



A8-0319/2015

13.11.2015

MIETINTÖ

kestävästä kaupunkiliikenteestä
(2014/2242(INI))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Karima Delli

SISÄLTÖ

	Sivu
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS.....	3
PERUSTELUT.....	19
YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO	22
ALUEKEHITYSVALIOKUNNAN LAUSUNTO	28
LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA.....	34

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

kestävästä kaupunkiliikenteestä (2014/2242(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon 17. joulukuuta 2014 annetun komission tiedonannon ”Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne” (COM(2013)0913),
- ottaa huomioon 15. joulukuuta 2011 antamansa päätöslauselman aiheesta ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää”¹,
- ottaa huomioon 23. kesäkuuta 2011 antamansa päätöslauselman Euroopan kaupunkien toimintaohjelmasta ja sen tulevaisuudesta koheesiopolitiikassa²,
- ottaa huomioon 30. syyskuuta 2009 annetun komission tiedonannon ”Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma” (COM(2009)0490),
- ottaa huomioon 18. heinäkuuta 2014 annetun komission tiedonannon ”EU:n politiikkojen kaupunkiulottuvuus – kaupunkeja koskevan EU:n toimintaohjelman keskeiset piirteet” (COM(2014)0490),
- ottaa huomioon 25. syyskuuta 2007 annetun komission vihreän kirjan ”Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen” (COM(2007)0551),
- ottaa huomioon eurooppalaisten suhtautumista kaupunkiliikenteeseen koskevan komission Eurobarometri-erityistutkimuksen 406 ”Attitudes of Europeans towards urban mobility” joulukuulta 2013,
- ottaa huomioon komission perustaman kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien eurooppalaisen foorumin,
- ottaa huomioon 29. marraskuuta 1995 päivätyn komission vihreän kirjan ”Kansalaisten verkko – Euroopan julkisen henkilöliikenteen mahdollisuuksien hyödyntäminen” (COM(1995)0601),
- ottaa huomioon 31. maaliskuuta 1998 annetun komission tiedonannon ”Liikenne ja CO²-päästöt – Kohti yhteisön ratkaisumallia” (COM(1998)0204),
- ottaa huomioon 4. maaliskuuta 2015 annetun komission tiedonannon ”Pariisin pöytäkirja – Suunnitelma ilmastonmuutoksen torjumiseksi vuoden 2020 jälkeen” (COM(2015)0081),

¹ EUVL C 168 E, 14.6.2013, s. 72.

² EUVL C 390 E, 13.3.2012, s. 10.

- ottaa huomioon ilmanlaadusta ja sen parantamisesta 21. toukokuuta 2008 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2008/50/EY¹,
- ottaa huomioon asetukset (EY) N:o 715/2007² ja (EY) N:o 595/2009³ maantieajoneuvojen epäpuhtauspäästöjen vähentämisestä,
- ottaa huomioon 27. lokakuuta 2015 antamansa päätöslauselman autoalan päästömittauksista⁴,
- ottaa huomioon 18. joulukuuta 2013 annetun komission tiedonannon ”Puhdasta ilmaa Euroopalle -ohjelma” (COM(2013)0918),
- ottaa huomioon Maailman terveysjärjestön ilmanlaatua koskevat suuntaviivat ja terveysvaikutusten taloudelliseen arviointiin kehitetyn Health Economic Assessment Tool -välineen,
- ottaa huomioon Maailman terveysjärjestön ympäristömelua koskevan selvityksen ”Burden of disease from environmental noise – Quantification of healthy life years lost in Europe”,
- ottaa huomioon joulukuussa 2013 annetun Euroopan ympäristökeskuksen TERM-raportin kaupunkiliikenteestä ”A closer look at urban transport”,
- ottaa huomioon vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevan YK:n yleissopimuksen,
- ottaa huomioon 3. heinäkuuta 2013 antamansa päätöslauselman aiheesta ”Liikenneturvallisuus 2011–2020 – ensimmäinen välitavoite kohti vahinkostrategiaa”⁵,
- ottaa huomioon 12. lokakuuta 1988 antamansa päätöslauselman jalankulkijoiden suojelemisesta ja eurooppalaisesta peruskirjasta jalankulkijoiden oikeuksista⁶,
- ottaa huomioon Wienin tieliikennesopimuksen,
- ottaa huomioon komission tiedonannon ”CARS 2020: Kilpailukykyistä ja kestävä eurooppalaista autoteollisuutta koskeva toimintasuunnitelma” (COM(2012)0636),
- ottaa huomioon 10. joulukuuta 2013 antamansa päätöslauselman aiheesta ”CARS 2020: Kilpailukykyistä ja kestävä eurooppalaista autoteollisuutta koskeva toimintasuunnitelma”⁷,
- ottaa huomioon 2. heinäkuuta 2014 annetun komission tiedonannon ”Kohti kiertotaloutta: jätteen Eurooppa” (COM(2014)0398),

¹ EUVL L 152, 11.6.2008, s. 1.

² EUVL L 171, 29.6.2007, s.1.

³ EUVL L 188, 19.7.2009, s.1.

⁴ Hyväksytyt tekstit, P8_TA(2015)0375,

⁵ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2013)0314.

⁶ EYVL C 290, 14.11.1988, s. 51.

⁷ Hyväksytyt tekstit, P7_TA(2013)0547,

- ottaa huomioon vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankintamenettelyjen yhteensovittamisesta 31. maaliskuuta 2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/17/EY¹,
 - ottaa huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta 22. lokakuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/94/EU²,
 - ottaa huomioon Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomuksen nro 1/2014 ”EU:n tukemien julkisten kaupunkiliikenteen hankkeiden vaikuttavuus”,
 - ottaa huomioon EU:n kestävästä kaupunkikehitystä käsittelevän Leipzigin peruskirjan,
 - ottaa huomioon kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopöytäkirjan (Covenant of Mayors),
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 52 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan ja aluekehitysvaliokunnan lausunnot (A8-0319/2015),
- A. ottaa huomioon, että arvioiden mukaan jopa 82 prosenttia EU:n kansalaisista asuu vuoteen 2050 mennessä kaupunkialueilla;
- B. ottaa huomioon, että odotettavissa oleva huomattava väestön lisääntyminen saa aikaan kaupunkikeskuksia, joilla on yhteiskunnallisia ongelmia ja elämänlaatuun ja kestäväan kehitykseen liittyviä haasteita, jotka edellyttävät kokonaisvaltaisia suunnittelutoimenpiteitä;
- C. ottaa huomioon, että kaupunkiliikenne perustuu edelleen suurimmaksi osaksi tavanomaisilla polttoaineilla toimiviin autoihin ja että tästä syystä liikenne on EU:ssa yli 96-prosenttisesti riippuvaista öljystä ja öljytuotteista ja sen osuus kaikesta energiankulutuksesta on noin kolmannes;
- D. ottaa huomioon, että kaupunkiliikenne on vastuussa niistä noin 25 prosentista hiilidioksidipäästöistä ja niistä noin 75 prosentista kaikista kaupunkialueiden päästöistä, jotka aiheuttavat ilmastonmuutosta, ja että liikenne on EU:ssa ainoa ala, jolla kasvihuonekaasupäästöt jatkavat kasvuaan;
- E. ottaa huomioon, että vuoden 2013 Eurobarometri-erityistutkimuksen 406 perusteella noin 50 prosenttia Euroopan kansalaisista käyttää päivittäin henkilöautoa mutta vain 16 prosenttia julkista liikennettä ja vain 12 prosenttia polkupyörää;
- F. ottaa huomioon, että kyseisen tutkimuksen mukaan EU:n kansalaiset katsoivat, että julkisen liikenteen hintojen alentaminen (59 prosenttia), joukkoliikenteen palvelujen

¹ EUVL L 134, 30.4.2004, s. 1.

² EUVL L 307, 28.10.2014, s. 1.

parantaminen (56 prosenttia) ja pyöräilyinfrastruktuurin kohentaminen (33 prosenttia) ovat tehokkaita toimenpiteitä kaupunkiliikenteen parantamiseksi;

- G. ottaa huomioon, että noin 50 prosenttia matkoista kaupunkialueilla on alle viiden kilometrin mittaisia, joten ne voitaisiin monissa kaupungeissa tehdä kävellen tai pyöräillen, julkista liikennettä tai joukkoliikennettä käyttäen tai jollakin muulla liikennemuodolla, kuten autojen yhteiskäytöllä;
- H. ottaa huomioon, että dieselöljyn laajalle levinnyt käyttö liikenteessä, varsinkin ajoneuvoissa, jotka ovat vanhempia ja joissa ei ole hiukkassuodatinta, on yksi tärkeimmistä suuren hiukkaspitoisuuden aiheuttajista EU:n kaupungeissa, minkä vuoksi kaupunkien liikennemuodoissa olisi edistettävä vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöä ja muutoksia näihin tavanomaisiin liikennemuotoihin kaupunkiliikennettä kuitenkaan vaarantamatta;
- I. ottaa huomioon, että Euroopan ympäristökeskuksen mukaan vuonna 2011 yli 125 miljoonaa Euroopan kansalaista altistui melulle, joka ylitti 55 desibelin turvallisen rajan, ja että tieliikenne on melusaasteen ensisijainen aiheuttaja;
- J. toteaa, että laadukkaat liikennepalvelut ovat ensiarvoisen tärkeitä, jotta voidaan vastata kaupunkialueilla asuvien ihmisten työelämäänsä sekä koulutus-, matkailu- ja vapaa-ajantoimintaan liittyviin liikkuvuustarpeisiin; ottaa huomioon, että kestävä kaupunkiliikenne vähentää energiankulutusta, ilman pilaantumista, melusaastetta, onnettomuuksien määrää, liikennesuuhkia, maankäyttöä ja maanpinnan muuttumista vettä läpäisemättömäksi;
- K. toteaa, että on mahdollista ja tarpeen toteuttaa kestävää kaupunkiliikennettä koskevia kohdennettuja toimia, jotta saavutetaan EU:n tavoitteet ja pannaan täytäntöön liikenne- ja ympäristöalan lainsäädäntöä;
- L. ottaa huomioon, että toissijaisuusperiaate asianmukaisesti huomioon ottaen EU:n olisi autettava kehittämään paikallisten toimien tuella yhdennettyä, pitkän aikavälin lähestymistapaa kaupunkiliikenteeseen, joka vähentää liikenteen saasteita, ruuhkia, melua ja tieonnettomuuksia, annettava asianmukaista tukea kaupungeille ja varmistettava parempi tiedottaminen, koordinaatio ja yhteistyö EU:n jäsenvaltioiden välillä;
- M. pitää tärkeänä korostaa julkisen liikenteen merkitystä kaupunkien talouksille myös epäsuotuisilla alueilla ja tunnustaa sen sosiaaliset edut, kuten köyhyyden ja sosiaalisen syrjinnän torjunnan tukeminen ja työpaikkojen saatavuuden varmistaminen kaikille kansalaisille;
- N. katsoo, että helppo ja laadukas julkinen liikenne on paras yksityisliikenteen käyttöä ehkäisevä keino ja yksi parhaimpia tapoja vähentää liikennesuuhkia;
- O. ottaa huomioon, että 73 prosenttia EU:n kansalaisista pitää liikenneturvallisuutta vakavana ongelmana kaupungeissa ja että yli 30 prosenttia liikennekuolemista ja vakavista loukkaantumisista tapahtuu kaupunkialueilla ja että niissä on usein osallisina loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä ja jalankulkijoita;

- P. ottaa huomioon, että 38 prosenttia kuolemantapauksista tapahtuu kaupunkialueilla ja 55 prosenttia kaupunkien välisillä teillä; toteaa, että uhrin ovat useimmiten pyöräilijöitä ja muita loukkaantumiselle alttiita tienkäyttäjiä ja että onnettomuudet liittyvät suuriin ajoneuvokeskittymiin ja ajonopeuksiin;
- Q. ottaa huomioon, että kestävä kaupunkiliikenne on osa laajempaa aluesuunnittelua ja että kaupunkien viheralueet voivat auttaa osittain lieventämään tieliikenteestä aiheutuvien päästöjen vaikutuksia;
- R. toteaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden ja liikennevälineiden käytön edellytyksenä on tarvittavan infrastruktuurin kehittäminen sekä ihmisten liikennekäyttäytymisen muutoksen edistäminen;
- S. toteaa, että kaupungit ja muut laajemmat kaupunkialueet on tärkeinä taloudellisen toiminnan ja innovoinnin keskuksina hyvästä syystä määritetty keskeisiksi solmukohtiksi uudessa TEN-T-strategiassa ja että ne ovat tärkein linkki matkustaja- ja rahtiliikenteen ketjussa;
- T. toteaa, että mahdolliset hyödyt, joita multimodaalisten verkkojen ja eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhdistäminen tuottaa kaupunkialueilla ja niiden ympäristössä ja jotka liittyvät matkustaja- ja tavaraliikenteen yhteyksien ja tehokkuuden parantamiseen, auttavat vähentämään hiilipäästöjä ja muita haitallisia päästöjä;
- U. ottaa huomioon valtion- ja hallitusten päämiesten vuonna 2012 pitämässä Yhdistyneiden kansakuntien kestävä kehityksen konferenssissa (Rio+20) annetun sitoumuksen tukea kestävien liikennejärjestelmien kehittämistä¹;
- V. katsoo, että ei ole olemassa yhtä ainoaa kaikille kaupunkialueille soveltuvaa ratkaisua ja että EU:n kaupunkeihin kohdistuu erityistilanteita ja -tarpeita, jotka liittyvät erityisesti maantieteellisiin oloihin, ilmasto-oloihin, väestörakenteeseen, kulttuuriperinteisiin ja muihin tekijöihin;
- W. ottaa huomioon, että kaupunkiliikenne ja kaupunkiliikenteen hallinta kuuluvat paikallis- ja alueviranomaisten toimivaltaan ja ne vastaavat näiden julkisten toimien suunnittelusta ja toteuttamisesta alueellaan voimassa olevan kansallisen toimintakehyksen ja kaupunkeja koskevan EU:n toimintaohjelman mukaisesti;
- X. panee huolestuneena merkille, että komissio puhuu EU:n tasolla laadittavista liikennekonsepteista, jotka olisi myöhemmin sovittava jäsenvaltioiden olosuhteisiin; on tietoinen yhteisten sääntöjen ja vaatimusten tarpeesta mutta suosittaa tämän ylhäältä alaspäin suuntautuvan lähestymistavan sijaan alhaalta ylöspäin suuntautuvaa lähestymistapaa, jossa kentällä suoritetaan rinnakkaisia innovaatioita edistäviä kokeiluja; kannattaa tästä syystä vahvasti sellaisten foorumien luomista, joilla paikalliset toimijat voivat vaihtaa kokemuksiaan, jotta voidaan levittää laajemmin tietoa menestyksellisistä malleista;

¹ Yhdistyneiden kansakuntien päätöslauselma 66/288 ”The future we want”, 135 kohta.

1. korostaa, että toimet, joita on tähän asti toteutettu EU:ssa ja monissa kaupungeissa, ovat olleet myönteisiä ja niitä olisi jatkettava; panee tästä syystä tyytyväisenä merkille edellä mainitun komission tiedonannon kaupunkiliikenteestä;

Tilan ja infrastruktuurin palauttaminen kansalaisille ja saatavuuden parantaminen

2. huomauttaa, että maankäytön suunnittelu on tärkein vaihe, kun luodaan sujuvia ja turvallisia liikenneverkkoja, jotka ovat pitkäikäisiä ja vaikuttavat tosiasiallisesti liikennemääriin ja liikenteen jakautumiseen; muistuttaa, että turvallisuutta on pidettävä aina keskeisenä tekijänä kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelussa;
3. on vakuuttunut siitä, että EU:n kansalaisille, vähittäiskaupalle, rahtiliikenteen operaattoreille ja muille kaupunkiliikenteeseen osallistuville sidosryhmille tiedottaminen ja heidän kuulemisensa ovat ratkaisevassa asemassa suunnittelun, kehittämisen ja päätöksenteon saattamisessa avoimemmaksi; painottaa, että näiden tietojen olisi oltava julkisesti ja helposti saatavilla; huomauttaa, että on toivottavaa edistää yhteistyötä relevanttien toimijoiden kesken ja kaupunkien välillä EU:n tasolla, jotta kestävän liikenteen ratkaisut olisivat samanlaisia;
4. on vakuuttunut, että tieto- ja viestintätekniikan tukemat pitkän aikavälin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat ovat tärkeitä välineitä riittävien ja turvallisten liikenneratkaisujen tarjoamiseksi kaikille kansalaisille; kehottaa toimivaltaisista viranomaisista ottamaan huomioon kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa erityistarpeet, jotka koskevat liikuntarajoitteisten henkilöiden liikenneyhteyksiä; painottaa, että esteetön infrastruktuuri on ratkaisevassa asemassa liikuntarajoitteisten henkilöiden liikkuvuuden kannalta; korostaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa on oltava tieturvallisuutta koskevia erityisstrategioita ja että niissä on tarjottava turvallinen infrastruktuuri, jossa on riittävästi tilaa loukkaantumiselle eniten alttiina oleville tienkäyttäjille;
5. korostaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien merkitystä pyrittäessä saavuttamaan hiilidioksidipäästöjä, melua, ilman saastumista ja onnettomuuksien vähentämistä koskevat EU:n tavoitteet; katsoo, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämisen olisi oltava tärkeä tekijä tarkasteltaessa EU:n hankkeiden rahoitusta kaupunkiliikenteen alalla ja että EU:n rahoitus ja tiedottamiseen suunnattu tuki voisivat tarjota kannustimia näiden suunnitelmien kehittämiseen ja täytäntöönpanoon; kehottaa komissiota antamaan toimivaltaisille viranomaisille tarvittavaa neuvontaa ja teknistä tukea kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laadinnassa niin, että toissijaisuusperiaatetta kunnioitetaan täysin;
6. kannustaa jäsenvaltioiden viranomaisia laatimaan kestäviä kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joiden painopisteenä ovat vähäpäästöiset liikennemuodot, muun muassa sähkömoottorilla varustetut yksiköt ja vaihtoehtoisilla polttoaineilla toimivat ajoneuvot, ja joihin sisältyy älykkäät liikennejärjestelmät; tukee sellaisten liikennealueiden ja intermodaalisten järjestelmien perustamista, joissa ensisijalla on julkisen liikenteen käyttö;
7. kannustaa jäsenvaltioita ja EU:n kaupunkeja laatimaan pysäköintipolitiikan (pysäköintitilojen tarjonta, älykkäiden pysäköintijärjestelmien käyttö ja asianmukainen

hinnoittelu), joka voi olla osa yhdenmukaista kaupunkipolitiikkaa, ja samalla panostamaan enemmän sellaisten toimivien intermodaalisten solmukohtien kehittämiseen, jotka tarjoavat erilaisia liikennepalveluja ja mahdollistavat erilaisten liikennetarjoajien, kuten joukkoliikenteen, yhteiskuljetusten, pyöräilyn ja vuokrauspalvelujen, sujuvan yhdistelyn; kehottaa yhdistämään paremmin maanalaisten pysäköintitilat raideliikenteen ja julkisen liikenteen palvelujen kanssa esimerkiksi liityntäpysäköintivaihtoehtojen kautta; muistuttaa, että vammaisille kansalaisille tarjottavien palvelujen puutteet on poistettava;

8. korostaa, että kun otetaan huomioon tarve vähentää kielteistä vaikutusta, joka selvästi eniten öljyllä ja sen sivutuotteilla toimivan EU:n liikennejärjestelmän riippuvaisuudella öljystä on ympäristöön, ERI-rahastojen varoja olisi käytettävä järjestelmällisesti sellaisten kattavien ja yhtenäisten kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimiseen ja toteuttamiseen, joilla voidaan toteuttaa toisiaan täydentäviä ja vahvistavia kaupunkiliikenteen ratkaisuja osana laajempaa aluesuunnittelua siten, että ei luoda uusia liiallista autonkäyttöä edellyttäviä liikennetarpeita vaan korostetaan yhdenmukaista liikennejärjestelmää, joka perustuu yksittäisten liikennemuotojen väliseen yhteistyöhön;
9. on vakaasti sitä mieltä, että komission kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien eurooppalaisen foorumin olisi tuettava voimakkaasti kaupunkien ja alueiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista ja täytäntöönpanoa; korostaa, että kaikki kaupungit on koosta riippumatta otettava huomioon kaupunkiliikenteen investointeja harkittaessa ja että Euroopan kaupungeilla ja alueilla on keskeinen merkitys kestävän kaupunkiliikenteen kehittämisessä ja edistämässä; kehottaa erikokoisten paikallis- ja alueviranomaisten edustajia ja eri sidosryhmien (esimerkiksi pyöräilijöiden yhdistysten) edustajia osallistumaan eurooppalaiseen foorumiin ja liikkuvuutta kaupungeissa ja kaupunkiliikennettä käsittelevään jäsenvaltioiden asiantuntijaryhmään;
10. korostaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien olisi vastattava EU:n nykyisiä toimintaohjelmia ja tavoitteita, erityisesti vuoden 2011 valkoisessa kirjassa asetettua liikenteen siirtämistä maanteiltä raiteille koskevia tavoitteita;
11. vaatii komissiota, jäsenvaltioita sekä alue- ja paikallisviranomaisia arvioimaan ja tarkastamaan kaupunkiliikenteen suunnitelmat liikennestrategian 2050 tavoitteiden ja päämäärien mukaisesti;

Ympäristön, elämänlaadun ja terveyden parantaminen

12. panee erityisesti merkille nykyisten liikennemallien monet haitalliset vaikutukset luonnonympäristön, muun muassa ilman, veden ja maaperän, peruselementteihin sekä eri ekosysteemeihin;
13. on vakuuttunut siitä, että ilman saastumisella on paikallinen, alueellinen, kansallinen ja rajat ylittävä ulottuvuus, ja edellyttää toimien toteuttamista kaikilla hallinnon tasoilla; kehottaa tästä syystä vahvistamaan monitasoiseen hallintoon perustuvaa lähestymistapaa, jossa kaikki toimijat ottavat vastuun sellaisten toimien toteuttamisesta, joita voi toteuttaa ja joita olisi toteutettava juuri kyseisellä tasolla;

14. kehottaa kaupunkoja arvioimaan huolellisesti kansalaisten ja liikeyritysten tarpeet ja liikennemuotojen ominaispiirteet, jotta varmistetaan kestävä kaupunkiliikenne, ja toteuttamaan tarvittavat toimenpiteet elämänlaadun parantamiseksi kaupungeissa muun muassa tukemalla siirtymistä kestäviin liikennemuotoihin, kuten jalankulkuun ja pyöräilyyn, ja edistämällä integroitua intermodaali- ja/tai komodaalipolitiikkaa (eli eri liikennemuodot yhdistävää politiikkaa);
15. kehottaa paikallisviranomaisia ottamaan huomioon kansalaistensa hyvinvoinnin kestäviä liikennesuunnitelmia laatiessaan; kehottaa erityisesti toimivaltaisia viranomaisia toteuttamaan toimenpiteitä liikenteeseen liittyvän melun vähentämiseksi kaupungeissa;
16. kehottaa toimivaltaisia viranomaisia toteuttamaan ennalta ehkäiseviä toimia ennalta varautumisen periaatteen ja suhteellisuusperiaatteen mukaisesti kuntien ja kaupunkien ilman laadun parantamiseksi ja sen varmistamiseksi, että saastepitoisuudet eivät ylitä WHO:n suuntaviivoissa määriteltyjä tasoja; tukee tätä varten vähäpäästöisten alueiden paikallista käyttöönottoa; korostaa, että toimivaltaiset viranomaiset ovat vastuussa turvallisten ja terveellisten liikkuvuusratkaisujen tarjoamisesta kansalaisilleen; katsoo, että nämä ratkaisut voisivat perustua kohtuuhintaisiin, älykkäisiin, luotettaviin ja helppokäyttöisiin julkisen liikenteen järjestelmiin; kannustaa jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia tarkastelemaan, milloin edellä mainitut WHO:n suuntaviivat ovat vaarassa ylittyä, ja toteuttamaan toimenpiteitä julkisen liikenteen saatavuuden parantamiseksi esimerkiksi vuoroittaisen liikenteen avulla;
17. korostaa, että EU:n kaupunkien ilmansaasteisiin on puututtava kokonaisvaltaisella tavalla; kehottaa komissiota siksi ehdottamaan tehokkaita toimenpiteitä, joilla mahdollistetaan, että jäsenvaltiot noudattavat ilmanlaatudirektiiviä (2008/50/EY) varsinkin asettamalla tehokkaat ja kunnianhimoiset päästörajat vuosiksi 2015 ja 2030 kansallisia päästörajoja koskevan direktiivin nojalla, varmistamalla kansallisia päästörajoja koskevan direktiivin ja ilmanlaatudirektiivin toimenpiteiden paremman koordinoinnin, asettamalla kunnianhimoiset autojen päästönormit vuosiksi 2025 ja 2030 hiilidioksidipäästöjä ja henkilöautoja koskevan asetuksen (EY) N:o 433/2009 oikea-aikaisessa tarkistuksessa sekä vahvistamalla selvän ajanjakson yksityisajoneuvojen todellisia ajonaikaisia päästöjä mittaavan testauksen (Real-World Driving Emission Testing) täytäntöönpanolle;
18. pyytää komissiota jäsenvaltioiden suunnitelmia tarkastellessaan arvioimaan ilmansaasteiden mittaus- ja valvonta-asemien sijaintia tärkeimmissä ilmansaasteongelmista kärsivissä taajamissa, sillä asemien huono sijainti hyvin usein vääristää tietoja ja saattaa sen vuoksi aiheuttaa riskin väestön terveydelle;
19. ottaa huomioon muutokset ajoneuvojen omistusta ja käyttöä koskevassa käyttäytymisessä (auton yhteiskäyttö ja yhteiskyydit); kannustaa komissiota tehostamaan toimiaan kehittääkseen ja tukeakseen liikennejärjestelmiä, jotka koostuvat joukkoliikenteestä ja julkisesta liikenteestä;
20. pitää tärkeänä, että komissio arvioi jakamistalouden mallissa tuettujen uusien liikennemuotojen, muun muassa autojen yhteiskäytön, yhteiskunnallisia vaikutuksia; katsoo, että jäsenvaltioiden olisi kehitettävä kansallisella tasolla ”jaettavan kaupungin”

käsitettä liikkuvuuteen ja liikenteeseen liittyvissä kysymyksissä, kun otetaan huomioon, että se voi hyödyttää kansalaisia ja erityisesti pieniä ja keskisuuria kaupunkeja, joiden julkinen liikenneverkko on pienempi, sillä ne voisivat kehittää vastavuoroisia liikenne- ja ratkaisuja;

21. korostaa, että erittäin kehittynyt, tehokas, kohtuuhintainen, turvallinen ja helppokäyttöinen julkinen liikenne on erottamaton osa kestävästä kaupunkikehityksestä; on vakuuttunut, että luotettavat julkiset liikennepalvelut voivat olla tärkeässä roolissa ruuhkien, ilmansaasteiden ja melun vähentämisessä kaupungeissa; kehottaa siksi jäsenvaltioita edistämään julkista liikennettä tarkoituksena lisätä sen käyttöä vuoteen 2030 mennessä; kannustaa myös kansallisia ja paikallisia viranomaisia edistämään julkisen liikenteen ja asemien digitaalisten palvelujen saatavuutta, tukemaan liikkuvuuden innovatiivisten muotojen kehittämistä ja panemaan täytäntöön älykkäitä liikenne- ja ratkaisuja ja muita uusia tekniikoita; korostaa, että autojen yhteiskäyttö- ja yhteiskäyttöpalvelut hyödyntävät paremmin olemassa olevia resursseja ja auttavat vähentämään autojen määrää kaupungeissa; tunnustaa Euroopan satelliittinavigointijärjestelmien (Galileo ja EGNOS) sekä nopeiden mobiiliverkkojen merkityksen; kannattaa sellaisen sääntelykehyksen laatimista, jolla mahdollistetaan uusien liikennemuotojen ja yhteiskäyttömallien kehittäminen hyödyntäen paremmin olemassa olevia resursseja;
22. korostaa julkista kaupunkiliikenteen tarjontaa koskevan julkisen tiedottamisen merkitystä niin, että siinä otetaan huomioon matkailijoiden osaamiin kieliin liittyvät tarpeet ja kestävä matkailun politiikan edut; kannustaa paikallisviranomaisia tarjoamaan reaaliaikaista tietoa internetissä ja riittävän monilla näytöillä kaupungeissa; kehottaa viranomaisia ja liikennealan toimijoita parantamaan julkista liikennettä ja asemia koskevien maksuttomien digitaalisten palvelujen saatavuutta;
23. korostaa julkisen raideliikenteen tuottamia sosiaalisia etuja kaupunkialueiden saavutettavuuden, kaupunkien elvyttämisen, sosiaalisen osallisuuden ja kaupunkien imagon parantamisen kannalta;
24. arvostaa julkisten liikenteenharjoittajien tarjoamien työpaikkojen laatua ja moninaisuutta ja niihin liittyviä hyötyjä taloudelle; kehottaa komissiota seuraamaan ja arvioimaan julkisen liikenteen antia vihreille työpaikoille ja vihreille kasvustrategioille kansallisella ja EU:n tasolla;
25. kehottaa jäsenvaltioita panemaan paikallista toimivaltaa kunnioittaen täytäntöön tehokkaita toimia julkisen liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi;
26. muistuttaa, että ihmisten moottoriton liikkuvuus, kuten kävely ja pyöräily, tarjoaa parhaat mahdollisuudet hiilidioksidineutraaludelle;
27. kannustaa jäsenvaltioita tarkastelemaan strategioitaan moottorittoman liikenteen parantamiseksi, jotta voidaan saavuttaa liikenteen ja kaupunkiympäristön parantamista koskevat yhteiset edut; rohkaisee jäsenvaltioita edistämään mahdollisuuksien mukaan polkupyörien käyttöä, muun muassa asettamalla polkupyörien käyttöasteelle kunnianhimoiset tavoitteet vuoteen 2030 mennessä, ja parantamaan jalankulku- ja pyöräilyolosuhteita;

28. kannustaa komissiota ja jäsenvaltioita lisäämään tietoisuutta pyöräilystä ja vaihtoehtoisista liikennemuodoista, edistämään siirtymistä kohti kestävämpiä liikennemuotoja ja tukemaan Euroopan liikkujan viikko -kampanjaa; kehottaa kaupunkeja järjestämään julkisen liikenteen yhteydessä polkupyörien yhteiskäyttöjärjestelmiä; panee tyytyväisenä merkille kansallisen, alueellisen ja paikallisen tason aloitteet ”Autoton sunnuntai” ja ”EU:n polkupyöräpäivä” -tapahtumien edistämiseksi ja organisoimiseksi, jotta ilmalaatua parannettaisiin kaupungeissa;
29. kannustaa yksityisyrityksiä, hallintoja ja EU:n toimielimiä parantamaan niiden jäsenille, henkilöstölle ja vierailijoille suunnattuja liikenteenhallintapalveluja; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edistämään toimintapolitiikkoja, joilla pyritään kannustamaan yrityksiä vähentämään matkoja työpaikoille ja työpaikoilta muun muassa sallimalla etätyön ja edistämällä sitä sekä kannustamalla tieto- ja viestintätekniikan ja teleneuvottelujen käyttöön; katsoo, että liikennettä koskevilla toimilla, kuten niillä, joita liikkuvuuden hallintaa käsittelevä eurooppalainen foorumi (European Platform on Mobility Management, EPOMM) koordinoi, on suuret mahdollisuudet ratkaista kaupunkien ruuhkat ja tarjota saavutettavuus kaikille;
30. kannustaa jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia määrittämään ympäristöominaisuuksia koskevat vaatimukset julkisissa hankintamenettelyissä varsinkin ostettaessa ajoneuvoja julkista liikennettä varten tai julkisten viranomaisten käyttämiä ajoneuvoja;

Energian säästäminen ja ilmastonuojelu

31. toteaa, että energiatehokkuus ja vähähiilisten ja uusiutuvien energialähteiden käyttö ovat ensisijaisessa asemassa kestävän kaupunkiliikenteen saavuttamisessa, ja että samalla olisi parannettava ympäristöolosuhteita sekä kunnioitettava teknologianeutraaliuden periaatetta hyväksyttäessä toimenpiteitä, joilla pyritään saavuttamaan hiilidioksidipäästöjä ja energiansäästöjä koskevat EU:n tavoitteet;
32. kannustaa jäsenvaltiota tukemaan liikennettä koskevan valkoisen kirjan tavoitteita puolittaa tavanomaisilla polttoaineilla toimivien ajoneuvojen käyttö kaupunkiliikenteessä vuoteen 2030 mennessä ja poistamaan ne asteittain käytöstä vuoteen 2050 mennessä; kehottaa kaupunkeja edistämään ja tukemaan siirtymistä vaihtoehtoisiin liikennevälineisiin ja vähemmän saastuttaviin ajoneuvoihin sekä ottamaan huomioon todellisen hiilijalanjälkensä, jotta saavutettaisiin EU:n tavoite vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 60 prosentilla vuoteen 2050 mennessä; suhtautuu myönteisesti matkustajille suunnattuihin kannustimiin eri liikennemuotojen yhdistelemiseksi;
33. kiinnittää huomiota sähköisten ajoneuvojen ja vaihtoehtoisilla polttoaineilla (toisen ja kolmannen sukupolven biopolttoaineet, uusiutuvista energialähteistä saatava vety, paineistettu maakaasu (CNG) ja nesteytetty maakaasu (LNG)) toimivien ajoneuvojen merkitykseen päästöjen vähentämisessä kaupungeissa; muistuttaa vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetussa direktiivissä 2014/94/EU vahvistetuista säännöksistä ja kannustaa jäsenvaltioita kehittämään ripeästi tiiviissä yhteistyössä alue- ja paikallisviranomaisten kanssa tällaisen infrastruktuurin erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) rinnalla; kehottaa julkista ja yksityistä sektoria edistämään latauslaitteiden asentamista joukkopysäköintialueille;

34. pyytää komissiota sekä kansallisia ja paikallisia viranomaisia edistämään mahdollisuuksien mukaan sisävesiliikennettä pehmeää liikennettä kaupungeissa edistävänä yhdennettynä liikenneratkaisuna;
35. korostaa alhaalta ylöspäin suuntautuvan lähestymistavan tärkeyttä; tukee tästä syystä voimakkaasti esimerkiksi 6 000:n EU:n kaupunginjohtajan allekirjoittamaa Convention of Mayors -sopimusta kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä, ja suhtautuu myönteisesti komission jäsenen Caneten 13. lokakuuta 2015 Brysselissä esittämään kehotukseen suunnitella kunnianhimoisemman yleiskokouksen järjestämistä; kannustaa komissiota toimimaan myönteisessä roolissa tällaisten aloitteiden aktiiviseksi edistämiseksi;
36. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita asettamaan kestävästä kaupunkiliikennettä ja ilmastonsuojelua koskevat kunnianhimoiset toimenpiteet asialistansa kärkisijoille Pariisissa joulukuussa 2015 järjestettävässä COP 21-konferenssissa; kannustaa komissiota tukemaan aktiivisesti toimintaohjelman aloitteita kestävästä ja yhdennetyn kaupunkiliikenteen edistämiseksi;

Innovointi älykkäisiin liikennemalleihin tähtäävän tutkimuspolitiikan ytimenä

37. muistuttaa, että tehokkaat liikennejärjestelmät tekevät liikenteestä turvallisempaa, tehokkaampaa, ympäristöystävällisempää ja sujuvampaa; kehottaa siksi komissiota ja jäsenvaltioita tehostamaan älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevia ponnistuksiaan, joihin kuuluvat muun muassa tekninen innovointi reaaliaikaisten liikennetietojen, pitkälle automatisoitujen ajoneuvojen, älykkään infrastruktuurin sekä älykkäiden liikennevalojärjestelmien alalla ja tämän innovoinnin täytäntöönpano; palauttaa mieliin älykkäiden liikennejärjestelmien merkityksen täsmällisten ja reaaliaikaisten liikenne- ja matkatietojen tuottamisessa ja kehottaa siksi komissiota asettamaan kaupunkiliikenteen digitaalistrategian yhdeksi painopisteeksi; kannustaa sidosryhmiä kehittämään tiiviissä yhteistyössä yhteensopivia ja yhdennettyjä liikennepalveluja, kuten multimodaalista julkista liikennettä, ajoneuvojen yhteiskäyttöön perustuvia liikenneratkaisuja ja intermodaalisia yhdennettyjä lipunmyyntipisteitä; pyytää komissiota asettamaan etusijalle sellaisten uusien innovatiivisten sovellusten ja uusien tekniikkojen kehittämisen, joiden avulla tienkäyttäjät voivat ottaa aktiivisemmän roolin liikennejärjestelmän kehittäjinä ja tiedontuottajina ja edistää liikennepalvelualustoja EU:n sääntöjä ja tietosuojaa kunnioittaen;
38. kannustaa kaikkia osapuolia hyödyntämään täysimääräisesti tietotekniikan ja digitalisoinnin mahdollisuudet sekä käyttämään sääntelyn purkamista uusien liiketoimintamallien edistämiseen;
39. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan tutkimusohjelmia, jotka koskevat uusia tekniikoita, uusia liiketoimintamalleja ja uusia yhdennettyjä kestävästä liikkumisen käytäntöjä ja kaupunkilogistiikkaa; tukee Horisontti 2020 -puiteohjelman yhteiskunnallisia haasteita koskevaa painopistealuetta älykästä, ympäristöystävällistä ja yhdentynyttä liikennettä sekä kaupunkiliikennettä varten sekä ”liikkuminen palveluna” -aloitteita (MaaS) kaikkialla EU:ssa; katsoo, että Horisontti 2020 -puiteohjelman on vauhditettava tutkimusta ja innovointia elämänlaadun, kestävien työpaikkojen,

väestötilastojen, aktiivisten liikkuvuusmuutosten, ympäristön ja ilmastoimien aloilla; katsoo, että komission olisi otettava huomioon nämä painopisteet, varmistettava riittävät EU:n varat tuleville tutkimus- ja kehitystoimille kaupunkien raidejärjestelmissä ja parannettava kestävien liikenneratkaisujen suorituskykyä;

Kaupunkiliikenteestä kestävämpää, turvallisempaa ja vakaampaa

40. toteaa, että perusteelliset turvallisuutta koskevat ennakkoehdot sekä edistynyt liikenteen- ja nopeudenhallinta vähentävät selvästi kaupunkien tieliikennekuolemia ja vakavia loukkaantumisia; huomauttaa, että kaupunkien tieonnettomuuksien laskuun myötävaikuttavat valvontaelimet, joiden tehtävänä on liikenteen hallinta ja valvonta sekä jatkuvat liikenneturvallisuusrikkomusten tarkastukset, jotka koskevat esimerkiksi ajonopeutta, alkoholin, huumeiden tai lääkkeiden vaikutuksen alaisena ajamista sekä matkapuhelimen ja muiden tieto- ja viestintälaitteiden käyttöä;
41. kehottaa jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia tarkastelemaan uudelleen nopeudenhallintaa vuoteen 2020 mennessä ja ottamaan huomioon paikalliset olosuhteet turvallisuuden varmistamiseksi muun muassa asuinalueilla ja koulujen ja opetus- ja sosiaalialan laitosten lähistöllä sekä pohtimaan turvallisemman tieinfrastruktuurin kehittämistä ja suunnittelua; kehottaa jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia käyttämään kaikkia nykyaikaisia ratkaisuja, muun muassa kehittyntä älykästä liikenteenhallintaa, turvallisuuden tarjoamiseksi kaikille tienkäyttäjille, myös jalankulkijoille; kannustaa eurooppalaisia kaupungeja vaihtamaan turvallisuudenhallintaa koskevia parhaita käytäntöjä;

Innovointi kestävästä tavaraliikenteestä alalla

42. usko, että innovoivien, kestävien ja ympäristöystävällisten kaupunkilogistiikkastrategioiden kehittäminen yksityisten ja julkisten toimijoiden yhteistyönä on äärimmäisen tärkeää pyrittäessä ratkaisemaan kaupunkien ruuhka- ja ympäristöongelmia; katsoo, että logistiikan olisi perustuttava kestäviin liikennemuotoihin; kehottaa käyttämään paremmin hyväksi kaupunkialueiden tarjontaketjua, joka perustuu uusiin, kustannustehokkaisiin toimintatyyppeihin, teknologiaan ja liiketoimintamalleihin; muistuttaa sellaisten kestävien kaupunkiliikenteen suunnitelmien merkityksestä, jotka sisältävät liikennemuotojen yhteistoiminnan logistiikkastrategioita, ja korostaa, että tarvittaessa raideliikenne, puhdas sisävesiliikenne ja merisatamat on yhdistettävä logistiikkastrategioihin ja kestäviin kaupunkiliikenteen suunnitelmiin; kehottaa toimivaltaisia viranomaisia vähentämään mahdollisuuksien mukaan raskasta liikennettä kaupunkien keskustoissa;
43. huomauttaa, että tieliikenne ja ruuhkaongelmat lisääntyvät tiheästi asutuilla alueilla ja kauppakeskusten kaltaisissa paikoissa, ja painottaa tehokkaiden ja kattavien suunnittelupolitiikkojen merkitystä näiden alueiden yhdistämiseksi tehokkaaseen julkiseen liikenteeseen ja älykkäisiin kotiinkuljetuspalveluihin;
44. kehottaa komissiota laatimaan toimintapolitiikkoja, joilla kannustetaan tavaraliikennealaa siirtymään ympäristöystävällisempään kalustoon, ja tarjoamaan tukea ja/tai kannustimia, jotta toimijat saisivat kaupunkien tavaraliikenteen kestävämmäksi; palauttaa mieliin, että raideliikenne ja muut kestävämmät liikennemuodot yhdessä hyvin

suunniteltujen vaihtoyhteyksien ja logistiikan kanssa voisivat olla tärkeässä roolissa tavaroiden toimittamisessa esikaupunkeihin;

Ulkoisten kustannusten minimointi ja investointien laadun parantaminen

45. korostaa, että investointien kustannus-hyötyanalyysit olisi suunnattava ulkoisten yhteiskunnallisten hyötyjen maksimointiin ja esimerkiksi ilmastonmuutoksesta, onnettomuuksista, terveydestä, melusta, ilman saastumisesta ja tilankäytöstä aiheutuvien ulkoisten kustannusten minimointiin;
46. korostaa, että kaupunkiliikenteen olisi edesautettava erityisesti kiertotalouteen liittyvien EU:n resurssitehokkuustavoitteiden saavuttamista ja että se olisi sisällytettävä tavoitteisiin kattavasti;
47. muistuttaa, että kaupunkien tie- ja pysäköintimaksut, jotka perustuvat syrjimättömyyden ja yhteentoimivuuden periaatteisiin sekä saastuttaja maksaa -periaatteeeseen, voivat olla osa yhdenmukaista kaupunkiliikennepolitiikkaa;
48. palauttaa mieliin tulojen käyttöä koskevan periaatteen tiemaksujen yhteydessä ja pyytää, että mahdollisuuksien mukaan suhteellinen osuus tieinfrastruktuurin käytöstä (tiemaksut ja/tai eurovinjettitulot) käytettäisiin kaupunkiliikenteen kestävään kehittämiseen;
49. katsoo, että kaupunkiliikenteen olisi tarvittaessa heijastuttava Verkkojen Eurooppa -välineen / Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) toimenpiteissä TEN-T-verkkoa koskevan lainsäädännön mukaisesti, muun muassa kaupunkisolmukohtien tukemisessa ja rajat ylittävien kaupunkien liikennesuunnitelmien yhdistämisessä, sillä se sekä edistää taloudellista ja sosiaalista kehitystä että tukee parempaa saatavuutta; uskoo, että tehokas yhteentoimivuus eri liikennemuotojen välillä ja eri liikenneverkkojen, muun muassa esikaupunkien ja alueiden verkkojen, välillä parantaisi kansalaisten liikkuvuutta; tukee yhdenmukaisten lipunmyyntijärjestelmien kehittämistä, millä voitaisiin parantaa julkisen liikenteen käyttömahdollisuuksia;
50. kehottaa komissiota, jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia hyödyntämään uutta mahdollisuutta rahoittaa kaupunkihankkeita Verkkojen Eurooppa -välineestä kaupunkisolmukohdissa; muistuttaa Verkkojen Eurooppa -välineen mahdollisuudesta myöntää rahoitusta synergiahankkeille energia- ja televiestintäalallaan liittyviä hankkeita koskevan erityisen yhteisrahoitusosuuden mukaan; toteaa, että tällaisilla hankkeilla on valtavia mahdollisuuksia kaupunkihankkeille; kehottaa komissiota tarkastelemaan asianmukaisen EU-rahoituksen myöntämistä kestävästä kaupunkiliikennestä koskeviin hankkeisiin, kun se tarkistaa Euroopan aluekehitysrahaston ja koheesiorahaston määrärahoja; pyytää asianomaisia viranomaisia varmistamaan, että älykkään ja kestävästä kaupunkiliikennepolitiikan ja EU:n varoilla rahoitettujen kaupunkiliikennehankkeiden välillä on vahva suhde, sekä asettamaan selviä käyttötavoitteita ja -indikaattoreita, jotta estetään hankkeiden vajaakäyttö sekä niiden taloudellisten ja sosiaalisten hyötyjen vesittyminen; myöntää, että julkiselle liikenteelle tarvitaan uusia kestäviä rahoitusmuotoja, jotka mahdollistavat ympäristön kestävyuden, digitalisoinnin ja saatavuuden, edistävät kaupunkialueiden taloutta ja luovat uusia työpaikkoja;

51. palauttaa mieliin äskettäin hyväksytyn Euroopan strategisten investointien rahaston ja sen erityisen huomion ja painotuksen, joka tässä välineessä on annettu horisontaalisille painopisteille ja älykkäille ja kestäville kaupunkihankkeille; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan kestävästä kaupunkiliikenteen hankkeita, varmistamaan erilaisten rahoituslähteiden ja ohjelmien tarvittavan synergian sekä nivomaan paremmin yhteen kaupunkiliikenteen, uuden digitaalistrategian ja energiaunionin;
52. korostaa paikallisten viranomaisten valmiuksien ja kaupunkien reuna-alueiden kehittämisen tärkeyttä sellaisten integroitujen kehitysstrategioiden laatimiseksi ja täytäntöönpanemiseksi, joilla tuetaan eri alueiden yhteistyödellistyksiä ja edistetään tällä tavoin niiden keskinäistä riippuvuutta ja täydentävyyttä;
53. katsoo, että investoinnit kestävässä julkiseen liikenteeseen eivät ole ainoastaan ratkaisu kaupunkiliikenteen ongelmiin vaan niihin sisältyy myös kaupunki uudistuksen tekijöitä, jotka vaikuttavat kaupungin yleiseen talousjärjestelmään ja edistävät vihreän kaupunkiympäristön luomista sekä liikenneyhteyksiä monia toimintoja (kaupat, asuminen, vapaa-aika, kulttuuri, koulutus) tarjoaviin keskuksiin; painottaa, että liikenne- ja kaupunkisuunnittelun hyvä koordinaatio on olennaista investointien vaikutuksen maksimoimiseksi;
54. kehottaa hyödyntämään nuorisotyöllisyysaloitteita ja muita ERI-rahastoja työllisyyden lisäämiseksi aloilla, jotka edistävät kestävästä kaupunkiliikenteen kehitystä; korostaa, että kaupunkiliikennehankkeiden täytäntöönpanolla on myönteinen vaikutus kaikkiin alueisiin ja niiden asukkaisiin, koska sillä edistetään nykyisten ja innovatiivisten uusien työpaikkojen syntymistä asiaankuuluvilla aloilla ja myös ammateissa, joissa on työvoimapulaa;
55. kehottaa komissiota laatimaan helposti saatavia yleiskatsauksia EU:n yhteisrahoittamista kaupunkiliikenneohjelmista; vaatii lisäksi, että kaupunkiliikennehankkeita koskevista EU:n yhteisrahoitusmahdollisuuksista annetaan käyttäjäystävällistä tietoa; pyytää komissiota varmistamaan EU-rahoitteisten kaupunkiliikennehankkeiden hallinnassa, että käyttöön asetetaan hallintavälineet, joiden avulla voidaan seurata palvelujen laatua ja käyttäjien tyytyväisyysastetta sen jälkeen kun hankkeen toteuttaminen on alkanut, että kaupunkiliikennehankkeet ovat osa vakaata liikennepolitiikka ja että myös jäsenvaltioiden viranomaiset huolehtivat näistä seikoista; pyytää komissiota toimittamaan ERI-rahastojen toimeenpanon väliarvioinnin yhteydessä laadullisen ja määrällisen analyysin siitä, miten koheesio-politiikka tukee kestävästä kaupunkiliikennettä;

Tehokkaiden liikennejärjestelmien verkkojen integrointi ja yhteistyön edistäminen

56. kehottaa jäsenvaltioita edistämään monitasoista hallintotapaa alueellisten, kansallisten ja unionin viranomaisten yhteistyön tehostamiseksi toimintatapojen määrittelyssä, kuten selkeästi kaupunkialueisiin vaikuttavien kaupunkipolitiikkojen suunnittelussa, täytäntöönpanossa ja seurannassa;
57. mainitsee komission Kansalaisten verkko -aloitteen hyvänä perustana edistettäessä ja tuettaessa eri liikennemuodoista muodostuvia kestäviä ketjuja, joiden perustana on

jalankulku, pyöräily, julkinen tai joukkoliikenne sekä auton yhteiskäyttö, yhteiskuljetukset ja taksit;

58. kehottaa komissiota edistämään hyvien käytäntöjen vaihtoa ja kannustamaan siihen, jotta ratkaistaan kaupunkiliikenteen ongelmia ja helpotetaan kestävään liikenteeseen liittyvän osaamisen ja teknologian siirtoa, josta hyötyvät erityisesti kestäviä liikenne- ja ympäristöratkaisuja kehittäviä julkiset ja yksityiset sidosryhmät sekä osuuskunnat ja keskinäinen ja voittoa tavoittelematon sektori; pyytää komissiota perustamaan kestävä liikenteen verkko, joka antaa esimerkkejä aluesuunnittelun ja tilankäytön parhaista käytännöistä; kehottaa lisäksi jäsenvaltioita kannustamaan kaupunkien osallistumaan älykkäitä kaupunkien ja yhteisöjä koskevaan eurooppalaiseen innovaatiokumppanuuteen; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita järjestämään tiedotuskampanjoita, joilla edistetään tehokasta ja kestävä liikennettä, joka on vähemmän riippuvaista tavanomaisilla polttoaineilla toimivien yksityisautojen käytöstä;
59. tukee kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen (Eltis-verkkosivusto) työtä ja katsoo, että tähän aloitteeseen liittyvää tiedottamista olisi vahvistettava;
60. pitää myönteisinä komission pyrkimyksiä koordinoita ja vahvistaa CIVITAS 2020 - tutkimus- ja innovointiohjelman, parhaiden käytäntöiden ja kokemusten vaihtoa tarkastelevan kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen ja kestävä liikenteen suunnitelmien eurooppalaisen foorumin kaltaisia EU:n kaupunkiliikenneohjelmia; kehottaa komissiota tehostamaan toimiaan, joilla vähennetään asiaan liittyvien EU:n aloitteiden ja ohjelmien pirstoutumista ja koordinaation puutetta, ja ottamaan huomioon URBANin ja URBACTin kaltaisten ohjelmien menestys; kehottaa komissiota rohkaisemaan jäsenvaltioiden viranomaisia kaupunkiliikenteen huippuosaamisen verkkojen luomiseen ja CIVITAS 2020 -aloitteen toimien jatkamiseen sekä innostamaan entistä useampia unionin kansalaisia osallistumaan tähän hankkeeseen;
61. on vakuuttunut siitä, että tarvitaan lisätoimia EU:n pilottihankkeiden verkostoimiseksi ja koordinoimiseksi esimerkiksi Civitas-, Polis- ja Eltis-aloitteilla ja kaupunkien integroimiseksi niiden käytännön kokemusten ja osaamisen avulla, kun keskustellaan tulevien liikennepolitiikkojen täytäntöönpanosta; kehottaa komissiota laatimaan tätä varten helposti saatavia yleiskatsauksia EU:n yhteisrahoittamista kaupunkiliikenneohjelmista; pyytää lisäksi selvittämään – käyttäjäystävällisellä tavalla – miten kaupunkiliikennehankkeisiin voi saada EU:n yhteisrahoitusta; korostaa tarvetta rahoittaa infrastruktuurien lisäksi myös tietotekniikkapalveluja, seuranta- ja prosesseja ja alueiden välisiä hankkeita sekä luoda strategisia kumppanuuksia teollisuuden ja Euroopan kaupunkien välille huomispäivän kaupunkijärjestelmien kehittämiseksi;
62. kannattaa tiivistä yhteyttä liikennesuunnittelun ja kestävä liikenteen kaupunkikehityksen sekä älykkäitä kaupunkien koskevan aloitteen ja kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopoliittisten kestävämpään ja omavaraisempaan kaupunkikehitykseen tähtäävien hankkeiden välillä; katsoo, että kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopoliittisessa esitetty vapaaehtoinen sitoumuksen malli voisi toimia ponnahduslautana kaikkien asianomaisten osapuolten ottamiselle huomioon sellaisten liikenne- ja kestävyysuunnitelmien laatimisessa, joita voidaan tehdä tunnetuksi kustannustehokkaalla tavalla; panee tyytyväisenä merkille ”Huomispäivän kaupungit:

investoinnit Eurooppaan” -aloitteen ja kehottaa komissiota käyttämään olemassa olevia foorumeita kestävän kaupunkikehityksen sidosryhmät yhteen tuovien viestintävälineiden kehittämiseksi;

63. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

PERUSTELUT

Liikkuvuus ei ole itsessään tavoite, mutta sen olisi oltava kaikkien kansalaisten oikeus. Lähitulevaisuudessa 80 prosenttia eurooppalaisista asuu kaupungeissa. Näin ollen liikenteen olisi helpotettava kaikkien, myös liikuntarajoitteisten henkilöiden, pääsyä kouluun, työpaikalle ja kulttuurin ja harrastusten pariin sekä lisättävä mahdollisuuksia käyttää terveyspalveluita. Siitä huolimatta kaupunkiliikennettä pidetään usein rajoitteena, joka johtuu liiallisesta yksityisautoilusta, jossa käytetään perinteisiä polttoaineita. Kestävempien liikennemuotojen käyttöön siirtyminen etenee itse asiassa erittäin hitaasti: liikenne perustuu yhä ensisijaisesti autoihin, joilla ajetaan 43 prosenttia maailmassa liikutuista kilometreistä ja kolme neljännesosaa Euroopassa tehdyistä matkoista. Riippuvuus autoista ja sen välitön seuraus – maantielikenteen ruuhkautuminen, joka maksaa eurooppalaisille kaupungeille arviolta 80 miljardia euroa – tekee kansalaisista tahtomattaan liikenteen vankeja. Tämä riippuvuus autoista on välillä jopa absurdia, kun pidetään mielessä, että 50 prosenttia matkoista kaupunkialueilla ovat alle viiden kilometrin mittaisia. Tämän mietinnön tavoitteena onkin suunnata kaupunkiliikenne kohti kestäviä liikennemuotoja, jotta vastaisimme vuosisatamme haasteisiin, joita ovat ilmaston, terveyden ja ympäristön suojeleminen sekä kaikkien hyvinvointi ja turvallisuus.

Ilmasto vaatii kiireellisiä toimia. Aikana, jolloin ilmaston lämpenemisen torjunta on maailmanlaajuinen haaste, turvautuminen autoiluun keskeisenä matkustusvälineenä estää Euroopan unionia vastaamasta haasteeseen täysipainoisesti. Samaan aikaan kun tietyt alat, kuten maatalous ja teollisuus, ovat vähentäneet kasvihuonekaasupäästöjään, liikenteen päästöt ovat lisääntyneet 30 prosenttia vuoden 1990 jälkeen. Yksin kaupunkiliikenteen osuus on neljännes kasvihuonekaasupäästöistä ja suurin osa niistä aiheutuu tieliikenteestä. On äärimmäisen tärkeää muuttaa tämä suuntaus, jos Euroopan unioni haluaa saavuttaa päästötavoitteensa vuoteen 2030 mennessä.

Terveys vaatii kiireisiä toimia. Dieselajoneuvojen osuus Euroopan teillä on kohtuuttoman suuri ja se uhkaa elämän laatua, terveyttä ja ympäristöä. Ilman laatu kaupunkialueilla vaarantaa niillä asuvien ja päivittäin liikkuvien ihmisten terveyden, mutta myös koko kansan terveyden. Euroopan unionin suuret kaupungit kärsivät epäpuhtauksien huipputasoista toinen toisensa jälkeen ja joka vuosi pienhiukkaspäästöt, joiden pääasiallisena aiheuttajana ovat dieselmootorit, joiden osuus on yli 55 prosenttia Euroopan teiden ajoneuvokannasta, aiheuttavat noin 400 000 ennen aikaista kuolemantapausta. Lisäksi on korostettava, että fossiilisten polttoaineiden laajamittainen kulutus liikennealalla kuormittaa huomattavasti Euroopan unionin jäsenvaltioiden energialaskua ja energiaomavaraisuutta. Aikaa ei ole hukattavaksi, sillä YK:n mukaan saastuminen tulee olemaan tärkein kuolinsyy maailmassa vuoteen 2050 mennessä.

Tienkäyttäjien elämä vaatii kiireisiä toimia. Mikäli autoihin keskittyminen jatkuu, nykyinen kaupunkiliikenteen malli uhkaa myös tienkäyttäjien elämää, sillä tieliikennekuolemista 38 prosenttia tapahtuu kaupunkialueilla. Tieliikenteen turvallisuuden parantamista koskevia toimia on jatkettava. Kaupunkiliikenteen muotojen monipuolistaminen tarjoaa tähän olennaisen ratkaisun alentamalla merkittävästi näitä huolestuttavia lukuja.

Sosiaalinen yhteenkuuluvuus edellyttää kiireellisiä toimia. Euroopan unioniin iskeneen kriisin yhteydessä liian moni kansalainen uhraa liian suuren osan ajastaan ja tuloistaan liikkumiseen.

Lisäksi osalla kansalaisista ei ole ollenkaan mahdollisuuksia liikkuvuuteen. Ensin mainitussa tapauksessa yleisin syy on se, että asuinalueiden ja työpaikkojen sekä kauppojen, terveydenhoidon ja koulujen välinen etäisyys on liian suuri. Jälkimmäisessä tapauksessa matkalippujen hinnat ovat liian korkeita osalle väestöstä, kuten vanhuksille, vammaisille ja heikossa asemassa oleville ihmisille.

Uudenlainen liikkuvuus ei ole ainoastaan mahdollista vaan myös välttämätöntä ruuhkaisilla kaupunkialueilla ja kasvukeskusten ulkopuolisilla alueilla. Tavoitteena on miettiä uusi tapa liikkua kaupungeissa, joka koskee sekä henkilö- että rahtiliikennettä. Tämän tavoitteen saavuttamiseksi on välttämätöntä tarkastella kaikkia liikennemuotoja kestävästä kehityksen näkökulmasta. Tämä edellyttää, että pyritään tasapainoon liikenteen sosiaalisten, taloudellisten ja ympäristöä koskevien vaikutusten ja nykyisten ja tulevien sukupolvien tarpeiden täyttämisen välillä. Tämä oli Yhdistyneiden kansakuntien lähtökohta Rion konferenssissa vuonna 1992, kun se määritteli kestävästä liikkuvuudesta liikennepolitiikaksi, jossa pyritään sovittamaan yhteen esteettömyys, taloudellinen kehitys ja ympäristötavoitteet osana kestävästä kehityksestä.

Tämän saavuttamiseksi Euroopan unionin on asetettava kunnianhimoiset tavoitteet sen varmistamiseksi, että jäsenvaltiot ja alue- ja paikallisviranomaiset työskentelevät yhdessä kestävästä kaupunkiliikenteen uuden mallin toteuttamiseksi.

Tulevan ilmastihuippukokouksen (COP 21) isäntinä Euroopan unionin, jäsenvaltioiden ja paikallisviranomaisten on asetettava energiatehokkuus kaupunkiliikennettä koskevien politiikkojen ytimeen. Tämän saavuttamiseksi esittelijä ehdottaa, että komissio käynnistää mahdollisimman pikaisesti liikennettä ja ilmastoa koskevan lainsäädäntöpaketin valmistelun, ja että mukaan työhön otetaan kaikki sidosryhmät ja erityisesti kaupungit, jotta liikenteelle saadaan asetettua kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä koskevat sitovat tavoitteet. Esittelijä kehottaa komissiota käynnistämään työn välittömästi, jotta jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia kannustetaan kieltämään dieselöljyn käyttö kaupunkialueilla vuoteen 2020 mennessä, jotta bensiinikäyttöisten autojen käyttöä saadaan asteittain vähennettyä kaupunkialueilla vuoteen 2030 mennessä ja jotta käyttö saadaan loppumaan kokonaan vuoteen 2050 mennessä. Näitä kolmea ensimmäistä vaihetta on täydennettävä kattavalla siirtymisellä muiden kuin fossiilisten energialähteiden käyttöön kaupunkiliikenteessä. Tämä on edellytys sille, että Euroopan unioni voi täyttää sitoumuksensa ja vähentää kasvihuonekaasupäästöjä.

Tavoitteen saavuttamiseksi sähköistä liikennettä koskevissa suunnitelmissa ensisijainen asema olisi annettava saastuttamattomille liikennemuodoille, joita ovat raitiovaunut, köysiriippuradat, polkupyörät ja autojen yhteiskäyttö. Jäsenvaltioiden on toteutettava aktiivisia toimia saadakseen kiireellisesti aikaan liikenteen siirtymisen maanteiltä sisävesille ja rautateille kiinnittäen erityistä huomiota intermodaalisuuteen ja yhdistäen siihen kävelyn, pyöräilyn ja julkisen liikenteen. Tämän aikaansaamiseksi esittelijä ehdottaa polkupyörien käyttöasteen kaksinkertaistamista kaupunkialueilla vuoteen 2025 mennessä ja julkisen joukkoliikenneverkon kattavuuden ja käyttöasteen kaksinkertaistamista vuoteen 2030 mennessä. Lisäksi esittelijä ehdottaa eurooppalaisen polkupyöräpäivän järjestämistä, jotta lisättäisiin kansalaisten tietoisuutta aiheesta, ja autottoman sunnuntain järjestämistä kaksi kertaa vuodessa monissa eurooppalaisissa kaupungeissa saatujen liikenteen hiilineutraaliutta koskevien myönteisten kokemusten kannustamana.

Toistaiseksi läheskään kaikki jäsenvaltiot ja paikallisviranomaiset eivät ole tehneet kestävästä kaupunkiliikennettä koskevia suunnitelmia. Esittelijä kehottaa komissiota korjaamaan tämän epäkohdan tekemällä paikallisviranomaisten hyväksymistä kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmista edellytyksen rahoituksen saamiselle kaupunkiliikenteelle. Esittelijä kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan, että kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmat laaditaan ja toteutetaan kaupunkialueilla ja että ne on yhdistetty laajempaan kaupunki- tai aluekehitysstrategiaan. Esittelijä kehottaa jäsenvaltioiden välityksellä viranomaisia asettamaan kansalaiset liikennepolitiikan keskiöön ja kuulemaan kansalaisia mahdollisuuksien mukaan ennen suunnitelmien laatimista, laadinnan aikana ja sen jälkeen. Näillä suunnitelmilla on vipuvaikutus unionin kasvihuonekaasupäästöjä, melusaastetta, ilmansaastetta ja onnettomuuksien vähentämistä koskevien tavoitteiden saavuttamiseen.

Meidän on harkittava perusteellisesti ajonopeuksia, jotta kaupunkiliikenteestä tulisi kestävämpää. Esittelijä kehottaa näin ollen jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia ottamaan käyttöön vuoteen 2020 mennessä uuden nopeusrajoituksen 30 kilometriä tunnissa. Se olisi kaikkein tehokkain tapa vähentää tieliikenneonnettomuuksissa menehtyvien ja loukkaantuvien ihmisten määrää. Lisäksi sen ansiosta autot sopisivat paremmin yhteen pyöräilyn ja kävelyn kaltaisten pehmeämpien liikkumismuotojen kanssa.

Kestävästä kaupunkiliikenteen on sisällettävä myös tavaraliikenne, mikä nykyisellään aiheuttaa ruuhkautumista ja ympäristöongelmia kaupunkien keskustoissa. Esittelijä pyytää käynnistämään eurooppalaisen suunnitelman tavaraliikenteen uudistamiseksi ja selvittämään kestävästä kuljetustavan viimeisiä luovutusta edeltäviä kilometrejä varten. Vihreän kaupunkilogistiikan laajamittainen käyttöönotto on ratkaisevassa asemassa yhdessä rahtipyörien, pienten rahtialusten, sähköllä toimivien pakettiautojen, rahtiraitiovaunujen ja bussien lisääntyvän käytön kanssa.

Kestävä kaupunkiliikenne edellyttää laadukkaita investointeja, jotka palvelevat yleistä etua. Tällä tavoin se voi edesauttaa energiatehokkuutta koskevien EU:n tavoitteiden saavuttamista ja erityisesti niiden tavoitteiden, jotka liittyvät työpaikkoja luovaan kiertotalouteen. Monet eurooppalaiset maat kärsivät huonokuntoisesta ja kalliista infrastruktuurista. Tilanteen korjaamiseksi esittelijä ehdottaa, että 50 prosenttia eurovinjettituloista käytettäisiin kaupunkiliikenteen kehittämiseen ja että 75 prosenttia kaupunkitulleista käytettäisiin kaupunkien liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen ja ylläpitämiseen. Lisäksi esittelijä kehottaa komissiota kohdentamaan 20 prosenttia EAKR:n, CEF:n ja koheesiorahastojen kaltaisista EU:n rahastoista kestävästä kaupunkiliikennettä koskeviin hankkeisiin. Esittelijä luottaa myös komission tukeen kaupunkiliikenteen tutkimus- ja innovaatiohankkeille osana sen tutkimuksen puiteohjelmia ja Euroopan strategisten investointien rahastoa (ESIR).

Nykypäivän ja tulevaisuuden kaupunkiliikenteen on voitava perustua suurelta osin ympäristöystävällisiin liikennemuotoihin ja yhteistyöverkostoihin. Parhailtaan kehitetään uusia lähestymistapoja kaupunkiliikenteeseen, kuten autojen yhteiskäyttöä, ja on äärimmäisen tärkeää sisällyttää nämä tavat intermodaaliseen liikkuvuusketjuun yhdessä pyöräilyn, kävelyn ja julkisen liikenteen kanssa. Näiden liikkumismuotojen käyttäjien lukumäärän kaksinkertaistaminen saattaisi synnyttää vihreitä työpaikkoja.

18.6.2015

YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

kestävästä kaupunkiliikenteestä
(2014/2242(INI))

Valmistelija: Eleonora Evi

EHDOTUKSET

Ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

- A. ottaa huomioon, että kaupunkiliikenne perustuu edelleen suurimmaksi osaksi tavanomaista polttoainetta käyttäviin autoihin ja että tästä syystä liikenne on unionissa yli 96-prosenttisesti riippuvaista öljystä ja öljytuotteista ja sen osuus kaikesta energiankulutuksesta on noin kolmannes;
- B. ottaa huomioon, että tämä riippuvuus fossiilisista polttoaineista aiheuttaa noin 23 prosenttia hiilidioksidin kokonaispäästöistä kaupunkialueilla, ja toteaa, että tavoitteena on vähentää näitä päästöjä 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä;
- C. katsoo, että ympäristön, yhteiskunnan ja talouden kannalta kestävä kaupungistuminen voisi olla yksi älykkään, kestävän ja osallistavan talouskasvun keskeisistä tekijöistä;
- D. ottaa huomioon, että noin 73 prosenttia Euroopan väestöstä asuu kaupungeissa ja että vuonna 2050 tämän osuuden ennustetaan olevan 82 prosenttia;
- E. ottaa huomioon, että Euroopan ympäristökeskuksen mukaan vuonna 2011 yli 125 miljoonaa Euroopan kansalaista altistui melulle, joka ylitti 55 desibelin turvallisen rajan, ja että tieliikenne on melusaasteen ensisijainen aiheuttaja;
- F. ottaa huomioon, että 15–40 prosenttia Euroopan kansalaisista altistuu pienhiukkasten (PM_{2,5} ja PM₁₀), alailmakehän otsonin ja typpidioksidin pitoisuuksille, jotka ylittävät EU:n laatuvaatimukset, ja että osuus nousee 90 prosenttiin, kun otetaan huomioon Maailman terveysjärjestön (WHO) suuntaviivat;

- G. ottaa huomioon, että Euroopan ympäristökeskuksen mukaan vuonna 2011 pienhiukkasten (PM_{2,5}) aiheuttama ilman pilaantuminen johti noin 430 000 henkilön ennenaikaiseen kuolemaan ja 16 000 henkeä kuoli ennenaikaisesti alailmakehän otsonin vuoksi eli ilman pilaantuminen ja otsoni aiheuttivat kyseisenä vuonna kymmenen kertaa enemmän kuolemantapauksia kuin auto-onnettomuudet;
- H. ottaa huomioon, että tämän lisäksi liikenteen melu aiheuttaa vuosittain vähintään 9 000 ennen aikaista kuolemaa sepelvaltimotaudin vuoksi;
- I. ottaa huomioon, että pelkästään vuoden 2010 aikana ilmansaasteiden aiheuttamat terveydenhuollon kustannukset olivat EU:ssa 330–940 miljardia euroa, mikä on 3–9 prosenttia EU:n bruttokansantuotteesta;
- J. ottaa huomioon, että ihmisten altistumista pienhiukkasille (PM_{2,5}) koskevien WHO:n suuntaviivojen soveltaminen pidentäisi kansalaisten keskimääräistä elinajanodotetta noin 22 kuukaudella, mistä saataisiin noin 31 miljardin euron säästöt vuodessa;
- K. katsoo, että helppo ja laadukas julkinen liikenne on paras yksityisliikenteen käyttöä ehkäisevä keino ja myös yksi parhaimpia tapoja vähentää liikenneonnettomuuksia;
- L. toteaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden ja liikennevälineiden käytön edellytyksenä on tarvittavan infrastruktuurin kehittäminen sekä ihmisten liikkuvuuskäyttäytymisen muutoksen edistäminen;
- M. ottaa huomioon, että kestävä kaupunkiliikenne on osa laajempaa aluesuunnittelua ja että kaupunkien viheralueet voivat auttaa osittain lieventämään tieliikenteestä aiheutuvien epäpuhtauksien vaikutuksia;
- N. ottaa huomioon, että uuden tieliikenneinfrastruktuurin rakentamisella on huomattavia vaikutuksia maisemaan ja ympäristöön ja se edistää todennäköisesti entisestään yksityisajoneuvojen käyttöä, kun tieverkon kapasiteetti paranee;
- O. toteaa, että laadukkaat liikennepalvelut ovat ensiarvoisen tärkeitä, jotta voidaan vastata kaupunkialueilla asuvien ihmisten työelämään sekä koulutus-, matkailu- ja vapaa-ajantoimintaan liittyviin liikkuvuustarpeisiin; ottaa huomioon, että kestävä kaupunkiliikenne voi osaltaan vähentää energiankulutusta, ilman pilaantumista, melusaastetta, onnettomuuksien määrää, liikenneonnettomuuksia, maankäyttöä ja maaperän sulkemista;
- P. ottaa huomioon, että vuonna 2013 julkaistun Eurobarometri-erityistutkimuksen 406 perusteella noin 50 prosenttia EU:n kansalaisista käyttää päivittäin henkilöautoa, vain 16 prosenttia käyttää julkista liikennettä ja vain 12 prosenttia polkupyörää;
- Q. ottaa huomioon, että kyseisen tutkimuksen mukaan EU:n kansalaiset katsovat, että julkisen liikenteen hintojen alentaminen (59 prosenttia), joukkoliikenteen palvelujen parantaminen (56 prosenttia) ja pyöräilyinfrastruktuurin kohentaminen (33 prosenttia) ovat kaupunkiliikennettä parantavia tehokkaita toimenpiteitä;

- R. ottaa huomioon, että maantieteellisistä ja historiallisista syistä Euroopan kaupunkien infrastruktuuria koskevat vaatimukset voivat vaihdella suuresti;
- S. ottaa huomioon, että kaupunkiliikenne ja kaupunkiliikenteen hallinta kuuluvat paikallis- ja alueviranomaisten toimivaltaan ja ne vastaavat näiden julkisten toimien suunnittelusta ja toteuttamisesta alueellaan voimassa olevan kansallisen toimintakehyksen ja kaupungeja koskevan EU:n toimintaohjelman mukaisesti;
- T. panee huolestuneena merkille, että komissio puhuu unionin tasolla laadittavista liikennekonsepteista, jotka sitten täytyy sovittaa jäsenvaltioiden tilanteisiin; on tietoinen yhteisten sääntöjen ja vaatimusten tarpeesta mutta suosittaa tämän ylhäältä alaspäin suuntautuvan lähestymistavan sijaan alhaalta ylöspäin suuntautuvaa lähestymistapaa, jossa kentällä suoritetaan rinnakkaisia innovaatioita edistäviä kokeiluja; kannattaa tästä syystä vahvasti sellaisten foorumien luomista, joilla paikalliset toimijat voivat vaihtaa kokemuksiaan, jotta voidaan levittää tietoa menestyksellisistä malleista;
1. kehottaa jäsenvaltioita vähentämään liikennetarpeita kannustamalla muun muassa etätyöntekoa, tieto- ja viestintäteknologiaa sekä etäkokouksia ja parantamalla yritysten liikkuvuutta; kehottaa lisäksi komissiota jatkamaan nykyisen lainsäädännön kehittämistä tieliikenteen älykkäistä liikennejärjestelmistä (ITS) annetun direktiivin 2010/40/EU mukaisesti, jotta voitaisiin parantaa liikenteen tehokkuutta, vähentää hiilidioksidipäästöjä, parantaa ilmanlaatua ja vähentää meluhaittoja, sekä kehottaa jäsenvaltioita kannustamaan älyteknologioiden, kuten älykkäiden liikennejärjestelmien ja liikennetietojärjestelmien, kehittämistä sekä edistämään kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua ja hallintaa (myös logistiikka-alalla), työmatkaliikennettä koskevia suunnitelmia sekä multimodaalisia ja intermodaalisia malleja, sillä joukkoliikenteen houkuttelevuus lisääntyy huomattavasti, kun matkan viimeinen osuus sujuu helposti; kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan kaikkien sidosryhmien, myös kansalaisten, aktiivisen osallistumisen edellä mainittuihin suunnittelutoimiin;
 2. pitää myönteisenä, että komissio tukee kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista ja toteutusta koskevien suuntaviivojen kehittämistä, jolloin mahdollistetaan ehdotettujen toimien sisällyttäminen kaupunki- ja aluestrategiaan ja voidaan pyrkiä edistämään kaupunkiliikenteen eri muotojen tasapainoista kehitystä ja parantamaan niiden integrointia; tukee komissiota kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien eurooppalaisen foorumin perustamisessa, jotta voidaan parantaa EU:n paikallis- ja alueviranomaisille antaman tuen sekä niiden kanssa tehtävän yhteistyön koordinoitua hyvien käytäntöjen vaihtoa sekä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laadinnan ja toteutuksen yhteydessä;
 3. kehottaa jäsenvaltioita edistämään julkista liikennettä ja pyrkimään sen käytön kaksinkertaistamiseen vuoteen 2030 mennessä muun muassa ottamalla käyttöön tietotekniikkaratkaisuja, kuten sähköisten lippujen etäostaminen, sekä tukemaan autojen yhteiskäyttöä, kimpakyytejä, kutsuliikennepalveluja ja sähköisten käyttövoimajärjestelmien edistämistä julkisessa paikallisliikenteessä; kehottaa jäsenvaltioita kehittämään kaupunkiliikenteen hillitsemiseksi tarvittaessa kiskoköysirata- ja kaapelivaunujärjestelmiä kaupungeissa, jotka ovat vuoristoisilla ja mäkisillä alueilla;

4. kehottaa jäsenvaltioita perustamaan ainoastaan julkiselle liikenteelle, pyöräilijöille, jalankulkijoille, nollapäästöisille ajoneuvoille sekä yhteiskäytössä oleville ajoneuvoille varattuja alueita;
5. kehottaa jäsenvaltioita kehittämään laajoja infrastruktuureja sähköisten ajoneuvojen lataamista varten hyödyntämällä innovatiivisia järjestelmiä, kuten julkisia valaistusverkkoja käyttäviä järjestelmiä, sekä edistämään latauslaitteiden asentamista yksityisille pysäköintialueille, esimerkiksi ostoskeskuksiin, ja palauttaa mieliin direktiivin 2014/94/EU säännökset vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin, esimerkiksi maakaasuinfraktuurin, käyttöönotosta;
6. kehottaa painokkaasti komissiota ja jäsenvaltioita luomaan tarvittavat edellytykset eri liikennevälineet kattaville ja rajatylittävälle matkojen suunnittelu-, varaus- ja maksujärjestelmille, sillä tarve käyttää useita erilaisia tietoaalustoja ja maksujärjestelmiä on intermodaalisten liikennejärjestelmien hyväksynnän ja kysynnän merkittävä este;
7. kehottaa jäsenvaltioita suojelemaan loukkaantumiselle eniten alttiita tienkäyttäjiä parantamalla jalankulkijoiden turvallisuutta, poistamalla rakennettuja esteitä, ottamalla käyttöön ainoastaan jalankulkijoille tarkoitettuja turvallisia reittejä sekä tukemalla ”käveleviä busseja” ja kodin ja koulun välisiä turvallisia reittejä; kehottaa lisäksi jäsenvaltioita parantamaan pyöräilijöiden liikkuvuutta tarjoamalla pelkästään pyöräilijöiden käyttöön varattuja turvallisia pyöräteitä ja pyöräparkkeja sekä edistämällä ja ottamalla käyttöön polkupyörien yhteiskäytön mahdollistavia palveluja; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita ehdottamaan pyöräliikenteen edistämiseksi Wienin tieliikennesopimuksen muuttamista, jotta voidaan uudistaa kaupunkialueiden liikennesääntöjä niin, että taataan pyöräilijöille paras mahdollinen suojeleminen;
8. kehottaa komissiota lisäksi esittämään lainsäädäntöehdotuksen, jotta voidaan kehittää kaupunkiliikenteen innovatiivisten ratkaisujen sisämarkkinat;
9. kehottaa komissiota, jäsenvaltioita sekä paikallis- ja alueviranomaisia sisällyttämään kestävästä kehityksestä koskevat kriteerit täysimääräisesti liikenne- ja logistiikka-alan julkisiin hankintamenettelyihin;
10. kannustaa jäsenvaltioita käyttämään osan valmisteveroista tai yksityisajoneuvoilta perittävistä ajoneuvoveroista saamista tuloistaan julkisen kaupunkiliikenteen maksujen alentamiseen asettaen tavoitteeksi sen maksuttomuuden asukkaille sekä uudistamaan julkisen liikenteen maksujärjestelmiä ja asettamaan etusijalle kiinteään hintaan perustuvat järjestelmät;
11. kehottaa jäsenvaltioita harkitsemaan perinteisillä fossiilisilla polttoaineilla kulkevien ajoneuvojen suorien ja välillisten tukien poistamista; kehottaa jäsenvaltioita harkitsemaan sähköautoihin sovellettavia verokannustimia, kuten arvonalisänveron alennusta tai tiemaksuista vapauttamista, ja tukemaan taloudellisia kannustimia yrityksille, jotka myöntävät luontoisetuja, joilla tuetaan työntekijöiden kestävästä liikkuvuudesta, matkanjärjestäjille, jotka tarjoavat asiakkailleen kestävästä kaupunkiliikenteen ratkaisuja, sekä pk-yrityksille, jotka tuottavat kestävästä kaupunkiliikennettä edistäviä tavaroita tai palveluja;

12. kehottaa jäsenvaltioita harkitsemaan autojen romutusjärjestelmiä käyttöön ottaessaan tuen antamista ensisijaisesti julkisten joukkoliikennejärjestelmien käytölle ja sen jälkeen alenevassa järjestyksessä sähköajoneuvoille, vetyajoneuvoille, myös metaanin reformointia hyödyntäville ajoneuvoille, sekä maakaasuajoneuvoille, hybridiajoneuvoille ja nestekaasuajoneuvoille;
13. pyytää komissiota jäsenvaltioiden suunnitelmia tarkastellessaan arvioimaan ilmansaasteiden mittaus- ja valvonta-asemien sijaintia tärkeimmissä ilmansaasteongelmista kärsivissä taajamissa, sillä asemien huono sijainti hyvin usein vääristää tietoja ja saattaa sen vuoksi aiheuttaa riskin väestön terveydelle;
14. katsoo, että Junckerin suunnitelmalla voi olla keskeinen asema kestävästä kaupunkiliikennettä ja kestäviä kaupunki-infrastruktuureja koskevien hankkeiden rahoittamisessa, ja kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita lisäämään rahoitustukeaan kestävästä kaupunkiliikenteen hankkeille, varmistamaan erilaisten rahoituslähteiden ja ohjelmien tarvittavan synergian sekä nivomaan kaupunkiliikenteen, uuden digitaalistrategian ja energiaunionin paremmin yhteen; kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan julkisen liikenteen tehokkaan toteutuksen erityisesti sähköistettyjen liikennejärjestelmien avulla sekä liittämään yhteen kaupungit ja niiden lähialueet ja vastaamaan tehokkaasti ja kestävästi työmatkaliikenteen tarpeisiin, ennen kuin ne investoivat uusien maanteiden ja valtateiden rakentamiseen;
15. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edistämään hyvien käytäntöjen vaihtoa, jotta helpotetaan kestävästä liikkuvuuteen liittyvän osaamisen ja teknologian siirtoa etenkin kehittyvien alueiden auttamiseksi; kehottaa lisäksi komissiota ja jäsenvaltioita tukemaan uusia teknologioita, uusia liiketoimintamalleja sekä uusia yhdenmätyn ja kestävästä kaupunkiliikenteen käytäntöjä ja kaupunkilogistiikkaa koskevia tutkimusohjelmia ja käynnistämään yleisötiedotuskampanjoita tehokkaan, kestävästä ja tavanomaisilla polttoaineilla toimivien yksityisautojen käytöstä vähemmän riippuvaisen liikkuvuuden edistämiseksi.

VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

Hyväksytty (pvä)	17.6.2015
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 53 -: 8 0: 0
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Marco Affronte, Pilar Ayuso, Zoltán Balczó, Lynn Boylan, Nessa Childers, Alberto Cirio, Birgit Collin-Langen, Mireille D'Ornano, Miriam Dalli, Seb Dance, Angélique Delahaye, Stefan Eck, Bas Eickhout, Eleonora Evi, José Inácio Faria, Karl-Heinz Florenz, Iratxe García Pérez, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Jens Gieseke, Julie Girling, Sylvie Goddyn, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Andrzej Grzyb, Anneli Jäätteenmäki, Jean-François Jalkh, Benedek Jávor, Karin Kadenbach, Kateřina Konečná, Giovanni La Via, Peter Liese, Norbert Lins, Susanne Melior, Miroslav Mikolášik, Massimo Paolucci, Gilles Pargneaux, Piernicola Pedicini, Pavel Poc, Marcus Pretzell, Frédérique Ries, Annie Schreijer-Pierik, Davor Škrlec, Renate Sommer, Dubravka Šuica, Tibor Szanyi, Jadwiga Wiśniewska, Damiano Zoffoli
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Nikos Androulakis, Renata Briano, Nicola Caputo, James Nicholson, Marijana Petir, Sirpa Pietikäinen, Gabriele Preuß, Bart Staes, Tom Vandenkendelaere
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	Damian Drăghici, Fredrick Federley, Anthea McIntyre, Jens Nilsson

22.6.2015

ALUEKEHITYSVALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

kestävästä kaupunkiliikenteestä
(2014/2242(INI))

Valmistelija: Ramón Luis Valcárcel

EHDOTUKSET

Aluekehitysvaliokunta pyytää asiasta vastaavaa liikenne- ja matkailuvaliokuntaa sisällyttämään seuraavat ehdotukset päätöslauselmaesitykseen, jonka se myöhemmin hyväksyy:

1. panee merkille, että yli 70 prosenttia EU:n väestöstä asuu kaupungeissa ja tuottaa noin 85 prosenttia EU:n bruttokansantuotteesta ja että kestäväällä kaupunkiliikenteellä on yhä tärkeämpi asema koheesiopolitiikassa, koska se on keskeinen tekijä työllisyyden edistämisessä sekä älykkään, kestävä ja osallistavan kasvun luomisessa; katsoo, että Euroopan rakenne- ja investointirahastojen (ERI-rahastot) ja erityisesti Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) olisi toimenpideohjelmillaan osallistuttava EU:n kaupunkien ja alueiden kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmien rahoitukseen tukemalla multimodaalisuutta ja liikkuvuutta laajemmassa alueellisessa kontekstissa edistäviä puhtaita, helposti käytettäviä ja innovatiivisia kaupunkiliikenteen muotoja, esimerkiksi rajat ylittävää liikennettä; muistuttaa, että liikenneala, sekä muuttumattomana pysyvä että muuttuva liikenne, vaikuttaa huomattavasti kaupunkiympäristöön ja kansalaisten elämänlaatuun; katsoo, että liikennejärjestelmän tehokkuutta voidaan parantaa julkisen ja yksityisen kumppanuuden avulla siten, että kustannuksia jaetaan ja luodaan innovatiivinen ja tehokas julkinen hankintajärjestelmä, jolla pyritään huomattaviin säästöihin sekä erityisosaamisen ja taitotiedon jakamiseen viranomaisten kesken; toteaa, että toimenpideohjelmien ohjelmasuunnittelussa ja täytäntöönpanossa on tärkeää noudattaa kumppanuusperiaatetta, jotta varmistetaan työmarkkinaosapuolten, ammattialajärjestöjen, tutkimuskeskusten ja yritysten täysipainoinen osallistuminen;
2. pyytää komissiota antamaan tilannekatsauksen tähänastisesta edistyksestä ja tekemään ERI-rahastojen toimeenpanon väliarviointin yhteydessä laadullisen ja määrällisen erittelyn siitä, miten koheesiopolitiikka tukee kestäväää kaupunkiliikennettä;

3. vaatii komissiota, jäsenvaltioita sekä alueellisia ja paikallisia viranomaisia arvioimaan ja tarkastamaan kaupunkiliikenteen suunnitelmat liikennestrategian 2050 tavoitteiden ja päämäärien mukaisesti;
4. korostaa, että EU:n liikennejärjestelmä on hyvin riippuvainen öljystä ja sen sivutuotteista ja siksi on tarpeen vähentää sen kielteistä vaikutusta ympäristöön; katsoo näin ollen, että ERI-rahastojen varoja olisi käytettävä järjestelmällisesti kattavien ja yhtenäisten kestävän kaupunkiliikkuvuuden suunnitelmien laatimiseen ja toteuttamiseen, jotta voidaan toteuttaa toisiaan täydentäviä ja vahvistavia kaupunkiliikenteen ratkaisuja osana laajempaa aluesuunnittelua siten, että ei luoda uusia liiallista autonkäyttöä edellyttäviä liikennetarpeita ja korostetaan integroitua liikennejärjestelmää, joka perustuu yksittäisten liikennemuotojen väliseen yhteistyöhön;
5. toteaa, että kestävän liikenteen ja paremman verkkoinfrastruktuurin edistäminen, ilmastomuutokseen sopeutumiseen kannustaminen sekä riskinehkäisy ja -hallinta ovat koheesiopolitiikan vuosien 2014–2020 temaattisia tavoitteita;
6. panee erityisesti merkille nykyisten liikennemallien monet haitalliset vaikutukset luonnonympäristön peruselementteihin, kuten ilmaan, vesivaroihin ja maaperään, sekä eri ekosysteemeihin;
7. katsoo, että tämän vuoksi on ensiarvoisen tärkeää varmistaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien ja kestävän kaupunkikehityksen edistäminen ja tukeminen kaikissa Euroopan kaupungeissa ja toiminnallisilla kaupunkialueilla ja muilla alueilla, sekä tarkastella liikenteen infrastruktuurin tarpeita ja tavoitteita, samalla kun otetaan huomioon liikennemuodot ja -välineet, jotka ovat täydentäviä sekä alueellisen että yleisen aluesuunnittelun näkökulmasta, edistetään puhdasta, kestävää, turvallista, toimivaa ja energiatehokasta liikennettä, kehitetään kaupunkien ja niiden äärialueiden välisiä yhteyksiä, lisätään omavaraisuutta, kilpailukykyä ja talouskasvua sekä parannetaan tieturvallisuutta ja työehtoja; toteaa lisäksi, että myös kaupunkiliikennettä koskeva politiikka, kuten liikennevaihtoehtojen luominen yksityisillä liikennevälineillä matkustamisen kysynnän vähentämiseksi, kuuluu kaupunkien ja paikallisviranomaisten toimivallan piiriin;
8. painottaa, että kestävä kaupunkiliikenne voi lisätä Euroopan kaupunkien ja alueiden houkuttelevuutta niin investoijille kuin asukkaille, koska sillä parannetaan liikenneyhteyksiä ja tieturvallisuutta sekä vähennetään liikennettä ja ilman pilaantumista; uskoo myönteiseen rooliin, joka sillä voisi olla paremman yksityis- ja työelämän tasapainon varmistamisessa nopeamman työmatkan vuoksi; kehottaa siksi alue- ja paikallisviranomaisia edistämään kestävää kaupunkiliikennettä koskevien innovatiivisten ratkaisujen löytämistä;
9. kehottaa jäsenvaltioita edistämään monitasoista hallintotapaa alueellisten, kansallisten ja unionin viranomaisten yhteistyön tehostamiseksi toimintatapojen määrittelyssä, kuten selkeästi kaupunkialueisiin vaikuttavien kaupunkipolitiikkojen suunnittelussa, täytäntöönpanossa ja seurannassa;
10. katsoo, että investoinnit kestävään julkiseen liikenteeseen eivät ole ainoastaan ratkaisu kaupunkiliikenteen ongelmiin vaan niihin sisältyy myös kaupunkiuudistuksen tekijöitä,

jotka vaikuttavat kaupungin yleiseen talousjärjestelmään ja edistävät vihreän kaupunkiympäristön luomista sekä liikenneyhteyksiä monia toimintoja (kaupat, asuminen, vapaa-aika, kulttuuri, koulutus) tarjoaviin keskuksiin; painottaa, että liikenne- ja kaupunkisuunnittelun hyvä koordinointi on olennaista investointien vaikutuksen maksimoimiseksi;

11. huomauttaa, että polkupyöräliikenteellä on merkittävä asema kestävän kaupunkiliikenteen nyky suunnittelussa ja että se on osa liikenneruuhkia ehkäisemistä koskevia ratkaisuja; painottaa, että erilliset polkupyörä- ja jalankulkuväylät olisi sisällytettävä järjestelmällisesti teiden rakentamis- tai kunnostamissuunnitelmiin;
12. arvostaa julkisten liikenteenharjoittajien tarjoamien työpaikkojen laatua ja moninaisuutta ja niihin liittyviä hyötyjä taloudelle; kehottaa komissiota valvomaan ja arvioimaan julkisen liikenteen antia vihreille työpaikoille ja vihreille kasvustrategioille kansallisella ja unionin tasolla;
13. kehottaa hyödyntämään nuorisotyöllisyysaloitteita ja muita ERI-rahastoja työllisyyden lisäämiseksi aloilla, jotka edistävät kestävän kaupunkiliikenteen kehitystä; korostaa, että kaupunkiliikennehankkeiden täytäntöönpanolla on myönteinen vaikutus kaikkiin alueisiin ja niiden asukkaisiin, koska sillä edistetään nykyisten ja innovatiivisten työpaikkojen täyttämistä asiaankuuluvilla aloilla, myös ammateissa, joissa on työvoimapulaa;
14. on vakaasti sitä mieltä, että komission kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien eurooppalaisen foorumin olisi tuettava voimakkaasti kaupunkien ja alueiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista ja täytäntöönpanoa; korostaa, että kaikki kaupungit koosta riippumatta on otettava huomioon kaupunkiliikenteen investointeja harkittaessa ja että Euroopan kaupungeilla ja alueilla on keskeinen merkitys kestävän kaupunkiliikenteen kehittämisessä ja edistämisessä; kehottaa erikokoisten paikallis- ja alueviranomaisten edustajia ja eri sidosryhmien (esimerkiksi pyöräilijöiden yhdistysten) edustajia osallistumaan eurooppalaiseen foorumiin ja liikkuvuutta kaupungeissa ja kaupunkiliikennettä käsittelevään jäsenvaltioiden asiantuntijaryhmään;
15. pitää asianmukaisena edistää kaupunkiliikenteen parhaiden käytäntöjen jakamista, jotta vauhditetaan EU:n tämän alan tavoitteiden saavuttamista ja innovatiivisimpien ratkaisujen leviämistä;
16. kehottaa viranomaisia edistämään kaikille maanteille sopivien sähkö- ja hybridiajoneuvojen sähköisten latausjärjestelmien kehittämistä sekä vaihtoehtoisten liikennevälineiden käyttöä, yhdenmukaisia liikenneratkaisuja, sellaisten alueiden perustamista, jonne pääsevät vain tietyntyyppiset liikennevälineet ja ajoneuvot, ja edistämään puhtaiden ja sähköajoneuvojen, polkupyörien, johdinautojen, bussien, raitiovaunujen sekä bioetanolin ja puhtaiden polttoaineiden käyttöä ilmaston maailmanlaajuisen lämpenemisen torjumiseksi, jotta voidaan parantaa elämänlaatua pitkällä aikavälillä liikennetietojen ja kaupunkien ja niiden äärialueiden välisen alueellisen jatkumon varmistavien älykkäiden ja intermodaalisten liikennejärjestelmien kehittämisen myötä;

17. kehottaa viranomaisia tukemaan liikennepalvelujen kysyntää vähentäviä käytäntöjä edistämällä etätyöskentelyä ja tieto- ja viestintäteknologian käyttöä ja ottamaan huomioon, että Eurobarometri-tutkimuksen mukaan EU:n kansalaiset ovat huolissaan kaupunkiliikenteen lisääntymisen kielteisistä vaikutuksista ja pitävät suurimpina ongelmina liikenneuhkia (76 prosenttia), ilmanlaatua (81 prosenttia) ja onnettomuuksien määrää (73 prosenttia); kehottaa komissiota seuraamaan uusien liikennemuotojen (esimerkiksi itseohjautuvien ajoneuvojen) kehitystä, analysoimaan yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa kaikkia toteutettavissa olevia toimia, joilla voitaisiin minimoida erityisesti jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden loukkaantumisten ja kuolemantapausten määrä, ja edistämään pyörien käyttöä kaupungeissa investoimalla pyöräteihin ja toteuttamalla teiden käyttäjille tarkoitettuja pyöräilijöiden turvallisuutta koskevia valistustoimia; huomauttaa, että pyöräilyllä on merkittävä asema kestävän kaupunkiliikenteen nyky suunnittelussa ja että se on osa ratkaisua pyrittäessä ehkäisemään liikenneuhkia; painottaa, että erilliset polkupyörä- ja jalankulkuväylät olisi sisällytettävä järjestelmällisesti teiden rakentamis- tai kunnostamissuunnitelmiin; toteaa tässä yhteydessä, että pyörien käytön lisäämisellä kaupungeissa parannetaan liikenteen sujuvuutta, edistetään kansanterveyttä ja pienennetään hiilijalanjälkeä; korostaa, että pyörien käytön lisäämisellä kaupungeissa voitaisiin myötävaikuttaa Eurooppa 2020 -tavoitteiden saavuttamiseen; pyytää jäsenvaltioita jatkamaan kehäteiden rakentamista, jotta tarpeettomasti kaupunkien läpi kulkevien ajoneuvojen määrä minimoidaan, ja kehottaa komissiota etsimään keinoja näiden hankkeiden tukemiseksi taloudellisesti; korostaa, että on toteutettava enemmän toimia autojen määrän vähentämiseksi kaupungissa; kehottaa paikallisviranomaisia edistämään vihreää liikennettä kannustavia toimintalinjoja tarjoamalla palveluja, laskemalla veroja ja ottamalla käyttöön vihreitä sertifikaatteja;
18. korostaa rajat ylittävien kaupunkien välisten yhteyksien merkitystä kaupunkisuunnittelussa, sillä se piristää aluekehitystä; painottaa, että kaupunkeja, joita erottaa valtioiden raja mutta jotka muodostavat yhtenäisen toiminnallisen alueen, olisi tuettava niiden raitiovaunu- tai linja-autoverkkojen yhdistämisessä;
19. kehottaa komissiota määrittelemään vaatimuksia, jotta varmistetaan pysäköintiä ja ajoneuvojen pääsyä kaupunkialueille, ajoneuvojen ja päästöjen luokittelua, liikennemerkkejä, esteettömiä liikennejärjestelmiä ja älykkäiden liikennejärjestelmien teknisiä standardeja koskevan sääntelyn yleinen yhdenmukaistaminen ja johdonmukaisuus, ja edistämään jalankulkualueiden rakentamista ja historiallisten alueiden suojelua sekä parantamaan yleisesti ympäristöä ja julkista liikennettä; toteaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kulmakivi on elämänlaatu, joka perustuu ensisijaisesti kaupunkien vapauttamiseen liikenneuhkista ja pysäköintitilojen suunnitteluun niin, että varmistetaan jalankulkijoiden liikkumisen vapaus ja kaupunkien keskustojen houkuttelevuus; pyytää komissiota tukemaan koordinoituja, integroitua ja strategisia julkisen liikenteen ratkaisuja ja helpottamaan liikenneverkkojen ruuhkien purkamista varsinkin kaupunkeihin ja työpaikkakeskittymiin johtavilla teillä, jotta voitaisiin parantaa ihmisten elämänlaatua ja edistää työ- ja yksityiselämän tasapainottamista ja siten myös tuottavuutta; kehottaa viranomaisia myös tehostamaan älykkään teknologian, kuten ajoneuvoihin asennettavien satelliittisensoreiden ja älykkäiden lippujärjestelmien, käyttöä, jolla voidaan helpottaa kaupunkiliikenteeseen liittyvien ongelmien ratkaisemista;

20. pitää myönteisinä komission pyrkimyksiä koordinoita ja vahvistaa CIVITAS 2020 - tutkimus- ja innovointiohjelman, parhaiden käytänteiden ja kokemusten vaihtoa tarkastelevan kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien eurooppalaisen foorumin kaltaisia EU:n kaupunkiliikenneohjelmia; kehottaa komissiota tehostamaan toimiaan, joilla torjutaan asiaan liittyvien EU:n aloitteiden ja ohjelmien pirstoutuminen ja koordinaation puute, ja ottamaan huomioon URBANin ja URBACTin kaltaisten ohjelmien menestys; kehottaa komissiota rohkaisemaan jäsenvaltioiden viranomaisia kaupunkiliikenteen huippuosaamisen verkostojen luomiseen ja CIVITAS 2020 -aloitteen toimien jatkamiseen sekä innostamaan entistä useampia unionin kansalaisia osallistumaan tähän hankkeeseen;
21. kehottaa komissiota laatimaan kaupunkiliikenteen oppaita, suosituksia ja indikaattoreita, joiden avulla edistetään asianomaisten eri toimijoiden välistä vuoropuhelua ja sosiaalista liikkuvuutta koskevien hyvien käytänteiden vaihtoa. ja koordinoimaan jatkossa noudatettavia kaupunkipolitiikan strategioita;
22. kannattaa tiivistä yhteyttä liikennesuunnittelun ja kestävän kaupunkikehityksen sekä älykkäitä kaupunkeja koskevan aloitteen ja kaupunginjohtajien ilmastopimuksen kaltaisten kestävämpään ja omavaraisempaan kaupunkikehitykseen tähtäävien hankkeiden välillä; katsoo, että kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopimuksessa esitetty vapaaehtoisin sitoumuksen malli voisi toimia ponnahduslautana kaikkien asianomaisten osapuolten ottamiselle huomioon sellaisten liikenne- ja kestävyysuunnitelmien laatimisessa, joita voidaan tehdä tunnetuksi kustannustehokkaalla tavalla; panee tyytyväisenä merkille ”Huomispäivän kaupungit: investoinnit Eurooppaan” -aloitteen ja kehottaa komissiota käyttämään olemassa olevia foorumeita kestävän kaupunkikehityksen sidosryhmät yhteen tuovien viestintävälineiden kehittämiseksi;
23. katsoo, että Euroopan strategisten investointien rahasto (ESIR) voi olla keskeisessä asemassa kestävän kaupunkiliikenteen hankkeita rahoitettaessa; pitää siksi olennaisena strategisen suunnittelun tehokkuutta ja yhdenmukaisuutta ESIRin tukemien kaupunkiliikenteen hankkeiden sekä kansallisten, alueellisten, paikallisten ja EU:n viranomaisten kaupunkiliikenteen kehittämislle jo asettamien tavoitteiden ja painopisteiden välillä; kehottaa siksi komissiota sisällyttämään viranomaiset ERI-rahastojen rahoituksen mahdollisiksi edunsaajiksi;
24. korostaa paikallisten viranomaisten valmiuksien ja kaupunkien reuna-alueiden kehittämisen tärkeyttä sellaisten integroitujen kehitysstrategioiden laatimiseksi ja täytäntöönpanemiseksi, joilla tuetaan eri alueiden yhteistyöedellytyksiä ja edistetään tällä tavoin niiden keskinäistä riippuvuutta ja täydentävyyttä;
25. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita varmistamaan ESIRin, ERI-rahastojen ja EU:n tukemien ohjelmien ja aloitteiden sekä kansallisten julkisten investointien ja yksityisten rahoitusvälineiden välisen täydentävyyden ja yhteisvaikutukset, jotta toteutetuista investoinneista saadaan mahdollisimman suuri lisäarvo;
26. kehottaa jäsenvaltioita laatimaan tai arvioimaan uudelleen omia strategioitaan julkisen liikenteen ja moottorittoman liikenteen kehittämiseksi, jotta varmistetaan laadukas kaupunkiliikenne, ympäristönsuojelu ja elämänlaatu.

VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

Hyväksytty (pvä)	17.6.2015
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 29 -: 3 0: 1
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Pascal Arimont, José Blanco López, Franc Bogovič, Steeve Briois, Rosa D'Amato, Bill Etheridge, Michela Giuffrida, Ivan Jakovčić, Constanze Krehl, Martina Michels, Iskra Mihaylova, Andrey Novakov, Stanislav Polčák, Julia Reid, Terry Reintke, Monika Smolková, Maria Spyraiki, Olaf Stuger, Ramón Luis Valcárcel Siso, Ángela Vallina, Monika Vana, Matthijs van Miltenburg, Lambert van Nistelrooij, Kerstin Westphal
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Petras Auštrevičius, Daniel Buda, Salvatore Cicu, Ivana Maletić, Jan Olbrycht
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	Edward Czesak, Jens Nilsson, Georgi Pirinski, Daniele Viotti

**LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	10.11.2015
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 37 -: 5 0: 5
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Daniela Aiuto, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Bruno Gollnisch, Tania González Peñas, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Tomasz Piotr Poręba, Gabriele Preuß, Christine Revault D’Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Claudia Schmidt, Jill Seymour, Claudia Tapardel, Keith Taylor, Pavel Telička, István Ujhelyi, Wim van de Camp, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Rosa Estaràs Ferragut, Massimo Paolucci, Evžen Tošenovský, Matthijs van Miltenburg
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (200 art. 2 kohta)	Clara Eugenia Aguilera García, Paul Brannen, Jiří Maštálka, Flavio Zanonato