

EUROOPAN PARLAMENTTI

2004



2009

Istuntoasiakirja

A6-0252/2008

2.6.2008

MIETINTÖ

aiheesta "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen"
(2008/2041(INI))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Reinhard Rack

SISÄLTÖ

	Sivu
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS	3
PERUSTELUT	12
YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO	16
ALUEKEHITYSVALIOKUNNAN LAUSUNTO	23
VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS.....	26

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

aiheesta "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen" (2008/2041(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon vihreän kirjan "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen" (KOM(2007)0551),
- ottaa huomioon valkoisen kirjan "Eurooppalainen liikennepolitiikka vuoteen 2010: valintojen aika" (KOM(2001)0370),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kestävää liikkuvuutta Eurooppaan – Euroopan komission vuoden 2001 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarviointi" (KOM(2006)0314),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kohti turvallisempaa, puhtaampaa ja älykkäämpää Euroopan laajuista liikkuvuutta: Ensimmäinen raportti älyautoaloitteesta" (KOM(2007)0541),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehyksestä 2000-lukua varten – Komission kanta korkean tason CARS 21 - työryhmän loppuraporttiin, EU:n kasvu- ja työllisyysstrategiaan liittyvä tiedonanto" (KOM(2007)0022),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Älyautoaloite – Tieto- ja viestintäteknikkaa älykkäämpiä, turvallisempia ja puhtaampia autoja varten" (KOM(2006)0059),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Euroopan tavaraliikenteen logistiikka – kestävän liikkuvuuden avaintekijä" (KOM(2006)0336),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Tavaraliikenteen logistiikkaa koskeva toimintasuunnitelma" (KOM(2007)0607),
- ottaa huomioon komission tiedonannon "Kaupunkiympäristöä koskeva teemakohtainen strategia" (KOM(2005)0718),
- ottaa huomioon komission ehdotukset ja suuntaviivat ja Euroopan parlamentin lausunnot rakennerahastoista ja koheesiorahastosta sekä seitsemänneistä tutkimuksen puiteohjelmasta,
- ottaa huomioon muutetun ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi puhtaiden ja energiatehokkaiden maantieajoneuvojen edistämisestä (KOM(2007)0817),

- ottaa huomioon 20. helmikuuta 2008 antamansa päätöslauselman kevään 2008 Eurooppa-neuvostolle tiedotettavista Euroopan parlamentin Lissabonin strategiaa koskevista näkemyksistä¹,
 - ottaa huomioon 12. heinäkuuta 2007 antamansa päätöslauselman Euroopan kestävästä liikkuvuudesta²,
 - ottaa huomioon 15. tammikuuta 2008 antamansa päätöslauselman CARS 21: kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehyksestä³,
 - ottaa huomioon 5. syyskuuta 2007 antamansa päätöslauselman Euroopan tavaraliikenteen logistiikasta kestävästä liikkuvuuden avaintekijänä⁴,
 - ottaa huomioon 26. syyskuuta 2006 antamansa päätöslauselman kaupunkiympäristöä koskevasta teemakohtaisesta strategiasta⁵,
 - ottaa huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta "Kaupunkiliikenne",
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 45 artiklan,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön sekä ympäristön, kansanterveyden ja elintarvikkeiden turvallisuuden valiokunnan ja aluekehitysvaliokunnan lausunnot (A6-0252/2008),
- A. katsoo, että kaupunkikeskuksilla (kaupungeilla ja niiden ympäristöillä) on monesta syystä erittäin suuri merkitys EU:n kansalaisten elämässä; katsoo, että kaupunkikeskuksia koskevat niiden erilaisesta koosta ja rakenteesta huolimatta samankaltaiset ongelmat ja haasteet, jotka liittyvät kaupunkiliikenteestä aiheutuvaan saastumiseen, ruuhkautumiseen ja meluun sekä tieturvallisuuteen,
- B. katsoo, että kaupunkiliikenteeseen tarvitaan pikaisesti uutta ajattelua ja innovoivia toimintamalleja, sillä kaupunkiliikenne on merkittävä tekijä ilmastonmuutoksessa, saastumisessa ja muissa ympäristöongelmissa ja lisää merkittävästi niiden kaupunkilaisten elämänlaatuun ja terveyteen kohdistuvia kielteisiä vaikutuksia; katsoo, että näihin ongelmiin on puututtava, jos ilmastonmuutoksen ja muiden ympäristöongelmien torjuntaa koskevan yleisen EU:n strategian halutaan toimivan,
- C katsoo, että EU:n sekä kaupunkien ja kuntien välillä on vahvistettava asianmukainen tehtävänjako, jossa EU:n asema olisi määriteltävä selvästi; katsoo, että paremman sääntelyn periaatteen sekä toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti kaupunkiliikennettä koskevia yhteisön toimia olisi toteutettava vain, jos niistä saadaan selvää lisäarvoa Euroopan tasolla,

¹ Hyväksytyt tekstit, P6_TA(2008)0057.

² Hyväksytyt tekstit, P6_TA(2008)0345.

³ Hyväksytyt tekstit, P6_TA(2008)0007.

⁴ Hyväksytyt tekstit, P6_TA(2007)0375.

⁵ Hyväksytyt tekstit, P6_TA(2006)0367.

- D. katsoo, että EU:n sisämarkkinoiden periaatteet on otettava huomioon myös kaupunkiliikenteen alalla,
- E. katsoo, että Euroopan kaupunkien ja kuntien on voitava valita laajasta valikoimasta joustavia keinoja niille sopivat kootakseen näin räätälöidyn politiikkayhdistelmän integroitujen, kestävien, yhteiskunnallisesti toimivien ja taloudellisesti elinkelpoisten ratkaisujen tarjoamiseksi niiden omiin liikenneongelmiin; huomauttaa, että kaikissa liikennemuodoissa ja kaikilla liikenteen aloilla (jalankulkijat, pyöräilijät, julkinen ja yksityinen matkustajaliikenne, rahdin jakelu ja palvelut) pitäisi pyrkiä parempiin logistiikkaratkaisuihin ja siirryttävä kestävämpiin liikennemuotoihin, jotta kaupunkien keskustat olisivat helppopääsyisiä ja liikennevirrat sujuvia, mikä on erittäin tärkeää asukkaille, vierailijoille, työmatkaliikenteelle sekä tavaroiden ja palvelujen tuottajille ja toimittajille – etenkin pk-yrityksille; katsoo, että olisi kiinnitettävä erityistä huomiota valittujen välineiden yhteentoimivuuteen, jotta viranomaiset voivat myöhemmin panna kaupunkialueisiin liittyvistä tieliikenne-rikkomuksista annettuja rangaistuksia täytäntöön rajojen yli,
- F. katsoo, että eurooppalaisessa kaupunkiliikennepolitiikassa pitää ottaa huomioon taloudellinen, sosiaalinen, alueellinen ja ympäristöön liittyvä koheesio; huomauttaa, että on erityisesti huomioitava "uusien" jäsenvaltioiden erityisongelmat ja -olot,
- G. katsoo, että on huomioitava työntekijöiden (työmatkaliikenteen), liikuntaesteisten henkilöiden, lasten (lastenvaunut), sosiaalisesti heikommassa asemassa olevien ja ikääntyneiden erityistarpeet; katsoo, että on pidettävä mielessä, että Euroopan väestön nopea vanhentuminen johtaa väestörakenteen muutoksiin ja yhteiskuntien uusiin liikennetarpeisiin,
- H. katsoo, että on erittäin tärkeää noudattaa uutta toimintatapaa kaupunkialueiden strategisessa suunnittelussa, jotta ennakoitaisiin ympäristöä, energiaa ja liikennettä koskevia haasteita, jotka syntyvät tulevien muutaman vuosikymmenen aikana,
- I. katsoo, että ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin on tärkeä askel tiellä selvyuden saamiseen liikennesektorin kustannuksista; katsoo, että on syytä selvittää mahdollisuus kestäviä kaupunkiliikenteen toimintamalleja hyödyttävään ristikkäiseen tukemiseen tavara- ja matkustajaliikenteen sekä eri liikennemuotojen oikeudenmukaisen kohtelun varmistamiseksi; katsoo, ja että pitäisi ponnistella uusien rahoitusvälineiden kehittämiseksi ja hyödyntää paremmin ja useammin rakenne- ja koheesiorahastojen kaltaisia nykyisiä rahoitusvälineitä kaupunkiliikennettä koskevia kestäviä ratkaisuja varten,

Euroopan unionin rooli

1. suhtautuu myönteisesti edellä mainittuun vihreään kirjaan, joka on sopiva runko keskustelulle; suhtautuu myönteisesti myös siihen, että sidosryhmät on otettu tehokkaasti mukaan prosessiin, jossa muotoillaan kantoja ja EU:n tulevaa kaupunkiliikennettä koskevaa politiikkaa;

2. katsoo, että on välttämätöntä rajata selkeästi EU:n vastuualueet perussopimuksissa vahvistettujen toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteiden mukaisesti; tunnustaa periaatteen, jonka mukaan paikallisviranomaiset voivat vapaasti päättää omasta liikennepolitiikastaan, kunhan ne eivät riko asiaa koskevaa kansallista ja yhteisön lainsäädäntöä; edellyttää samaan aikaan, että – edellä mainittuja periaatteita soveltaen – jäsenvaltiot, kunnat ja kaupungit ovat tietoisia omasta vastuustaan kaupunkiliikenteen organisoinnin ja suunnittelun parantamisesta; tunnustaa kuitenkin, että joillakin aloilla voidaan saada aikaan selvää lisäarvoa toteuttamalla yhteisiä toimia yhteisön sisällä;
3. katsoo, että EU:n olisi määriteltävä kaupunkiliikennettä koskeva yleinen strategia, jonka avulla voidaan vähentää yksityisautoilun suurta määrää, ja että sen olisi edistettävä siirtymistä kestäviin liikennemuotoihin, jotta tuettaisiin EU:n sitoutumista ympäristönsuojeluun ja kasvihuonekaasupäästöjen leikkaamiseen;
4. on sitä mieltä, että seuraavilla aloilla tarvitaan toimintaa Euroopan tasolla, ja edellyttää, että
 - laaditaan kaupunkiliikenteen eurooppalainen, integroitu toimintamalli, jota eurooppalaiset, kansalliset, alueelliset ja paikalliset toimijat (kunnat, kansalaiset, yritykset ja teollisuus) voivat käyttää yhteisenä viitekehyksenä; tämän toimintamallin pitäisi perustua EU:n sisämarkkinoiden kestävästi liikenteen periaatteisiin ja siinä olisi otettava huomioon kaupunkien taloudellinen elinkelpoisuus ja vaikutus väestökehitykseen (poismuutto kaupungeista); korostaa, että tämän pitäisi antaa selvä kimmoke kaupungeille ja kaupunkialueille laatia integroituja ja kattavia kestävästi kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joissa korostetaan pitkän aikavälin kaupunki- ja aluesuunnittelua
 - hankitaan ja välitetään tehokkaasti luotettavia ja vertailukelpoisia tietoja kaupunkien ja niitä ympäröivien alueiden liikenteen kaikista näkökohdista ottaen huomioon yleisten olosuhteiden tulevat muutokset (esimerkiksi väestömuutokset, talouskasvu ja ilmastonmuutos)
 - kootaan yhteen kaupunkiliikenteeseen suoraan tai epäsuorasti liittyvät nykyiset yhteisön säännöt; jokaisen kohdalla on selvitettävä mahdollisuudet parantamiseen ja yksinkertaistamiseen
 - arvioidaan kaupunkiliikenteeseen ja erityisesti julkiseen matkustajaliikenteeseen vaikuttavan unionin lainsäädännön täytäntöönpanoa ja soveltamista jäsenvaltioissa
 - kootaan yhteen paikalliset aloitteet joihinkin vihreässä kirjassa mainittuihin ongelmiin puuttumiseksi (esimerkiksi tietullit, ympäristövyöhykkeet, julkisen liikenteen turvallisuus ja pyöräilijöiden suojeleminen); toivoo, että tällainen luettelo voisi olla perustana parhaiden käytäntöjen vaihtamiselle näillä aloilla
 - valvotaan kaupunkien keskustojen helppopääsyisyyttä koskevia paikallisia toimenpiteitä, jotta vältetään kaupan uusien esteiden muodostuminen EU:n sisämarkkinoilla
 - perustetaan kaupunkiliikennettä koskeva eurooppalainen foorumi tai muu toimiva foorumi, jonka avulla voidaan koota ymmärrettävällä tavalla yhteen kaikki tiedot, parhaat käytännöt ja politiikkaa koskevat tiedot kaupunkiliikenteestä, jotta kansalaiset ja poliittiset päätöksentekijät voivat saada helposti tietoja, jotka ovat erittäin tärkeitä kaupunkiliikennettä koskevan politiikan kehittämiseksi; korostaa, että tällaisessa

- forumissa olisi hyödynnettävä mahdollisimman paljon nykyisiä tietokantoja, resursseja ja elimiä, jotta vältetään byrokratiaa
- arvioidaan eri liikennemuotojen ulkoiset kustannukset sekä selvitetään, onko näiden sisällyttäminen hintoihin mahdollista;
5. kehottaa komissiota tekemään yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa kaupunkisuunnitelmien kansallisten esteiden poistamiseksi kuitenkin ilman, että ehdotetaan EU:n lainsäädäntöä, jolla saatetaan rajoittaa paikallista joustavuutta, joka on tarpeen liikennettä koskevien ongelmien ratkaisemiseksi;

Lainsäädäntö

6. pitää tarpeellisenä, että EU:n ottaa huomioon kaupunkiliikenteen erityisvaatimukset niillä politiikan aloilla, joilla sillä on lainsäädäntövaltaa (esimerkiksi budjettipolitiikka, ympäristöpolitiikka, sosiaali- ja työmarkkinapolitiikka, kilpailupolitiikka, teollisuuspolitiikka, alue- ja koheesiopolitiikka, liikennepolitiikka, tieturvallisuuspolitiikka ja energiapolitiikka);

Standardointi ja yhdenmukaistaminen

7. vaatii erityisiä eurooppalaisia standardointi- ja yhdenmukaistamissääntöjä ja/tai suuntaviivoja ennen kaikkea seuraavilla aloilla:
- ympäristövyöhykkeiden ja tienkäyttömaksujen suunnittelu ja toiminta; katsoo, että päätös näiden toimenpiteiden mahdollisesta käyttöönotosta olisi tehtävä paikallistasolla ottaen huomioon kunkin taajaman erityistilanne; katsoo, että EU:n sisämarkkinoiden periaatteiden mukaisesti olisi korostettava erityisesti yhteentoimivaa rakennetta, jotta mahdollistetaan liikenteen sujuvuus ja vältetään toisistaan poikkeavien aloitteiden käyttöönottoa eri jäsenvaltioissa
 - matkustaja- ja rahtiliikenteen eri muotojen yhteentoimivuuden tekniset ja organisatoriset vaatimukset
 - vammaisten, vanhusten, pienten lasten kanssa liikkuvien henkilöiden ja sosiaalisesti heikommassa asemassa olevien henkilöiden liikkuvuus
 - liikenneturvallisuuden parantaminen unionin ja kansallisen lainsäädännön mukaisesti
 - älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan teknologian käytettävyys ja yhteentoimivuus EU:n laajuista käyttöä varten;

Hyviksi havaittujen käytäntöjen levittäminen ja vaihtaminen

8. vaatii lisäksi asianmukaisia toimenpiteitä hyviksi havaittujen, erityisesti seuraaviin asioihin liittyvien käytäntöjen vaihtamisen edistämiseksi:
- olemassa olevien infrastruktuurien käytön tehostaminen esimerkiksi joustavien tienkäyttömallien avulla
 - multimodaalisten liikenneratkaisujen hyväksyminen (tie-, raide- ja vesiliikenne)
 - yhdenmukaiset lippu- ja maksujärjestelmät, jotka yksinkertaistavat eri liikennemuotojen käyttömahdollisuuksia ja komodaalista käyttöä

- räätälöityjen liikennesuunnitelmien sekä niitä tukevien toimenpiteiden kehittäminen alue- ja kaupunkisuunnittelussa ("lyhyiden matkojen kaupunki"), mihin kaikkien asianosaisten olisi osallistuttava jo varhaisessa vaiheessa
 - innovatiiviset ratkaisut tavaraliikenteen tehostamiseksi, erityisesti paikallisten tuotteiden jakelemiseksi kaupunkeihin, mukaan luettuna luotettavat lastaus- ja purkujärjestelmät viimeisen osuuden toimien helpottamiseksi
 - kestävät liikennepalvelut matkailijoiden liikkuvuuden takaamiseksi kaupunkialueilla ja taajamien lähialueilla
 - suuntaviivat ympäristöystävällisille julkisille hankinnoille
 - puhtaan julkisen paikallisliikenteen tehokkuuden ja houkuttelevuuden parantaminen, päästöjen vähentäminen ja esteettömyyden parantaminen myös vammaisten ja liikuntarajoitteisten henkilöiden kannalta sekä turvallisuuden parantaminen
 - kestävien liikenneketjujen eli kävelyn–pyöräilyn–autonjakamisen–kimpapakyytien–taksien–julkisen liikenteen edistäminen
 - lähiliikenteen parempi organisointi
 - logistiikkaa ja liikenteenhallintaa tehostavat ja liikennettä vähentävät ja/tai estävät toimenpiteet, kuten etätyöskentely sekä joustavat työajat ja opetuksen alkamisajat
 - virtuaalista liikkuvuutta edistävät toimenpiteet, kuten sähköiset oppimisympäristöt, sähköiset pankkipalvelut, etäostokset ja etäkokoukset
 - ympäristövyöhykkeiden ja tienkäyttömaksujen käyttöönotto
 - pysäköintiä koskevat lähestymistavat ja käytännöt, kuten pysäköintiä koskevien ohjausjärjestelmien käyttöönotto
 - älykkäiden liikennejärjestelmien käytön parantaminen ja laajentaminen;
9. kehottaa jakamaan mahdollisimman laajasti tietoa kaupunkiliikenteeseen liittyvistä kysymyksistä, kuten Eurostat-tilastotoimiston ja CARE-tietokannan (yhteisön tietokanta tieliikenneonnettomuuksista Euroopassa) tilastoja; pyytää antamaan vapaan pääsyn CARE-tietokantaan, sillä se olisi tehokas väline tietojen ja asiantuntemuksen vaihtamiseen liikennealan ammattilaisten kesken;
10. kehottaa komissiota tukemaan paikallisviranomaisia edistämällä erityisesti kaupunkiliikennettä koskevaan yhdennettyyn toimintamalliin tähtääviä pilotti- ja kokeiluhankkeita ja tarjoamalla tukea kaupunkisuunnittelua koskevaan tutkimukseen;

Tutkimus ja kehitys

11. korostaa, että on välttämätöntä toteuttaa tutkimus- ja kehittämistoimia kestävän liikenteen alalla, jotta voitaisiin erityisesti edistää teknologista edistystä vähemmän saastuttavien ajoneuvoteknologioiden kehittämisessä; kehottaa komissiota ja neuvostoa investoimaan puhtaisiin, tehokkaampiin, kuluttajalähtöisiin ja turvallisiin kaupunkiliikennejärjestelmiin ja toteuttamaan toimenpiteitä tällaisten järjestelmien markkinoiden luomiseksi;
12. huomauttaa, että EU:lla on oma tehtävänsä älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämisessä ja edistämässä sekä innovatiivisten teknologioiden rahoittamisessa, sillä kyseiset järjestelmät voivat muun muassa lisätä merkittävästi liikenneturvallisuutta, parantaa liikenteen sujuvuutta ja tehostaa logistiikkaa; on näin ollen sitä mieltä, että pitäisi erityisesti edistää älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämistä edelleen ja ennen kaikkea niiden käytön lisäämistä EU:ssa;

13. kehottaa komissiota laatimaan helposti käytettävissä olevia ja yhdenmukaisia luetteloita EU:n eri puiteohjelmien nojalla toteutettavista kaupunkiliikennettä koskevista tutkimus- ja kehittämishankkeista ja ilmoittamaan luetteloissa myös käytännön esimerkit;

Viranomaisten välinen koordinointi

14. korostaa, että kaupunkiliikenteen parantamiseksi on erittäin tärkeää vaihtaa parhaita liikenteenhallintaa koskevia käytäntöjä ja tehostaa koordinointia, sillä nyt alkaa ilmetä vastuun epäasianmukaisen jakamisen, paikallisten, alueellisten ja kansallisten viranomaisten toimien puutteellisen koordinoinnin sekä kaupunkialueilla, taajamissa ja maaseudulla käytettävien liikennejärjestelmien riittämättömän koordinoinnin kaltaisia puutteita; huomauttaa, että paikallisviranomaisten välinen heikko koordinointi lisää kustannuksia ja liikennettä ja näin ollen ympäristön saastumista;
15. kehottaa parantamaan pikaisesti vierekkäisillä alueilla toimivien paikallisviranomaisten koordinointia tietyn tasoisien johdonmukaisuuden varmistamiseksi ja huolehtimaan paikallisen ja alueellisen liikenneinfrastruktuurin kestävästä ja yhdenmukaisesta kehittämisestä rajatylittävillä alueilla ja muilla alueilla;

Yhdennetty toimintatapa

16. katsoo, että kaupunkirakentamisessa ja -suunnittelussa on toimittava yhdennetysti ja otettava huomioon nykyiset ja tulevat liikennettä koskevat tarpeet; katsoo, että laajamittaisen kaupunkirakentamisen ja kaupunkien nykyaikaistamisen keskeisenä periaatteena pitäisi olla kaupunkien keskustojen ja jokisatamien ja rautatie- ja lentoasemien ja erityisesti syrjäisten alueiden välisten nopeiden junayhteyksien käyttöönotto;
17. muistuttaa, että entistä nopeamman kaupungistumisen takia olisi kiinnitettävä enemmän huomiota esikaupunkeihin, taajamien lähialueisiin ja taajamiin;

Kansalaisten oma vastuu

18. korostaa kansalaisten omaa vastuuta ja katsoo, että on tarpeen kannustaa heitä tarkastelemaan kriittisesti käyttäytymistään tielläliikkujina ja osallistumaan mahdollisuuksien mukaan aktiivisesti paikallisiin kaupunkiliikennefoorumeihin; on sitä mieltä, että melkein jokainen kansalainen voi muuttaa tapojaan esimerkiksi yksityisautoilun ja vaihtoehtoisten liikennemuotojen (kävely, pyöräily tai julkinen liikenne) suhteen ja siten vaikuttaa omalta osaltaan siihen, että kaupungista tulee puhtaampi ja miellyttävämpi elinympäristö; kehottaa kansallisia ja alue- ja paikallisviranomaisia tarjoamaan liikennevaihtoehtoja näiden muutosten helpottamiseksi; kehottaa lisäksi unionin ja kansallisia sekä alue- ja paikallisviranomaisia tehostamaan valistus- ja tiedotuskampanjoita, jotta kansalaiset saataisiin tietoisemmiksi liikennekäyttäytymisestään; korostaa nuoremmille sukupolville kohdistettavien valistuskampanjojen erityistä merkitystä;

19. korostaa tässä yhteydessä Euroopan liikkujan viikon puitteissa toteutetun autottoman päivän merkitystä ja kasvavaa suosiota; panee merkille, että vuonna 2007 tähän aloitteeseen osallistui 1909 kaupunkia 23 jäsenvaltiosta; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita jatkamaan tämän aloitteen tukemista ja edistämään sen laajamittaista toteuttamista;
20. katsoo, että olisi laadittava tutkimus, jossa tarkastellaan kansalaisten käytettävissä olevien kaupunkiliikenteen vaihtoehtojen kaikkia näkökohtia (yksityinen vastaan julkinen liikenne) ja joka sisältää yksityiskohtaisia tietoja kyseisistä näkökohdista; kehottaa luomaan uuden ja standardoidun tiedonkeruumenetelmän, jolla voitaisiin kerätä tietoa vähemmän tutkituista kysymyksistä, kuten jalankulkijoiden ja pyöräilijöiden käyttäytymisestä ja kansalaisten perusteista sille, miksi he käyttävät tiettyjä liikennemuotoja mutta eivät joitakin muita;

Rahoitus

21. toteaa, että EU voi osallistua tärkeällä panoksella kaupunkien henkilö- ja rahtiliikenteen toimenpiteiden rahoittamiseen esimerkiksi rakenne- ja koheesiorahastojen varoista, ja kehottaa komissiota tiedostamaan vastuunsa tässä asiassa; muistuttaa jäsenvaltioiden rahoitusvastuusta yhteisön lainsäädännössä säädettyjen ympäristöön ja liikenteeseen liittyvien toimenpiteiden kohdalla;
22. kehottaa komissiota luomaan erityisiä markkinatalouslähtöisiä välineitä tasapainoisten kestävästä liikennestä suosivien puitteiden luomiseksi kaupunkien keskustoihin;
23. vaatii, että EU:n talousarvion tulevan uudelleentarkastelun yhteydessä hankkeiden rahoittaminen EU:n varoista sidotaan tulevaisuudessa tiukemmin ehtoihin ja edellytyksiin, jotka liittyvät kestävästä liikenteestä ja ympäristönsuojeluun, ja pitää tätä sopivana välineenä ympäristöystävällisten ja laajalti saatavilla olevien liikennemallien edistämiseen;
24. kehottaa komissiota tutkimaan yksin tai muun muassa yhdessä Euroopan investointipankin kanssa nykyisiä ja tulevia mahdollisuuksia kaupunkiliikenteen rahoittamiseen; ehdottaa, että laaditaan kattava opas, jossa esitetään järjestelmällisesti kaikki kaupunkiliikenteeseen saatavilla olevat varat; kehottaa komissiota lisäksi selvittämään kysymyksen ristikkäisestä tukemisesta liikenteen alalla, jotta varmistetaan kaikkien liikennemuotojen sekä matkustaja- ja tavaraliikenteen oikeudenmukainen kohtelu; katsoo lisäksi, että olisi arvioitava julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksien kaikkia näkökohtia ja niiden mahdollista panosta kestäviin kaupunkiliikennemalleihin;

25. kehottaa Euroopan parlamentin puhemiehistöä ja sen yksiköitä olemaan esimerkkinä ja panemaan täytäntöön omat päätöksensä ja edistämään liikkuvuuden hallintaa koskevia toimenpiteitä jäsenten, henkilökunnan ja vierailijoiden kohdalla pitäen tavoitteena sitä, että Euroopan parlamentti ottaa kestävän liikenteen mukaan sovellettaessa EMAS-asetusta;

o

o

o

26. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle ja komissiolle.

PERUSTELUT

Johdanto

Esittäessään vuonna 2006 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnin komissio ilmoitti aikovansa laatia kaupunkiliikenteen vihreän kirjan. Järjestettyään laajan julkisen kuulemisen vuoden 2007 alkupuoliskolla komissio julkaisi 25. syyskuuta 2007 vihreän kirjan nimeltään "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen" (KOM(2007) 551). Vihreän kirjan julkaisemisen myötä alkaa kuulemisvaihe, joka päättyy 15. maaliskuuta 2008 ja jonka aikana eri toimijoita kehoitetaan ottamaan kantaa komission ehdotuksiin. Tämän jälkeen komissio esittää loppuvuodesta konkreettisia toimenpiteitä sisältävän toimintasuunnitelman.

Esittelijä suhtautuu myönteisesti tämän laajan vihreän kirjan esittämiseen. Asiakirjassa pyritään käsittelemään mahdollisimman monia kaupunkiliikkuvuuden näkökohtia ja tekemään niistä yhteenveto. Komission lähestymistavasta, jonka mukaan yksittäiset seikat järjestetään teemoiksi (liikenteen sujuvuus, vihreämmät kaupungit, älykäs, vaivattomampi ja turvallinen kaupunkiliikenne), poiketen esittelijä katsoo, että on selvitettävä keskeinen kysymys, joka asettuu uuden lähestymistavan keskipisteeseen: "Mikä rooli Euroopan unionilla voi / pitää / on pakko olla kaupunkiliikennekysymyksissä ja mikä sen toimintamalli tässä yhteydessä voi / pitää / on pakko olla?"

Euroopan unionin rooli

Tästä lähtökohdasta pyritään ensimmäisessä osassa laatimaan alustava luettelo¹ niistä aloista, joilla yhteisön tason toimilla voidaan saada aikaan ilmiselvää lisäarvoa. Esittelijä haluaa tämän vuoksi korostaa kaupunkiliikenteen eurooppalaisen, integroidun toimintamallin merkitystä. Lisäksi on painotettava erityisesti luotettavien ja vertailukelpoisten tietojen hankkimista; tietojen on yhtäältä kerrottava nykytilanteesta ja toisaalta kuitenkin otettava huomioon olosuhteiden tulevat muutokset (esimerkiksi väestönmuutos). Suuri merkitys on myös nykyisten kaupunkiliikennejärjestelmien luetteloinnilla ja analysoinnilla – erityisesti on otettava huomioon mahdollisuudet sääntelyn poistamiseen. Tärkeää on tässä yhteydessä myös tarkastella ulkoisten kustannusten arviointia ja niiden mahdollista sisällyttämistä hintoihin.

Oikeudellisesti sitovat / sitomattomat välineet (hard law / soft law)

Toisessa vaiheessa tarkastellaan EU:n roolia lainsäätäjänä. Kaupunkiliikenne on poikkileikkausaihe, mikä tarkoittaa, että siihen vaikuttavat monet jo EU:n laajuisesti säädellyt politiikan alueet. Näihin kuuluvat muun muassa ympäristöpolitiikka, sosiaali- ja työmarkkinapolitiikka, kilpailupolitiikka, teollisuuspolitiikka, alue- ja koheesiopolitiikka sekä liikennepolitiikka. Jo pelkästään tämä tausta tekee Euroopan komission oikeutetusta mielenkiinnosta tähän aiheeseen selvän ja ymmärrettävän.

Lisäksi voidaan viitata lisäarvoon, jota EU voi tuoda kaupunkiliikenteen parantamiseen: sen mahdollisuuden työstää uusien toimintamallien yhteydessä perustavanlaatuisia standardeja ja

¹ Esittelijä huomauttaa, että mitään tässä mietintöehdotuksessa esitettyä luetteloa ei ole tarkoitettu tyhjentäväksi vaan niiden on tarkoitus ennen kaikkea havainnollistaa kuvailtuja periaatteita.

normeja. Näiden toimintamallien pitäisi noudattaa yhteisön sisällä tietyssä määrin samoja periaatteita, jotta kansalaiset ja teollisuus voivat odottaa yksittäisissä jäsenmaissa toisiinsa mukautettuja rakenteita.

Kaupunkiliikenteen ongelmat ovat kauttaaltaan hyvin samankaltaisia mutta eivät eurooppalaisten kaupunkien heterogeenisyyden vuoksi missään täysin samoja. Siksi olisi toivottavaa antaa kaupunkien ja kuntien käyttöön yksityiskohdiltaan erilaisia mutta periaatteessa vertailukelpoisia työkaluja niiden kulloistenkin liikenneongelmien ratkaisemiseksi. Kunnille pitäisi näin ollen antaa mahdollisuus valita itse selkeärakenteisesta toimintamallitarjonnasta ne ratkaisut, jotka niiden kohdalla tulevat kyseeseen, ja toteuttaa ne jatkossa. Kyse on ennen kaikkea siitä, että kunnille annetaan mahdollisuus koota yksilöllinen politiikkayhdistelmä periaatteessa vakiomallisten ratkaisujen pohjalta. Erillisiä ratkaisuja on joka tapauksessa vältettävä.

Jotta kansalaiset sekä teollisuus ja talous voivat olettaa yhteisön sisällä noudatettavan vertailukelpoisia periaatteita, pitäisi vähäpäästöiset tai ympäristövyöhykkeet ja kaupunkien ruuhkamaksujärjestelmät suunnitella rakenteeltaan samankaltaisiksi kaikkialla Euroopassa. Tässä yhteydessä on suuri merkitys erityisesti teknisten ratkaisujen yhteentoimivuudella. Mahdollisimman suuren yhteensopivuuden periaate on kuitenkin tutkittava myös muilla, ei-teknisillä aloilla (esimerkiksi käytettäessä vinjettejä tai tunnisteita, jotka antavat tietyt pääsyoikeudet). Erityistä huomiota ansaitsevat heikommat tielläliikkujat, kuten esimerkiksi liikuntarajoitteiset henkilöt, lapset ja vanhukset. Tähän liittyy liikenneturvallisuuden ala. Se pitäisi nähdä integroituna toimintamallina, jonka yhteydessä otetaan huomioon kaikki liikenteen ja infrastruktuurin alat.

Tällaisia oikeudellisesti sitovia toimenpiteitä täydennetään käyttämällä oikeudellisesti sitomattomia toimenpiteitä eli levittämällä ja vaihtamalla hyväksi todettuja käytäntöjä, mikä on mahdollista monilla muilla aloilla. Tärkeä seikka kaupunkien liikenneongelmien hoitamisessa on olemassa olevan infrastruktuurin mahdollisimman tehokas hyödyntäminen. Ei vähiten sen takia, että tila on huomattavan rajallisuutensa takia kaupungeissa arvokkain resurssi. Innovatiiviset ratkaisut, kuten esimerkiksi vuorokaudenaikoihin mukautetut tienkäyttömallit, voisivat tässä yhteydessä olla osa liikenneongelmien ratkaisua. Myös multimodaaliset liikennekonseptit sisältävät vielä suuren potentiaalin. Esimerkiksi sisävesiliikenteen sisällyttämisessä kaupunkien liikennekonsepteihin ei ole hyödynnetty vielä läheskään kaikkia mahdollisuuksia. Euroopan komissio voisi toimia tukijana myös silloin, kun on kyse tila- ja kaupunkisuunnittelun kysymyksistä. Erityisesti räätälöityjen liikkuvuussuunnitelmien merkityksestä on keskusteltava enemmän. Tähän alueeseen liittyy muun muassa koko sukkulointiongelma tai esimerkiksi "keinotekoinen liikenteen aiheuttaminen" (esimerkiksi suuret ostoskeskukset kaupungin laitamilla vs. "lyhyiden matkojen kaupunki"). Erityistä huomiota vaatii myös – kaupungin taloudellisen suorituskyvyn kannalta – pitkälle kehitetty logistiikkakonsepti, etenkin hyvin organisoidun ja tehokkaan tavara- ja rahtiliikenteen muodossa.

Yksi aihe on vielä ympäristöön liittyvä vastuu liikennepolitiikan alalla. Tärkeät elämänlaatuun ja terveyteen liittyvät seikat ovat nimittäin tärkeimpiä syitä tämän vihreän kirjan laatimiselle. Tähän liittyy suoraan esimerkiksi ympäristöystävällinen hankintapolitiikka. Tämän merkitys taas tulee esiin muun muassa silloin, kun on kyse ulkoisten kustannusten lisäämisestä hintaan, sillä tällä voi olla tärkeä (taloudellinen) ohjaava vaikutus ympäristöystävällisemmän

liikenteen suuntaan. Julkisen paikallisliikenteen alalla tarvitaan lisäponnistuksia. Siitä on tehtävä tehokkaampaa, houkuttelevampaa ja vaivattomampaa. Kansalaisia kannustetaan näin liikennemuotosiirtymään ja välttämään siltä, että pääasiassa yhteiskunnan sosiaalisesti heikommassa asemassa olevien jäsenten on "pakko" liikkua paikasta toiseen kaupungin sisällä mahdollisesti vähemmän houkuttelevilla julkisilla liikennevälineillä. Näitä toimenpiteitä on täydennettävä hyödyntämällä potentiaalia, joka sisältyy esimerkiksi polkupyörän kaltaisten vaihtoehtoisten kulkuvälineiden käyttöön. Lähiliikenteen parempi organisoiminen voi yleisesti ottaen edistää huomattavasti kaupunkien paineen vähentämistä muun muassa ruuhka-aikoina. Aliarvioida ei saa myöskään liikenteen välttämiseksi toteutettavia toimenpiteitä, esimerkiksi etätyöskentelymallien käytön lisäämistä. Lisäksi olisi pyrittävä liikenteen "purkamiseen" eli yritettävä vähentää liikennemääriä ruuhka-aikoina aamulla tai loppuiltaapäivästä esimerkiksi työntekijöiden joustavasti porrastettujen työaikojen avulla. Koulujen hieman erilaiset opetuksen alkamisajat voisivat myös olla avuksi.

Tutkimuksen ja kehityksen alalla on yleisesti ottaen vielä paljon käyttämätöntä potentiaalia, mitä tulee esimerkiksi liikennevirtojen tai liikenneturvallisuuden parempaan organisointiin. Teknologinen edistys antaa meille myös mahdollisuuden rakentaa ympäristöystävällisempiä ajoneuvoja. Näin ollen on ponnisteltava erityisesti sen eteen, että näitä uusia teknologioita edistetään ja tällaisia toimintamalleja/ratkaisuja myös otetaan käyttöön entistä useammin.

Kaupunkien ja kuntien asukkaiden on kuitenkin tultava tietoisiksi siitä, että heidän on annettava henkilökohtainen panoksensa puhtaan ja elämänlaadultaan korkeatasoisen kaupungin eteen. Yhtäältä asukkaita on innostettava tarkastelemaan kriittisesti omaa käyttäytymistään tielläliikkujina. Tässä yhteydessä on esimerkiksi tutkittava tapauskohtaisesti, onko henkilöauton käyttäminen joka tapauksessa ehdottoman välttämätöntä. Myös ajokäyttäytymisessä voitaisiin ilman suurta vaivaa noudattaa ympäristöystävällisiä perusteita. Toisaalta tämä edellyttää muun muassa kilpailukykyisiä vaihtoehtoisia julkisen paikallisliikenteen kulkuvälineitä. Lisäksi kansalaisia on rohkaistava – ei ainoastaan terveellisemmän elämäntavan edistämiseksi – kulkemaan myös useammin lyhyitä matkoja jalkaisin. Sen, että tämä voi tapahtua "raitissa ilmassa", on oltava yksi tärkeimmistä tavoitteistamme.

Rahoitus

Komission käytettävissä on muun muassa rakenne- ja koheesiorahastojen sekä tutkimuksen puiteohjelmien varoja. Koska kaupunkiliikenteellä on erityinen merkitys kaikille toimijoille ja koska, kuten alussa mainittiin, kaupunkialueita koskevat jo monet yhteisön järjestelyt, on komissiota kehotettava tiedostamaan rahoitukseen liittyvä vastuunsa. Kaupunkiliikenteen parantamiseen tarvittavat investoinnit ja tässä yhteydessä myös yhteisön määräysten noudattaminen merkitsevät suurta rahoitustarvetta. Pääosa kustannuksista lankeaa asianomaisille paikallisviranomaisille. Siksi on viitattava myös jäsenvaltioiden rahoitusvastuuseen yhteisön oikeuden määrittämien ympäristöön ja liikenteeseen liittyvien toimenpiteiden kohdalla. Tämä tarkoittaa, että jäsenvaltioiden on tässä yhteydessä taattava kaupungeille ja kunnille yhteisön oikeuden täytäntöön panemiseen tarvittavat taloudelliset välineet.

Esittelijä katsoo erityistä merkitystä olevan myös uusien rahoitusvälineiden kehittämällä ja muokkaamisella esimerkiksi yhteistyössä EIP:n kanssa. Lisäksi tässä yhteydessä ei saa

unohtaa potentiaalia, joka sisältyy ristikkäiseen tukemiseen liikenteen alalla. Tärkeä ohjausväline on taloudellisen luonteensa takia myös rahoituksen sitominen velvoitteisiin. Esimerkiksi ympäristöä säästävien ratkaisujen täytäntöönpano voidaan näin sitoa edellytyksenä tuen saamiseen.

8.4.2008

YMPÄRISTÖN, KANSANTERVEYDEN JA ELINTARVIKKEIDEN TURVALLISUUDEN VALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

uudesta ajattelusta kaupunkiliikenteeseen

(2008/2041(INI))

Valmistelija: Justas Vincas Paleckis

EHDOTUKSET

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

1. huomauttaa, että entistä useammat ihmiset ovat keskittyneet kaupunkialueille ja niiden taajamiin; korostaa tarvetta lisätä kaupunkiliikenteen kestävyyttä, ympäristöystävällisyyttä, vaivattomuutta ja käyttäjäystävällisyyttä erityisesti liikuntarajoitteisille käyttäjille kuten vammaisille ja vanhuksille;
2. katsoo liikenteen lisääntymisen tarkoittavan, että suurten kaupunkien kadut ovat suorituskykynsä rajoilla ja usein ylittävät ne, minkä vuoksi suurten kaupunkien tieverkosto on äärimmäisen herkkä häiriöille ja joustamaton, mikä johtaa nopeasti muodostuviin liikenneturvaksiin jo vähäisissä ongelmatilanteissa; katsoo, että suurten kaupunkien tieverkostojen häiriöherkkyyden alentaminen (esimerkiksi älykkäillä liikennejärjestelmillä, ottamalla käyttöön ja tukemalla uusia ajo- ja liikennetottumuksia) on siksi erittäin tärkeää;
3. huomauttaa olevan tärkeää hyväksyä ja panna täytäntöön kokonaisvaltainen lähestymistapa, jossa otetaan huomioon kaikki liikkumisen vaivattomuuden ominaisuudet ja joka kattaa kaikki liikennevälineet;
4. korostaa kaikkien kansalaisten oikeuden liikkuvuuteen (myös niiden, joilla ei ole omaa autoa) olevan sosiaalinen tekijä, joka on otettava huomioon;

5. kiinnittää huomion siihen, että esikaupunkialueille on työmatkalaisten määrän kasvaessa tärkeää rakentaa pysäköintitiloja, joista on joustavat yhteydet muihin liikennevälineisiin;
6. pitää vihreätä julkista liikennettä keinona vähentää päästöjä kaupunkialueilla, missä ilman laatu vaikuttaa asukkaiden terveyden lisäksi myös vierailijoiden ja kaupungissa työssä käyvien terveyteen;
7. huomauttaa, että liikenteen ruuhkautumisen ehkäiseminen parantaa ilmanlaatua ja vähentää melusaastetta; on vakuuttunut siitä, että tämä onnistuu rajoittamalla pääsyä kaduille erityisillä pääsykäytännöillä ja vaikuttamalla tiettyjen katujen liikenteeseen pysäköintikäytäntöjen avulla;
8. huomauttaa, että kaupunkiliikenteen kehittäminen on erotettava kielteisistä ympäristövaikutuksista hyväksymällä johdonmukaisia politiikkoja ilmastonmuutosta ja uusiutuvia energialähteitä koskevan komission toimenpidepaketin puitteissa;
9. korostaa, että kaiken julkisen liikenteen lippujen hintoja on laskettava sosiaalisin perustein, jotta yhä suurempi määrä kansalaisia käyttäisi julkista liikennettä päivittäin, minkä ansiosta saastuttavien yksityisten kulkuvälineiden käyttöä voitaisiin vähentää;
10. korostaa olevan tarpeen laatia strategia uusien jäsenvaltioiden julkisen liikenteen käytön vähenemisen sekä henkilöautoilun lisääntymisen pysäyttämiseksi;
11. ehdottaa, että matkustuskilometreissä pyrittäisiin vuosittain ainakin yhden prosentin suuruiseen siirtymään yksityisautoilusta/autoista kestäviin liikennemuotoihin, kuten julkiseen liikenteeseen ja pyöräilyyn, Euroopan parlamentin 26. syyskuuta 2006 antaman päätöslauselman kaupunkiympäristön teemakohtaisesta strategiasta (2006/2061(INI)) mukaisesti¹;
12. korostaa, että kaikesta julkisesta liikenteestä olisi tehtävä vaivattomampaa ja käyttäjäystävällisempää vammaisille kansalaisille;
13. korostaa, että julkisen liikenteen käytön edistäminen on tehokkaimpia tapoja vähentää liikenteen aiheuttamaa melu- ja ilmansaastetta sekä liikenneruuhkia kaupunkialueilla erityisesti maanalaisen ja maanpäällisen raideliikenteen kaltaisten teitä käyttämättömien järjestelmien tapauksessa;
14. huomauttaa, että pyöräily ja muut motorisoimattomat liikkumismuodot erityisesti kaupungeissa säästävät energiaa ja vähentävät tilankäyttöä, ovat meluttomia, eivät aiheuta hiilidioksidipäästöjä eivätkä synnytä ilmansaasteita, ovat hyvin tehokkaita sekä liikalihavuuden että liikunnan puutteesta johtuvien sairauksien torjuntakeinoja; korostaa myös tarvetta edistää näitä vaihtoehtoisia matkustustapoja luomalla niitä varten asianmukaisia alueita kuten pyöräkaistoja ja jalankulkijaystävällisiä alueita sekä tarvetta edistää jalankulkijoiden liikkuvuutta ja pyöräilyä matkustusvalistuskampanjoiden ja liikennesuunnitelmien avulla sekä jakamalla karttoja alueen liikenneverkosta ja pyöräilyreiteistä;

¹ EUVL C 306 E, 15.12.2006, s.182.

15. kehottaa Euroopan komissiota ja paikallisviranomaisia ryhtymään välittömästi toimiin koulutus- ja tiedotuskampanjoiden lisäämiseksi, jotta kansalaisia voitaisiin valistaa liikennekäyttäytymisestä, korostaen erityisesti nuorisolle suunnattuja koulutuskampanjoita;
16. korostaa, että yhteisön lainsäädännössä olisi edellytettävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman laatimista kaikissa yli 100 000 asukkaan kaupungeissa; katsoo, että kyseinen lainsäädäntö voisi sisältää sekä paikallisella että Euroopan tasolla asetetut selkeät määräajat ja sitovat tavoitteet;
17. katsoo, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma voisi sisältää välineet, joilla paikallisviranomaiset voivat:
 - edistää motorisoimattomia matkustustapoja kuten pyöräilyä ja kävelyä rakentamalla kattava pyöräkaistojen verkko ja tarjoamalla jalankulkijoille turvallisia käytäviä ja katutasossa olevia risteysten ylityspaikkoja,
 - edistää julkista liikennettä käyttämällä EU:n rahoitusta julkisen liikenteen infrastruktuurin kehittämiseen ja välittää tietoa hyvistä esimerkeistä, kuten yhdistettyjen hinnoittelu- ja lipunmyyntijärjestelmien käyttöönotosta sekä park and ride -järjestelmien kehittämisestä;
 - torjua henkilöautoilun lisääntymistä pysäköintirajoitusten ja ruuhka-aikamaksujen sekä vähäpäästöisten ja autottomien vyöhykkeiden avulla;
18. korostaa, että kansalaisjärjestöjen ja muiden sidosryhmien tulisi osallistua kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimiseen, jonka tulisi olla yleisölle avointa; katsoo saavutetun edistyksen säännöllisen arvioimisen ja arvioista saatujen tulosten jakamisen olevan myös olennaista;
19. tukee komissiota sen toimissa ympäristöystävällisten julkisten hankintojen edistämiseksi toissijaisuusperiaatetta samalla kunnioittaen, ja katsoo edellä mainitun voivan toimia esimerkkinä, joka vaikuttaa myönteisesti myös muilla aloilla; on vakuuttunut siitä, että tiukkojen ympäristönormien soveltaminen tärkeänä valintakriteerinä on asianmukainen kestävän kaupunkiliikenteen edistämiskeino;
20. kannustaa komissiota antamaan apua ja tietoa kaupungeille, jotka edistävät uutta kaupunkiliikennekulttuuria;
21. korostaa, että kestävää liikennettä edistävät kaupungit ovat vastuussa myös niitä ympäröivien alueiden kehityksestä; korostaa, että kaupunkiliikenteen kehittämiseen olisi siksi sisällyttävä myös kestävien alueiden välisten liikenneyhteyksien kehittäminen, ja pyytää asiasta vastaavia viranomaisia kiinnittämään erityistä huomiota vierekkäin sijaitseviin rajat ylittäviin kaupunkialueisiin;
22. yhtyy komission näkemykseen siitä, että kaupunkialueiden julkista liikennettä olisi parannettava politiikoilla, joissa kestävän kysynnän luomiseen suuntautuvilla politiikoilla tuetaan tarjontatekijöihin suuntautuvia taloudellisia toimenpiteitä ja joissa kiinnitetään erityistä huomiota toimenpiteisiin, joilla voidaan vähentää henkilöautoilua ja lisätä

- etätyöskentelyä, kuten
- demonstrointi- tai pilottihankkeet paikallisille ja alueellisille viranomaisille,
 - muiden kuin autoille tarkoitettujen kaupunkiliikennereittien suunnittelu,
 - autoilun vähentämiseen pyrkivät ja vaihtoehtoisia liikennemuotoja tarjoavat kampanjat,
 - verohelpotukset,
 - taloudellisen ajotavan koulutuskampanjat;
23. korostaa tarvetta edistää paikallisten viranomaisten välistä keskustelua ja yhteistyötä kaikissa jäsenvaltioissa parhaiden käytäntöjen, kokemusten ja toimenpiteiden vaihtamiseksi;
24. pitää Civitas-aloitteen¹ (City-VITAlity-Sustainability) tuloksia kiitettävänä ja korostaa komission roolia hankitun kokemuksen ja parhaiden ja huonoimpien käytäntöjen aktiivista levittämistä niiden kaupunkien hyödyksi, jotka eivät osallistu mainittuun aloitteeseen;
25. katsoo, että EU:ssa vallitsevien liikenteen laadun valtavien alueellisten erojen vuoksi olisi järkevää laatia osaamista koskevia sitomattomia suuntaviivoja, jotka olisivat Internetissä kaikkien paikallisviranomaisten saatavissa;
26. kehottaa komissiota edistämään investointeja energiatehokkaita ja ympäristöystävällisiä liikennemuotoja sekä älykkäitä liikennejärjestelmiä koskeviin tutkimuksiin ja pilottihankkeisiin; kannustaa poistamaan tekniset esteet vihreiden älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönotolta järjestelmien standardoinnin ja yhteentoimivuuden avulla;
27. huomauttaa, että ulkoisten kustannusten asianmukaisen sisällyttämisen olisi toimittava jokaisen kestävä liikennejärjestelmän perustana; katsoo, että ulkoisten kustannusten (pääasiassa liikenneuhkat, ilmansaasteet, melu) vastaisten toimenpiteiden ja maksujen valitsemisen olisi kuitenkin kuuluttava kaupunkialueilla toissijaisuusperiaatteen soveltamisalaan, joten on ilmaistava selkeästi, että ympäristöverojen kantamiseen kaupunkialueiden Euroopan laajuisiin verkkoihin kuuluvista moottoriteistä sovelletaan kaikkien ajoneuvojen (henkilöautot ja kuorma-autot) tapauksessa toissijaisuusperiaatetta;
28. kehottaa komissiota varmistamaan politiikkansa painopisteiden eli kestävä kaupunkiliikenteen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisen yhteentoimivuuden rakenne- ja koheesiorahastoista annettavan rahoituksen kanssa;
29. kehottaa komissiota yhdistämään ympäristöä koskevat vaatimukset alueellisista rahastoista kaupunkiliikennehankkeisiin jaettaviin määrärahoihin;
30. kehottaa komissiota rohkaisemaan paikallisia viranomaisia tarjoamaan taloudellisia ja muita kannustimia vähäpäästöisiin liikennemuotoihin siirtyville yrityksille ja

¹ www.civitas-initiative.eu

yksityiskäyttäjille, ja/tai uudistamaan nykyisen ajoneuvokantansa tai varustamaan ajoneuvokantansa käytettävissä olevalla ympäristöystävällisellä teknologialla; muistuttaa, että mahdollisesti liikenteeseen liittyviä investointeja sisältäviä kaupunkien ja maaseudun elvyttämistä koskevia integroituja hankkeita varten on saatavissa rahoitusta EU:n tasolla useista eri lähteistä, esimerkiksi rakennerahastoista, koheesiorahastosta sekä lainan muodossa Euroopan investointipankista; muistuttaa, että kaupungit ja alueet voivat osallistua tutkimuksen ja kehityksen puitteissa parhaiden käytäntöjen vaihtamiseen ja yhteisiin hankkeisiin (”osaavat alueet” ja ”alueet talouden muutosten edistäjinä”) sekä infrastruktuuria, autoliikenteen hallintaa, liikkuvuuden hallintaa ja viestintää koskeviin hankkeisiin EU:n tutkimuksen ja kehityksen sekä innovoinnin puiteohjelmissa (esimerkiksi CIVITAS);

31. korostaa, että myönteinen vaikutus voidaan maksimoida ainoastaan, mikäli paikalliset ja kansalliset viranomaiset soveltavat kaupunkiliikenteeseen yhtenäistä ja järjestelmällistä lähestymistapaa korostaen erityisesti pitkän aikavälin kaupunkisuunnittelua;
32. panee tyytyväisenä merkille sen, että paikalliset viranomaiset ovat enenevässä määrin ryhtyneet rajoittamaan eniten saastuttavien ajoneuvojen pääsyä kaupunkeihin, jotta ilmanlaatua mittaavia päästönormeja noudatettaisiin paremmin niiden alueella, ja perustamaan vihreitä vyöhykkeitä, joilla ei ole saasteita eikä ruuhkia; kehottaa komissiota antamaan kaupungeille ohjeita vihreiden alueiden määrittelyssä, joka perustuu vihreiden alueiden ja puhtaiden ajoneuvojen yhdenmukaistettujen laatuleimojen suuntaviivoina toimivaan EU:n standardiin;
33. korostaa, että kaupunkialueiden vihreiden vyöhykkeiden tehokkuus riippuu kyseisiä vyöhykkeitä koskevien sääntöjen rajat ylittävästä soveltamisesta; kehottaa komissiota ryhtymään toimiin liikennesakkojen rajat ylittävän täytäntöönpanon helpottamiseksi rikkomukset mukaan lukien, jotta kyseisille vyöhykkeille laittomasti ajavat ulkomaalaiset ajoneuvot voitaisiin jäljittää;
34. korostaa, että komission toimista olisi erityisesti apua laadittaessa vihreitä vyöhykkeitä varten suuntaviivoja, joilla voitaisiin varmistaa EU:n eri jäsenvaltioissa ja kaupungeissa käytössä olevien järjestelmien yhteentoimivuus;
35. huomauttaa, että ilmansaasteet ovat yhä eräs suurimmista terveyshaittojen aiheuttajista EU:ssa; korostaa siksi, että kaupunkien, joissa on runsaasti ilmansaasteita, olisi harkittava ryhtymistä tiukkoihin toimenpiteisiin ruuhka-aikamaksut sekä vähäpäästöiset ja autottomat vyöhykkeet mukaan lukien; korostaa myös, että kun kaupunkien keskustojen nopeusrajoitukseksi asetetaan 30 km/h, liikenteen ja ilmansaasteiden lisäksi myös liikennekuolemat saattavat vähentyä;
36. kiinnittää huomion matemaattisen mallinnuksen tarjoamiin mahdollisuuksiin (liikennemäärän ja saastepäästöjen arvioinnissa), joiden avulla kaupunkiliikenteen infrastruktuuria voitaisiin hallita tehokkaammin;
37. kehottaa komissiota edistämään saastuttavien liikennemuotojen vähentämistä kaupunkien historiallisissa keskustoissa sekä kävelyalueiden laajentamista varmistaen samalla liikkumisen vaivattomuuden ja perinteisten käyttötapojen säilyttämisen;

38. huomauttaa olevan tarpeen tutustuttaa kansalaiset uuteen kaupunkiliikennekulttuuriin koulutuksen varhaisessa vaiheessa jo alakoulusta alkaen;
39. korostaa, että kaupunkialueiden vihreistä vyöhykkeistä ei saa tulla uusia kansalaisten ja tavaroiden liikkuvuutta rajoittavia alueita; kehottaa siksi komissiota laatimaan suuntaviivat tavoista, joilla liikkuvuus olisi vihreillä vyöhykkeillä yhä mahdollista (jalankulkijat, pyörät, julkinen liikenne ja tavaraliikenne); kehottaa Euroopan komissiota perustamaan aluksi eurooppalaisen Internet-sivuston, jossa annetaan tietoa kaupunkialueiden vihreisiin vyöhykkeisiin eri puolilla EU:ta sovellettavista säännöistä ja tavoista päästä kyseisille vyöhykkeille;
40. kiinnittää huomion ajoneuvojen asianmukaisen huollon tärkeyteen;
41. kiinnittää huomion parhaiden käytäntöjen jakamisen tärkeyteen jäsenvaltioiden välillä;
42. kiinnittää huomion siihen, että on olemassa tarve liikenteen yhä lisääntyvälle taloudellisuudelle, minkä ei pidä tarkoittaa ainoastaan siirtymistä auton käytöstä julkisen liikenteen tai pyörän käyttöön, vaan myös isosta autosta pieneen autoon tai tyhjästä autosta täyteen autoon; katsoo, että tällaisiin muutoksiin on suhtauduttava myönteisesti ja niitä on tuettava;
43. kiinnittää huomion aluesuunnittelun tärkeyteen, sillä kaupunkisuunnittelu on monessa mielessä avain kestävään liikenteeseen, joten EU-tason tutkimukset ja EU-tason ohjaus korvaisivat nykyisen puutteen.

VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

Hyväksytty (pvä)	2.4.2008
Lopullisen äänestyksen tulos	+: [41] -: [3] 0: [0]
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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 Grootte, 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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Christofer Fjellner, Johannes Lebech, Kartika Tamara Liotard, Miroslav Mikolášik, Bart Staes
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (178 art. 2 kohta)	

10.4.2008

ALUEKEHITYSVALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

"Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen"
(2008/2041(INI))

Valmistelija: Jan Olbrycht

EHDOTUKSET

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

1. hyväksyy komission vihreässä kirjassaan "Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen" (KOM(2007)0551) esittämän väitteen, että kaupunkiliikenne on talouskasvua ja työllisyyttä sekä EU:n alueiden tasapainoista kehitystä merkittävästi edistävä tekijä ja vauhdittaa samalla Lissabonin ja Göteborgin strategioiden tavoitteiden saavuttamista;
2. korostaa, että sen varmistaminen, että kansalaisilla on kaupunkialueilla ja niiden reuna-alueilla yhtäläiset mahdollisuudet päästä ongelmitta osallisiksi koordinoituista ja korkealaatuisista liikennepalveluista, myös julkisesta liikenteestä, on ratkaisevan tärkeää EU:n alueellisen koheesion toteutumisen kannalta; kehottaa kiinnittämään erityistä huomiota vammaisten ja ikääntyneiden tarpeisiin;
3. korostaa, että kaupunkiliikenteellä on merkittävä rooli kaupunkitaajamien sisäisen koheesion varmistamisessa ja että kaupunkiliikennettä koskevat kehitysstrategiat on siten liitettävä tiiviisti laaja-alaisiin aluekehitysstrategioihin ja kaupunkialueiden kehitykseen;
4. uskoo vakaasti, että vaikka liikenneinfrastruktuurien ja -palvelujen laatu on ratkaisevaa kaupunkikeskustojen houkuttelevuuden ja kilpailukyvyn kannalta, liikenneinvestointien tehokkuus riippuu siitä, ovatko ne sidoksissa yksittäisiä kaupunkitaajamia koskevaan kestävään kehitysstrategiaan; pitää siksi välttämättömänä, että kaupunkien kehityssuunnitelmissa otetaan huomioon lähiliikenteen nykyiset ja tulevat vaikutukset;
5. kehottaa komissiota, jäsenvaltioita sekä alue- ja paikallisviranomaisia soveltamaan yhdennettyä lähestymistapaa kaupunkialueiden ja niitä reuna-alueiden, jotka muodostavat

yhdessä taajaman, liikenneinvestointien suunnittelussa, ottaen huomioon sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristölliset tekijät; korostaa yleisön kuulemisen merkitystä menestyksellisten ja kestävien kaupunkisuunnittelustrategioiden kehittämisessä;

6. kehottaa komissiota helpottamaan yhdenmätyn lähestymistavan kehittämistä teettämällä tutkimuksia tällaisen lähestymistavan myönteisistä vaikutuksista ja osoittamalla, millaisia kustannuksia muu kuin yhdenmätty lähestymistapa aiheuttaisi; vaatii komissiota myös laatimaan välittömille osallisille oppaan, joka sisältää neuvoja yhdenmätyn lähestymistavan täytäntöönpanosta, esimerkiksi tarkastuslistan;
7. kehottaa komissiota tarkistamaan yhteisön lainsäädäntöä ja suuntaviivoja, jotka vaikuttavat välittömästi tai välillisesti tapaan, jolla kaupunkien kestävään kehittämiseen pyritään, jotta alueille ja kaupungeille voidaan tarjota yhteinen viitekehys, jonka avulla niiden on aiempaa helpompi tehdä kehitysstrategioiden suunnittelua ja täytäntöönpanoa koskevia valintoja;
8. kehottaa komissiota laatimaan perusteellisen oppaan, jossa esitetään havainnollisella tavalla kaikki lähiliikenteen alalla käytettävissä olevat rahastot (tutkimuksen puiteohjelmat, alueelliset varat, Life+, Marco Polo) sekä EIP:n tarjoamat järjestelyt, ja tekemään sen komission aluepolitiikan pääosaston äskettäin julkaiseman kaupunkioppaan esimerkin mukaisesti;
9. muistuttaa siitä, että komission on kannustettava paikallisia toimijoita luomaan julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia;
10. korostaa, että kaupunkien kehitystä koskeva suunnittelu kuuluu paikallisviranomaisten toimivaltaan; kehottaa komissiota tukemaan paikallisviranomaisia edistämällä pilotti- ja kokeiluhankkeita, tarjoamalla tukea kaupunkisuunnittelua koskevaan tutkimukseen ja kannustamalla jäsenvaltioissa saatavilla olevien taloudellisten resurssien hyödyntämiseen;
11. kehottaa komissiota jäsenvaltioista saatavia esimerkkejä käyttäen havainnollistamaan hyvän toimintatavan etuja integroidussa liikkuvuussuunnittelussa suurten hankkeiden täytäntöönpanon yhteydessä ja harkitsemaan, voidaanko perustaa järjestelmä, jolla voidaan palkita kaupunkeja, jotka soveltavat innovatiivisia ratkaisuja ruuhkien torjumiseksi kaupunkien liikennejärjestelmissä;
12. uskoo vakaasti, että rakennerahastojen ja koheesiorahaston tuen saamisen edellytykseksi on asetettava kaupunkien ja niiden ympäristön kestävää kehitystä koskevan yhdenmätyn strategian laatiminen;
13. korostaa kaupunkien ja alueiden välisen yhteistyön merkitystä parhaiden kehitysstrategioiden suunnittelussa ja kehottaa komissiota sisällyttämään kaupunkiliikenteen kysymykset kokemusten ja hyvien käytäntöjen vaihtoon erityisesti URBACT-ohjelman ja komission aloitteen Alueet talouden muutosten edistäjinä yhteydessä.

VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

Hyväksytty (pvä)	8.4.2008
Lopullisen äänestyksen tulos	+ : 47 - : 0 0 : 3
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Emmanouil Angelakas, Stavros Arnautakis, 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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (178 art. 2 kohta)	Jean-Paul Gauzès, Jacques Toubon.

VALIOKUNNAN LOPULLISEN ÄÄNESTYKSEN TULOS

Hyväksytty (pvä)	29.5.2008
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 27 -: 2 0: 0
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	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
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Nathalie Griesbeck, Zita Gurmai, Leopold Józef Rutowicz
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (178 art. 2 kohta)	Astrid Lulling, Rovana Plumb, Bart Staes