható mobilitás fejlesztése a vidéki- és hegyvidéki területeken a következő célokat szolgálja: **új, környezettudatos módszerek átvétele és alacsony széndioxid kibocsátású gazdaság létrehozása**. Ez szintén növeli a **foglalkoztatottság** mértékét, ami korlátozott a szóban forgó területeken. Minél vonzóbb egy terület, annál inkább nőni fog a lakosság.

Így a fenntartható mobilitás két indikátort is kielégít az EU 2020 stratégiájából. **Egyrészt 20%-kal csökkenni fog az üvegházhatású gázok kibocsátása és közvetett módon pozitívan befolyásolja a foglalkoztatottságot. A cél elérni, hogy a 20-74 éves korcsoport 75%-a munkavállaló legyen.**

### ... és területi kohézió

Az EU regionális politikája egy úgynevezett befektetési irányelv, amely segíti a munkahelyek létrehozását, a versenyképességet, a gazdasági növekedést, az életminőség javítását és a fenntartható fejlődést. A regionális politikák célja, hogy csökkentsék az állandósult gazdasági, társadalmi és területi különbségeket a régiók között. A jelenlegi programozási időszakra 11 tematikus célt határoztak meg, ebből kettő a „*foglalkoztatás és mobilitás*”, illetve a „*fenntartható közlekedés*”. **A fenntartható mobilitási megoldások kifejtése ehhez a két célhoz hozzájárulhat.**

### Közegészségügy fejlesztése

A légszennyezés egy jól ismert folyamat a városi térségekben, de a vidéki- és hegyvidéki területek szintén érintettek, főként Észak-Olaszországban, Csehországban és Dél-Lengyelországban<sup>14</sup>. Annak ellenére, hogy az emisszió csökken és néhány szennyezőanyag aránya is kisebb, a probléma megoldása még mindig távolinak tűnik. Két speciális szennyezőanyag, a szállópor és a talajközeli ózon súlyos egészségkárosodást okoznak, úgymint légzőszervi problémák, kardiovaszkuláris megbetegedések és rövidebb élettartam. A mobilitás fejlesztése előtérbe helyezi a környezettudatosságot, **a fenntartható közlekedés és tisztább járművek tudják csak enyhíteni a légszennyezettséget, javítani a levegő minőségét, így a közegészségügyet.**

<sup>12</sup> 2014-ben kellene ezt kiadni, az Euromontana részt vett egy közmeghallgatáson, ahol kifejtették a főbb kérdéseket a rurális és hegyvidéki területekkel kapcsolatban, aogy ez látható a Move on Green-ben.

<sup>13</sup> Szabályzat 1305/2013 az Európai Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Alap létrehozásáról (4. cikkely), 2013/12/17

<sup>14</sup> EEA Jelentés – Levegőminőség Európában 2013/09, térkép, 30. oldal

## Az oktatáshoz való hozzáférés

A vidéki- és hegyvidéki területeken a minőségi oktatáshoz való hozzáférés korlátozott, főként magasabb szinten (egyetem, posztgraduális képzés), ami összefügg a közlekedési rendszerrel. Ezekben a területeken a fenntartható mobilitás fejlesztése **kihat az oktatásra** is, hiszen **könnyebb elérhetőséget** jelent, így illeszkedik az EU 2020 céljaihoz, miszerint a **30-34 évesek 40%-a** rendelkeznek felsőoktatásban szerzett oklevéllel.

## 3.3 EU lehetőségek a fenntartható közlekedéssel és mobilitással összefüggésben

A közlekedési hálózatok fejlesztésének kutatására több EU **finanszírozási lehetőség** létezik az **új programozási időszakban 2014 és 2020 között**. Vállalatoknak és közintézményeknek is lehetőség nyílik ebben a szektorban tevékenykedni. Mindezen belül az **emberek mobilitása egy speciális célnak minősül**. Még ha ezek a programok nem célzottan a vidéki- és hegyvidéki területekre koncentrálnak, mégis kifejleszhető és megvalósítható ezeken a területeken, mint új, de fenntartható megoldás.

### 3.3.1 EU finanszírozási sémák a közlekedéssel kapcsolatban

#### HORIZON 2020: a fenntartható közlekedéssel kapcsolatos kutatások támogatása

A [Horizon 2020](#) program fő témája a **kutatás és innováció**. Célja a kiváló tudomány, társadalmi kihívások és az ipari vezetős szerep támogatása. A társadalmi kihívásoknak szenteltek egy speciális programot „**Okos, Zöld és Integrált Közlekedés**” címmel, mely összesen **6,3 milliárd €**-val gazdálkodik az aktuális periódusban.

A következő témaköröket támogatja a program: erőforráshatékony közlekedés fejlesztése (a környezet figyelembevételével), biztonságosabb mobilitás elősegítése kevesebb torlódással, az európai közlekedésszektor összehangolása, társadalmi-, gazdasági- és viselkedés kutatások támogatása, végezetül egy megfelelő irányelv elkészítése.

Különösen 2014-ben és 2015-ben a pályázati kiírások főként a mobilitási növekedést, a zöld járművek kutatását, a kisvállalkozásokat és az autótutak építését támogatják<sup>15</sup>. Mindezt az Európai Bizottság irányítja, szabályozza, felügyeli.

#### EURÓPA ÖSSZEKAPCSOLÁSA (CEF): közlekedési hálózatok építése

[Európa Összekapcsolása](#) egy eszköz, amelynek célja a nagy teljesítményű fejlesztés, a fenntartható és hatékonyan összekötött transzeurópai hálózat az energia-, telekommunikáció- és közlekedés témakörében. A CEF költségvetése **13,17 milliárd €**<sup>16</sup>.

A CEF befektetések a magas hozzáadott értékű projektekre fókuszálnak, mint a határmenti területek összekapcsolása és a közlekedési torlódások megszüntetése a fő úti folyosók mentén. Ezek a közlekedési hálózatok biztosítják az „urbánus és rurális területek lehetőségeinek kiaknázását”<sup>17</sup>.

#### ERFA: fenntartható közlekedés regionális szinten

Az **ERFA (Európai Regionális Fejlesztési Alap)** támogatja a közlekedési infrastruktúra fejlesztését, és segíti a fenntartható közlekedést azzal, hogy fokozza a regionális mobilitást, fejleszti az alacsony széndioxid kibocsátású járműveket és a multimodális vonalakat<sup>18</sup>. Néhány támogatási lehetőség csak regionális szinten lesz elérhető, ahol a közlekedés prioritást élvez az operatív programokban.

Európai Területi Együttműködés azért hozta létre az **INTERREG Európa programot**, hogy **támogassa a helyi hatóságok képzését**, amellyel könnyebb lesz a máshol már bevált jó gyakorlatok adaptálása.

<sup>15</sup> További információért keresse a [2014-2015-ös Közlekedésről szóló Programot](#)

<sup>16</sup> [Többéves Pénzügyi Keret 2014-2020](#)

<sup>17</sup> [EU-szerződések 1303/2013](#) 1. melléklet 4.8: 2013. december 17-én az Európai Parlament és az Európai Tanács közös rendelkezést fogadott el az ERFA, az ESZA, a Kohéziós Alap, az EMVA és az ETHA kapcsán

<sup>18</sup> [EU-szerződések 1301/2013 az ERFA létrehozásáról](#) 3. és 5.7 cikkely

Az ERDF támogatások 25%-a (kb. 84,44 milliárd €) az alacsony szén-dioxid kibocsátású gazdaság fejlesztését segíti. Néhány interregionális projekt a fenntartható mobilitásra és a multi-modalitásra fókuszál, aminek előnyeit csak a városi lakosok és szereplők élvezik.

### 3.3.2 EU finanszírozási sémák a mobilitással kapcsolatban

A következő négy EU program támogatja a mobilitást a jelenlegi periódusban: Erasmus +, ESF, COSME és Horizon 2020.

#### Erasmus +: mobilitás diákoknak, fiataloknak és tanároknak

[Erasmus+](#) az új, úgynevezett esernyő-program az oktatás, képzés, fiatalok és sport témakörében egybeolvasztja az előző időszakról már ismert Erasmus Mundus, Erasmus (diákoknak), Grundtvig (felnőttek), Leonardo (gyakornokok, pályakezdekők) és Comenius (18 év alatti diákok) programokat. Összesen 13,01 milliárd €-ból gazdálkodik.

#### Európai Szociális Alap (ESZA): mobilitás dolgozóknak

Az ESZA célja, hogy fejlessze a „földrajzi és a foglalkozási mobilitást” és hogy „hangsúlyozza a transznacionális munkaerő mobilitását és (...) mobilitási rendszerét”<sup>19</sup>. EU szinten négy lehetséges tengelyt határoztak meg a regionális operatív programokban, amelyek közül az egyik „a foglalkoztatás és munkaerő mobilitás megszilárdítása”.

#### COSME: mobilitás vállalkozóknak

A COSME program a kis-és középvállalkozások versenyképességét támogatja összesen 2,03 milliárd €-val. Négy prioritása közül kiemelendő a „mobilitási program új vállalkozóknak, képességeik fejlesztése, know-how, a technológia tudás fejlesztése, menedzsment”<sup>20</sup>. Ennek egy speciális alprogramja az [Erasmus fiatal vállalkozóknak](#).

#### Horizon 2020: kutatók mobilitása

Egy speciális alprogram, a [Marie Skłodowska-Curie](#) támogatja a kutatókat és a doktori címmel rendelkezőket, aminek költségvetése 6,162 milliárd €.

## 3.4 Állandó fenyegetések és akadályok a fenntartható mobilitással kapcsolatban a vidéki- és hegyvidéki területeken

A vidéki- és hegyvidéki területek speciális megoldásokat igényelnek mobilitás terén, hiszen teljesen más problémákkal küzdenek, mint a városias területek. Mindazonáltal ezidáig EU szinten **nem fordítottak kellő figyelmet a (hegy-)vidékre**, ezért elérkezett az idő, hogy ezt megváltozzon.

#### A rurális területek mobilitási irányelvének hiánya

A 2011-ben a Fehér Könyvben leírt iránymutatások már említik a „fenntartható városi mobilitási tervek” szükségességét<sup>21</sup>.

Ezzel szemben **a rurális területekre vonatkozóan semmilyen politikai ajánlást nem készítettek**. Ez valamelyest megváltozott a 2014-2020-as időszakra, viszont még most sem szerepel prioritásként a vidéki területek mobilitása sem az EU stratégiájában, sem a vidékfejlesztési dokumentumokban, sem a kohéziós politikában.

Az EU 2020-as stratégiája sem fogalmaz meg semmilyen célt ezzel a témával kapcsolatban. A tizenegy tematikus célból<sup>22</sup> a 7. pont a „fenntartható közlekedés elősegítése és a torlódások megszüntetése a főbb hálózati infrastruktúrák esetében”. Ezen felül lehetőséget biztosít a határmenti közlekedési rendszerek

<sup>19</sup> [EU-szerződések 1304/2013 az ESZA létrehozásáról, 2. és 3. cikkely](#)

<sup>20</sup> [EU-szerződések 1287/2013 a COSME program létrehozásáról \(2014-2020\)](#), 12. cikkely

<sup>21</sup> [Bizottsági Kommunikáció "együtt tovább a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitásban" COM\(2013\) 913 2013. december 17.](#)

<sup>22</sup> [EU-szerződések 1303/2013](#) 9. cikkely

kialakítására, illetve a régiókon belüli összeköttetés fejlesztésére. Ezen lépések előnyt jelentenek mind az urbánus, mind a rurális térségek számára.

### EU finanszírozási formák hiánya a vidéki mobilitással kapcsolatban

A városi mobilitás támogatására több pályázati kiírás is létezik, mint például a CIVITAS, de a Horizon 2020 is lehetőséget nyújt a fejlesztések támogatására. Mára már általános jelenségnek mondható, hogy míg a városi területek prioritást élveznek az egyes támogatási időszakokban, a kifejezetten **a rurális térségek mobilitására irányuló programot nem hoztak létre**. Az Európai Mezőgazdasági és Vidékfejlesztési Alap (EMVA) a vidékfejlesztést helyezi előtérbe, viszont a mobilitást nem foglalja magába. Más támogatási rendszerek viszont csak a mobilitást támogatják és a kettőnek sokszor nincs uniója.

Az előző költségvetési időszakban 8 millió € ERFA támogatást használtak fel a városi mobilitásban, viszont **a vidéki- és hegyvidéki területek nem kaptak ekkora összeget**<sup>23</sup>.

### ITIs és CLLD: ígéretes (de nem használt) eszközök a következő programozási időszakra

A megfelelő irányelvek hiánya arra készíti a tagországokat, azon belül is a regionális és lokális szereplőket, hogy célzottan avatkozzanak be a rurális területek mobilitásának rendszerébe. Regionális és helyi szinten két új eszköz lehet a segítségükre, az egyik az „**integrált területi befektetések**” (ITIs), a másik pedig a „**közösségi szinten irányított helyi fejlesztések**” (CLLD). Ezek az innovatív eszközök segítenek beágyazni a kezdeményezéseket és projekteket, amelyek célkitűzése a rurális területek mobilitásának erősítése a regionális és helyi politikába.

A nehézséget az jelenti, hogy az Európai Bizottság nem készített útmutatót, amely összefoglalná a fotosabb lépéseket, elveket, a megvalósítás mikéntjét, illetve az EU Szabályzata sem rendelkezik arról, hogy a támogatásokat milyen elvek alapján kellene felosztani. Megvizsgálva a jelenlegi tervezési folyamatokat, a tagállamok afelé tendálnak, hogy a legegyszerűbb és legkényelmesebb irányokat kövessék 2014 és 2020 között. Annak a kockázata, hogy nem élnek az említett eszközökkel szintén kihat a rurális területek mobilitásának hátrányos helyzetére.

## 3.5 Javaslatok

Annak érdekében, hogy növeljük a fenntartható mobilitást a rurális és hegyvidéki területeken, számításba kell venni ezek jellemzőit, amelyhez segítséget nyújt a partnerek által összeállított lista:

### 1. javaslat

A 2013 decemberében deklarált városi közlekedés csomag kapcsán indokolt egy **rurális területek mobilitási csomag** kidolgozása is, fókuszálva a fenntartható- és multimodális közlekedési módok megvalósítására a vidéki területeken. Ezeken a térségeken a távolság nagyobb súlyt élvez a tervezésben, mint egy városi környezetben.

### 2. javaslat

Számos sikeres kezdeményezés nyújt megoldást a vidéki helyi közlekedés fejlesztésére, ahogyan ezeket bemutattuk a MOG projekt keretében, viszont általánosan elmondható, hogy nehézkes ezek továbbadása, más területekre való átvezetése, köszönhetően az információterjesztés korlátainak. A jó gyakorlatok és módszerek népszerűsítésének serkentése érdekében javasoljuk, hogy hozzanak létre egy kezdeményezést „**Európai Lokális Közlekedés Információs Rendszer**” (ELTIS) néven, mely csak és kizárólag a városi mobilitásra fókuszál. **Kiegészítésként megjelennek a vidéki elemek, konkrét esettanulmányok, speciális eszközök, melyek mind elérhetők különböző nyelveken**. Ez a platform egész Európának nyújt szolgáltatást és lehetőséget a fejlesztések kivitelezéséhez, ezért könnyen értelmezhetőnek kell lennie.

<sup>23</sup> [Bizottsági Kommunikáció "együtt tovább a versenyképes és erőforrás-hatékony városi mobilitásban" COM\(2013\) 913 2013. december 17.](#)

### 3. javaslat

Minden év szeptemberében megrendezik Európában az **Európai Mobilitási Hetet**, mely a városi közlekedésre összpontosít. Ahogy a MOG is mutatja, rengeteg jó gyakorlatot készítettek a vidéki- és hegyvidéki területekre, amelyek transferálhatók Európa egyéb területeire is. **Az Európai Mobilitási Héten olyan kezdeményezéseket támogatnak, amelyek az urbánus és rurális területek közti összeköttetést biztosítják és ezzel együtt ösztönzik a kisebb településeket, hogy vegyenek részt az eseménysorozaton.** 2014. szeptember 15-én tartották a MOG záró konferenciáját, amely egyben az Európai Mobilitási Hét kezdetét is jelentette.

### 4. javaslat

A fenntartható közlekedés jövőjét a megújuló energiával működő járművek jelentik. Mindazonáltal ezidáig ezek magas számban való alkalmazására nem került sor egyrészt az előállítási költségek és a megfelelő fejlesztések hiánya miatt. Az Európai Bizottság feladata, hogy a továbbiakban is

- elősegítse az alap- és alkalmazott kutatást, hogy
- növelje a járművek autonómiáját, hogy
- népszerűsítse vidéken és, hogy
- támogassa az alternatív üzemanyagok kutatás-fejlesztését.

### 5. javaslat

Regionális és helyi szinten általában különböző hatóságok felelnek a közlekedésért, még ha ugyanazon területet is fedik le, éppen ezért vannak térségek, ahol sűrűbb a hálózat, így a kihasználtság kisebb, viszont vannak helyek, ahol gyérebb a vonalak aránya, itt pedig többszörös a használók száma. A jobb lefedettség érdekében egy kombinált megoldás javallott (például ugyanaz a jegy érvényes buszra és vonatra). **A hatóságoknak kooperációra van szükségük.**

### 6. javaslat

A lakosoknak minél több szolgáltatást és kényelmi lehetőséget érdemes kínálni, mint például a valós idejű menetrendek, különböző jegyárak, csatlakozási lehetőségek biztosítása. Ezek elérése érdekében **a hatóságoknak együttesen kell egy információs rendszert kifejlesztelniük, mely 24 órán keresztül működik és okostelefonról is elérhető.**

### 7. javaslat

A vidéki és hegyvidéki területeken a fő kihívás a gazdaság életképessége, hiszen a tömegközlekedést használók száma jóval kevesebb, mint a magasabban urbanizált vidékeken. **A tömegközlekedés és más szolgáltatások összevonását kellene ösztönözni** (mint például a tömegközlekedéssel egybekötni az áruszállítást).



## 1. melléklet

---

### Állami támogatás és fenntartható közlekedés: az általános tilalmak és néhány kivétel

Az utóbbi években a közlekedéssel kapcsolatos kérdések liberalizálva lettek. Az állami támogatási rendszer összhangban áll az Európai Bizottság által nyújtott támogatással, ha a következőket biztosítják<sup>24</sup>:

- *„közlekedési célok koordinálása”*: A tagállamok támogatást kaphatnak a vasúti-, közúti- és a belföldi víziközlekedés biztosítása érdekében, ha a következő esetek valamelyike történik meg, vagy a felsoroltak közül valamelyre szükség van: használatból adódó károk, minőségi romlás, kutatás-fejlesztés, illetve a túlkapacitás által okozott strukturális problémák.
- vagy szükség esetén a *„költségek megtérítése, amelyek kötelezően végrehajtandóak”*. Ebben az esetben a kompenzáció a teljes összeget fedezi. A kompetens hatóságoknak garantálniuk kellene a működési feltételeket, amelyek színvonala jobb, a működés biztonságosabb és nem utolsó sorban olcsóbb. Minden beavatkozásra a 1370/2007-es rendelet<sup>25</sup> szabályai vonatkoznak.

**Az állami támogatás módját az előző szabályzaton kívül az úgynevezett „De minimis” rendelet egészíti ki.** Ha a segélyek összege kevesebb, mint 200 000 € három egymást követő évben, akkor ennek semmi hatása nincs a belföldi piacra. Ez összhangban áll a TFEU elveivel és nem igényel bejelentési kötelezettséget. A közúti közlekedés esetében a maximalizált összeg 100 000 €.

Létezik néhány szektor-specifikus szabály, amely az egyes ágazatokra vonatkozik, mint a vasút, légi-, belföldi vízi- és tengeri közlekedés.

---

<sup>24</sup> According to article 93 of the [TFEU](#)

<sup>25</sup> According to [Regulation \(EC\) No 1370/2007 of the European Parliament and of the Council of 23 October 2007 on public passenger transport services by rail and by road](#)



## Annex 2

---

### Az EU közlekedési szabályozása

A mobilitás lehetőségének széleskörű kiterjesztése mellett az **Európai Bizottság** számos közlekedéssel kapcsolatos anyagot készített, amelyeket az alábbi rövid felsorolásba gyűjtöttünk:

- [Commission Communication "Together towards competitive and resource-efficient urban mobility" COM\(2013\) 913 of 17th December 2013](#), gyakran szokás „városi közlekedési csomagként” emlegetni, amely a 2007-es Zöld Könyvben található.
- JRC Reference Report "[Common Noise Assessment Methods in Europe \(CNOSSOS-EU\) \(2012\)](#)" Stylianos Kephelopoulos, Marco Paviotti, és Fabienne Anfosso-Lédée
- [Fehér Könyv "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system" COM \(2011\) 144 of 28th March 2011](#): 10 célt határoz meg egy versenyképes és fenntartható, energiahatékony közlekedési rendszer kialakításához.
- [Strategy for the internalisation of external costs](#) (2011) European Environmental Commission
- [Commission Communication "A sustainable future for transport: Towards an integrated, technology-led and user friendly system" COM\(2009\) 279 of 17th June 2009](#): 2 tanulmány összegzése, 3 fókusz csoport vitáinak és más érintettek véleményének bemutatása. Egyben politikai döntések hatásait ismerteti a 2011-es Fehér Könyvben.
- [Green Paper "TEN-T: a policy review: Towards a better integrated transeuropean transport network at the service of the common transport policy" COM\(2009\) 44 of 4th February 2009](#): ebben a dokumentumban a Bizottság részletesen taglalja a TEN-T hálózat szerepét, továbbá a jövőre vonatkozóan bemutatja a politikai és gazdasági kihívásokat, csak úgy mint a klímaváltozás elleni harcot, társadalmi kohéziót, és Európa szerepének nemzetközi erősítését.
- [Commission Communication "Strategy for the internalisation of external costs" COM\(2008\) 435 of 8th July 2008](#): a közlekedés fenntarthatóságának biztosítása, beleértve a járulékos költségeket egyaránt, amelyeket a felhasználóknak kell megfizetniük, ezáltal ösztönözve őket viselkedésük és közlekedési szokásaik megváltoztatására.
- [Commission Communication on "Green Paper on Territorial Cohesion, Turning territorial diversity into strength", COM \(2008\)616 of 6/10/2008](#)
- [Commission Communication "Greening Transport" COM\(2008\) 433 of 8th July 2008](#)
- [Commission Green Paper "Towards a new culture for urban mobility" Com\(2007\) 551 of 25th September 2007](#): városi közlekedési kérdések és európai szinten alkalmazható megoldások figyelembe véve, hogy az EU népességének 60%-a város lakó és 85%-kal járulnak hozzá a GDP termeléshez.
- Bizottsági kommunikáció "[Keep Europe moving - Sustainable mobility for our continent Mid-term review of the European Commission's 2001 Transport White Paper" COM\(2006\)314 of 22/06/2006](#)
- [Emissions from Maritime Transport \(Directive 2005/33/EC\)](#) (2005) Európai Bizottság
- [Commission staff working paper - Annex to the Communication from the Commission to the Council and the European Parliament "Thematic Strategy on air pollution" SEC 2005/1133 of 21/09/2005](#)
- [White paper on "European transport policy for 2010: time to decide" COM\(2001\) 370 of 12th September 2001](#): az intermodalitás helyeinek azonosítása, 2006-ban felülvizsgálva.
- [Communication from the Commission to the Council, the European Parliament, the Economic and Social Committee and the Committee of the Regions of 14 January 1999: "Cohesion and Transport"](#): hatékony és fenntartható európai közlekedési rendszer fejlesztése, szem előtt tartva a regionális gazdaságfejlesztést, az EU bővülését, és a tömegközlekedés jelentőségét.

## Annex 3

---

### Irodalomjegyzék

Ha mélyebben szeretné megismereni a témát érintő kérdéseket, az alábbi listában megteheti:

- JRC report: "[Delimitations of rural areas in Europe using criteria of population density, remoteness and land cover](#)" by F. Jonard, M. Lambotte, F. Ramos, J.M. Terres, C. Bamps
- [United Nations General Assembly](#) (2005). [2005 World Summit Outcome](#), Resolution A/60/1, adopted by the General Assembly on 15 September 2005. Retrieved on: 2009-02-17
- OECD 2013, [From Rural Urban Partnerships: An integrated Approach to Economic Development](#)
- [Rural Development in the EU Statistical and Economic Information Report 2013](#)
- EEA report n°6/2010: [Europe's ecological backbone: recognising the true value of our mountains](#)
- ESPON Project 1.2.1: [Transport services and networks: territorial trends and basic supply of infrastructure for territorial cohesion](#), final report, 2004
- [GEOSPECS - Geographic Specificities and Development Potentials in Europe](#) (ESPON project), final report, 2012
- [Territorial Dynamics in Europe: Trends in Accessibility](#) (ESPON project), 2009
- O.Paul-Dubois-Taine, C.Raynard, F.Vieilliard, D.Auverlot, report « [les nouvelles mobilités dans les territoires périurbains et ruraux](#) », 2012
- Marie Huyghe, Hervé Baptiste et Jean-Paul Carrière, « [Quelles organisations de la mobilité plus durables et moins dépendantes de la voiture dans les espaces ruraux à faible densité ? L'exemple du Parc naturel régional Loire- Anjou-Touraine](#) », Développement durable et territoires, Vol. 4, n°3 | octobre 2013, mis en ligne le 30 octobre 2013; DOI : 10.4000/developpementdurable.10000
- [Eurostat report on motorisation rate](#)
- [Eurostat regional yearbook 2012](#)
- European Commission: [EU transport in figures](#): statistical pocketbook 2013
- Horizon 2020: [2014-2015 Work Programme on Transport](#)

## Move on Green partnerek

**13 partner, 10 ország, 12 résztvevő régió**



1. Teruel Tartomány, Spanyolország



2. Burgos Tartomány (SODEBUR) -Society for the Development of the Province of Burgos, Spanyolország



3. Thesszaloniki Régió, Görögország



4. Epirus Régió, Görögország



5. Shetland-szigetek, Önkormányzat, Egyesült Királyság



6. Euromontana, Franciaország



7. Közép-dunántúli Regionális Innovációs Ügynökség Nonprofit Kft., Magyarország



8. Regionális Közlekedésszervezési Hatóság, Burgenland, Ausztria



9. Üzleti Támogatási Központ (BSC), Kranj, Szlovénia



10. Nyugat-Pannon Nonprofit Kft, Magyarország



11. Vidzeme Tervezési Régió, Lettország



12. Podkarpackie Régió, Lengyelország



13. Brandenburg Infrastruktúra és Mezőgazdasági Minisztériuma, Brandenburg, Germany



## **Keressd a MOG-ot az interneten**

<http://www.moveongreen.eu>

## **Keressd a MOG-ot a közösségi portálokon**

<http://www.facebook.com/MoveOnGreen>

<https://twitter.com/MoveOnGreen1>



**European Union**  
European Regional Development Fund