

EUROOPA PARLAMENT

2004



2009

Istungidokument

A6-0252/2008

12.6.2008

RAPORT

Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel
(2008/2041(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Reinhard Rack

SISUKORD

	lehekülg
EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....	3
SELETUSKIRI	11
KESKKONNA-, RAHVATERVISE- JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS	14
REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS	21
PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS.....	24

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

uute suundade kohta linnalise liikumiskeskonna arendamisel (2008/2041(INI))

Euroopa Parlament,

- võttes arvesse rohelist raamatut „Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel” (KOM(2007)0551);
- võttes arvesse valget raamatut „Euroopa transpordipoliitika aastani 2010: aeg otsustada”(KOM(2001)0370);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Liikumisvõimeline Euroopa – jätkusuutlik liikuvus meie mandril. Euroopa Komisjoni 2001. aasta transpordipoliitika valge raamatu vahekokkuvõte” (KOM(2006)0314);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Üleeuroopalise turvalisema, puhtama ja tõhusama liikuvuse suunas: esimene aruanne intelligentse auto kohta” (KOM(2007)0541);
- võttes arvesse komisjoni teatist „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik. Komisjoni seisukoht seoses CARS 21 kõrgetasemelise tööühma lõpparuandega. Panus ELi majanduskasvu ja tööhõive strateegiasse” (KOM(2007)0022);
- võttes arvesse komisjoni teatist seoses „Intelligentse auto“ algatusega: „Teadlikkuse tõstmine: info- ja sidetehnoloogia targemate, turvalisemate ja keskkonnasõbralikumate sõidukite tarbeks“ (KOM(2006)0059);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Kaubaveologistika Euroopas – jätkusuutliku liikuvuse võti” (KOM(2006)0336);
- võttes arvesse komisjoni teatist „Kaubaveologistika tegevuskava” (KOM(2007)0607);
- võttes arvesse komisjoni teatist linnakeskkonda käsitleva temaatilise strateegia kohta (KOM(2005)0718);
- võttes arvesse komisjoni ettepanekuid ja suuniseid ning Euroopa Parlamendi seisukohti struktuurifondide ja Ühtekuuluvusfondi ning 7. teadusuuringute raamprogrammi kohta;
- võttes arvesse muudetud ettepanekut võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv keskkonnasõbralike ja energiatõhusate mootorsõidukite edendamise kohta (KOM(2007)0817);
- võttes arvesse oma 20. veebruari 2008. aasta resolutsiooni panuse kohta Euroopa Ülemkogu 2008. aasta kevadisele kohtumisele seoses Lissaboni strateegiaga¹;
- võttes arvesse oma 12. juuli 2007. aasta resolutsiooni liikumisvõimelise Euroopa kohta –

¹ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2008)0057.

jätksuutlik liikuvus meie mandril¹;

- võttes arvesse oma 15. jaanuari 2008. aasta resolutsiooni CARS 21: konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriva raamistiku kohta²;
 - võttes arvesse oma 5. septembri 2007. aasta resolutsiooni kaubaveologistika kohta Euroopas – jätkusuutliku liikuvuse võti³;
 - võttes arvesse oma 26. septembri 2006. aasta resolutsiooni linnakeskkonda käsitleva temaatilise strateegia kohta⁴;
 - võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust linnalise liikumiskeskonna kohta;
 - võttes arvesse kodukorra artiklit 45;
 - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit ning keskkonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjoni ja regionaalarengukomisjoni arvamusi (A6-0252/2008),
- A. arvestades, et linnakeskused (linnad ja neid ümbritsevad alad) on mitmes mõttes üliolulised Euroopa inimeste elus; arvestades, et linnakeskused peavad nende eri suurusest ja struktuurist olenemata lahendama samasuguseid probleeme ja väljakutseid, mis on seotud linnalisest liikumiskeskonnast tuleneva saaste, liiklusummikute, müra ja liiklusohutusega;
- B. arvestades, et linnalise liikumiskeskonnaga seotud uue mõtlemise ja uuenduslike käsitlusviiside järele on suur vajadus, sest linnatranspordil on suur mõju kliimamuutusele, saastele ja keskkonnaprobleemidele, samuti on sellel negatiivne mõju linnaelanike elukvaliteedile ja tervisele; arvestades, et need probleemid tuleb lahendada, kui tahetakse, et ELi üldstrateegia kliimamuutuse ja muude keskkonnaprobleemide lahendamiseks oleks edukas;
- C. arvestades, et ELi ning linnade ja valdade vahel tuleb kindlaks määrata kohane ülesannete jaotus, kus ELil peaks olema selgelt määratletud roll; arvestades, et kooskõlas parema reguleerimise põhimõtte ning subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetega tuleks ühenduse linnalise liikumiskeskonnaga seotud meetmeid võtta ainult juhul, kui need annavad selget Euroopa lisaväärtust;
- D. arvestades, et ELi siseturu põhimõtted tuleks linnalise liikumiskeskonna valdkonnas samuti arvesse võtta;
- E. arvestades, et Euroopa linnadel ja valdadel peaks olema võimalus valida laiast valikust paindlikud vahendid, et koostada linnale sobiv poliitikasegu, et pakkuda integreeritud, jätkusuutlikud, sotsiaalselt toimivad ja majanduslikult elujõulised lahendused oma

¹ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2007)0345.

² Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2008)0007.

³ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2007)0375.

⁴ Vastuvõetud tekstid, P6_TA(2006)0367.

konkreetsetele liikuvusprobleemidele; arvestades, et kõikide transpordivahendite ja – valdkondade osas (jalakäijad, jalgratturid, ühiskondlik ja erasektori reisijatevedu, kaubavedu ja teenused) tuleb leida paremad logistilised lahendused ja võtta suund säästlikumatele transpordivahenditele, et kindlustada hea juurdepääs linnakeskustele ja sujuvad liiklusvood, mis on väga tähtsad elanikele, külastajatele, linnas töökäijatele, tootjatele ning kaupade ja teenuste osutajatele, eelkõige väikestele ja keskmise suurusega ettevõtjatele; arvestades, et erilist tähelepanu tuleks pöörata valitud vahendite koostalitlusvõimele, et anda asutustele võimalus laiemalt jõustada linnapiirkondades liikluseeskirjade rikkumise eest määratud karistusi piiriüleselt;

- F. arvestades, et Euroopa linnatranspordipoliitika peab arvesse võtma majanduslikku, sotsiaalset, territoriaalset ja keskkondlikku ühtekuuluvust; arvestades, et erilist tähelepanu tuleb pöörata konkreetsetele probleemidele ja tingimustele „uutes” liikmesriikides;
- G. arvestades, et tähelepanu tuleb pöörata töötajate (linnas töökäijate), piiratud liikumisvõimega inimeste, laste (kärudes), vaeste ja eakate erivajadustele; arvestades, et tuleks meeles pidada, et Euroopa elanikkonna kiire vananemine põhjustab demograafilisi muutusi ja ühiskondade uusi liiklemisvajadusi;
- H. arvestades, et eriti tähtis on läheneda linnapiirkondade strateegilisele planeerimisele uut moodi, et valmis olla keskkonna, energia ja liikuvuse väljakutsetele vastamiseks, mis tekivad järgmise paarikümne aasta jooksul;
- I. arvestades, et väliskulude arvessevõtmine on tähtis samm eesmärgi suunas, milleks on tegelike kulude selgitamine transpordisektoris; arvestades, et jätkusuutlike linnatranspordi käsitusviiside ristsubsidieerimise võimalust tuleb hinnata, et tagada kauba- ja reisijateveo ning eri transpordiliikide vaheline õiglane kohtlemine; arvestades, et tuleb tegutseda uute finantsvahendite arendamise nimel ning paremini ja sagedamini kasutada struktuuri- ja ühtekuuluvusfondide suguseid olemasolevad finantsvahendeid linnalise liikumiskeskonna jätkusuutlike lahenduste huvides;

Euroopa Liidu roll

- 1. tunneb heameelt eespool nimetatud rohelise raamatu üle, mis on sobiv alus arutelule; tunneb samuti heameelt selle üle, et osalised on põhjalikult kaasatud protsessi, mille käigus kujundatakse arvamusi ja sõnastatakse ELi tulevane linnatranspordipoliitika;
- 2. on seisukohal, et tuleb selgelt piirestada ELi vastutusvaldkonnad kooskõlas asutamislepingutes sätestatud subsidiaarsuse ja proportsionaalsuse põhimõtetega; tunnistab põhimõtet, et kohalikud asutused võivad kehtestada oma liikuvuspoliitika, kui nad ei riku asjakohaseid siseriiklike ega ühenduse õigusakte; ootab samal ajal, et kohaldades eespool nimetatud põhimõtteid, on liikmesriigid ja linnad teadlikud, et nad vastutavad ise linnalise liikumiskeskonna parema korraldamise ja kavandamise eest; tunnistab siiski, et kooskõlastatud tegevus linnalise liikumiskeskonna osas kogu ühenduses võib anda selget lisaväärtust mõnes piirkonnas;

3. usub, et EL peaks määratlema linnalise liikumiskeskonna üldstrateegia, mille abil saab vähendada erasõidukite kasutamise määra ja edendada üleminekut säästlikumatele transpordivahenditele, et aidata ELil täita keskkonnakaitsekohustusi ja vähendada kasvuhuonegaaside heitkoguseid;
4. on seisukohal, et järgmistes valdkondades on vaja tegutseda Euroopa tasandil ning nõuab:
 - linnalise liikumiskeskonna Euroopa tervikliku ja üldise lähenemisviisi arendamist, mida Euroopa, riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud tegutsejad (haldusüksused, kodanikud, ettevõtted ja tööstus) saavad kasutada ühtse tugiraamistikuna; see lähenemisviis peaks põhinema ELi siseturu säästva liikumiskeskonna põhimõtetel ja selles tuleks arvesse võtta linnade majanduslikku elujõulisust ja mõju demograafilistele muutustele (linnadest väljakolimine); rõhutab, et see peaks andma linnadele ja linnapiirkondadele selge stiimuli integreeritud ja terviklike säästva linnalise liikumiskeskonna kavade loomiseks, milles rõhk on asetatud pikaajalisele linna- ja ruumilisele planeerimisele;
 - linnade ja neid ümbritsevate alade liikumiskeskonna kõiki aspekte hõlmavate usaldusväärsete ja võrreldavate andmete kogumist ja tõhusat levitamist, võttes arvesse raamtingimuste edaspidiseid muutusi (nt demograafilised muutused, majanduskasv, kliimamuutus);
 - täieliku loetelu koostamist otseselt või kaudselt linnalist liikumiskeskonda mõjutavatest praegu kehtivatest ühenduse eeskirjadest, kus iga eeskirja osas on esitatud parandamise ja lihtsustamise võimalused;
 - linnatransporti, eelkõige ühistransporti mõjutavate Euroopa õigusaktide rakendamise ja kohaldamise hindamist liikmesriikides;
 - loendi koostamist kohalikest algatustest mõne rohelises raamatus nimetatud probleemi lahendamiseks (nt teemaksud, rohelised tsoonid, ühistranspordi turvalisus, jalgratturite kaitsmine); loodab, et see loetelu võiks olla aluseks parimate tavade vahetamisele nendes valdkondades;
 - järelevalvet linnakeskustele juurdepääsuga seotud kohalike meetmete üle, millega välditakse uusi kaubandustõkkeid ELi siseturul;
 - Euroopa linnalise liikumiskeskonna platvormi või muu tõhusa foorumi loomist, mis ühendaks kõik andmed, parimad tavad ja teabe linnalise liikumiskeskonna poliitika kohta arusaadaval viisil, et kodanikud ja poliitikud saaksid hõlpsasti teavet, mis on linnalise liikumiskeskonna poliitika arendamiseks eriti vajalik; rõhutab, et selline platvorm peaks ühendama nii palju olemasolevaid andmebaase, vahendeid ja institutsioone kui võimalik, et vältida bürokraatiat;
 - eri transpordiliikide väliskulude hindamist ja nende kulude arvessevõtmise võimaluse hindamist;
5. palub komisjonil teha koostööd liikmesriikidega linnakavade riiklike tõkete kõrvaldamiseks, kuid mitte teha ELi õigusaktide ettepanekuid, mis võiksid piirata kohalikku paindlikkust, mida liikuvusprobleemide lahendamine nõuab;

Õigusloome

6. peab vajalikuks, et EL võtaks arvesse linnatranspordi erivajadused sellistes poliitikavaldkondades, kus tal on seadusandlik pädevus (nt eelarvepoliitika, keskkonnapoliitika, sotsiaal- ja tööturupoliitika, konkurentsipoliitika, tööstuspoliitika, piirkondlik ja ühtekuuluvuspoliitika, transpordi- ja liiklusohutuspoliitika, energiapoliitika);

Standardiseerimine ja ühtlustamine

7. nõuab konkreetseid Euroopa standardiseerimis- ja ühtlustamiseeskirju ja/või juhiseid eelkõige järgmistes valdkondades:
- roheliste tsoonide ja teemaksude kavandamine ja kehtestamine; on seisukohal, et otsus nende meetmete vastuvõtmiseks tuleks teha kohalikul tasandil, võttes arvesse iga linnastu konkreetset olukorda; arvestades, et ELi siseturu põhimõtete kohaselt tuleks erilist tähelepanu osutada nende koostalitlusvõimelisele struktuurile, et võimaldada liikluse sujuvus ja vältida erinevate algatuste kasutuselevõttu eri liikmesriikides;
 - reisijate- ja kaubaveo eri liikide koostalitlusvõime tehnilised ja korralduslikud nõuded; puuetega inimeste, eakate inimeste, väikelastega isikute ja vaeste liikuvus;
 - liiklusohutuse parandamine Euroopa ja siseriiklike õigusaktide kohaselt;
 - arukate transpordisüsteemide tehnoloogia kättesaadavus ja koostalitlusvõime kogu ELis kasutamiseks;

Parimate tavade levitamine ja vahetus

8. nõuab samuti sobivaid meetmeid parimate tavade vahetamise edendamiseks, eelkõige järgmistes valdkondades:
- olemasoleva infrastruktuuri kasutuse optimeerimine nt paindlike teekasutuskavade abil;
 - mitmeliigilise transpordi ja liikuvuse lahenduste rakendamine (maantee-, raudtee- ja veetransport);
 - ühendatud pileti- ja maksusüsteemid, mis lihtsustavad eri transpordiliikide kasutamise võimalusi ja nende kombineeritud kasutamist;
 - kohandatud säästvate liikluskavade ja toetavate meetmete väljatöötamine linna- ja ruumilise planeerimise käigus („lühiteede linn”), millesse kõik asjaosalised tuleks kaasata juba varases etapis;
 - innovatiivsed lahendused kaubaveo tõhustamiseks, eriti kohalike toodete vedu linnadesse, sealhulgas kindlad peale- ja mahalaadimissüsteemid viimase osa toimingute hõlbustamiseks;
 - säästvad transporditeenused turistide liikuvuse tagamiseks linnades ja linnalähedastes piirkondades;
 - keskkonnateadliku riigihankepoliitika juhised;
 - puhta kohaliku ühistranspordi parandamine, kus põhitähelepanu on pööratud tõhususele, atraktiivsusele, heite vähendamisele ja kättesaadavusele, sealhulgas

puuetega inimestele ja piiratud liikumisvõimega inimestele, samuti ohutusele ja turvalisusele;

- säästvate liikumishelate edendamine: jalgsi käimine–jalgrattaga sõitmine–auto ühine kasutamine–takso–ühistransport;
 - lühimaatranspordi parem korraldus;
 - logistikat ja liikuvuse juhtimist parandavad liikluskorraldusmeetmed transpordi vähendamiseks ja/või vältimiseks, näiteks kaugtöö või paindlikud töö ja õppetöö algusajad;
 - virtuaalset liikuvust edendavad meetmed, näiteks e-õpe, e-pangandus, kaugostmine ja kaugkonverentsid;
 - roheliste tsoonide loomine ja teemaksude kehtestamine,
 - parkimispoliitika ja –tavad, näiteks parkimise suunamise süsteemide kasutuselevõtt;
 - arukate transpordisüsteemide kasutamise parandamine ja laiendamine;
9. nõuab võimalikult ulatusliku teabe levitamist linnalise liikumiskeskonnaga seotud küsimuste kohta, näiteks Eurostati statistika ja CARE (ühenduse andmebaas liiklusõnnetuste kohta Euroopas) andmed; nõuab CARE andmebaasi avamist, mis oleks tõhus vahend teabe ja oskuste jagamiseks transpordiala asjatundjatele;
10. kutsub komisjoni üles toetama kohalikke ametiasutusi, edendades piloot- ja eksperimentaalprojekte eelkõige seoses integreeritud lähenemisviisi kasutamisega linnalise liikumiskeskonna küsimustes, toetades teadustegevust linnaplaneerimise valdkonnas;

Uurimis- ja arendustegevus

11. rõhutab uurimis- ja arendustegevuse vajadust säästva transpordi valdkonnas, et võiks eelkõige edendada tehnoloogilist progressi keskkonnasõbralikema sõidukite tehnoloogia väljatöötamisel; kutsub komisjoni ja nõukogu üles investeerima keskkonnasõbralikesse, tõhusamatesse, tarbijale orienteeritud ja ohutusesse linnatranspordisüsteemidesse ning võtma meetmeid selliste süsteemide turu loomiseks;
12. rõhutab, et ELil on tähtis osa arukate transpordisüsteemide arendamisel ja edendamisel ning innovatiivsete tehnoloogiate rahastamisel, sest nimetatud süsteemid võivad muu hulgas oluliselt parandada liiklusohutust, muuta liiklust sujuvamaks ja tõhustada logistikat; on seetõttu seisukohal, et tuleks edendada arukate transpordisüsteemide edasiarendamist ja eelkõige nende ulatuslikumat kasutusele võtmist ELis;
13. palub komisjonil koostada kooskõlastatud loetelud ELi eri raamprogrammide alusel teostatud linnalise liikumiskeskonna uurimis- ja arendusprojektidest, mis on kergesti kasutatavad ja milles on näited praktikas rakendamise kohta;

Asutustevaheline kooskõlastamine

14. rõhutab, et linnatranspordi ja liikuvuse parandamiseks on väga tähtis vahetada liikuvuse haldamise parimaid tavasid ja tõhustada kooskõlastamist, sest hakkavad ilmsiks tulema sellised puudused nagu vastutuse asjakohase jagamise puudumine, mitmete kohalike, piirkondlike ja riiklike asutuste tegevuse puudulik kooskõlastamine ning linnade,

eeslinnade ja maapiirkondade transpordisüsteemide kavandamise ebapiisav kooskõlastamine; rõhutab, et kohalike asutuste vaheline halb kooskõlastamine põhjustab suuremaid tarnekulusid, rohkem liiklust ja seega suuremat reostust;

15. nõuab naabruses asuvate kohalike asutuste tegevuse kooskõlastamise kiiret parandamist, et tagada teatav kooskõlastatuse aste ja hoolitseda kohalike ja piirkondlike transpordi infrastruktuuride säästvat ja ühtset arendamist piiriülestel aladel ja mujal;

Integreeritud lähenemisviis

16. on arvamusel, et linnakeskkonna arendamine ja planeerimine peab toimuma ühendatult, võttes arvesse praegusi ja tulevase linnatranspordi vajadusi; kiirrongiühenduste loomine linnakeskuste, jõesadamate, raudteejaamade ja lennujaamade ning eelkõige äärealade vahel peaks olema laiaulatusliku linnakeskkonna arendamise ja kaasajastamise esmatähtis eesmärk;
17. tuletab meelde, et seoses järjest kiirema linnastumisega tuleks suuremat tähelepanu pöörata eeslinnadele, linnalähedastele piirkondadele ja linnastutele;

Isiklik vastutus

18. rõhutab kodanike isiklikku vastutust ja on seisukohal, et neid tuleb innustada oma liikluskäitumist kriitiliselt hindama ja vajaduse korral aktiivselt osa võtma kohalikest linnalise liikumiskeskonna foorumitest; on seisukohal, et peaaegu iga kodanik suudab muuta oma harjumusi näiteks seoses isikliku sõiduauto kasutamise või alternatiivsete transpordivahenditega (jalgsi käimine, jalgrattaga sõitmine või ühistransport) ning anda seeläbi oma isiklik panus puhta ja elamisväärse linna heaks; nõuab, et riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud asutused pakuksid nende muutuste hõlbustamiseks alternatiivseid liikumisvõimalusi; palub lisaks sellele Euroopa, riiklikel, piirkondlikel ja kohalikel asutustel paremini korraldada koolitus- ja teabekampaaniaid, et kodanikud oleksid teadlikumad oma liiklemisharjumustest; rõhutab koolituskampaaniate erilist tähtsust nooremale põlvkonnale;
19. rõhutab seoses sellega ELi liikuvusnädala raames korraldatava autovaba päeva tähtsust ja kasvavat populaarsust; märgib, et 2007. aastal osales selles algatuses 1909 linna 23st liikmesriigist; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles jätkama selle algatuse toetamist ja töötama selle laiaulatusliku kasutuselevõtu nimel;
20. on arvamusel, et tuleks korraldada uurimus, mis selgitab kodanike linnalise liikuvuse võimaluste kõiki aspekte (eratransport versus ühistransport) ja sisaldab üksikasjalikke andmeid nende aspektide kohta; nõuab uue ja standardiseeritud andmekogumissüsteemi loomist, et koguda andmeid näiteks jalakäijate ja jalgratturite käitumise ning kodanike motivatsiooni kohta, miks nad kasutavad üht transpordiliiki, aga mitte teisi;

Rahastamine

21. sedastab, et Euroopa Liit saab oluliselt kaasa aidata reisijate ja kauba linnatranspordi meetmete rahastamisel näiteks struktuurifondi ja ühtekuuluvusfondi vahenditest, ning

kutsub komisjoni üles oma vastutust sellel alal tõsiselt võtma; juhib tähelepanu liikmesriikide vastutusele rahastada keskkonna- ja transpordialaseid meetmeid, mis on ühenduse õigusaktidega ette nähtud;

22. palub komisjonil koostada konkreetseid turumajandusele orienteeritud vahendeid, et luua tasakaalustatud ja säästvat liikuvust soodustav raamistik linnakeskustes;
23. nõuab seoses ELi eelarve tulevase läbivaatamisega, et projektide rahastamine ELi vahenditest seotaks edaspidi tugevamalt säästva transpordi ja keskkonnakaitse tingimuste ja nõudmistega, ning näeb selles kohast vahendit keskkonnasäästlike laialdaselt kättesaadavate transpordikavade edendamiseks;
24. kutsub komisjoni üles kas iseseisvalt või koos Euroopa Investeerimispannaga uurima praegusi ja tulevasi võimalusi linnatranspordi rahastamiseks; soovib koostada põhjalik juhend, milles on kindla süsteemi järgi esitatud kõik linnatranspordiks kasutada olevad vahendid; kutsub ühtlasi komisjoni üles kaaluma ristsubsideerimist transpordivaldkonnas, et tagada kõikide transpordiliikide ning reisijate ja kaubaveo õiglane kohtlemine; lisaks sellele tuleks hinnata avaliku ja erasektori partnerluste kõiki aspekte ning nende võimalikku panust säästva linnalise liikumiskeskonna mudelitesse;
25. kutsub Euroopa Parlamendi juhatust ja selle teenistusi üles olema eeskujuks oma otsuste rakendamisel ja edendama liikuvuse juhtimise meetmeid liikmete, personali ja küllastajate osas ja seadma eesmärgiks, et parlament integreerib säästva liikuvuse EMASi määruse kohaldamisse;

o

o

o

26. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Sissejuhatus

Kui 2006. aastal esitleti transpordi valge raamatu vahekokkuvõtet, teatas komisjon oma kavatsusest esitada roheline raamat linnaliikluse kohta. Pärast 2007. aasta esimesel poolel läbi viidud ulatuslikku avalikku arutelu avaldas komisjon 25. septembril 2007. aastal roheline raamatu pealkirjaga „Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel” (KOM(2007)0551). Rohelise raamatu avaldamisega algab avalik arutelu, mis lõpeb 15. märtsil 2008. aastal ja milles kutsutakse sidusrühmi üles võtma seisukohta komisjoni ettepanekute suhtes. Seejärel esitab komisjon aasta lõpul konkreetseid meetmeid sisaldava tegevuskava.

Raportöör tervitab selle ulatusliku roheline raamatu esitamist, milles püütakse linnalise liikumiskeskonna võimalikult paljusid aspekte käsitleda ja kokku võtta. Erinevalt komisjoni lähenemisviisist üksikuid punkte temaatiliselt reastada (voolav liiklus, keskkonnasõbralikumad linnad, arukam, ligipäätavam ja ohutum linnatransport), on raportöör seisukohal, et selgitamist vajab üks keskne küsimus, asetades selle seetõttu uue süstemaatika keskmesse: „Milline roll saab olla / peab olema Euroopa Liidul linnatranspordi küsimustes ja kuidas liit antud juhul saab toimida / peab toimima?”

Euroopa Liidu roll

Sellest lähtuvalt püütakse esimeses lõigus koostada esimest loetelu¹ neist valdkondadest, kus on võimalik tegevuste kaudu Euroopa tasandil saavutada selget lisaväärtust. Raportöör soovib selles mõttes rõhutada linnatranspordi käsitleva üleeuroopalise integreeritud üldkontseptsiooni olulisust. Lisaks tuleb eriti rõhutada usaldusväärsete ja võrreldavate andmete hankimist, mis ühelt poolt kajastavad tegelikku olukorda, teiselt poolt aga võtavad arvesse raamtingimuste edaspidiseid muutusi (nt demograafilised muutused). Oluline on ka loetelu koostamine praegu linnatranspordi valdkonnas kehtivatest Euroopa regulatsioonidest ja nende analüüs, pidades eelkõige silmas õigusliku reguleerimise võimalikku piiramist. Sellega seoses tuleb tähelepanu pöörata ka väliskulude hindamisele ja nende võimalikule arvessevõtmisele.

Siduvad õigusaktid / mittesiduvad õigusaktid

Teise sammuna võetakse vaatluse alla ELi roll seadusandjana. Linnatransport kujutab endast läbivat teemat, mistõttu seda mõjutavad paljud ELi tasandil juba reguleeritud poliitikavaldkonnad. Nende hulka kuuluvad muu hulgas keskkonnapoliitika, sotsiaal- ja tööturupoliitika, konkurentsipoliitika, tööstuspoliitika, regionaal- ja ühtekuuluvuspoliitika ning transpordipoliitika. Juba ainuüksi sellel taustal on Euroopa Komisjoni õigustatud huvi sellele teemale vastu mõisteta.

Lisaks on vaja osundada täiendavale lisaväärtusele, mida EL saab anda linnalise liikumiskeskonna parandamisel, ELi võimalusele uute lahenduskavade puhul välja töötada

¹ Olgu kohe märgitud, et iga selles raportis projektis äratoodud loetelu ei ole käsitletav ammendavana ning teenib eelkõige kirjeldatud põhimõtete näitlikustamise eesmärki.

alusstandardeid ja -norme. Need kavad peaksid ühenduse siseselt teatud määral vastama samadele põhimõtetele, et nii kodanikud kui ka tööstus üksikutes liikmesriikides puutuksid kokku omavahel kooskõlastatud struktuuridega.

Linnatranspordi probleemid on väga sarnased, kuid Euroopa linnade eripärasuse tõttu mitte kusagil täiesti samalaadsed. Seepärast oleks soovitav anda linnadele ja valdadele üksikasjades erinevad, aga põhimõtteliselt võrreldavad vahendid oma vastavate transpordiprobleemide lahendamiseks. Omavalitsused tuleks panna olukorda, kus nad selgelt struktureeritud lahenduskavade pakkumisest valivad ise välja enda jaoks sobivad lahendused ning neid seejärel rakendavad. Seejuures on oluline, et omavalitsustele antakse võimalus põhimõtteliselt standarditud lahenduste alusel sobitada enda jaoks kokku mitme poliitika kooslus. Erandlikke lahendusi tuleb igal juhul vältida.

Et kodanikud, aga ka tööstus ja majandus saaksid ühenduse siseselt lähtuda vastavatest võrreldavatest põhimõtetest, peaksid keskkonna- või väheste heitkogustega alad või ummikumaksu regulatsioonid olema üleeuroopaliselt põhimõtteliselt sarnaselt korraldatud/struktureeritud. Sellega seoses on eelkõige tehniliste lahenduste koostalitlusvõime suure tähtsusega. Võimalikult suure ühilduvuse põhimõtet tuleks aga kaaluda ka muudes, mittetehnilistes valdkondades (nt vinjettide või märkide kasutamine, mis annavad kindlad juurdepääsuõigused). Erilist tähelepanu vääriavad nõrgemad liiklejad, nagu oma kehalises liikumisvabaduses piiratud inimesed, lapsed või eakad inimesed. Sellega seonduv liiklusohutus, mida tuleks mõista koondkäsitlusena ja mis peaks arvestama ja hõlmama kõiki transpordi- ja infrastruktuurivaldkondi.

Täiendusena sedalaadi siduvatele meetmetele on võimalik paljudes valdkondades rakendada mittedividuvald meetmeid, levitada ja vahetada häid tavasid. Linna transpordiprobleemide lahendamisel on oluline olemasoleva infrastruktuuri optimaalne kasutamine. Põhjuseks sealhulgas asjaolu, et ruum on linnades väga piiratud, seega kõige väärtuslikum ressurss. Uuenduslikud lahendused nagu päevaagadele kohandatud tänavakasutuskavad võiksid siin transpordiprobleemide lahendamisele kaasa aidata. Suur potentsiaal peitub ka mitmeliigilise transpordi kasutamise kavades. Näiteks ei ole siseveetranspordi kaasamisel linna transpordikavadesse sugugi veel kõik võimalused ammendatud. Euroopa Komisjon võiks olla toeks ruumilise või linnaplaneerimise küsimustes. Rohkem tuleks arutada sobivate liikluskavade olulisust. Siia alla kuuluvad muu hulgas pikema maa tagant töölkäijatega seonduvad probleemid või nn kunstlik liiklusvoogude tekitamine (nt suured ostukeskused linna ääres vs „lühiteede linn“). Erilist tähelepanu nõuab samuti linna majanduslikku võimsust silmas pidades hästi läbimõeldud logistikaplaan, mis eelkõige hõlmab ka hästi korraldatud ja tõhusat kaubavedu.

Järgmine teema on ökoloogiline vastutus transpordipoliitikas, sest tähtsad huvid elukvaliteedi ja tervishoiu valdkonnas kuuluvad kõnesoleva rohelise raamatu koostamise peapõhjuste hulka. Sellega on otseselt seotud näiteks keskkonnateadlik hankepoliitika. Viimase olulisus saab muu hulgas selgeks siis, kui tegemist on väliskulude arvessevõtmisega, mis võib avaldada olulist (finantsilist) suunavat mõju teel keskkonnasäästlikuma liikuvuse poole. Lisaks on vaja pingutusi kohaliku ühistranspordi vallas. Ühistransport tuleb muuta tõhusamaks, atraktiivsemaks ja kättesaadavamaks, et ajendada kodanikke transpordiliiki vahetama ning vältida seda, et peamiselt sotsiaalselt nõrgemad ühiskonnaliikmed on „sunnitud“ linnas liikuma teataval juhul üsna vähe atraktiivse ühistranspordiga. Lisaks sellele

meetmele tuleb kasutada potentsiaali, mis peitub alternatiivsete transpordivahendite nagu jalgratta kasutamises. Üldjuhul võib lühimaatranspordi parem korraldus oluliselt aidata kaasa linnade koormuse vähendamisele sealhulgas liikluse tipptundidel. Alahinnata ei tohiks ka meetmeid transpordi vältimiseks, kasutades selleks rohkem näiteks kaugtöö võimalusi. Samuti tuleks püüda liiklust hajutada, vähendada liiklusummikuid tipptundidel hommikul või hilisel pärastlõunal, kasutades selleks näiteks töötajate paindlikumaid tööaegu. Pisut erinev õppetöö algusaeg koolides võiks siin samuti kasuks tulla.

Teadus- ja arendustegevuse valdkonnas peituvad veel suured, siiani kasutamata võimalused, mis puudutab näiteks liiklusvoogude paremat korraldust või liiklusohutust. Tehnoloogiline progress võimaldab meil konstrueerida keskkonnasäästlikumaid sõidukeid. Seepärast tuleks erilist tähelepanu pöörata sellele, et neid uusi arenguid edendada ja selliseid kavu/lahendusi üha rohkem ka rakendada.

Kuid ka kodanikud linnades ja valdades peavad endale aru andma, et nende isiklik panus puhtama ja elamisväärsema linna heaks on hädatarvilik. Ühelt poolt tuleb neid ajendada oma käitumist liiklejana kriitiliselt analüüsima. Selle hulka kuulub näiteks igal üksikjuhtumil kaalutlemine, kas isikliku sõiduauto kasutamine on igal juhul kindlasti vajalik. Ka sõiduharjumusi on võimalik üksikisikul suurema kulu ja vaevata ökoloogiliste kriteeriumide suunas muuta. Teiselt poolt on eeldusena vaja ka konkurentsivõimelisi alternatiivseid transpordivahendeid kohaliku ühistranspordi vallas. Ning lõpuks tuleb kodanikku ergutada lühemaid vahemaid sagedamini ka jala käima ja seda mitte üksnes tervislikumat elustiili silmas pidades. Et see saaks toimuda ka „värskes õhus”, peab olema üks meie tähtsamaid eesmärke.

Rahastamine

Rahastamisel on komisjonil muu hulgas kasutada struktuurifondide ja Ühtekuuluvusfondi vahendid või siis teadusuuringute raamprogrammide vahendid. Arvestades linnatranspordi erilist tähtsust kõigile osalejatele ning asjaolu, et – nagu eelnevalt mainitud – paljud Euroopa õigusaktid käsitlevad linnakeskkonda, tuleb komisjoni üles kutsuda järgima oma vastutust rahastamisel. Vajalikud investeeringud linnalise liikumiskeskonna parandamiseks ning sellega seoses ka ELi eeskirjade järgimine toovad kaasa vajaduse rahastamisvahendite järele, enamasti kaetakse kõnealused kulud asjaomaste kohalike omavalitsuste eelarvest. Seepärast tuleb tähelepanu juhtida ka liikmesriikide vastutusele rahastada keskkonna- ja transpordialaseid meetmeid, mis on ühenduse õigusaktidega ette nähtud. See tähendab, et liikmesriigid peavad tagama linnade ja valdade rahastamise ühenduse õigusaktide rakendamiseks.

Raportööri arvates on oluline välja töötada uusi rahastamisvahendeid sealhulgas koostöös Euroopa Investeeringupangaga. Lisaks ei tohi selles kontekstis unustada potentsiaali, mida pakub ristsubsideerimine transpordisektoris. Oluline finantsiline suunamisvahend on ka toetuste sidumine võetud kohustustega. Näiteks saab sel moel keskkonnasäästlike lahenduste rakendamist seada toetuse tingimuseks.

8.4.2008

KESKKONNA-, RAHVATERVISE- JA TOIDUOHUTUSE KOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

uute suundade kohta linnalise liikumiskeskonna arendamisel
(2008/2041(INI))

Arvamuse koostaja: Justas Vincas Paleckis

ETTEPANEKUD

Keskonna-, rahvatervise- ja toiduohutuse komisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. juhib tähelepanu asjaolule, et linnapiirkondadesse ja linnastutesse on koondunud rohkem inimesi kui kunagi varem; rõhutab vajadust muuta linnatransport säästvaks, keskkonnasõbralikuks, juurdepääsetavaks ja kasutajasõbralikuks, eriti piiratud liikuvusega kasutajate, näiteks puuetega inimeste ja eakate jaoks;
2. on seisukohal, et liikluse suurenemine tähendab seda, et suurte linnade tänavaid kasutatakse nende läbilaskevõime piiril ja sageli üle selle, nii et suurte linnade teedevõrk on äärmiselt tundlik häirete suhtes ja ei ole piisavalt paindlik, mille tulemusena tekivad ka väiksemate probleemide korral kiiresti liiklusummikud; seega on suurte linnade teedevõrkude tundlikkuse vähendamine häirete suhtes (nt arukate transpordisüsteemide (ITS) abil, uusi juhtimis- ja transpordiharjumusi tutvustades ja toetades) väga oluline;
3. juhib tähelepanu vajadusele vastu võtta ja ellu viia üldine lähenemisviis, mis võtab arvesse kõiki juurdepääsetavuse aspekte ja hõlmab kõik transpordivahendid;
4. rõhutab, et liikuvuse tagamine kõigi jaoks (ka nende jaoks, kes ei oma isiklikku autot) on sotsiaalne tegur, mis vajab kaalumist;
5. juhib tähelepanu sellele, et linna tööle sõitjate arvu kasvu arvestades on oluline ehitada äärelinnadesse parkimisrajatisi koos paindliku juurdepääsuga teistele transpordiviisidele;
6. peab rohelist linnatransporti heitmete vähendamise vahendiks linnapiirkondades, kus õhu kvaliteet ei mõjuta mitte ainult linnaelanike, vaid ka linna küllastavate ja seal töötavate inimeste tervist;

7. juhib tähelepanu sellele, et liiklusummikute vähendamine parandab õhu kvaliteeti ja vähendab mürareostust; usub, et seda on võimalik tõhusalt saavutada, kontrollides füüsilist juurdepääsu sõiduteedele juurdepääsupoliitika abil ning mõjutades teatavatele aladele suunduvat liiklust parkimispoliitika kaudu;
8. juhib tähelepanu vajadusele lahutada linnatranspordi areng negatiivsest mõjust kliimale, võttes komisjoni kliimategevuskava ja taastuva energia pakke raames vastu sidusad poliitikameetmed;
9. rõhutab vajadust vähendada piletihindu kõigis ühistranspordivahendites vastavalt sotsiaalsetele kriteeriumidele, et aina suurem hulk inimesi hakkaks iga päev ühistransporti kasutama ja seega väheneks saastavate eratranspordivahendite kasutamine;
10. juhib tähelepanu vajadusele strateegia järele, mis peataks ühistranspordi kasutamise vähenemise uutes liikmesriikides ja isiklike sõiduautode kasutamise suurenemise;
11. teeb ettepaneku tagada aastas vähemalt 1% sõitjakilomeetrite üleminek eratranspordi, nt sõiduautode kasutamiselt säästvate transpordivahendite kasutamisele, nagu ühistransport ja jalgrattasõit, nagu on ette nähtud Euroopa Parlamendi 26. septembri 2006. aasta resolutsioonis linnakeskkonda käsitleva temaatilise strateegia kohta¹;
12. rõhutab, et kogu ühistransport peaks muutuma puuetega inimestele juurdepääsetavamaks ja sõbralikumaks;
13. rõhutab, et ühistranspordi kasutamise ergutamine on üks tõhusamaid transpordist tuleneva mürareostuse ja õhusaaste ning liiklusummikute vähendamise viise linnapiirkondades, eriti maanteega mitteseotud süsteemide korral, nagu metroo või pealmaaraudtee;
14. juhib tähelepanu sellele, et eriti linnades säästavad jalgrattasõit ning teised mootorita transpordiliigid energiat ja ruumi, on müravabad, ei tekita CO₂ heitmeid, ei saasta õhku ja aitavad väga tõhusalt võidelda rasvumise ning füüsilise tegevuse vähesusega seotud haiguste vastu; rõhutab samuti vajadust edendada neid alternatiivseid transpordiviise, luues asjakohaseid eritsoone, näiteks jalgrattateed ja jalakäijasõbralikud piirkonnad, samuti vajadust edendada jalakäijate liikuvust ja jalgrattasõitu transporditeadlikkuse kampaaniate ja reisiplaanide ning piirkondlikke võrgustikke ja olemasolevaid jalgrattateid kajastavate kaartide levitamise abil;
15. kutsub Euroopa Komisjoni ja kohalikke asutusi üles viivitamata suurendama koolitus- ja teabekampaaniate arvu, mille eesmärgiks on suurendada kodanike teadlikkust oma liikluskäitumisest, rõhutades eriti nooremale põlvkonnale mõeldud koolituskampaaniaid;
16. rõhutab, et keskkonnasäästliku linnatranspordi kava peaks olema ühenduse õiguse raames nõutav igas üle 100 000 elanikuga asulas; on seisukohal, et sellised õigusaktid võiksid sisaldada selgeid tähtaegu ja kohalikul ning Euroopa tasandil püstitatud kohustuslikke eesmärke;
17. arvab, et keskkonnasäästliku linnatranspordi kavad võiksid sisaldada meetmeid, mille abil

¹ ELT C 306 E, 15.12.2006, lk 182.

kohalikud asutused kavatsevad:

- edendada mootorita transpordiviise, näiteks jalgrattasõit ja kõndimine, rajades ulatusliku jalgrattateede võrgustiku ja tagades jalakäijatele ohutud kõnniteed ja maapinna tasandil ristmikud;
 - edendada ühistransporti, kasutades Euroopa rahalisi vahendeid ühistranspordi infrastruktuuri arendamiseks, ning levitada teavet heade eeskujude kohta, nagu ühtsete hinnakirjade ja piletisüsteemide kehtestamine ning nn pargi ja sõida (P+R) skeemide arendamine;
 - vastata suurenevale isiklike sõiduautode kasutamisele parkimispiirangute ja liiklusummikute maksustamise, samuti madala heitetasemega ja autovabade piirkondade kehtestamise abil;
18. rõhutab, et valitsusvälised organisatsioonid ja teised sidusrühmad tuleks kaasata keskkonnasäästliku transpordi kavade ettevalmistamisse, mis tuleks teha avalikkusele kättesaadavaks; on lisaks seisukohal, et hädavajalik on ka saavutatud edusammude korrapärane hindamine ja sellise hindamise tulemuste levitamine;
19. toetab komisjoni jõupingutusi roheliste riigihangete edendamiseks, pidades samas kinni lähimuspõhimõttest, ja arvab, et see võib anda eeskuju ning mõjutada ka teisi valdkondi; on veendunud, et rangete keskkonnastandardite kasutamine peamise valikukriteeriumina on sobiv viis säästva linnatranspordi edendamiseks;
20. julgustab komisjoni uut linnalise liikumise kultuuri edendavatele linnadele abi ja teavet pakkuma;
21. rõhutab, et säästvad linnad vastutavad ka neid ümbritsevate alade arengu eest; rõhutab, et linnatranspordi arendamine peaks seetõttu hõlmama ka säästva piirkondadevahelise transpordiühenduse arendamist, ning palub pädevatel asutustel osutada erilist tähelepanu naabruses asuvatele piiriülestele linnapiirkondadele;
22. nõustub komisjoniga, et linnapiirkondade ühistranspordi tuleks parandada kompleksse poliitika abil, kus varustamisele suunatud majanduslikke meetmeid toetab keskkonnasäästliku nõudluse loomisele keskendunud asjakohane poliitika, kusjuures erilist tähelepanu pööratakse meetmetele, millega on võimalik vähendada sõiduautode kasutamist ja suurendada kaugtöö osakaalu, nagu:
- näidis- või katseprojektid kohalike ja piirkondlike riigiasutuste jaoks;
 - muude kui autodele mõeldud transporditelgede planeerimine linnas;
 - kampaaniad autotranspordi vähendamiseks ja alternatiivsete transpordiviiside tutvustamiseks;
 - maksusoodustused;
 - säästva sõidukijuhtimise alased koolituskampaaniad;

23. rõhutab vajadust edendada kõigis liikmesriikides arutelu ja kohalike asutuste koostööd, eesmärgiga vahetada häid tavasid, kogemusi ja meetmeid;
24. tunnustab algatuse CItY–VITAlity–Sustainability (CIVITAS)¹ tulemusel tehtud tööd ja rõhutab komisjoni rolli saadud kogemuste ning parimaid (ja halvimaid) tavasid puudutava teabe aktiivsel levitamisel, millest on kasu linnadele, mis algatuses ei osale;
25. on seisukohal, et, võttes arvesse suuri piirkondlikke erinevusi Euroopa transpordi kvaliteedis, oleks kohane teha oskusteave mittesiduvate suuniste kujul kõigile kohalikele asutustele kättesaadavaks;
26. kutsub Euroopa Komisjoni üles edendama investeerimist energiatõhusaid keskkonnasõbralikke transpordivahendeid ja arukaid transpordisüsteeme käsitlevatesse uuringutesse ja katseprojektidesse; julgustab kõrvaldama tehnilisi takistusi keskkonnasõbralike arukate transpordisüsteemide kasutuselevõtmisel süsteemide standardimise ja koostalitlusvõime kaudu;
27. juhib tähelepanu sellele, et väliskulude korrektne arvessevõtmine peaks olema iga säästva transpordisüsteemi aluseks; meetodi valimisel ja tasude kehtestamisel väliskulude (peamiselt liiklusummikud, õhusaaste, müra) katmiseks tuleks linnapiirkondades siiski juhinduda lähimuspõhimõttest, niisiis tuleb teha selgeks, et keskkonnamaksude kehtestamine üleeuroopalise võrgu (TEN) kiirteedele linnapiirkondades jääb kõigi sõidukite (sõidu- ja veoautode) puhul subsidiaarsuse põhimõtte raamesse;
28. kutsub komisjoni üles tagama oma säästva linnatranspordi ja CO₂ heite vähendamise poliitiliste prioriteetide vastavust struktuuri- ja ühtekuuluvusfondide vahendite kasutamise viisile;
29. kutsub komisjoni üles integreerima keskkonnanõudeid linnalist liikumiskeskonda käsitlevate projektide jaoks mõeldud piirkondlike rahaliste vahendite jaotamise;
30. kutsub komisjoni üles ergutama kohalikke ametiasutusi pakkuma ettevõtetele ja eraisikutele rahalisi ja mitterahalisi soodustusi väheste heitkogustega transpordivahendite kasutamiseks ja/ning uuendama olemasolevat sõidukiparki või ajakohastama seda kättesaadava keskkonnasõbraliku tehnoloogiaga; tuletab meelde, et linna- ja maapiirkondade integreeritud taastamisprojektide jaoks, mis võivad sisaldada transpordialaseid investeringuid, on ELi tasandil kättesaadavad mitmed rahastamisvahendid, näiteks struktuurifondid, Ühtekuuluvusfond ja laenu Euroopa Investeerimispankalt; tuletab meelde, et uuringute ja uuenduste tegemiseks võivad linnad ja piirkonnad osaleda heade tavade vahetamises ja ühisprojektides („Teadmiste piirkonnad” ja „Piirkonnad majandusmuutustes”) ning infrastruktuuri, autoliikluse korraldamise, liikluse haldamise ja teabevahetusega seotud projektides ELi teadus- ja arendustegevuse ning innovatsiooni raamprogrammide (nt CIVITAS) kaudu;
31. rõhutab, et maksimaalset positiivset mõju on võimalik saavutada ainult siis, kui kohalikel ja riigiasutustel on integreeritud ning süstemaatiline lähenemisviis linnalisele liikumiskeskonnale ja nad panevad eelkõige rõhku pikaajalisele linnaplaneerimisele;

¹ www.civitas-initiative.eu

32. märgib rahuloluga, et kohalikud ametiasutused võtavad aina sagedamini meetmeid kõige rohkem reostust tekitavate sõidukite linnapääsu piiramiseks, et tagada oma territooriumil parem kinnipidamine õhukvaliteedi normidest, ja saaste- ning liiklusummikuvabade nn roheliste tsoonide loomiseks; kutsub komisjoni üles pakkuma juhiseid roheliste tsoonide määratlemiseks linnades, tuginedes ELi roheliste tsoonide standarditud tähistamisele ja keskkonnasäästlike transpordivahendite ühtsele märgistamisele;
33. rõhutab, et linnade roheliste tsoonide tõhusus sõltub neid tsoone hõlmavate eeskirjade piiriülesest kehtestamisest; palub komisjonil võtta meetmeid, et aidata kaasa liiklustrahvide, kaasa arvatud süüteod, mis ei kuulu kriminaalkaristuse alla, piiriülesele kehtestamisele, et oleks võimalik jälgida võõraid sõidukeid, mis kõnealustesse tsoonidesse ebaseaduslikult sisenevad;
34. rõhutab, et komisjoni tegevus oleks eriti kasulik mõningate suuniste sätestamisel roheliste tsoonide jaoks, kindlustamaks, et ELi erinevate liikmesriikide ja linnade süsteemid ühilduvad;
35. juhib tähelepanu sellele, et õhusaaste on ELis siiani oluline terviseprobleemide põhjus; rõhutab seetõttu, et suure õhureostusega linnad peaksid kaaluma rangete meetmete kehtestamist, kaasa arvatud liiklusummikute maksustamine ja vähese heitega ning autovabad tsoonid; rõhutab samuti, et kesklinnades kiirusepiirangu 30 km/h kehtestamine ei vähenda mitte ainult liiklust ja õhusaastet, vaid võib ka kahandada surmaga lõppevate liiklusõnnetuste arvu;
36. juhib tähelepanu matemaatilise modelleerimise võimalustele linnatranspordi infrastruktuuride tõhusamaks haldamiseks (liiklusvoogude ja saasteainete heitkoguste hindamine);
37. kutsub komisjoni üles edendama saastavate transpordiliikide vähendamist ajaloolistes linnakeskustes ning jalakäijate alade laiendamist, tagades samas juurdepääsetavuse ja traditsioonilise kasutuse säilimise;
38. juhib tähelepanu vajadusele hakata linnalise liikumiskeskonna arendamise uusi suundi tutvustama hariduse esimestel astmetel, alustades algkoolist;
39. rõhutab asjaolu, et linnade rohelist tsoonid ei tohiks saada uuteks piirialadeks, mis piiravad inimeste ja kaupade liikumist; sellega seoses palub komisjonil koostada suunised selle kohta, kuidas rohelist tsoonid võiksid jääda liikuvuse osas juurdepääsetavaks (jalakäijad, jalgratturid, avalik transport ja kaubad); esimese sammuna kutsub komisjoni üles looma Euroopa veebilehte, mis pakuks teavet kogu Euroopa linnade rohelist tsoone ja nende juurdepääsetavust reguleerivate eeskirjade kohta;
40. juhib tähelepanu sõidukite nõuetekohase hoolduse tähtsusele;
41. juhib tähelepanu heade tavade vahetamise tähtsusele liikmesriikide vahel;
42. juhib tähelepanu üldisele vajadusele transpordi suurema säästvuse järele; see võib tähendada mitte ainult üleminekut auto kasutamisel ühistranspordi või jalgratta kasutamisele, vaid ka suure auto kasutamisel väikese auto kasutamisele või pooltühja

autoga sõitmiselt sõitjaid täis autoga sõitmisele; iga niisugust üleminekut tuleb tervitada ja toetada;

43. juhib tähelepanu ruumilise planeerimise olulisusele; linnaplaneerimine on mitmes mõttes säästvale transpordile ülemineku võti, niisiis aitaksid ELi tasandil uuringud ja juhendamine praeguseid lünki täita.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	2.4.2008
Lõpphääletuse tulemused	+ : [41] - : [3] 0 : [0]
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Adamos Adamou, Georgs Andrejevs, Margrete Auken, Johannes Blokland, John Bowis, Frieda Brepoels, Hiltrud Breyer, Martin Callanan, Chris Davies, Avril Doyle, Mojca Drčar Murko, Edite Estrela, Jill Evans, Anne Ferreira, Matthias Groote, Françoise Grossetête, Satu Hassi, Gyula Hegyi, Jens Holm, Marie Anne Isler Béguin, Dan Jørgensen, Christa Kläß, Urszula Krupa, Jules Maaten, Linda McAvan, Marios Matsakis, Roberto Musacchio, Riitta Myller, Vladko Todorov Panayotov, Vittorio Prodi, Guido Sacconi, Richard Seeber, Kathy Sinnott, Bogusław Sonik, Evangelia Tzampazi, Thomas Ulmer, Marcello Vernola, Anja Weisgerber, Glenis Willmott
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Christofer Fjellner, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard, Miroslav Mikolášik, Bart Staes
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	

10.4.2008

REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

uute suundade kohta linnalise liikumiskeskonna arendamisel
(2008/2041(INI))

Arvamuse koostaja: Jan Olbrycht

ETTEPANEKUD

Regionaalarengukomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. nõustub komisjoni rohelises raamatus „Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel” (KOM(2007)0551) esitatud väitega, et linnaline liikumiskeskond toetab oluliselt majanduskasvu ja töökohtade loomist ning tasakaalustatud regionaalset arengut Euroopa Liidus, aidates sellega saavutada Lissaboni ja Göteborgi strateegia eesmäärke;
2. rõhutab, et kodanikele võrdse ja probleemi juurdepääsu tagamine kvaliteettransporditeenuste, sh ühistranspordi kooskõlastatud süsteemile linna- ja linnalähipiirkondades on ELi territoriaalse ühtekuuluvuse saavutamiseks eluliselt tähtis; nõuab, et erilist tähelepanu pöörataks puuetega ja eakate inimeste vajadustele;
3. rõhutab, et linnalisel liikumiskeskonnal on oluline roll linnastute sisemise ühtsuse tagamisel ning et seetõttu peavad linnatranspordi arengustrateegiad olema tihedalt seotud ruumilise arengu ja linnapiirkondade arendamise ulatuslikumate strateegiatega;
4. on kindlal arvamusel, et kuigi transpordi infrastruktuuri ja -teenuste kvaliteet mõjutab oluliselt linnakeskuste atraktiivsust ja konkurentsivõimet, sõltub transpordivaldkonda tehtavate investeeringute tõhusus nende seotusest iga linnastu jätkusuutliku arengustrateegiaga; peab seetõttu vältimatult vajalikuks, et linnastute arengukavades võetaks arvesse linnatranspordi praegust ja tulevast mõju;
5. kutsub komisjoni, liikmesriike ning piirkondlikke ja kohalikke ametiasutusi üles kasutama linna- ja linnalähipiirkondadesse tehtavate transpordinvesteeringute kavandamisel integreeritud lähenemisviisi, võttes arvesse sotsiaalseid, majanduslikke ja keskkondlikke

tegureid; rõhutab avaliku arutelu tähtsust edukate ja jätkusuutlike linnaplaneerimisstrateegiatega väljatöötamisel;

6. kutsub komisjoni üles hõlbustama integreeritud lähenemisviisi väljatöötamist, korraldades uuringute läbiviimist sellise lähenemisviisi positiivsete mõjude kohta ja näidates, millised kulud tooks kaasa integreerimata lähenemisviis; kutsub lisaks komisjoni üles esitama vahetutele osalejatele juhendit, mis sisaldab juhiseid integreeritud lähenemisviisi rakendamiseks näiteks kontrollnimekirju kasutades;
7. kutsub komisjoni üles vaatama läbi ühenduse õigusakte ja suuniseid, millega mõjutatakse otseselt või kaudselt viisi, mille abil püütakse saavutada linnade jätkusuutlikku arengut eesmärgiga pakkuda piirkondadele ja linnadele ühist tugiraamistikku, et muuta arengustrateegia kavandamise ja rakendamisega seotud valikute tegemist lihtsamaks;
8. kutsub komisjoni üles koostama põhjalikku juhendit, milles tutvustatakse ülevaatlikult kõiki linnatranspordi valdkonnas kasutusel olevaid vahendeid (teadusuuringute raamprogramm, piirkondlikud vahendid, Life+, Marco Polo) ning EIP pakutavaid võimalusi, võttes näitena aluseks komisjoni regionaalpoliitika peadirektoraadi hiljuti avaldatud juhendi linnade jaoks;
9. tuletab meelde, et komisjon peab ergutama kohalikke sidusrühmi looma avaliku ja erasektori partnerlusi;
10. rõhutab, et linnaarengu planeerimine kuulub kohalike ametiasutuste pädevusse; kutsub komisjoni üles toetama kohalikke ametiasutusi, edendades piloot- ja eksperimentaalprojekte eelkõige seoses integreeritud lähenemisviisi kasutamisega linnalise liikumiskeskonna küsimustes, toetades teadustegevust linnaplaneerimise valdkonnas ning innustades kättesaadavate rahaliste vahendite kasutamist liikmesriikides;
11. kutsub komisjoni üles tutvustama liikmesriikidest toodud näidete abil hea tava eeliseid seoses liikumiskeskonna integreeritud planeerimisega suurprojektide elluviimisel ja uurima preemiasüsteemi loomise võimalikkust linnadele, mis kasutavad uuenduslikke lahendusi linna transpordisüsteemides liiklusummikute ärahoidmiseks;
12. on kindlal arvamusel, et juurdepääs struktuurifondidest ja ühtekuuluvusfondist antavale abile peaks olema seotud tingimusega, et linna- ja linnalähipiirkondade jätkusuutlikuks arenguks koostatakse integreeritud strateegia;
13. rõhutab, kui tähtis on linnade ja piirkondade vaheline koostöö optimaalsete arengustrateegiatega väljatöötamisel ning kutsub komisjoni üles vahetama linnalise liikumiskeskonna valdkonnas kogemusi ja häid tavasid, eelkõige programmi URBACT ja algatuse „Piirkonnad majandusmuutustes” raames.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	08.4.2008
Lõpphääletuse tulemused	+: 47 -: 0 0: 3
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnaoutakis, Elspeth Attwooll, Rolf Berend, Jana Bobošíková, Victor Boştinaru, Antonio De Blasio, Petru Filip, Gerardo Galeote, Iratxe García Pérez, Eugenijus Gentvilas, Gábor Harangozó, Filiz Hakaeva Hyusmenova, Mieczysław Edmund Janowski, Rumiana Jeleva, Gisela Kallenbach, Tunne Kelam, Evgeni Kirilov, Miloš Koterec, Constanze Angela Krehl, Miguel Angel Martínez Martínez, Sérgio Marques, Miroslav Mikolášik, James Nicholson, Lambert van Nistelrooij, Jan Olbrycht, Maria Petre, Markus Pieper, Pierre Pribetich, Elisabeth Schroedter, Grażyna Staniszewska, Catherine Stihler, Margie Sudre, Kyriacos Triantaphyllides, Vladimír Železný.
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Bernadette Bourzai, Jan Březina, Brigitte Douay, Den Dover, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Madeleine Jouye de Grandmaison, Ramona Nicole Mănescu, Ljudmila Novak, Mirosław Mariusz Piotrowski, Zita Pleštinská, Samuli Pohjamo, Manfred Weber,
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Jean-Paul Gauzès, Jacques Toubon.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

Vastuvõtmise kuupäev	29.5.2008
Lõpphääletuse tulemused	+: 27 -: 2 0: 0
Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed	Inés Ayala Sender, Paolo Costa, Arūnas Degutis, Petr Duchoň, Saïd El Khadraoui, Robert Evans, Emanuel Jardim Fernandes, Francesco Ferrari, Brigitte Fouré, Mathieu Grosch, Georg Jarzembowski, Timothy Kirkhope, Sepp Kusstatscher, Jörg Leichtfried, Marian-Jean Marinescu, Erik Meijer, Seán Ó Neachtain, Willi Piecyk, Paweł Bartłomiej Piskorski, Luís Queiró, Reinhard Rack, Brian Simpson, Yannick Vaugrenard
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed	Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Leopold Józef Rutowicz
Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliige/asendusliikmed (kodukorra art 178 lg 2)	Astrid Lulling, Rovana Plumb, Bart Staes