



A9-0108/2023

3.4.2023

MIETINTÖ

EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä
(2022/2023(INI))

Liikenne- ja matkailuvaliokunta

Esittelijä: Andrey Novakov

SISÄLTÖ

	Sivu
EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS	3
PERUSTELUT	28
ALUEKEHITYSVALIOKUNNAN LAUSUNTO	31
TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	37
LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA	38

EUROOPAN PARLAMENTIN PÄÄTÖSLAUSELMAESITYS

EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä (2022/2023(INI))

Euroopan parlamentti, joka

- ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen XVIII osaston sekä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 5 artiklan 3 kohdan,
- ottaa huomioon 14. joulukuuta 2021 annetun komission tiedonannon ”EU:n uusi kaupunkiliikenteen kehys” (COM(2021)0811),
- ottaa huomioon 14. joulukuuta 2021 annetun komission ehdotuksen unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi (COM(2021)0812) ja erityisesti sen johdanto-osan 52 kappaleen ja 40 artiklan kaupunkisolmukohtia koskevista vaatimuksista,
- ottaa huomioon 14. heinäkuuta 2021 annetun komission 55-valmiuspaketin Euroopan vihreän kehityksen ohjelman toteuttamisesta,
- ottaa huomioon vuoden 2013 kaupunkiliikennepaketin ja sen arvioinnin (SWD(2021)0048),
- ottaa huomioon Verkkojen Eurooppa -välineen perustamisesta 7. heinäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 2021/1153¹,
- ottaa huomioon Euroopan aluekehitysrahastoa, Euroopan sosiaalirahasto plussaa, koheesiorahastoa, oikeudenmukaisen siirtymän rahastoa ja Euroopan meri-, kalatalous- ja vesiviljelyrahastoa koskevista yhteisistä säännöksistä ja varainhoitosäännöistä sekä turvapaikka-, maahanmuutto- ja kotouttamisrahastoa, sisäisen turvallisuuden rahastoa ja rajaturvallisuuden ja viisumipolitiikan rahoitusvälinettä koskevista varainhoitosäännöistä 24. kesäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1060² (yhteisiä säännöksiä koskeva asetus),
- ottaa huomioon Euroopan aluekehitysrahastosta ja koheesiorahastosta 24. kesäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1058³,
- ottaa huomioon Euroopan aluekehitysrahastosta ja ulkoisista rahoitusvälineistä tuettavaa Euroopan alueellinen yhteistyö -tavoitetta (Interreg) koskevista erityissäännöksistä

¹ EUVL L 249, 14.7.2021, s. 38.

² EUVL L 231, 30.6.2021, s. 159.

³ EUVL L 231, 30.6.2021, s. 60.

24. kesäkuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/1059⁴,

- ottaa huomioon elpymis- ja palautumistukivälineen perustamisesta 12. helmikuuta 2021 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2021/241⁵,
- ottaa huomioon puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä annetun direktiivin 2009/33/EY muuttamisesta 20. kesäkuuta 2019 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2019/1161⁶,
- ottaa huomioon asetuksen (EY) N:o 1370/2007 muuttamisesta rautateiden kotimaan henkilöliikenteen markkinoiden avaamisen osalta 14. joulukuuta 2016 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2016/2338⁷,
- ottaa huomioon Digitaalinen Eurooppa -ohjelman,
- ottaa huomioon 30. kesäkuuta 2021 annetun komission tiedonannon ”EU:n pitkän aikavälin maaseutuvisio – Vahvat, verkottuneet, selviytymiskykyiset ja vauraat maaseutualueet” (COM(2021)0345),
- ottaa huomioon 3. maaliskuuta 2021 annetun komission tiedonannon ”Tasa-arvon unioni: vammaisten henkilöiden oikeuksia koskeva strategia 2021–2030” (COM(2021)0101),
- ottaa huomioon 3. toukokuuta 2022 annetun komission tiedonannon ”Asetetaan ihmiset etusijalle, varmistetaan kestävä ja osallistava kasvu ja hyödynnetään EU:n syrjäisimpien alueiden mahdollisuudet” (COM(2022)0198),
- ottaa huomioon 30. marraskuuta 2020 pidetyssä epävirallisessa kaupunkiasioita käsitelleessä ministerikokouksessa hyväksytyyn uuden Leipzigin peruskirjan kaupunkien muutosvoimasta yhteisen edun hyväksi,
- ottaa huomioon kaupunkiasioista vastaavien EU:n ministereiden 30. toukokuuta 2016 hyväksymän Amsterdamin julkilausuman EU:n kaupunkiagendasta,
- ottaa huomioon YK:n kestävän kehityksen Agenda 2030 -toimintaohjelman ja erityisesti kestävän kehityksen tavoitteen 11 kestävästä kaupungeista ja yhteisöistä,
- ottaa huomioon 15. helmikuuta 2022 antamansa päätöslauselman kaupunkialueisiin kohdistuvista haasteista covid-19-pandemian jälkeisenä aikana⁸,

⁴ EUVL L 231, 30.6.2021, s. 94.

⁵ EUVL L 57, 18.2.2021, s. 17.

⁶ EUVL L 188, 12.7.2019, s. 116.

⁷ EUVL L 354, 23.12.2016, s. 22.

⁸ EUVL C 342, 6.9.2022, s. 2.

- ottaa huomioon 6. lokakuuta 2021 antamansa päätöslauselman EU:n tieliikenneturvallisuuspolitiikan puitteista vuosiksi 2021–2030 – suositukset seuraavista vaiheista nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi⁹,
 - ottaa huomioon 3. heinäkuuta 2018 antamansa päätöslauselman kaupunkien asemasta unionin institutionaalisissa puitteissa¹⁰,
 - ottaa huomioon 13. maaliskuuta 2018 antamansa päätöslauselman EU:n alueiden ja kaupunkien roolista Pariisin ilmastopimuksen (COP 21) täytäntöönpanossa¹¹,
 - ottaa huomioon 9. syyskuuta 2015 antamansa päätöslauselman EU:n politiikkojen urbaanista ulottuvuudesta¹²,
 - ottaa huomioon työjärjestyksen 54 artiklan,
 - ottaa huomioon alueiden komitean lausunnon aiheesta ”Uusi kaupunkiliikenteen kehys”¹³,
 - ottaa huomioon aluekehitysvaliokunnan lausunnon,
 - ottaa huomioon liikenne- ja matkailuvaliokunnan mietinnön (A9-0108/2023),
- A. ottaa huomioon, että erityistarpeita omaaviin ryhmiin olisi sisällytettävä vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt, ikääntyneet, lapset tai lapsia saattavat henkilöt, jotta he voivat käyttää täysimääräisesti oikeuttaan liikkuvuuteen, opiskeluun, leikkimiseen ja työhön;
- B. ottaa huomioon, että julkisella liikenteellä tarkoitetaan perinteisiä palveluja, kuten rautatie-, metro-, raitiovaunu- tai linja-autoverkkoja;
- C. ottaa huomioon, että joukkoliikenteellä tarkoitetaan julkista liikennettä ja uusia palveluja, jotka perustuvat yhteiskäyttöön, kutsuliikennepalveluja, joustavia uusia liiketoimintamalleja ja muita liikkumispalveluja, jotka yhdessä kuljettavat enemmän matkustajia;
- D. ottaa huomioon, että mikroliikenne kattaa sähkökäyttöiset ja muut kuin sähkökäyttöiset henkilökohtaiset liikkumisvälineet, kuten polkupyörät, sähköpyörät, sähköpotkulaudat, tasapainoskootterit, yksipyöräiset ja muut;
- E. toteaa, että aktiiviseen liikkumiseen kuuluu sekä ihmisten että tavaroiden kuljettaminen siten, että voidaan käyttää ihmisen fyysistä aktiivisuutta tai sähkömoottorin ja ihmisvoiman yhdistelmää, kuten sähköpyörät;
- F. ottaa huomioon, että komission ehdotuksella Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) muuttamisesta pyritään rakentamaan EU:n laajuinen kestävä, tehokas, esteetön

⁹ EUVL C 132, 24.3.2022, s. 45.

¹⁰ EUVL C 118, 8.4.2020, s. 2.

¹¹ EUVL C 162, 10.5.2019, s. 31.

¹² EUVL C 316, 22.9.2017, s. 124.

¹³ EUVL C 498, 30.12.2022, s. 17.

ja multimodaalinen liikenneverkko, mukaan lukien kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittäminen kaupungeille;

- G. ottaa huomioon, että komission ehdottamassa EU:n kaupunkiliikenteen kehityksessä todetaan, että kansallisella ja paikallisella tasolla olisi asetettava etusijalle joukkoliikenteen, erityisesti julkisen liikenteen, ja aktiivisen liikkumisen kehittäminen asettamalla ne kestävän kaupunkiliikenteen aikaansaamiseksi toteutettavien toimien ytimeen;
- H. katsoo, että kaupunkiliikenteen kehityksessä on keskityttävä yleisiin etuihin, ihmisten tarpeisiin vastaamiseen sekä jäsenvaltioiden taloudellisen ja sosiaalisen kehityksen tukemiseen, jotta kaupunkiliikenne voidaan suunnitella ja integroida talouden eri alat huomioon ottaen ja jotta sillä voidaan pyrkiä muuttamaan kollektiivista käyttäytymistä kestävämpien ja elämänlaadultaan parempien kaupunkien rakentamiseksi erilaisilla kohtuuhintaisilla, esteettömillä, tehokkailla, älykkäillä ja kestäville liikenne ratkaisuille;
- I. ottaa huomioon, että Euroopan ympäristökeskus on varoittanut liikenteen päästöjen lisääntymisestä vuosina 2013–2019, ja toteaa, että lukuun ottamatta covid-19-pandemian vuoksi käyttöön otettujen sulkutoimien aiheuttamaa päästöjen vähenemistä vuonna 2020, liikenteen päästöjen ennustetaan edelleen kasvavan;
- J. ottaa huomioon, että henkilöstöpula ja työpaikkojen epävarmuus uhkaavat liikennealan taloudellista kestävyyttä ja sen myötä kaupunkiliikenteen kehityksiä;
- K. ottaa huomioon, että liikenteen järjestäminen kaupungissa riippuu vuorovaikutuksesta ympäristön kanssa;
- L. ottaa huomioon, että Horisontti Eurooppa -puiteohjelmasta osoitetaan 359,3 miljoonaa euroa kaudella 2021–2023 sen ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevaan missioon ja että tavoitteena on saavuttaa yhteensä 100 ilmastoneutraalia kaupunkia EU:ssa vuoteen 2030 mennessä¹⁴; ottaa huomioon, että komission tämän tavoitteen saavuttamiseksi ehdottamat tutkimus- ja innovointitoimet koskevat muun muassa vihreää kaupunkisuunnittelua;
- M. ottaa huomioon, että liikenteestä yhteiskunnalle aiheutuvat kokonaiskustannukset ovat arviolta 987 miljardia euroa vuodessa; ottaa huomioon, että tämä luku voidaan jakaa ympäristökustannuksiin (44 prosenttia), onnettomuuksiin (29 prosenttia) ja liikenneuhkien kustannuksiin (27 prosenttia); ottaa huomioon, että yksityisautojen osuus näistä kustannuksista on 565 miljardia euroa, mutta polttoaineista ja omistuksesta veroina perittävät maksut ja tiemaksut kattavat vajaan puolet näistä kustannuksista (267 miljardia euroa), mikä osoittaa, että liikenteen ulkoisia kustannuksia ei ole vielä täysin sisällytetty maksuihin; toteaa, että nämä kielteiset ulkoisvaikutukset vaikuttavat suhteettomasti pienituloisiin¹⁵;
- N. ottaa huomioon, että 75 prosenttia kaikista hiilidioksidipäästöistä tapahtuu kaupungeissa, että noin 23 prosenttia EU:n liikenteen päästöistä on peräisin kaupunkialueilta ja 70 prosenttia EU:n kansalaisista asuu nykyisin kaupungeissa ja että

¹⁴ Euroopan komissio, [Horisontti Eurooppa -puiteohjelma](#).

¹⁵ Euroopan tilintarkastustuomioistuimen erityiskertomus nro 6/2020 kestävästä kaupunkiliikenteestä EU:ssa.

osuuden ennustetaan nousevan lähes 84 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä, joten kaupungeilla on tärkeä rooli vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden edistämässä;

- O. ottaa huomioon, että ruuhkat maksavat EU:lle noin 270 miljardia euroa vuodessa ja ovat siksi yksi suurimmista kaupunkiliikenteen haasteista, sillä ilman pilaantuminen, melusaaste ja kaupunkien lämpö vaikuttavat useimpiin eurooppalaisiin;
- P. katsoo, että rakennusten energiatehokkuutta koskevan direktiivin¹⁶ tarkistamisella olisi helpotettava jäsenvaltioiden edistymistä kohti vihreää siirtymää sähköisen liikkuvuuden infrastruktuurin käyttöönottoa koskevilla säännöksillä, mukaan lukien latauspisteiden nopeampi käyttöönotto, ja polkupyörien pysäköintipaikkoja koskevilla säännöksillä;
- Q. ottaa huomioon, että sähköinen liikkuminen on tällä hetkellä eri kehitysvaiheissa jäsenvaltioissa ja alueilla eri puolilla EU:ta, ja katsoo, että olisi otettava käyttöön erityisiä vapautuksia ja joustavuutta, jotta jäsenvaltiot ja alueet, joiden sähköisen liikkumisen markkinat ovat vähemmän kehittyneet, voivat edetä kohti vihreää siirtymää; katsoo, että erityistä huomiota olisi kiinnitettävä sen varmistamiseen, että energiaverkkokapasiteetti vastaa nykyisten ja tulevien sähköajoneuvojen energiatarpeita ja että verkkoliitäntätehon reservien suunnittelu otetaan huomioon;
- R. ottaa huomioon, että öljyn hinta on noussut ennennäkemättömällä tavalla viime kuukausina ja että tuleva suuntaus on epäselvä; ottaa huomioon, että on äärimmäisen tärkeää vähentää fossiilisten polttoaineiden kulutusta; ottaa huomioon, että Kansainvälisen energijärjestön mukaan nopeuden vähentäminen on tehokas toimenpide tämän saavuttamiseksi;
- S. ottaa huomioon, että julkinen liikenne työllistää kaksi miljoonaa ihmistä paikallisissa ja turvatuissa työpaikoissa eri puolilla EU:ta ja että se tarjoaa monenlaisia urapolkuja ja työllistymismahdollisuuksia monista eri taustoista tulevalle henkilöstölle; ottaa huomioon, että pandemian aikana huomattava osa tästä henkilöstöstä oli lomautettava ja monet päättivät lähteä alalta, erityisesti jäsenvaltioissa, joissa sosiaaliturvaetuudet ovat alhaiset ja työehtosopimusneuvottelujen kattavuus heikko;
- T. ottaa huomioon, että julkisen liikenteen työvoimapula on viime aikoina johtanut liikennepalvelujen vähenemiseen, mukaan lukien yö- ja viikonloppupalvelujen peruuttaminen ja reittien lyhentäminen; ottaa huomioon, että tällä on ollut kielteinen vaikutus osallistavaan liikkumiseen, mikä uhkaa sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja työpaikkojen, koulutuksen ja terveydenhuollon saatavuutta kaikkein heikoimmassa asemassa oleville käyttäjille, jotka ovat liikkumisen suhteen yksinomaan julkisen liikenteen varassa; ottaa huomioon, että liikenneköyhyys lisääntyy EU:ssa;
- U. ottaa huomioon, että ihmisten, palvelujen ja tavaroiden, myös kaupunkien tavaraliikenteen ja logistiikan, tehokas liikkuvuus on olennaisen tärkeää kaupunkitalouksien toiminnan kannalta ja että EU:n kaupungeissa käytetään innovatiivisia ratkaisuja ja parhaita käytäntöjä ja että kestäväillä kaupunkilogistiikan

¹⁶ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2010/31/EU, annettu 19. toukokuuta 2010, rakennusten energiatehokkuudesta (EUVL L 153, 18.6.2010, s. 13).

suunnitelmilla voi olla merkittävä rooli, kun otetaan huomioon tavaraliikenteen ja logistiikkamäärien kasvu;

- V. ottaa huomioon, että kuluttajien verkossa tekemien ostosten kotiinkuljetukset lisääntyivät pandemian seurauksena 25 prosenttia vuonna 2020, ja viimeisen osuuden kotiinkuljetusten määrä ja sen vaikutus kaupunkialueilla tulee todennäköisesti pysymään korkealla tasolla;
- W. ottaa huomioon, että linja-autoliikenteen osuus EU:n joukkoliikenteestä maanteilla on 40 prosenttia;
- X. toteaa, että liikkuminen on välttämätöntä sosioekonomisen osallistamisen kannalta ja ratkaiseva rakenteellinen tekijä kehitettäessä yhteiskuntia ja kykyä yhdistää yksilöitä, yhteisöjä, tuotanto- ja palvelualoja sekä eri alueita ja kulttuureja ja edistettäessä alueellista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta, talouden dynaamisuutta sekä ympäristön laatua ja tasapainoa;
- Y. katsoo, että kaupunkiliikennepolitiikassa olisi siirryttävä yksinkertaisesta liikkumispalvelujen tarjoamisesta palvelun saatavuuden varmistamiseen ja asetettava etusijalle kohtuuhintainen saatavuus kaikille riippumatta tuloista, iästä, terveydentilasta tai sijainnista (toisin sanoen kaupungit, kaupunkien lähialueet tai maaseutu);
- Z. ottaa huomioon, että joukkoliikennettä ja erityisesti julkista liikennettä, myös lähiöissä, on vahvistettava kapasiteetin lisäämisen, maantieteellisen kattavuuden, liikennöintiheyden ja kohtuuhintaisuuden osalta;
- AA. katsoo, että julkisten liikennejärjestelmien on oltava kaikkien kansalaisten ja erityisesti erityistarpeita omaaviin ryhmiin kuuluvien käyttäjien saatavilla;
- AB. ottaa huomioon, että useat EU:n kaupungit ja jäsenvaltiot ovat toteuttaneet nykyisen energiakriisin johdosta toimenpiteitä, kuten alentaneet julkisen liikenteen lippujen hintoja;
- AC. ottaa huomioon, että uudet palvelut, jotka perustuvat yhteiskäyttöön, kutsuliikennepalvelut sekä joustaviin ja uusiin liiketoimintamalleihin perustuvat liikkumispalvelut täydentävät perinteisiä julkisen liikenteen palveluja; ottaa huomioon, että nämä palvelut auttavat vähentämään hiilipäästöjä, parantamaan ilmanlaatua ja vähentämään melua ja ruuhkia, lieventämään pysäköintipaikkojen puutetta kaupunkialueilla ja parantamaan yhteyksiä esikaupunkialueisiin, kaupunkien lähialueisiin ja maaseutualueisiin;
- AD. katsoo, että tehokkaat multimodaaliset ratkaisut, joissa yhdistyy erilaisia liikenneratkaisuja, kuten joukkoliikenne, henkilökohtainen liikkuminen ja aktiivinen liikkuminen sekä tarvittava infrastruktuuri, mukaan lukien liikenteen solmukohtat, voivat auttaa parantamaan kaupunkiympäristöön tehtävien investointien laatua ja tehokkuutta ja samalla varmistamaan ihmisten elämänlaadulle koituvat kokonaisuhyödyt; katsoo, että komission olisi ehdotettava multimodaalipakettia tältä osin;
- AE. ottaa huomioon, että covid-19-pandemia on pahentanut kaupunkiliikennejärjestelmien haasteita, mutta se on myös toiminnut käynnistäjänä sille, että niistä tehdään

häiriönsietokykyisempiä, älykkäämpiä, turvallisempia, kestävämpiä ja esteettömpiä; toteaa, että monet kaupungit eri puolilla Eurooppaa nopeuttivat liikenteen suunnitelmiansa täytäntöönpanoa pandemian aikana ja ottivat käyttöön toimenpiteitä, joilla helpotettiin lähikontaktien välttämistä, mikä suosi aktiivista liikkumista ja johti kävelyn ja pyöräilyn sekä pyöräilyinfrastruktuurin täytäntöönpanon voimakkaaseen lisääntymiseen;

- AF. ottaa huomioon, että aktiivista liikkumista, mikroliikennettä ja uudenlaista päästötöntä ja vähäpäästöistä liikkuvuutta koskevat säännöt ja vaatimukset ovat edelleen kehitysvaiheessa tai vaihtelevat jäsenvaltioittain, mikä vaikuttaa merkittävästi kansalaisten turvallisuuteen ja johtaa myös siihen, että eri jäsenvaltioissa käyttäjät menettävät tilaisuuksia, ja aiheuttaa epävarmuutta toimijoille;
- AG. ottaa huomioon, että aktiivisella liikkumisella on huomattavat mahdollisuudet auttaa ratkaisemaan kaupunkialueisiin liittyviä ongelmia, parantamaan ilmanlaatua, vähentämään ruuhkia ja parantamaan ihmisten terveyttä;
- AH. ottaa huomioon, että multimodaalisen liikkuvuuden ja älykkäiden infrastruktuurien, kuten rautateiden, auton yhteiskäyttöratkaisujen ja älykkään liikkuvuuden infrastruktuurin, parantaminen voi tuoda merkittävää hyötyä matkailu-, ravintola- ja majoitusinfrastruktuurille kaupunkiympäristössä;
- AI. ottaa huomioon, että Euroopan ympäristökeskuksen (EEA) arvion mukaan vuonna 2018 pitkäaikainen altistuminen hiukkasille, joiden halkaisija oli 2,5 mikronia tai vähemmän (PM 2,5), aiheutti Euroopassa noin 417 000 ennen aikaista kuolemaa, joista noin 379 000 EU28:ssa; ottaa huomioon, että EU:n kynnyksarvot ylittävät selvästi WHO:n suuntaviivat useimpien pilaavien aineiden osalta ja että erityistä huolta aiheuttaa se, että PM 2,5-hiukkasille ei ole asetettu päivittäistä raja-arvoa; ottaa huomioon, että covid-19:n tavoin tämä on kansanterveydellinen hätätilanne, joka edellyttää välittömiä toimia;
- AJ. ottaa huomioon, että komissio julkaisi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman aihekohtaisen ohjeen, jossa keskitytään erityisesti liikenneturvallisuuteen ja mikroliikenteeseen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman suunnittelu- ja täytäntöönpanoprosessissa;
- AK. ottaa huomioon, että liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamisessa EU:ssa on viime vuosina edistytty vain vähän ja että joka vuosi noin 22 600 ihmistä menettää henkensä EU:n teillä ja noin 120 000 loukkaantuu vakavasti; ottaa huomioon, että 39 prosenttia liikennekuolemista EU:ssa tapahtuu kaupunkialueilla ja että EU:n tavoitetta liikennekuolemien puolittamisesta vuosina 2010–2020 ei saavutettu;
- AL. ottaa huomioon, että loukkaantumiselle alttiit tienkäyttäjät, kuten jalankulkijat, pyöräilijät ja kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen käyttäjät, ovat suurimmassa vaarassa ja että niiden osuus kaikista kuolonuhreista kaupunkialueilla on noin 70 prosenttia;
- AM. katsoo, että hyvät käytännöt ja kannustimet, kuten nopeusrajoitukset ja kuljettajien erityiskoulutus, voisivat auttaa vähentämään vakavien onnettomuuksien ja kuolonuhrien määrää;

- AN. ottaa huomioon, että pyöräilyyn ja muihin mikroliikenteen ja aktiivisen liikkumisen muotoihin liittyvien onnettomuuksien määrä on vakava huolenaihe; katsoo, että EU:n ja kansallisella tasolla tarvitaan lisätoimia, jotta saavutetaan nollavisiotavoitteissa vahvistettu EU:n tavoite kaikkien käyttäjien suojelun parantamiseksi;
- AO. ottaa huomioon, että kaupunkien esteettömyydellä on keskeinen rooli erityistarpeita omaaville ryhmille, kuten vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, ikääntyneille tai lapsia saattaville henkilöille, jotta he voivat käyttää täysimääräisesti oikeuttaan liikkuvuuteen, opiskeluun ja työhön;
- AP. katsoo, että kaupunkiliikenteessä tekoälyn käytöllä on mahdollista lisätä merkittävästi turvallisuutta ja tehokkuutta, parantaa heikommassa asemassa olevien ryhmien osallisuutta, vähentää liikenneuhkia, ilman pilaantumista ja melusaasteita sekä kustannuksia ja edesauttaa hiilestä irtautumista liikennealalla;
- AQ. ottaa huomioon, että toissijaisuus- ja suhteellisuusperiaatteet ovat keskeisiä periaatteita, jotka ohjaavat EU:n toimivallan käyttöä ja että niitä olisi näin ollen noudatettava kaikkina aikoina ja kaikilla EU:n politiikan aloilla;
- AR. katsoo, että liikkumisen ja liikenteen olisi oltava samanaikaisesti sekä keskuksiin että keskuksista poispäin suuntautuvaa, jotta mahdollistetaan yhdestä tai useammasta suurkaupungista koostuvan matkailu- tai talousalueen hyödyntäminen ja kehittäminen myös matkailutarkoituksessa;

Kaupunkiliikenteen kehityksen vahvistaminen: EU:n kaupunkien liikenneturvallisuutta, esteettömyyttä ja turvallisuutta koskeva uusi kehitys

1. korostaa, että kaupunkiliikenne on ratkaiseva tekijä ihmisten elämänlaadun ja talouden toimivuuden kannalta; huomauttaa, että EU:n kaupunkiliikenteen on perustuttava älykkäisiin, osallistaviin, terveisiin, kohtuuhintaisiin, kilpailukykyisiin, kestäviin, saumattomiin ja multimodaalisiin liikenneratkaisuihin, mukaan lukien rautatiet, kestävä linja-autoliikenne, autojen yhteiskäyttöratkaisut sekä aktiivinen liikkuminen ja mikroliikenne, jotta voidaan saavuttaa EU:n kunnianhimoiset taloudelliset, ympäristöön liittyvät, digitaaliset, terveyteen liittyvät ja yhteiskunnalliset tavoitteet; korostaa, että näiden liikenneratkaisujen olisi parannettava mahdollisuuksia elää kaupungeissa ja ympäristöolosuhteita ja lisättävä tyytyväisyyttä;
2. muistuttaa, että kaikkien uusien toimenpiteiden olisi perustuttava kattavien vaikutustenarviointien tuloksiin, joissa otetaan huomioon taloudelliset, sosiaaliset ja ympäristöön liittyvät seuraukset sekä käyttäjien erilaiset liikkumistarpeet, kun taas erilaisten kaupunkiliikenneratkaisujen ympäristötehokkuuden arvioinnin olisi perustuttava elinkaaripestöihin ja asiaankuuluviin ympäristöindikaattoreihin;
3. korostaa, että kansalaiset ovat halukkaita siirtymään älykkäisiin ja kestäviin liikennemuotoihin erityisesti päivittäisessä liikkumisessa, ja että tärkeimmät edellytykset siirtymiselle ovat kustannukset, saatavuus ja nopeus; katsoo, että kansalaisten mukaantulo ja osallistuminen myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimiseen paikallisella, alueellisella, kansallisella ja EU:n tasolla on olennaisen tärkeää, jotta voidaan varmistaa tarvittava julkinen tuki saattamalla kaikki

sidosryhmät yhteen suunnittelemaan laadukasta palvelua, joka vastaa kaikkien tarpeita ja odotuksia;

4. kehottaa jäsenvaltioita kehittämään kaupunkiliikennejärjestelmiä, jotka ovat turvallisia, esteettömiä, osallistavia, kohtuuhintaisia, älykkäitä, häiriönsietokykyisiä ja kestäviä;
5. tukee kaikkia toimia kaupunkien esteettömyyden parantamiseksi ja kehottaa jäsenvaltioita ryhtymään nopeisiin ja kunnianhimoisiin toimiin kaupunkien osallistavuuden lisäämiseksi;
6. korostaa tarvetta puuttua liikenneköyhyyteen ja liikenneverkkoihin pääsyyn liittyviin eriarvoisuuksiin, koska ne vaikuttavat miljoonien pienituloisten ihmisten ja erityistarpeita omaaviin ryhmiin kuuluvien käyttäjien jokapäiväiseen elämään; katsoo, että kaupunkien ensisijaisena tavoitteena olisi oltava maaseutualueiden, kaupunkien lähialueiden ja kaupunkialueiden välisiin yhteyksiin liittyvien kysymysten käsittely; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita puuttumaan epätasa-arvoon liikenneverkkoihin pääsyssä ja tukemaan pienempiä kaupunkeja ja kaupunkien lähialueita, jotta varmistetaan näiden alueiden yhteydet; korostaa, että tarvitaan multimodaalinen ja yhdenmukainen lähestymistapa, jolla torjutaan liikkuvuuteen liittyvää syrjäytymistä ja liikenneköyhyyttä ja varmistetaan tasavertainen pääsy kaupunkikeskuksiin;
7. kehottaa jäsenvaltioita ja kaupunkeja harkitsemaan ”kestävän liikkuvuuden arvosetelien” tai alehintaisten liikkumisjärjestelmien tarjoamista osana kestävästä joukkoliikennettä, erityisesti julkista liikennettä; toteaa, että edunsaajaryhmät, jotka on määritelty erityiskriteerien perusteella (esimerkiksi haavoittuvassa asemassa olevat tai liikenneköyhyydestä kärsivät käyttäjät), voivat sen jälkeen käyttää vapaasti arvoseteleitään kestävien liikkumisvalintojensa mukaisesti;
8. katsoo, että liikkuvuuteen liittyvistä hiilidioksidiveroista saatavat tulot olisi käytettävä kestävien liikenneratkaisujen rahoittamiseen liikenneköyhille;
9. korostaa, että kullakin liikennemuodolla on erilainen vaikutus ihmisten jokapäiväiseen elämään ja kullakin liikennemuodolla on oma roolinsa toteutettaessa laajasti kannatettua liikennemuotosiirtymää kohti kestäviä liikennemuotoja, kuten joukkoliikenne, kestävä yksityinen liikkuminen ja aktiivinen liikkuminen; korostaa, että siirtymistä kestäväan liikenteeseen ei voi yksinkertaisesti tyrkyttää ihmisille ja alueille, vaan käyttäjien on tuettava sitä ja se on mukautettava yksilöllisiin ja maantieteellisiin tarpeisiin toissijaisuusperiaatetta noudattaen; katsoo, että tarvitaan lisätoimia yleisen tietoisuuden lisäämiseksi kampanjoilla ja muilla aloitteilla ihmisten tuen saamiseksi; korostaa tässä yhteydessä autotonta päivää keinona tarjota vaihtoehtoisia mahdollisuuksia; kannustaa komissiota perustamaan yhdenmukaistetun jokavuotisen ”EU:n autottoman päivän”; kehottaa tarjoamaan kestävä kehityksen mukaisissa suunnitelmissa etuja niille, jotka valitsevat kestäviä liikenneratkaisuja työmatkaliikenteeseen;
10. korostaa, että kaikille käyttäjille (kaupunkialueilta, kaupunkien lähialueilta ja maaseutualueilta) olisi annettava yhtäläinen painoarvo ja heidät olisi asetettava kaupunkiliikenteen suunnitteluprosessin ytimeen, samalla kun tunnustetaan, että käyttäjien liikkumistarpeet ja yksilölliset olosuhteet ja mieltymykset eivät ole yhtäläisiä; kehottaa siksi ottamaan käyttöön eriytetyn valikoiman älykkäitä ja kestäviä

liikkuvuusvaihtoehtoja kaikille sopivan ratkaisun sijaan, mukaan lukien kestävät aktiiviset liikennemuodot ja joukkoliikenne, joka on osoittautunut kykeneväksi parantamaan liikkuvuutta ja mahdollisuuksia elää kaupunkialueilla ja edistämään EU:n sosiaalisten, taloudellisten, ilmasto- ja ympäristötavoitteiden saavuttamista ja sen tavoitetta saavuttaa ilmastoneutraalius vuoteen 2050 mennessä;

11. kehottaa antamaan taloudellista, verotuksellista ja lainsäädännöllistä tukea päästöttömien ja vähäpäästöisten liikkumisratkaisujen, kuten tehokkaiden, luotettavien, täsmällisten, osallistavien ja kohtuuhintaisten joukkoliikennepalvelujen, käyttöön erityisesti julkisessa liikenteessä, henkilökohtaisessa liikkumisessa, intermodaalisissa liityntäpisteissä ja järjestelmissä ja muissa liikennemuodoissa, kuten uusissa liikkumispalveluissa, aktiivisissa liikkumismuodoissa ja liikenteessä, jotka kaikki tuovat markkinoille erilaisia joustavia vaihtoehtoja, jotta voidaan lisätä kilpailua ja parantaa mahdollisuuksia elää kaupungeissa ja tarjota samalla kansalaisille ja erityisesti kaupunkien asukkaille parempia, terveellisempiä ja arvokkaampia, osallistavampia, kohtuuhintaisempia, tehokkaampia ja kestävämpiä ratkaisuja;
12. vaatii joukkoliikennettä ja etenkin julkista liikennettä, joka on esteetöntä, hyvin organisoitua ja kohtuuhintaista ja joka tarjoaa kansalaisille hyvää laatua, mukaan lukien vaivattomat ovelta ovelle -palvelut; toteaa, että puhtaiden ajoneuvojen sekä raitiovaunujen kaltaisten älykkäiden ja kestävien liikennemuotojen osuus ajoneuvokannasta on tärkeä tekijä ilman pilaantumisen, hiilidioksidipäästöjen ja ruuhkien vähentämisessä;
13. korostaa julkisen liikenteen merkitystä paitsi ilmastohaasteisiin vastaamisessa myös sen sosioekonomisen ulottuvuuden vuoksi, nimittäin sosiaalisen yhteenkuuluvuuden sekä turvallisten ja laadukkaiden paikallisten työpaikkojen luomisessa; korostaa tarvetta investoida laadukkaaseen, nykyaikaiseen, yhteentoimivaan, esteettömään ja laajennettuun joukkoliikenneverkkoon toteuttamalla asianmukaista suunnittelua, johon osallistuvat paikalliset toimijat, kunnat ja suuri yleisö, perustamalla toimijoita ja investoimalla tieteelliseen tutkimukseen ja innovointiin;
14. korostaa julkisten ja yksityisten liikennepalvelun tarjoajien tasapuolisten toimintaedellytysten merkitystä, jotta mahdollistetaan reilu kilpailu, sekä tarvetta lisätä liikennepalvelujen välistä täydentävyyttä;
15. tunnustaa joukkoliikenteen älykkäiden ja kestävien vaihtoehtoisten liikkumisratkaisujen, kuten yhteiskäyttöautojen, kyytipalvelun tilaamisen, sähköpyörien ja potkulautojen sekä muiden mikroliikenteen muotojen hyödyt; katsoo, että tällaiset liikennemuodot voisivat olla luonteeltaan täydentäviä ja tarjota käyttäjille lisää vaihtoehtoja heidän liikkumistarpeidensa mukaisesti;
16. kehottaa parantamaan kaupunkialueiden, kaupunkien lähialueiden ja maaseutualueiden välisten yhteyksien saavutettavuutta, luotettavuutta ja yhteenliitettävyyttä erityisesti silloin, jos ne sijaitsevat alueilla, joiden asukaskohtainen BKT on alle 75 prosenttia EU:n keskiarvosta tai multimodaalisissa matkustajaliikenteen solmukohdissa, ja kehottaa lisäksi takaamaan kaikille esteettömän pääsyn älykkääseen, kestäväan, osallistavaan, terveelliseen ja kohtuuhintaiseen liikenteeseen, yhteiskäyttöliikenne mukaan luettuna, jotta turvataan EU:n liikennepolitiikan johdonmukaisuus ja

yhtenäisyys; panee tässä yhteydessä huolestuneena merkille, että kaupunkien lähialueilla ja maaseutualueilla, erityisesti harvaan asutuilla alueilla, on pulaa tehokkaista, kohtuuhintaisista ja verkottuneista liikennetkaisuista ja -infrastruktuureista, mukaan lukien vaihtoehtoinen polttoaineinfrastruktuuri, mikä rajoittaa näiden alueiden ja niiden kansalaisten sosioekonomisia tulevaisuudennäkymiä; korostaa mahdollisuutta kehittää ja ottaa käyttöön kutsuliikennepalveluja ja yhteiskuljetuspalveluja kaupunkien lähialueilla ja maaseutualueilla keinona vähentää kasvihuonekaasupäästöjä tai parantaa liikenneolosuhteita, ja kehottaa vaihtamaan parhaita käytäntöjä;

17. korostaa tässä yhteydessä, että kaupunki-, esikaupunki- ja lähijunilla ja niiden luotettavalla palvelulla vuorotiheyden ja täsmällisyyden suhteen on edelleen tärkeä rooli päivittäisissä työmatkoissa kaupunkialueille ja kaupunkialueilta;
18. korostaa, että viivästyksiin ja muihin palvelun puutteisiin (kuten peruutuksiin, valituksiin vastaamiseen ja matkustajien erityistarpeisiin) liittyvien matkustajien oikeuksien voimakkaan ja toteuttamiskelpoisen suojelun avulla helpotetaan matkustajien liikkumista ja tehdään rautateiden kaltaisista liikennemuodoista houkuttelevampia ja käyttäjäystävällisempiä;
19. korostaa useiden sellaisten EU:n kaupunkien kokemuksia, joissa julkisen liikenteen järjestelmät ovat maksuttomia ja joissa matkustajamäärät ovat lisääntyneet ja autoliikenne huomattavasti vähentynyt; kehottaa toteuttamaan tutkimuksia näiden järjestelmien vaikutusten arvioimiseksi, erityisesti matkustajamäärän vaihtelun, matkan keston, liikenneonnettomuuksien ja kuolonuhrien määrän tai ilmastonmuutokseen kohdistuvien vaikutusten osalta;
20. huomauttaa, että liikenneturvallisuuden varmistaminen haavoittuvimmassa asemassa oleville tienkäyttäjille vaikuttaa merkittävästi liikennekäyttäytymiseen; korostaa tässä yhteydessä, että EU:n tulevan kaupunkiliikenteen kehityksen on katettava systemiset liikenneturvallisuuden liittyvät toimenpiteet ja keskityttävä erityisesti haavoittuvassa asemassa oleviin tienkäyttäjisiin; kehottaa komissiota, jäsenvaltioita ja muita sidosryhmiä hyväksymään EU:n turvallisuusnormeihin perustuvia toimenpiteitä, joilla voitaisiin parantaa liikenneturvallisuutta, kuten laadukkaan koulutuksen varmistaminen, kuljettajien työaika rajoitusten ja muiden työehtojen sekä väsymyksen hallintaan ja turvallisuuteen liittyvien sosiaalisten normien noudattaminen, jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin parantaminen, turvallisuuteen liittyvien tapahtumien tai olosuhteiden havaitsemiseen ja niistä ilmoittamiseen käytettävien välineiden käyttöönotto siten, että kaikki tienkäyttäjät asetetaan aina liikkumisen suunnittelun ytimeen, ja ottamaan huomioon myös haavoittuvassa asemassa olevat käyttäjät ja erityistarpeita omaaviin ryhmiin kuuluvat käyttäjät; kehottaa paikallisviranomaisia omaksumaan ns. Safe System -toimintatavan ja asettamaan liikenneturvallisuustavoitteita;
21. toteaa, että ylinopeus on keskeinen tekijä noin 30 prosentissa kuolemaan johtaneista tieliikenneonnettomuuksista ja raskauttava seikka useimmissa onnettomuuksissa; panee tässä yhteydessä merkille, että alhaisempi nopeus asuinalueilla, kuten 30 km/h nopeusrajoitus, parantaa liikenneturvallisuutta ja vähentää energiankulutusta; panee merkille, että miehet ovat naisia todennäköisemmin osallisina auto-onnettomuudessa,

mutta kun nainen on osallisena auto-onnettomuudessa, hän loukkaantuu vakavasti 47 prosenttia todennäköisemmin, loukkaantuu lievästi 71 prosenttia todennäköisemmin ja menettää henkensä 17 prosenttia todennäköisemmin; korostaa asianmukaisten naispuolisten törmäystestinukkejen käyttöä autojen törmäystesteissä naisten liikenneturvallisuuden parantamiseksi;

22. korostaa liikenneturvallisuuden osalta yksityisten ajoneuvojen ja joukkoliikenteen ajoneuvojen aktiivisia ja passiivisia turvaominaisuuksia ja pitää erityisen tärkeänä hätäpainikkeiden kannalta tarpeellisen matkaviestinverkon saatavuuden merkitystä jäsenvaltioissa;
23. tukee kaikkia pyrkimyksiä parantaa liikenneturvallisuutta nollavisiotavoitteen saavuttamiseksi ja kehottaa komissiota sisällyttämään EU:n tieliikenneturvallisuustavoitteet ja -toimet paremmin kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskeviin suuntaviivoihin seuraamalla ja edistämällä parhaita käytäntöjä;
24. korostaa, että on tärkeää käynnistää tiedotuskampanjoita liikenneturvallisuutta koskevan tietoisuuden ja koulutuksen lisäämiseksi; korostaa tässä suhteessa, että koulutuksella on ratkaiseva rooli tieliikennesääntöjen ja -kulttuurin tuntemisessa ja oppimisessa jo varhaisessa iässä, mikä lisää merkittävästi liikenneturvallisuutta; kehottaa siksi tehostamaan ja vahvistamaan koulujen roolia; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita investoimaan edelleen tietoisuuden lisäämiseen ja koulutukseen kouluissa ja suurelle yleisölle;
25. kehottaa komissiota mukauttamaan ajokorttidirektiivin¹⁷ ajokokeita koskevia vaatimuksia ja menetelmiä, jotta tulevia kuljettajia voidaan kouluttaa paremmin vuorovaikutuksessa loukkaantumisen alttiiden tienkäyttäjien kanssa kaupunkiympäristössä nollavisiotavoitteen mukaisesti, esimerkiksi parantamalla opetusmenetelmiä, mukautamalla uusimpaan tekniseen kehitykseen ja pidentämällä harjoitusaikaa;
26. kehottaa tekemään kaupunkiliikenteestä esteettömämpää, luotettavampaa, kohtuuhintaisempaa, terveellisempää, turvallista ja osallistavampaa ja tukee tässä yhteydessä myös vammaisten henkilöiden oikeuksia koskevaa YK:n yleissopimusta (UNCRPD) ja esteettömyyttä koskevaa eurooppalaista säädöstä¹⁸; kannustaa komissiota tässä yhteydessä ehdottamaan suuntaviivoja, jotka koskevat esteettömyyttä, osallisuutta, kohtuuhintaisuutta, kestävyyttä ja turvallisuutta kaikkien liikenteen käyttäjien ja muiden kuin käyttäjien ja erityisesti erityistarpeita omaavien ryhmien kannalta; kehottaa soveltamaan kattavampaa lähestymistapaa esteettömyyden varmistamiseksi koko matkan ajan;
27. korostaa digitalisaation ja tekoälyratkaisujen keskeistä roolia tässä suhteessa muun politiikan lisäksi; suosittelee tekoälyn ja digitaalitekniikoiden, kuten SOS-painikkeiden ja muiden turvallisuutta parantavien järjestelmien, käyttöönottoa julkisissa

¹⁷ Direktiivi 2006/126/EY, annettu 20. heinäkuuta 2006, yhteisön ajokortista (EUVL L 403, 30.12.2006, s. 18).

¹⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17. huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista (EUVL L 151, 7.6.2019, s. 70).

liikenteessä, millä on myös myönteinen vaikutus siten, että joukkoliikenteestä tehdään turvallisempaa tällä hetkellä haavoittuvassa asemassa oleville käyttäjille, kuten naisille;

28. toteaa, että esteettömyyden osalta tekoälyllä ja digitalisaatiolla voi olla merkittävä panos äänisignaalien ansiosta julkisessa liikenteessä ja infrastruktuureissa sekä älykkäiden yksityisajoneuvojen käyttöönoton, matkaa edeltävän virtualisoinnin, turvallisten tai älykkäiden risteyskysymysten tai avustavien robottien avulla;
29. panee merkille komission toimet, mutta toteaa, että metrojen, rautatieliikenteen, linja-autojen, raitiovaunujen ja jaetun liikkumisen ratkaisujen esteettömyyden parantamiseksi tarvitaan kunnianhimoisempaa ja johdonmukaisempaa EU:n politiikkaa ja lainsäädäntöä; muistuttaa, että fyysiset esteet ovat edelleen yksi tärkeimmistä syistä erityistarpeita omaavien ryhmien esteettömyyteen liittyviin ongelmiin; korostaa, että on tärkeää puuttua muihin esteettömyyskysymyksiin, kuten vammaisille henkilöille tarkoitettujen pysäköintipaikkojen saatavuus, pysäköintipaikkojen väärinkäyttöä ja mikroliikennevälineiden ja muiden ajoneuvojen väärin pysäköintiä ja liikenteen tilapäistä tukkimista koskeva tiukka politiikka ja riittävä valvonta, kaupunkien jalankulku- ja pyöräilyinfrastruktuurin esteettömyys, mukaan lukien päällysteiden laatu ja esteettömyys, sekä turvalliset ja esteettömät tienristeykset;
30. kehottaa parantamaan erityistarpeita omaaviin ryhmiin kuuluvien henkilöiden mahdollisuuksia pyöräillä; korostaa, että jalankulku- ja pyörätieristeysten korottaminen parantaa turvallisuutta ja esteettömyyttä liikuntarajoitteisille henkilöille vähentämällä tarvetta vaihtaa tasoa käyttämällä portaita tai rampeja ajoradan ylittämiseen risteyspaikoilla;
31. panee merkille uusien liikkumis- ja mikroliikennemuotojen, kuten polkupyörien, sähköpyörien, sähköpotkulautojen, tasapainoskootterien, yksipyöräisten ja muiden sähkökäyttöisten ja muiden kuin sähkökäyttöisten henkilökohtaisten liikkumisvälineiden, nopean yleistymisen; on tietoinen niiden potentiaalista ”ensimmäisen ja viimeisen osuuden” ratkaisuin, sillä ne tarjoavat ovelta ovelle - palvelun, lisäävät joukkoliikenteen houkuttelevuutta ja mahdollistavat sen, että kansalaiset pääsevät matkustamaan kohteisiin ja kohteista, joissa julkinen liikenne on tällä hetkellä liian vähäistä; korostaa, että nämä liikkumismuodot olisi kuitenkin otettava huomioon ja esitettävä asianmukaisesti kaupunkiliikenteessä ja niitä olisi käsiteltävä asianmukaisesti, myös turvallisuutta ja vaatimustenmukaisuutta koskevien toimien osalta, kaikilla hallinnon tasoilla;
32. korostaa kuitenkin olevansa huolissaan siitä, että monissa jäsenvaltioissa mikroliikenteen sääntelyssä on vakavia puutteita ja että Euroopan kaupungeissa toteutetut toimet ovat hajanaisia, mikä ei helpota tämän tyyppistä liikennettä ja saattaa ihmisten terveyden vaaraan; kehottaa komissiota tässä yhteydessä tekemään tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja Euroopan kaupunkien kanssa kaupunkiliikenteen turvallisuutta koskevien yhteisten vähimmäissuosituksen, parhaiden käytäntöjen ja vaatimusten laatimiseksi;
33. panee merkille, että näihin yhteisiin vähimmäissuosituksiin, parhaisiin käytäntöihin ja vaatimuksiin sisältyisi suosituksia sähkökäyttöisten ja muiden kuin sähkökäyttöisten henkilökohtaisten liikkumisvälineiden turvallisesta käytöstä ottaen huomioon erilaiset

mahdolliset säännökset, kuten erityinen koulutus, pysäköintitavat (vapaa pysäköinti tai nimetyt pysäköintialueet), nopeusrajoitukset ja ikävaatimukset, kypärän käyttöä koskevat vaatimukset ja muut suojaruusteet, lasten kuljettamista koskevat säännöt, päihdyttävien aineiden vaikutuksen alaisena ajamisen kieltäminen jne.; toteaa, että näitä vaatimuksia olisi mukautettava saumattomasti hallinnon eri tasoihin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien suunnittelusta ja täytäntöönpanosta riippumatta ja toissijaisuusperiaatetta vaarantamatta; kannustaa painokkaasti jäsenvaltioita yhdessä kaupunkien kanssa mukauttamaan kansallista lainsäädäntöään ja käynnistämään tiedotuskampanjoita liikenneturvallisuutta koskevan tietoisuuden ja koulutuksen lisäämiseksi; korostaa, että kouluopetuksella on merkittävä rooli tieliikennettä koskevien sääntöjen tuntemisessa ja niiden oppimisessa;

34. korostaa sähköpotkulautojen ja sähköpyörien villin pysäköinnin ongelmaa, erityisesti jalkakäytävillä, johon on puututtava, koska se koskettaa erityisesti jalankulkijoita ja pyöräilijöitä sekä pyörätuolin käyttäjiä ja lastenrattaiden kanssa liikkuvia vanhempia;
35. toteaa tässä yhteydessä, että asianmukaisen valvonnan puute vaarantaa myös kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuuden; kehottaa keskittymään nykyisten sääntöjen noudattamisen valvontaan, jotta varmistetaan eri liikennemuotojen kunnioittava rinnakkaiselo;
36. kehottaa lisäksi komissiota yhdenmukaistamaan mikroliikenteen tyyppejä koskevat tekniset standardit ja vaatimukset; kehottaa tarkistamaan CE-merkintää koskevaa lainsäädäntöä ja sen soveltamista ja analysoimaan, voiko näiden ajoneuvojen sisällyttäminen tyyppi hyväksyntäasetukseen¹⁹ tarjota ratkaisun;

Aktiivinen liikkuminen

37. katsoo, että aktiiviseen liikkumiseen kuuluu sekä ihmisten että tavaroiden kuljettaminen, ja siihen voi käyttää ihmisen fyysistä aktiivisuutta tai sähkömoottorin ja ihmisvoiman yhdistelmää, kuten sähköpyörien tapauksessa;
38. korostaa, että aktiivinen liikkuminen on matkojen ja työmatkaliikenteen arvokas, tehokas ja esteetön ovelta ovelle -ratkaisu, jota ihmiset tukevat ja jolla voidaan tehokkaasti edistää ilmaston neutraaliuden saavuttamista vuoteen 2050 mennessä sekä edistää liikenteen hiilestä irtautumista, päästöjen ja ilman pilaantumisen sekä ruuhkien vähentämistä, minkä vuoksi sitä olisi kannustettava kaikissa kaupunkiliikenteen kehyksissä kohtuuhintaisten, helposti saatavilla olevien ja kestävien liikenneratkaisujen varmistamiseksi;
39. kannustaa näin ollen paikallisviranomaisia investoimaan ja rakentamaan turvallista pyöräily- ja jalankulkuinfrastruktuuria sekä sisällyttämään yhteiskäyttöpolkupyörät ja -sähköpyörät kaupunkialueiden liikennejärjestelmiin; kannustaa jäsenvaltioita tarjoamaan kannustimia polkupyörien, myös sähköpyörien, ostamiseen; kannustaa multimodaalisuuden edistämiseksi luomaan synergioita pyöräilyn, jalankulun ja muiden liikennemuotojen välille, kuten lisäämään polkupyörille tarkoitettuja tiloja junissa ja

¹⁹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetusta (EU) 2018/858, annettu 30. toukokuuta 2018, moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, komponenttien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta (EUVL L 151, 14.6.2018, s.1).

tarjoamaan paremmin valvottuja pysäköintialueita polkupyörille asemilla ja liikenteen solmukohdissa;

40. kannustaa komissiota tekemään enemmän edistääkseen aktiivista liikkumista koko EU:ssa, laatimaan pyöräilystrategian ja tekemään vuodesta 2024 aktiivisen liikkumisen eurooppalaisen teemavuoden; kehottaa komissiota sisällyttämään polkupyörien toimitusketjun EU:ssa EU:n teollisuusstrategiaan;

Kaupunki-infrastruktuuri ja TEN-T-kaupunkisolmukohdat

41. korostaa, että kaupunki-infrastruktuurin suunnittelun olisi edistettävä älykästä ja kestävästä liikennesiirtymää, joka mahdollistaa multimodaalisuuden ja varmistaa elämänlaadun kaupungeissa ja yhteydet kaupunkialueiden, kaupunkien lähialueiden ja maaseutualueiden välillä niiden talous-, koulutus-, matkailu- ja kulttuurialueiden puitteissa; kehottaa toteuttamaan infrastruktuurisuunnittelua, jolla helpotetaan multimodaalisten solmukohtien luomista kaupunkisolmukohtien tasolla, ja korostaa, että infrastruktuuriin olisi sisällytettävä yhteysreittejä ja viimeisen osuuden yhteys multimodaalisiin matkustajakeskuksiin, mukaan lukien yhteysreitit, kuten sillat, tunnelit tai alikäytävät aktiivisten liikkumismuotojen tapauksessa;
42. korostaa, että kaupunki-infrastruktuurin suunnittelua olisi kehitettävä EU:n liikenneturvallisuuslainsäädännön mukaisesti ja siihen olisi sisällyttävä pyöräily- ja jalankulkuinfrastruktuuri ja muut aktiiviset liikkumismuodot; kannustaa jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia rakentamaan turvallista infrastruktuuria aktiivista liikkumista varten ja ottamaan asianmukaisesti huomioon tie- ja pyöräilyinfrastruktuurin jatkuvuuden ja turvallisuuden, jos rakennetaan uutta infrastruktuuria tai parannetaan olemassa olevaa infrastruktuuria;
43. kannustaa jäsenvaltioita, paikallisviranomaisia ja kaupunkiverkostoja yhdistämään voimansa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien edistämiseksi ja täytäntöönpanemiseksi elämänlaadun parantamiseksi kaikissa Euroopan kaupungeissa toissijaisuusperiaatetta noudattaen; kannustaa jäsenvaltioita tukemaan paikallisviranomaisia kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimisessa ja täytäntöönpanossa;
44. korostaa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien merkitystä ja kannustaa soveltamaan yhdenmukaisempaa lähestymistapaa kaikkialla EU:ssa; korostaa tässä yhteydessä, että tuleviin päivitettyihin kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmiin koskeviin suuntaviivoihin olisi sisällytettävä kaikki kestävät liikennemuodot, kuten aktiivinen liikkuminen ja sen infrastruktuuri, hyödyntämällä alan parhaita käytäntöjä ja kattavaa turvallisuuslähestymistapaa kaupunkialueilla; kannustaa sisällyttämään polkupyörien pysäköintimahdollisuudet tai sähköpyörien latausmahdollisuudet kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmiin;
45. kannustaa kansalaisten mukaantuloa ja osallistumista kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimiseen paikallisella, alueellisella, kansallisella ja EU:n tasolla, koska on olennaisen tärkeää varmistaa tarvittava yleisön tuki saattamalla kaikki sidosryhmät yhteen suunnittelemaan laadukasta palvelua, joka vastaa kaikkien tarpeita ja odotuksia;

46. korostaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa ei olisi ainoastaan esitettävä toimenpiteitä eri liikennemuotojen integroimiseksi ja kestävien liikennemuotojen edistämiseksi, vaan myös arvioitava niiden kohtuuhintaisuutta ja saavutettavuutta liikenteen käyttäjille ja otettava huomioon eri ryhmien erilaiset liikenne- ja liikkumistarpeet;
47. kehottaa ottamaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa huomioon erityistarpeita omaavien ryhmien erilaiset liikkumismallit ja -tarpeet; korostaa, että erityistarpeita omaavien ryhmien aktiivinen osallistuminen näihin suunnitelmiin on erittäin tärkeää;
48. kannustaa jäsenvaltioita sisällyttämään esteettömän pääsyn kaupunkiliikennepalveluihin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiinsa; muistuttaa, että EU:n liikenneturvallisuustavoitteet ja -toimet on sisällytettävä paremmin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskeviin suuntaviivoihin seuraamalla ja edistämällä parhaita käytäntöjä;
49. painottaa, että EU:n uudessa kaupunkiliikenteen kehyksessä on otettava huomioon kaikki sen tasot; korostaa, että kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat on sisällytettävä kunnalliseen ja alueelliseen kaupunkisuunnitteluun, ja ne on koordinoitava sen kanssa; kannustaa alueita edistämään tätä koordinointia alueidensa ja kuntiensa välillä kannustimilla, joilla tuetaan tätä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien sekä kaupunkisuunnittelun ja aluesuunnittelun välistä yhteyttä; kehottaa komissiota asettamaan kunnianhimoisempia tavoitteita ja kehittämään kaupunkiliikennesuunnitelmia alueellisella tasolla suhteellisuusperiaatetta kaikilta osin noudattaen;
50. korostaa, että Euroopan laajuinen TEN-T-liikenneverkko perustuu intermodaaliseen kaupunkiliikenteeseen, jotta voidaan helpottaa sekä matkustajien että rahdin ”ensimmäistä ja viimeistä osuutta”, jossa kestävien liikennemuotojen, myös aktiivisen liikkumisen, osuutta olisi lisättävä;
51. korostaa tarvetta vahvistaa intermodaalista liikkuvuutta ihmisten yhteyksien helpottamiseksi työpaikoille, koulutukseen ja vapaa-ajalla sekä kehittää liikkumis- ja liikennepalvelujen oikeudenmukaista saatavuutta kaupunkialueiden, kaupunkien lähialueiden ja maaseutualueiden välillä;
52. kehottaa parantamaan merkittävästi lentoasemien, vertiporttien ja satamien yhteyksiä kaupunkeihin ja kaupunkisolmukohtiin, jotta mahdollistetaan saumattomat ja multimodaaliset liikenne- ja liikkumiskäytännöt; korostaa rautatieinfrastruktuurin ja yhteentoimivuuden ylivertaista merkitystä tässä suhteessa;
53. pitää myönteisenä Euroopan lentoturvallisuusviraston (EASA) tekemää työtä, joka liittyy vertiportteihin, joiden kehittäminen on avainasemassa kaupunkiliikenteen palvelujen käyttöönotossa;
54. pitää myönteisenä komission ehdotusta voimakkaammasta tuesta TEN-T-kaupunkisolmukohdille ottamalla mukaan EU:n syrjäisillä ja syrjäisimmillä alueilla sijaitsevat solmukohdat ja yhteydet, sillä se on tarpeen edelleen suurena haasteena olevien puuttuvien yhteyksien ja heikkojen yhteyksien käsittelemiseksi; korostaa erityisesti tarvetta vahvistaa saumattomia yhteyksiä maaseudun, vuoristoalueiden,

kaupunkien lähialueiden ja kaupunkialueiden välillä kestävien liikennemuotojen, kuten rautatie- ja sisävesiliikenteen, sekä intermodaalisten solmukohtien yhteentoimivan infrastruktuurirungon avulla; korostaa yhteyksien merkitystä laadukkaan joukkoliikenteen, erityisesti julkisen liikenteen ja aktiivisen liikkumisen sekä henkilökohtaisen liikkumisen kanssa;

55. suhtautuu tässä yhteydessä myönteisesti sellaisten kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämiseen, jotka yhdistävät kaupunkisolmukohtia, koska niihin voi sisältyä toimenpiteitä kestävien liikennemuotojen yhdistämiseksi muihin liikennemuotoihin; katsoo tässä yhteydessä, että EuroVelo-verkko olisi integroitava tehokkaasti Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, jotta voidaan saada aikaan synergioita molempien verkkojen välillä, ja kun rakennetaan tai parannetaan TEN-T-infrastruktuuria kaupunkisolmukohdissa, olisi kiinnitettävä asianmukaista huomiota pyöräilyn mahdollistamiseen;
56. korostaa, että on tärkeää varmistaa, että kaupunkisolmukohdissa on älykkäät ja kestävät yhteydet suurnopeusjunien pääraitojen, asemien ja sivuratojen ja kaupunkien sisäympäristöjen välillä, jotta voidaan pyrkiä mahdollisuuksien mukaan säilyttämään keskeytymätön jatkumo pääverkon ratojen varrella ja säilyttämään integroidut liikkumISRatkaisut suurkaupunkialueilla sekä helpot ja älykkäät yhteysratkaisut kaupunkikeskusten sekä kaupunkialueiden ja kaupunkien lähialueiden kanssa;
57. kehottaa komissiota laajentamaan nykyistä kaupunkisolmukohtien luetteloa siten, että siihen sisällytetään muita TEN-T-käytävillä sijaitsevia kaupunkeja jäsenvaltioiden kanssa sovitun mukaisesti, ja tarjoamaan lisää tukea, jolla autetaan uusia kaupunkisolmukohtia luomaan ja päivittämään kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmiaan; korostaa, että paikallisviranomaisten parempaa osallistumista TEN-T-käytävien hallintaan ja suunnitteluun ja kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien arviointia koskevien asiaankuuluvien kriteerien määrittelyä voitaisiin parantaa luomalla yhteistyömekanismeja;
58. muistuttaa, että syrjäisimpien alueiden kaupunkialueilla on useita rakenteellisia esteitä ja erityisiä liikennehaasteita ja että alueellinen jatkuvuus ja yhteenliitettävyyys on varmistettava näillä alueilla; kehottaa jälleen komissiota laatimaan tätä varten erityisen ohjelman, jonka mallina toimisi maatalouden syrjäisestä sijainnista ja saaristoasemasta johtuvia erityisiä valinnaisia toimenpiteitä koskeva ohjelma (POSEI-ohjelma), jotta voidaan kompensoida näiden alueiden liikenteen rakenteellisia haittoja;
59. korostaa, että sisävesiliikenne on yksi ympäristöystävällisimmistä liikennemuodoista ja siinä on vielä paljon hyödyntämätöntä potentiaalia suurien tavaramäärien kuljettamiseen kaikkialla unionissa, myös kaupunkialueilla, kuten kestävästä ja älykkään liikkuvuuden strategiasta käy ilmi; korostaa siksi, että sisävesiliikenteellä voi olla merkittävä rooli EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamisessa;
60. korostaa, että sisävesiliikenteen infrastruktuurin kehittäminen edelleen on ratkaisevan tärkeää älykkään, kestävästä ja kilpailukykyisen kaupunkiliikenteen kehittämiseksi;
61. kehottaa lisäämään merkittävästi sisävesiväylien osuutta kaupunkiliikenteessä parantamalla niiden häiriönsietokykyä, tehokkuutta ja kestävyyttä, edistämällä ja kannustamalla niiden käyttöä ja mahdollistamalla riittävät investoinnit tieliikenteen

ruuhkautumisen vähentämiseksi, turvallisuuden parantamiseksi ja päästöjen vähentämiseksi;

62. pyytää jäsenvaltioita kannustamaan paikallisviranomaisiaan sisällyttämään kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiinsa tavoitteen, joka koskee sisävesiväylien käytön parantamista kaupungeissa, ja esittämään konkreettisia ehdotuksia sisävesiväyliemme logistiikan parantamiseksi ja ottamaan huomioon toimitusten perille viemisen; kehottaa komissiota tässä yhteydessä tehostamaan vesiliikenteen henkilöliikennepalveluja ja rahtipalveluja koskevien kaupunkiliikennetietojen keruuta ja korostaa sisävesiliikenteen potentiaalia kestävän kaupunkilogistiikan kannalta viimeisillä toimitusosuuksilla;
63. kehottaa jäsenvaltioita keskittymään TEN-T-verkon sisävesiväylien ydinverkon loppuun saattamiseen vuoteen 2030 mennessä, puuttuvien yhteyksien poistamiseen ja korkealaatuisen ja modaalisesti yhteenliitetyn fyysisen ja digitaalisen infrastruktuurin mahdollistamiseen kaupunkiympäristössä, mukaan lukien rautatieyhteyksien parantaminen satamissa;
64. kehottaa EU:ta toteuttamaan sidosryhmien kanssa yhteistyössä kehitettyjä toimenpiteitä sellaisten lainsäädännöllisten, hallinnollisten ja rajat ylittävien esteiden poistamiseksi, jotka haittaavat multimodaalista liikennettä Euroopan taloudessa; toteaa, että tällaista multimodaalista näkemystä olisi kehitettävä seuraavassa sisävesiliikenteen integroidussa eurooppalaisessa toimintaohjelmassa (NAIADES); kehottaa kannustamaan edelleen intermodaalisten satamajärjestelmien kehittämistä;
65. panee merkille paikallisen liikenteen merkityksen erityisesti siksi, että 93 prosenttia rautatieliikenteen matkustajista matkustaa lähijunilla;
66. kehottaa lisäämään rautatieliikenteen ja tavaraliikenteen muotoja sekä niiden yhteenliittämistä muihin kaupunkiliikenteen kehyksen liikennemuotoihin; kehottaa tältä osin parantamaan nykyistä sääntelykehystä sekä vähentämään teknisiä ja toiminnallisia esteitä; korostaa, että Euroopan rautatieliikenteen hallintajärjestelmän (ERTMS) täysimääräinen integrointi on määrä saada päätökseen vuoteen 2030 mennessä, minkä vuoksi se on kiireellistä;
67. korostaa, että on tärkeää varmistaa tasapuoliset toimintaedellytykset rautatieliikenteen tarjoajien välillä ja niiden tasavertainen pääsy kaupunki-infrastruktuuriin sekä tarkistaa ratamaksuja, jotta voidaan parantaa rautateiden kilpailukykyä kaupunkiliikenteen kehityksessä täysin neljännen rautatiepaketin säännösten mukaisesti, julkisen palvelun velvoite mukaan luettuna, ja varmistaa kestäviä, kohtuuhintaisia ja houkuttelevia liikenne- ja matkustaja- ja tavaraliikenteelle;
68. korostaa pyöräilyn ja rautatieliikenteen välisten synergioiden hyötyjä, sillä ne mahdollistavat elintärkeät viimeisen osuuden ratkaisut ja vapaa-ajan matkailun; kannustaa tässä yhteydessä varmistamaan rautatieasemien riittävän esteettömyyden tätä tarkoitusta varten sekä riittävästi turvallisia pysäköintipaikkoja asemilla ja liikenteen solmukohdissa;
69. katsoo, että rajakaupunkien olisi voitava tarjota tehokasta ja saumatonta rajatylittävää päivittäistä liikennettä ja samalla puuttua yhteyksien puuttumiseen ja pullonkauloihin sekä varmistaa paremmat ja kestävämmät yhteydet Euroopan pääkaupunkien ja

suurimpien kaupunkien välillä; korostaa tässä yhteydessä, että suurnopeus- ja yöjunapalvelut olisi otettava laajemmin käyttöön, erityisesti alueilla, joilla tällaisia palveluja ei tällä hetkellä ole; korostaa, että yksi rautateiden tärkeimmistä kilpailueduista on se, että se voi muodostaa yhteyden kaupunkien keskustojen välille; kehottaa tässä yhteydessä kaikkia asianomaisia viranomaisia poistamaan kaikki olemassa olevat esteet ja toteuttamaan nämä keskustojen väliset yhteydet niiden Euroopan kaupunkien välillä, joissa niitä ei vielä ole;

70. korostaa tapauksia, joissa raideliikenteen ja etenkin maanteiden tavaraliikenteen odotusajat rajoilla ovat erittäin pitkiä ja aiheuttavat joissakin tapauksissa häiriöitä kaupunkiliikennejärjestelmissä ja kaikenlaisissa liikenteessä; korostaa, että tällaiset tapahtumat vaikuttavat kielteisesti rajakaupunkeihin ja -alueisiin ja vaikuttavat suoraan ilmanlaatuun ja melusaasteeseen ja heikentävät samalla Euroopan kansalaisten terveyttä sekä lisäävät liikenneonnettomuuksien riskiä ja infrastruktuurin vahingoittumista; kehottaa siksi ottamaan käyttöön EU:n laajuisen yhden minuutin keskivertoajan raskaiden hyötyajoneuvojen käsittelyä ja valvontaa varten EU:n rajoilla, mukaan lukien toimenpiteet, jos sitä ei noudateta;
71. korostaa, että kaupunkiliikenteen tavoitteet ja päämäärät edellyttävät riittävää pitkän aikavälin rahoitusta sekä muita kuin taloudellisia tukivälineitä ja että tämä on vielä tärkeämpää, kun otetaan huomioon ennennäkemättömän korkea inflaatio ja nopeutettu siirtyminen kohti riippumattomuutta fossiilisista polttoaineista, joka johtuu muun muassa Venäjän Ukrainaan kohdistaman laittoman ja perusteettoman hyökkäyssodan aiheuttamasta energiakriisistä; kehottaa tässä yhteydessä yhdistämään riittävästi julkista, yksityistä kansallista ja EU:n rahoitusta ja panemaan nopeasti täytäntöön asiaankuuluvat nykyiset EU:n ohjelmat ja hankkeet; kehottaa lisäksi osoittamaan kaupunkiliikenteelle kunnianhimoista rahoitusta yhteyksien, tehokkuuden, kohtuuhintaisuuden, intermodaalisuuden ja kestävyuden parantamiseksi vuosien 2021–2027 monivuotisen rahoituskehityksen jälkeen; kehottaa rahoittamaan edelleen kaupunkien, kaupunkien lähialueiden ja maaseutualueiden välisiä intermodaalisia yhteyksiä, myös rautateitä varten, ja digitalisoimaan liikkuvaa kalustoa ja infrastruktuuria, jotta voidaan myös torjua väestökatoa näillä alueilla;
72. korostaa, että kaupunkien investointisuunnittelussa olisi tuettava multimodaalisia ratkaisuja kaikille käyttäjille, joukkoliikenne mukaan lukien;
73. kehottaa lisäämään Euroopan investointipankin (EIP-ryhmän) osallistumista, jotta voidaan lisätä käytettävissä olevaa rahoitusta, mukaan lukien mahdollisuuksien mukaan suora kohdentaminen paikallisviranomaisille, kiinnittäen erityistä huomiota pienempien kaupunkien tarpeisiin;
74. korostaa hyötyjä, joita EU:n hallinnollisia valmiuksia koskeva tuki ja koulutus tarjoavat alue- ja paikallisviranomaisille rahoitusmekanismien ja -mahdollisuuksien alalla;

Vihreä ja digitaalinen kaupunkiliikennesiirtymä

75. toteaa, että kaupunkialueet kärsivät ilmansaasteiden vaikutuksista; muistuttaa, että altistuminen pienhiukkasten kaltaisille ilmansaasteille lisää ennen aikaisten kuolemien määrää Euroopassa; kehottaa jäsenvaltioita tekemään enemmän kaupunkien ilmanlaadun parantamiseksi;

76. panee merkille, että Euroopan kaupunkialueiden paikallisviranomaiset toteuttavat erilaisia politiikkatoimia ilmansaasteiden ja meluhaittojen sekä ruuhkien vähentämiseksi kaupungeissaan vähäpäästöisistä vyöhykkeistä tavaraliikenteen kohdennettuihin toimitusikkunoihin, päästötarroihiin, liikennevirtasuunnitelmiin jne.; toteaa tässä yhteydessä, että parhaiden käytäntöjen jakaminen kaupunkien välillä ja EU:n tasolla tuo lisäarvoa;
77. korostaa liikennesuuhkien vähenemisen lisähyötyjä, sillä se mahdollistaa erityisesti hätäajoneuvojen, kuten poliisiautojen, ambulanssien ja paloautojen, luoksepääsyn;
78. toteaa, että hiilestä irtautuminen on usein tehokkaampaa kaupunkialueilla, koska muun muassa väestötiheys on suurempi, ja siksi hiilestä irtautumisen olisi oltava nopeampaa näillä alueilla;
79. suhtautuu myönteisesti paikallisiin aloitteisiin liikenteen melupäästöjen torjumiseksi ottaen huomioon niiden kielteiset vaikutukset ihmisten terveyteen ja biologiseen monimuotoisuuteen, mukaan lukien esimerkiksi melututkien käyttö Pariisissa; katsoo, että komission olisi kartoitettava ja edistettävä tällaisia aloitteita, myös kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevien suuntaviivojen avulla, ja jäsenvaltioiden olisi otettava tällaiset välineet käyttöön laajemmin;
80. suhtautuu myönteisesti paikallisiin aloitteisiin liikenteen melupäästöjen torjumiseksi ottaen huomioon niiden kielteiset vaikutukset ihmisten terveyteen ja biologiseen monimuotoisuuteen, mukaan lukien esimerkiksi melututkien käyttö Pariisissa; katsoo, että komission olisi kartoitettava ja edistettävä tällaisia aloitteita kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevien suuntaviivojen avulla, ja jäsenvaltioiden olisi otettava tällaiset välineet käyttöön laajemmin;
81. panee merkille, että Euroopan kaupunkialueilla käytetään yhä enemmän kaupunkialueita koskevia ajoneuvojen käyttömääräyksiä ruuhkien ja ilman pilaantumisen vähentämiseksi muun muassa rajoittamalla raskaiden tavarankuljetusajoneuvojen pääsyä kaupunkiin; toteaa, että kaupunkialueita koskevat ajoneuvojen käyttömääräykset perustuvat usein myös ajoneuvojen Euro-standardeihin; panee tässä yhteydessä merkille ehdotuksen uusista tiukemmista Euro 7 -standardeista;
82. korostaa, että kaupunkialueiden on edelleen oltava kaikkien ulottuvilla, sillä tiettyjen ajoneuvojen tai käyttäjien pääsyn rajoittaminen kaupunkialueelle voi johtaa syrjintään kansalaisten keskuudessa; toteaa, että kyseisten alueiden toteuttaminen vaikuttaa merkittävästi erityisesti pienituloisten ja kaupunkien lähialueiden ja maaseutualueiden kansalaisten päivittäiseen liikkumiseen ja heidän sosioekonomiseen asemaansa; katsoo, että yhtäkään kansalaisryhmää ei pitäisi rangaista siten, että liikenteestä tulisi heille tehotonta tai että liikkuminen itsessään olisi mahdotonta, mikä voisi johtaa myös kaupungistumisen lisääntymiseen;
83. korostaa sellaisten älykkäiden ratkaisujen merkitystä, joilla kuljettajille tiedotetaan johdonmukaisella tavalla tiettyjen sääntöjen noudattamisesta erityisesti rajatylittävän täytäntöönpanon osalta; toteaa, että yhteiset eurooppalaiset standardit ja teknologiset ratkaisut voivat mahdollistaa saumattoman pääsyn kaikille tällaisille alueille ja että näiden standardien olisi perustuttava tietoihin ja sallittava kaupunkialueita koskevat ajoneuvojen käyttömääräykset alueilla, joilla on osoitettu, että päästöjen määrä on

erittäin korkea; korostaa, että kaupunkialueita koskevien ajoneuvojen käyttömääräysten lisäksi olisi tehtävä vaikutustenarviointeja sekä kuultava kansalaisia ja muita sidosryhmiä, tiedotettava heille ja ilmoitettava asiaan liittyvistä taloudellisista tekijöistä; korostaa, että paikallisviranomaisten olisi ilmoitettava komissiolle ennen kaupunkialueita koskevien ajoneuvojen käyttömääräysten käyttöönottoa;

84. korostaa, että tällaiset toimenpiteet auttaisivat tasapainottamaan näille alueille koituvia hyötyjä ilmanlaadun paranemisen ja ruuhkien osalta ja niiden puutteita syrjinnän, yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen pirstaloitumisen, kaupunkilogistiikalle aiheutuvien lisäkustannusten tai paikalliseen matkailuun mahdollisesti kohdistuvien vaikutusten osalta;
85. kannattaa kestävän tavaraliikenteen sisällyttämistä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiin, jotta voidaan nopeuttaa kestäviä kaupunkilogistiikkasuunnitelmia ja päästöttömiä ja vähäpäästöisiä ratkaisuja kaupunkien tavaraliikenteeseen, rautatie- ja sisävesiliikenne, päästöttömät ja vähäpäästöiset ajoneuvot ja rahtipyörät mukaan lukien, käyttämällä uusia jakelumalleja, dynaamista reititystä, pyöräilylogistiikkaa ja multimodaalisia yhteyksiä;
86. korostaa, että kaupunkilogistiikkaa olisi kohdeltava kaupunkisuunnittelun erottamattomana osana, jotta varmistetaan kaupunkien tavaraliikennepalvelujen tehokkuus ja vältetään muiden osallistujien häiritseminen;
87. korostaa, että on tärkeää sisällyttää multimodaaliset tavaraliikenneterminaalit kaupunkiliikennejärjestelmään ja -infrastruktuuriin; korostaa sellaisten kaikille liikennealan toimijoille yhteisten pakettien noutokeskusten potentiaalia, jotka ovat kaikentyyppisten käyttäjien saatavilla ja joita on riittävä määrä, jotta helpotetaan pakettien turvallista noutamista ja vähennetään liikennettä, joka liittyy tavaroiden toimittamiseen kaupungeissa viimeisillä osuuksilla;
88. korostaa, että on tärkeää irtautua hiilestä kaupunkilogistiikassa ja nopeuttaa siirtymistä päästöttömään ja vähäpäästöiseen kaupunkilogistiikkaan päästöttömien ja vähäpäästöisten ajoneuvojen, rautatieliikenteen ja sisävesiliikenteen avulla sähköisen kaupankäynnin kysynnän kasvaessa; kannustaa paikallisviranomaisia myös tutkimaan potentiaalia ja mahdollisuuksia käyttää kaupunkilogistiikassaan tavaroiden kuljettamiseen vaihtoehtoisia ratkaisuja, kuten polkupyöriä, rahtipyöriä ja sähköpyöriä;
89. kehottaa jäsenvaltioita yhdessä paikallis- ja alueviranomaisten kanssa varmistamaan latausinfrastruktuurin ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkausinfrastruktuurin saatavuuden (kaupunkialueilla, kaupunkien lähialueilla ja maaseutualueilla) huomioiden kaikkien ajoneuvoluokkien erityispiirteet vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevan asetuksen mukaisesti, jotta kestäviä liikenneratkaisuja otettaisiin nopeammin käyttöön; kehottaa jäsenvaltioita tekemään yhteistyötä komission kanssa kaupunkisuunnittelua ja lupien myöntämistä koskevaa yksinkertaisempaa sääntelymenettelyä koskevien suositusten kaltaisten kannustimien luomiseksi yksityishenkilöille ja yrityksille päästöttömien ja vähäpäästöisten liikennemuotojen käyttöön ottamiseksi;
90. korostaa päästöttömän ja vähäpäästöisen liikkuvuuden, vaihtoehtoisten polttoaineiden sekä kiertotalouden merkitystä EU:n kunnianhimoisten ympäristötavoitteiden

saavuttamiseksi; panee tässä yhteydessä merkille, että siirtyminen päästöttömiin ja vähäpäästöisiin ja erityisesti sähköisiin ajoneuvoihin tarjoaa erittäin suuren potentiaalín kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi osallistavalla ja edullisemmalla tavalla; korostaa siksi, että EU:n tason sääntely-ympäristön optimointi olisi ratkaisevan tärkeää jälkiasennusalan tukemiseksi; kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota tekemään yhteistyötä erilaisten rahoitus-, vero- ja sääntelykannustimien kehittämiseksi, jotta edistetään yksityisten ja yrityskäyttäjien siirtymistä vähäpäästöisiin vaihtoehtoihin;

91. kannustaa paikallisviranomaisia tarjoamaan sähköpyörien ja rahtipyörien latausinfrastruktuuria; korostaa, että vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkausinfrastruktuurin on oltava osa multimodaalikeskuksia ja terminaaleja;
92. korostaa, että rautatieliikenteen ja julkisen liikenteen tilaintensiivinen käytöstä poistettu ja vanhentunut infrastruktuuri, kuten asemat, alueet, varastot ja käytöstä poistetut mutta yrityksen edelleen omistamat mekaaniset työpajat, voisivat tarjota toiminnallisia ratkaisuja toiminnoille, jotka hyödyttävät suoraan paikallisia yhteisöjä, kuten voittoa tavoittelemattomia aloitteita, maanviljelijöiden markkinoita, muita laajamittaista solidaarisuutta koskevia aloitteita varmistaen samalla julkisten tilojen kestävän käytön kaupunkiympäristössä;
93. korostaa, että tekoäly ja digitalisaatio ovat välineitä, joiden avulla voidaan parantaa liikennejärjestelmän yleistä tehokkuutta ottamalla ne käyttöön ajoneuvoissa, liikenteenhallintajärjestelmissä ja optimoituihin älyliikennejärjestelmiin perustuvissa palveluissa, jotta voidaan parantaa joukkoliikenteen suunnittelun sopivuutta ja luotettavuutta, vähentää kasvihuonekaasupäästöjä, lyhentää matkustusaikoja ja -kustannuksia sekä vähentää liikenneruuhkia samalla kun parannetaan merkittävästi palvelujen ennustettavuutta ja asiakastyytyväisyyttä; toteaa samalla, että liikenteestä voidaan tehdä turvallisempaa, tehokkaampaa, kestävämpää ja kohtuuhintaista; korostaa tässä yhteydessä tarvetta turvata tuotettujen ja kerättyjen tietojen turvallisuus ja luottamuksellisuus;
94. kannustaa ottamaan käyttöön uusimmat ajoneuvoteknologiat, kuten uusimmat henkilöautot, pakettiautot, kuorma-autot ja linja-autot, jotka voivat olla tärkeässä asemassa kaupunkiliikenteessä tarjoamalla älykkäitä, kestäviä, turvallisia, kohtuuhintaisia ja tehokkaita yksilöllisiä ja joukkoliikenneratkaisuja ja logistiikkaa yhteistoiminnallisen, verkkoon liitetyn ja automatisoidun liikkuvuuden kehittämiseksi ja tehokkaamman liikennevalvonnan mahdollistamiseksi; korostaa, että käytettävissä oleva teknologia mahdollistaa saumattoman multimodaalisen integroinnin, mukaan lukien yhteisen lipunmyynnin, edellyttäen, että eri toimijat jakavat aikataulutuksen ja reaaliaikaisen datan asianmukaisesti; kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita lisäämään älykkään liikkuvuuden ja siihen liittyvän osaamisen parantamisen ja uudelleen koulutuksen tutkimusta ja investointeja, jotta voidaan edistää innovatiivisten liikenneratkaisujen kehittämistä;
95. tukee kriittisten tieosuuksien ja onnettomuusalttiiden kohtien (esim. tunnelit, sillat, suuret ruuhka-alueet) varustamista riittävillä älyliikennejärjestelmillä ja älyliikennepalvelujen tarjoamista kriittisillä tieosuuksilla sijaitsevilla paikoilla ja alueilla, mikä johtaa nopeisiin turvallisuuden ja liikennetehokkuuden hyötyihin;

96. korostaa, että tekoälyjärjestelmillä varustetut autonomiset ajoneuvot, jotka skannaavat ympäristöään ja reagoivat välittömästi, voivat vähentää inhimillisiä erehdyksiä huomattavasti ja mahdollisesti vähentää merkittävästi onnettomuuksia ja kuolemantapauksia, jos ne otetaan käyttöön asianmukaisin suojatoimin varustettuina; katsoo siksi, että koska EU:n tieliikennekuolemien määrän vähenemisessä tapahtunut edistys on pysähtynyt viimeisten kahden vuosikymmenen aikana, nämä voivat olla tärkeitä välineitä kun nopeutetaan nollavision saavuttamista;
97. katsoo, että on luotava paikallinen politiikkakehys ja yksityisen ja julkisen sektorin kumppanuuksia, joilla voidaan tukea teollisuutta ja liikenteenharjoittajia, jotka ottavat käyttöön innovatiivisia ja kestäviä liiketoimintamalleja ja uusia kaupunkiliikenteen teknologioita, kuten autonomisten ajoneuvojen käyttöä; toteaa, että tätä voidaan helpottaa yhdenmukaistamalla kaupunkialueille pääsyä koskevia määräyksiä mittakaavaetujen saavuttamiseksi ja kustannusten vähentämiseksi;
98. kehottaa kehittämään asianmukaisen oikeudellisen, eettisen ja poliittisen kehyksen tekoälyn käytölle kestävässä ja älykkäässä liikkuvuudessa ja liikenteessä ja käyttäjätiedoissa;
99. korostaa tältä osin, että täysin autonomisia tai pitkälle automatisoituja ajoneuvoja tulee kaupallisesti saataville lähivuosina ja että asianmukaisen sääntelykehysten, jolla varmistetaan niiden turvallinen käyttö ja huolehditaan selkeästä vastuusta koskevasta järjestelmästä, on oltava valmiina mahdollisimman pian, jotta voidaan reagoida siitä aiheutuviin muutoksiin, mukaan lukien autonomisten ajoneuvojen ja infrastruktuurin ja muiden käyttäjien välinen vuorovaikutus;
100. korostaa, että digitaaliset ratkaisut on otettava käyttöön osallistavalla tavalla, jotta voidaan saavuttaa esteetön liikenne kaikille käyttäjäryhmille, niiden on varmistettava ihmisen suorittaman valvonnan mekanismit ja vältettävä digitaalisiin taitoihin ja teknologian saatavuuteen perustuvaa syrjintää;
101. kehottaa parantamaan pikaisesti fyysistä ja digitaalista infrastruktuuria kaupungeissa, jotta varmistetaan automatisoidun ajamisen turvallinen käyttöönotto ja liikennesääntöjen yhdenmukaistaminen jäsenvaltioiden ja paikallisviranomaisten välillä;
102. korostaa, että lentoliikenne kaupunkialueilla tarjoaa yhä enemmän mahdollisuuksia erityisesti siksi, että suuri yleisö voi käyttää drooneja;
103. korostaa, että miehittämättömiä ilma-aluksia on pidettävä osana liikenteen kehystä ja siksi niiden turvallisuutta olisi säänneltävä ja kaupunkien lentoliikenteestä olisi tehtävä kattava vaikutustenarviointi ennen kuin tällä alalla hyväksytään toimenpiteitä tai suunnitelmia, jotta voidaan arvioida asianmukaisesti niiden hyötyjä ja mahdollisia turvallisuuteen, meluun, yksityisyyteen tai asukkaiden oikeuksiin liittyviä huolenaiheita;
104. huomauttaa, että tieliikenteen näkökohdat ovat yhä tärkeämpiä, koska niillä on suuri vaikutus taloudelliseen, ympäristöön liittyvään ja sosiaaliseen kestävyys; korostaa parhaiden käytäntöjen ja tietojen vaihdon merkitystä; panee tyytyväisenä merkille komission ehdotuksen parantaa 19:ää kestävästä kaupunkiliikenteen indikaattoria vuoteen 2022 mennessä;

105. korostaa, että komission on seurattava jatkuvasti erilaisia tekijöitä, jotka määrittävät kaupunkiliikenteen palvelujen laadun, jotta voidaan arvioida nykyisen asiaankuuluvan lainsäädännön täytäntöönpanoa ja korjata sen puutteet; kannustaa kansallisia viranomaisia jakamaan säännöllisesti komission kanssa tilastotietoja, mukaan lukien tiedot joukkoliikenteen tarjonnasta, ilmanlaadusta, kaupunkien liikenneonnettomuuksista, matkustajavirroista, työmatkaliikenteen malleista ja aktiivisesta liikkumisesta, mukaan lukien tiedot sellaisten yritysten pyörälogistiikkakeskuksista, jotka käyttävät rahtipyöriä toimitusketjussaan, autojen yhteiskäytöstä ja muista kehittyvistä liikkumismuodoista;
106. korostaa, että on tärkeää lisätä sosioekonomisia tietoja komissiolle toimitettavien kunkin kaupunkisolmukohdan tietojen keruun alaan ja että näiden tietojen olisi katettava muun muassa julkisten ja yksityisten liikkumispalvelujen saatavuus, kohtuuhintaisuus ja käyttäjäystävällisyys;
107. kehottaa jäsenvaltioita ja komissiota tukemaan Euroopan kaupunkeja tiedonkeruuseen liittyvien haasteiden ratkaisemisessa ja edistämään eurooppalaisen liikenne- ja liikkuvuusdatan jakamista jäsenvaltioiden välillä julkisen yhteisen data-avaruuden avulla;
108. korostaa tarvetta tukea vihreiden, käyttäjäkeskeisten ja integroitujen liikkumisratkaisujen nopeaa käyttöönottoa ihmisille ja tavaroille sekä yksityisille ja julkisille sidosryhmille, jotta voidaan varmistaa, että uudet liikkumisratkaisut suunnitellaan ihmisten tarpeiden mukaan ja että kaikille kansalaisille tarjotaan pääsy uuden sukupolven puhtaisiin, turvallisiin, kohtuuhintaisiin ja tasapuolisiin matkustusvaihtoehtoihin; korostaa, että on tärkeää, että julkiset ja yksityiset sidosryhmät osallistuvat yhteiskunnan, paikallisviranomaisten ja yritysten väliseen yhteistyöhön ja rakentavaan vuoropuheluun tällaisen ihmisten ja tavaroiden kuljetusten kestävän liikkuvuuden saavuttamiseksi kaupunkialueilla;
109. kehottaa jäsenvaltioita varmistamaan yhteentoimivat EU:n laajuiset reaaliaikaiset liikennetiedot, joiden olisi oltava palveluntarjoajien ja kehittäjien saatavilla, jotta helpotetaan matkatietoja koskevien verkkosivustojen, verkossa toimivien reitinsuunnitteluvälineiden sekä muiden sovellusten ja palvelujen luomista kansalaisille ja logistiikkatoimijoille;
110. kehottaa kehittämään edelleen multimodaalisen liikkumisen digitaalipalveluja, kuten liikkuminen palveluna (MaaS), ja panemaan sen täytäntöön kaikkialla Euroopassa sisällyttämällä siihen joukkoliikenteen sekä muut ensimmäisen ja viimeisen osuuden ratkaisut, kuten mikroliikenteen jakamispalvelut, varmistaen yhtäläiset toimintamahdollisuudet liikennepalvelujen tarjoajille ja liikennemuodoille; korostaa, että liikkuminen palveluna on tärkeä väline multimodaalikeskuksissa, joissa yhdistetään kaikki liikkumispalvelut ja pysäköinti ja tarjotaan siten tietoa parhaista saatavilla olevista palveluista ottaen huomioon matkan kustannukset ja kesto sekä sisällytetään nolla- ja vähäpäästöiset tavoitteet paremmin mukaan ja mahdollistetaan yhdellä lipulla matkustaminen;
111. on samaa mieltä siitä, että multimodaalisten tietojärjestelmien ja älykkäiden lippupalvelujen tukeminen vaatii lisätoimenpiteitä; korostaa saumattoman

käyttäjäkokemuksen tärkeyttä, silloin kun matkustajat etsivät, valitsevat ja ostavat liikkumispalveluja; korostaa, että multimodaalisten lippupalvelujen edistämiseksi on tarkasteltava ja tuettava alakohtaisia ratkaisuja;

112. korostaa käyttäjäystävällisten multimodaalisten lippu- ja maksumenetelmien merkitystä; panee merkille, että vuoden 2019 eurobarometritutkimuksessa todettiin, että yksi yhteinen lipunmyyntiväline kaikille kaupunkimatkoille missä tahansa Euroopan kaupungissa olisi hyödyllisin henkilökohtaisen liikkumisen kannalta; kehottaa painokkaasti komissiota olemaan viivyttämättä lupaamiaan uusia lainsäädäntöehdotuksia, jotka koskevat kaupunkiliikennettä, erityisesti multimodaalilippuja; korostaa, että multimodaalilippujen käyttöönotto on äärimmäisen tärkeää, jotta kestävästä liikennemuodoista tehdään mahdollisimman helppokäyttöisiä ja tehokkaita käyttäjille; kannustaa jäsenvaltioita mukauttamaan kansallista lainsäädäntöään ja käynnistämään tiedotuskampanjoita ja yhdenmukaisia liikkumisratkaisuja, mukaan lukien integroitu lipunmyynti;
113. pitää erityisen tärkeänä, että matkustajilla on saumaton käyttökokemus, kun he käyttävät kaupunkiliikennematkaisuun ja yhdistävät siihen kaukoliikenteen vaihtoehtoja; toteaa, että saumattoman lipunmyynnin aikaansaamiseksi tällaisissa tapauksissa olisi tuettava alakohtaisia ratkaisuja ja otettava ne lähtökohdaksi kaupunki- ja kaukoliikenteen multimodaalilipun parantamisessa;
114. korostaa älykkään pysäköintijärjestelmän ja etenkin intermodaalisen liityntäpysäköinnin ja lyhytaikaisen pysäköinnin merkitystä, koska ne tarjoavat merkittäviä mahdollisuuksia vähentää päästöjä, välttää ruuhkia ja säästää aikaa; kehottaa tehostamaan älykkäiden pysäköintisovellusten käyttöä, jotta helpotetaan pääsyä pysäköintialueille ja liityntäpysäköintijärjestelyihin ja lisätään niiden saatavuutta ja maksutapojen valikoimaa;
115. kannustaa alue- ja paikallisviranomaisia tarjoamaan turvallisia polkupyörien pysäköintipaikkoja ja varastotiloja lähtö- ja määräpaikkojen lähellä, mukaan lukien pysäköinti mittasuhteiltaan suuremmille polkupyörille, kuten kolmipyöräisille polkupyörille (myös liikuntarajoitteisille henkilöille) ja rahtipyörille, sähköpyörille ja sähkökäyttöisille polkupyörille varatut latauspisteillä ja mahdollisuuksien mukaan korjauspisteillä varustetut alueet rautatieasemilla, lentoasemilla ja merisatamissa sekä uusissa, kunnostetuissa ja olemassa olevissa rakennuksissa; kannustaa kehittämään ja tukemaan hankkeita, joissa tarjotaan turvallista polkupyörien varastointia kansalaisille, joilla ei ole pääsyä yksityiseen varastotilaan; toteaa, että sähköpyörien yleistymisen edellyttää varastointia koskevia tiukempia turvallisuusvaatimuksia; panee merkille sähköpyörien varkauksien lisääntymisen; korostaa, että komission olisi tuettava paikallis- ja alueviranomaisia tässä asiassa;

o

o o

116. kehottaa puhemiestä välittämään tämän päätöslauselman neuvostolle, komissiolle, jäsenvaltioille ja niiden parlamenteille.

PERUSTELUT

Komission ehdotus

Euroopan kaupungit ovat mantereen sydän, ja ne ovat taloudellisen, sosiaalisen ja kulttuurisen toiminnan keskuksia. Onnistuneen kaupunkisuunnittelun ja kaupunkien organisoimisen ansiosta Euroopan kaupungit ovat kärkisijoilla, kun on kyse elämänlaadusta, kestävydestä ja innovoinnista. Euroopan kaupunkikehitystä on kuitenkin parannettava, jotta voidaan vastata nykyisiin haasteisiin ja ottaa samalla huomioon kansalaisten muuttuvat vaatimukset.

Kaksi vuotta kestäneen jatkuneen sosiaalisen ja taloudellisen epävarmuuden jälkeen Euroopan on pysyttävä selviytymiskykyisenä terveyskriisin, talouden romahtamisen, hyökkäysten ja sodan edessä. Nykyisten ympäristövaikutusten sekä taloudellisten ja sosiaalisten seurausten lisäksi kaupunkien olisi vastattava suuriin haasteisiin, kuten liikenneyhteyksien toimivuuteen, kaupunkiliikennejärjestelmien houkuttelevuuteen ja esteettömyyteen, liikenneturvallisuuteen ja kansalaisten turvallisuuteen.

Komissio julkaisi jo vuonna 2020 kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian, jossa korostetaan, että on tärkeää, että kaupunkiliikenteestä ja kaupunkien välisestä liikkuvuudesta tulee älykkäämpää, puhtaampaa ja kestävämpää. Joulukuussa 2021 annettu ehdotus EU:n uudeksi kaupunkiliikenteen kehikseksi on looginen jatko kestävä kehityksen strategiassa ja 55-valmiuspaketissa vahvistetuille prioriteeteille. Esittelijä antaa täyden tukensa tämän aloitteen päätavoitteelle eli sille, että parannetaan Euroopan kaupunkien välisiä liikenneyhteyksiä ja tehostetaan kaupunkiliikennettä kansalaisten, tavaroiden ja toimitusten kannalta ja edistetään samalla EU:n kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteita.

Kaupunkiliikenteen kehiksen vahvistaminen

Esittelijä katsoo, että EU tarvitsee yhteisen kehiksen, johon sisältyy toimenpiteitä ja suuntaviivoja, joilla vahvistetaan ja parannetaan kaupunkiliikennejärjestelmien laatua kaikkialla unionissa samalla kun lisätään joukkoliikennemuotojen houkuttelevuutta ja saavutetaan esteettömyys kaikille. EU:n on edistettävä liikenneturvallisuutta kaupungeissa, eikä kansalaisten turvallisuutta saa vaarantaa. Komission olisi tehtävä tiivistä yhteistyötä jäsenvaltioiden ja paikallisviranomaisten kanssa yhteisten ja johdonmukaisten suositusten ja suuntaviivojen laatimiseksi kaupunkiliikenteen kilpailukyvyyn, turvallisuuden ja tehokkuuden parantamiseksi EU:ssa toissijaisuusperiaatetta noudattaen.

Covid-19-pandemia ja käyttäjien muuttuvat vaatimukset sekä puhtaampien henkilöliikenteen muotojen voimakas edistäminen yhdessä uusien teknologioiden kanssa kannustivat kiinnostumaan mikroliikenteen uusista muodoista, kuten polkupyöristä, sähköpotkulautoista, sähköpolkupyöristä jne. Nämä mikroliikenteen välineet ovat erittäin helposti saatavilla, minkä vuoksi niistä on tullut keskeinen osa useimpien Euroopan kaupunkien kaupunkiekosysteemiä. On kuitenkin tärkeää korostaa, että aktiivista liikkuvuutta, uusia henkilöliikenteen muotoja ja mikroliikkuvuutta koskevat säännöt ja vaatimukset vaihtelevat edelleen eri jäsenvaltioissa¹.

¹ Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive? (Maciej M. Sokolowski, European Energy and Environmental Law Review, elokuu 2020).
<https://kluwerlawonline.com/api/Product/CitationPDFURL?file=Journals\EELR\EELR2020036.pdf>

Esittelijä kehottaa tässä yhteydessä komissiota tekemään yhteistyötä jäsenvaltioiden kanssa yhteisten liikenneturvallisuutta koskevien suuntaviivojen ja mikroliikkuvuutta koskevien suositusten, kuten nopeusrajoitusten, kypärävaatimusten tai koulutuksen, laatimiseksi. Nämä suositukset auttaisivat jäsenvaltioita etenemään olemassa olevan lainsäädännön mukauttamisessa ja kansalaisille tarkoitettujen julkisten kampanjoiden järjestämisessä sosiaalisten asenteiden ja liikenne-etiketin parantamiseksi.

Esittelijä korostaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien keskeistä roolia ja kannustaa painokkaasti jäsenvaltioita takaamaan esteettömän pääsyn kaikkiin kaupunkiliikennepalveluihin ja ottamaan samalla huomioon tieturvallisuustavoitteet. Esittelijä panee merkille EU:n toimet sääntöjen ja lakien mukauttamiseksi siten, että voidaan parantaa liikenteen esteettömyyttä, ja kehottaa komissiota ehdottamaan vähimmäisnormien pakettia, joka koskee esteettömyyttä ja liikenteen käyttäjien turvallisuutta, etenkin käyttäjien, joilla on erityistarpeita, kuten ikääntyneet henkilöt, lapsia saattavat henkilöt, vammaiset ja liikuntarajoitteiset henkilöt.

Tähän pakettiin olisi sisällyttävä suosituksia normien kehittämisestä ajoneuvoille, liikkuvuusjärjestelmille ja liikennepalvelujen laadulle, ja siinä voitaisiin ehdottaa suuntaviivoja, jotka liittyvät muun muassa tekoälyn ja digitaalitekniologioiden käyttöön, videovalvontajärjestelmiin, SOS-painikkeisiin ja äänimerkkeihin.

Kaupunki-infrastrukturi ja TEN-T-kaupunkisolmukohdat

Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) moitteeton toiminta tukeutuu kaupunkeihin keskeisinä solmukohtina sekä matkustajille että tavaroille. Kaupunkisolmukohtien integrointi TEN-T-verkkoon on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan tarjota sujuvat ja koordinoitujen yhteyden kaupunkien, kaupunkien lähialueiden ja maaseudun välillä käyttäen vihreitä liikenneratkaisuja ja turvaten kunnolliset yhteydet, joissa käytetään rautatie- ja sisävesiliikenneinfrastruktuuria. Kaupunkien ja maaseudun osallistava ja tehokas yhdistäminen on strategisesti tärkeää ja keskeinen edellytys pullonkaulojen, puuttuvien yhteyksien ja ruuhkien poistamiselle. Kaupunkien lähialueilla ja maaseudulla asuvat unionin kansalaiset ovat usein riippuvaisia yksityisautoista päivittäisessä liikkumisessaan. Siksi tarvitaan soveltuvaa infrastruktuuria, jolla voidaan vähentää tieliikenneonnettomuuksia ja liikenneuhkia. On tärkeää parantaa ja edistää joukkoliikennepalveluja saastuttamisen vähentämiseksi ja luoda enemmän kannustimia puhtaampien ja kestävien liikennemuotojen käyttämiseksi. Keskeisiä tekijöitä tämän saavuttamiseksi ovat paremmin varustetut multimodaaliset solmukohdat, jotka tehokkaasti liittyvät toisiinsa erilaisia palveluja, kuten rautatie, metro, bussi, raitovaunu, jaettu liikkuminen ja polkupyörät, samalla kun tarjotaan esteetöntä julkista pysäköintiä ja lataus- ja tankkauspisteitä.

Multimodaalisten tavaraliikenneterminaalien kehittämisellä varmistettaisiin nopeampi ja kestävämpi logistiikka. Esittelijä pitää tärkeänä kehittää kaupunkialueilla logistisia alustoja, jotka ovat yhteydessä rautateihin ja sisävesiväyliin, samalla kun tarjotaan jakeluratkaisuja, jotka ovat perustavan tärkeitä TEN-T-verkon jouhevan toiminnan kannalta.

Kaupunkiliikenteen vihreä ja digitaalinen siirtymä

Esittelijä kannustaa komissiota, jäsenvaltioita ja paikallisviranomaisia tekemään yhteistyötä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien ja kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelmien edistämiseksi ja täytäntöön panemiseksi noudattaen täysimääräisesti toissijaisuusperiaatetta.

Esittelijä kiinnittää huomiota vaihtoehtoisia polttoaineinfrastruktuureja koskevan asetuksen (AFIR-asetus) merkitykseen ja kehottaa jäsenvaltioita yhteistyössä komission kanssa kehittämään kansalaisille ja yrityksille kannustimia, joilla rohkaistaan ottamaan käyttöön päästöttömiä ja vähähiilisiä ajoneuvoja ja liikennemuotoja.

Digitalisaatio ja uusien teknologioiden kehittyminen antaa EU:lle mahdollisuuden rakentaa tulevaisuuden älykkäämmän ja innovatiivisemman liikkuvuusjärjestelmän. Tekoäly auttaa tekemään liikenteestä turvallisemman, luotettavamman ja kohtuuhintaisemman samalla kun vähennetään kasvihuonekaasupäästöjä. Esittelijä onkin vakuuttunut siitä, että digitalisaatiolla on ratkaiseva ja keskeinen rooli liikkuvuuspalvelujen parantamisessa kaikille käyttäjille, mutta erityisesti vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, ja korostaa, että liikkuminen palveluna -periaate (mobility as a service, MaaS) tulee olemaan tärkeä väline multimodaalisten solmukohtien kehittämisessä.

2.2.2023

ALUEKEHITYSVALIOKUNNAN LAUSUNTO

liikenne- ja matkailuvaliokunnalle

EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehuksesta
(2022/2023(INI))

Valmistelija: Marcos Ros Sempere

EHDOTUKSET

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

1. korostaa, että Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa, kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa ja EU:n uudessa kaupunkiliikenteen kehityksessä todetaan, että turvallinen, luotettava, esteetön, kohtuuhintainen ja osallistava kaupunkiliikenne on tärkeä sosiaalisen osallistamisen edistäjä vihreässä ja digitaalisessa siirtymässä; kehottaa komissiota määrittelemään selkeämmin kohtuuhintaisuutta koskevia sosiaalisia ja fyysisiä toimenpiteitä, jotka perustuvat sellaisten liikkuvuusjärjestelmien toteutettavuuteen, jotka tarjoavat täysin tai osittain maksutonta julkista liikennettä paikallisviranomaisten taloudellisista valmiuksista riippuen, ja ehdottamaan samalla tukijärjestelyjä köyhemmille yhteisöille, jotta hyvä, puhdas, kohtuuhintainen ja kestävä liikkuvuus on kaikkien eurooppalaisten saatavilla;
2. kehottaa komissiota tekemään sosiaalisesta tasapuolisuudesta ja alueellisesta koheesiosta yhden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien keskeisistä kohdista, sillä suunnitelmat vaikuttavat enemmän TEN-T-solmukohtien ulkopuolisiin alueisiin ja niihin kuuluu enemmän kuntia, kaupunkeja ja toiminnallisia alueita; korostaa, että ehdotuksessa TEN-T-verkoston uudistamiseksi lisätään kaupunkisolmukohtia ja asetetaan tavoitteeksi vähintään yksi kaupunkisolmukohta jokaiselle eurooppalaiselle alueelle; muistuttaa, että siirtymä sujuvampaan, puhtaampaan ja kestävämpään liikkuvuuteen tarjoaa mahdollisuuksia luoda uusia työpaikkoja erityisesti nuorille ihmisille;
3. kehottaa komissiota esittämään selkeämmin erityisiä esteettömyystoimenpiteitä, jotta julkinen liikenne olisi esteetöntä kaikille kansalaisille, erityisesti vammaisille ja muille haavoittuvassa asemassa oleville käyttäjille; korostaa, että on hyödyllistä ottaa käyttäjät mukaan varhaisesta suunnitteluvaiheesta alkaen ja edistää integroituja hankkeita, joilla uudistetaan katuja lähellä kouluja ja oppilaitoksia ja suunnitellaan turvallisia katuja kansalaisille ja edistetään aktiivisia ja ei-motorisoituja matkustustapoja; kehottaa paikallis- ja alueviranomaisia ottamaan käyttöön liikkuvuuden muutosta koskevia järjestelyjä, joilla tuetaan pyöräilijöitä tarjoamalla tätä tarkoitusta varten enemmän suojattua infrastruktuuria, mikä parantaa kaupunkien ja maaseudun välisiä yhteyksiä

energiakriisin ja monien kansalaisten kasvavien liikkuvuuskustannusten vuoksi; kehottaa lisäämään kouluihin turvallista ajamista ja pyöräilyä koskevia kursseja sekä alhaisempia nopeusrajoituksia, kuten 30 km/h asuinalueilla, mikä luo myönteisiä synergioita talouksien välille energiansäästön, turvallisuuden ja kestävyys osalta; kehottaa komissiota sisällyttämään entistä paremmin EU:n liikenneturvallisuustavoitteet ja -toimet kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskeviin ohjeisiin seuraamalla ja edistämällä esimerkkejä parhaista käytännöistä;

4. panee tyytyväisenä merkille komission ehdotuksen parantaa 19:ää kestävän kaupunkiliikenteen indikaattoria vuoteen 2022 mennessä; kehottaa komissiota asettamaan etusijalle varojen myöntämisen jäsenvaltioille, alueille, kaupungeille ja kunnille, joiden hankkeet parantavat indikaattoreita ja ovat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien mukaisia, jotta vältetään mahdolliset rajoitukset kaupunkiliikenteen rahoittamiseen tarkoitettujen EU:n rahoitusvälineiden käytännön täytäntöönpanossa; kehottaa komissiota myös lisäämään EU:n rahoittamien ohjelmien ja välineiden määrärahoja seuraavassa monivuotisessa rahoituskehyksessä sekä lisäämään vähemmän kehittyneiden alueiden rahoitusta koheesiopolitiikan puitteissa;
5. korostaa yhteistyön merkitystä kaikilla hallinnon tasoilla ja kehottaa parantamaan saavutettavuutta ja yhteyksiä kaupunki-, esikaupunki-, maaseutu- ja raja-alueiden välillä sekä matkustajien multimodaalisten solmukohtien välillä; kehottaa lisäksi takaamaan kaikille esteettömän pääsyn älykkääseen, kestäväan ja kohtuuhintaiseen liikenteeseen; korostaa, että unionilla on nyt urauurtavaa teknologiaa, jolla tuetaan kaupunkien ja niiden ulkopuolisten alueiden välistä yhteenliitettävyyttä, kaupunkien esikaupunkialueiden välisiä yhteyksiä ja niiden yhteyksiä kaupunkien lähialueisiin, maaseutualueisiin ja rajaseutualueisiin sekä varmistetaan paremmat ja kestävämmät yhteydet Euroopan pääkaupunkien ja suurten kaupunkien välillä;
6. painottaa, että tiheää ja kattavaa liikenneverkkoa tarvitaan yhdistämään kaupunkeja, kaupunkien lähialueita ja maaseutualueita, jotta niiden täysi potentiaali saadaan käyttöön; kehottaa komissiota tukemaan tehokasta rajat ylittävää liikennettä, jolla on vaikutusta työllisyyteen, myös laajentamalla suurnopeusjunaverkoston etenkin niissä osissa itäistä Eurooppaa, joissa verkoston ei ole tai se on kehittymätön, kuten todetaan tilintarkastustuomioistuimen suosituksissa, joissa suurnopeusjunia pidetään mukavana, turvallisena, joustavana ja ympäristön kannalta kestäväanä matkustusmuotona (ks. erityiskertomus nro 19/2018);
7. korostaa, että tarvitaan EU:n uusi kaupunkiliikenteen kehys, johon alue- ja paikallisviranomaiset osallistuvat ja jossa otetaan huomioon kaupunkialueiden, syrjäisimpien alueiden, saari- ja vuoristoalueiden erityispiirteet; kehottaa komissiota kehittämään välineitä kaupunkiliikenteen parantamiseksi kaikilla alueillaan, mukaan lukien aluetason kaupunkiliikennesuunnitelmien laatiminen kansallisten suunnitelmien lisäksi siten, että molemmissa otettaisiin huomioon sukupuolinäkökulma sekä lasten ja vammaisten henkilöiden osallistaminen; huomauttaa lisäksi, että komission on esitettävä konkreettisia tavoitteita liikennemuotosiirtymälle aktiiviseen liikkuvuuteen ja julkiseen liikenteeseen; kehottaa komissiota asettamaan etusijalle Horisontti Eurooppa - puiteohjelman yhteydessä toteutettavat hankkeet, joilla pyritään parantamaan kaupunkiliikennettä sekä kaupunkien ja niiden reuna-alueiden välisiä yhteyksiä, Euroopan aluekehitysrahaston (EAKR) ja koheesiorahaston kestävän

kaupunkikehityksen rahoituksen lisäksi; suosittelee, että komissio hyödyntäisi aiempaa kokemustaan, jotta saataisiin koottua parempaa dataa liikkuvuudesta kaupungeissa ja saavutettaisiin nämä tavoitteet;

8. muistuttaa, että syrjäisimpien alueiden kaupunkialueilla on useita rakenteellisia esteitä ja erityisiä liikennehaasteita ja että alueellinen jatkuvuus ja yhteenliitettävyyden on varmistettava näillä alueilla; kehottaa jälleen komissiota laatimaan tätä varten erityisen ohjelman, jonka mallina toimisi maatalouden syrjäisestä sijainnista ja saaristoasemasta johtuvia erityisiä valinnaisia toimenpiteitä koskeva ohjelma (POSEI-ohjelma), jotta voidaan kompensoida näiden alueiden liikenteen rakenteellisia haittoja;
9. korostaa, että jäsenvaltioiden on koordinoitava rajatylittävien hankkeiden suunnittelumenettelyjä ja valtioiden välisiin liikennekäytäviin tehtäviä investointeja, jotta ne edistyisivät samassa tahdissa kaikissa maissa; kehottaa komissiota ehdottamaan uutta luonnosta eurooppalaiseksi rajatylittäväksi mekanismiksi, jotta voidaan varmistaa pitkän aikavälin ratkaisut näihin kysymyksiin;
10. korostaa tarvetta järjestää uudelleen julkiset tilat EU:n kaupungeissa, osoittaa enemmän rahoitusta ja infrastruktuureja aktiiviseen liikkuvuuteen ja mikroliikkuvuuteen, joihin kaikilla yhteiskunnan tasoilla on pääsy, ja tarjota riittävät alueiden väliset ja sisäiset yhteydet ja niiden saatavuus, esimerkiksi lisäämällä pysäköintipaikkojen määrää kaupunkialueiden sisääntuloreiteilla, jotta voidaan varmistaa julkisen liikenteen eri muotojen helppo saatavuus, mukaan lukien ”sinisten kaistojen” luominen vesistöjen varrelle, välttämällä alueellisia ja sosiaalisia jakolinjoja ja varmistamalla samalla, että sosiaalinen yhteenkuuluvuus säilyy ennallaan; toteaa, että nämä muutokset julkisten tilojen käyttämisessä olisi tehtävä alhaalta ylöspäin siten, että kansalaiset ja erilaiset yhteisöt ovat mukana muutoksissa; muistuttaa, että EAKR:n ja Euroopan sosiaalirahasto plussan avulla voidaan käyttää osallistavia paikallisen kehittämisen välineitä ja kannustaa niitä korottamalla näille ohjelmille myönnettävää rahoitusta 10 prosentilla;
11. korostaa tässä yhteydessä, että kaupunki-, lähiliikenne- ja seutuliikennejunilla on edelleen tärkeä rooli päivittäisissä työmatkoissa kaupunkialueille ja kaupunkialueilta; vaatii, että on taattava riittävät investoinnit, jotta voidaan varmistaa luotettava palvelu liikennöintitiheyden ja aikataulujen osalta sekä tarvittaessa mukauttaa liikkuvaa kalustoa, jotta voidaan tarjota riittävästi tilaa hyvin suunnitellulle ja turvalliselle polkupyörien pysäköinnille siten, että rautateiden ja polkupyörien yhteiskäyttöä voidaan lisätä huomattavasti;
12. korostaa koheesipolitiikan roolia ja merkitystä sekä oikeudenmukaisen siirtymän rahaston, EAKR:n, koheesiorahaston, Verkkojen Eurooppa -välineen ja Horisontti Eurooppa -puiteohjelman kaltaisten rahastojen välistä synergiaa kestävän multimodaalisen liikkuvuuden edistämiseksi, keskittyen ympäristöystävällisempiin, älykkäisiin ja kestäviin julkisiin liikennevälineisiin, jaettuun liikkumiseen ja pyöräilyyn tehtäviin investointeihin osana siirtymistä kohti hiilineutraalia taloutta ja parhaiden ratkaisujen tarjoamisessa kansalaisille; kannustaa jäsenvaltioita sekä paikallis- ja alueviranomaisia lisäämään julkisen liikenteen matkojen hiilipäästöjen näkyvyyttä matkustajille;

13. korostaa, että kaupunkiliikenteen tavoitteet edellyttävät riittävää pitkän aikavälin rahoitusta, varsinkin kun otetaan huomioon Ukrainan sodan aikaansaaman energiakriisin aiheuttamat kasvavat kustannukset sekä muut kuin rahoitustukivälineet; kehottaa tässä yhteydessä yhdistämään riittävästi julkista kansallista ja eurooppalaista rahoitusta, mukaan lukien Euroopan investointipankin osallistuminen, ja panemaan nopeasti täytäntöön asiaankuuluvat nykyiset EU:n ohjelmat ja hankkeet, jotta voidaan lisätä käytettävissä olevaa rahoitusta, mukaan lukien mahdollisuuksien mukaisesti suora kohdentaminen paikallisviranomaisille, ja kiinnittämään erityistä huomiota pienempien kaupunkien tarpeisiin; vaatii lisäksi kunnianhimoista kaupunkiliikenteen rahoitusta vuosien 2021–2027 monivuotisen rahoituskehityksen jälkeen;
14. toteaa, että tieliikenteelle varatun infrastruktuurin rakentamiseen käytettyjen julkisten tilojen aiheuttamien liikenteeltä syrjäytyneiden alueiden syntyminen laajentaa entisestään kuilua kaupunkialueiden ja kaupunkien lähialueiden välillä sekä heikentää koheesiota eurooppalaisella tasolla; korostaa, että kaupunki-infrastruktuurin suunnittelulla olisi edistettävä julkisen liikenteen, polkupyörien ja jaetun liikkumisen saatavuuden parantamista ja julkisten tilojen palauttamista; korostaa kaikkiin liikennemuotoihin mukautettujen jaetun liikkumisen solmukohtien merkitystä julkisen liikenteen asemilla ”viimeisen kilometrin ongelman” ratkaisemiseksi ja fyysisten yhteyksien tarjoamiseksi kaikille kansalaisille riippumatta siitä, missä he asuvat, ja tarvitsematta käyttää yksityisajoneuvoja;
15. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita kannustamaan ja vahvistamaan luotettavaa ja täsmällistä julkisten liikennepalvelujen verkostoa kehittämällä asianmukaista infrastruktuuria ja lisäämällä sen houkuttelevuutta vuoden 2050 ilmastoneutraaliustavoitteiden saavuttamiseksi; suhtautuu myönteisesti suuntaukseen korvata fossiilisia polttoaineita käyttävät ajoneuvot sähköajoneuvoilla tai vaihtoehtoisia energiaa käyttävillä ajoneuvoilla edellyttäen, että tämä ei johda sosiaaliin tai alueellisiin eroihin; kehottaa jäsenvaltioita nopeuttamaan sähköajoneuvojen latauspisteiden käyttöönottoa kaupunkialueilla;
16. korostaa, että uusi eurooppalainen Bauhaus yhdistää vihreän kehityksen ohjelman asuinympäristöömme, johon kuuluvat julkiset tilat, kaupungit ja alueet, ja se kattaa myös EU:n uuden kaupunkiliikenteen kehityksen, jonka tavoitteena on muuttaa yhteiskuntiamme kestäväyden, esteettisyyden ja osallisuuden suuntaan;
17. kehottaa komissiota ja jäsenvaltioita edistämään kaupunkialueiden ”vähäpäästöisiä vyöhykkeitä” erityisesti tiheimmin asutuilla alueilla, edistämään puhtaampaa liikkuvuutta ja valmistautumaan EU:n laajuiseen uusien polttomoottoriajoneuvojen myyntikieltoon vuodesta 2035 alkaen; katsoo, että nämä vyöhykkeet olisi otettava käyttöön asteittain ottaen huomioon kaikkien käyttäjien ja erityisesti kaikkein heikoimmassa asemassa olevien tarpeet; katsoo, että tehokkaat hiilidioksidiverot ovat tärkeä väline ilmastoystävällisessä liikkuvuuspolitiikassa; vaatii tässä yhteydessä, että tällaisista veroista saatavat tulot olisi käytettävä tarvittavan liikennemuotosiirtymän nopeuttamiseen vihreän siirtymän puitteissa.

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	25.1.2023
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 29 -: 0 0: 6
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoş Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Corina Creţu, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Nora Mebarek, Martina Michels, Denis Nesci, Niklas Nienaa, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, André Rougé, Susana Solis Pérez
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Hannes Heide, Jan Olbrycht, Mauri Pekkarinen, Rovana Plumb, Bronis Ropé
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (209 art. 7 kohta)	Jordi Cañas, Gilles Lebreton

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
LAUSUNNON ANTAVASSA VALIOKUNNASSA**

29	+
NI	Chiara Gemma
PPE	Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Andrey Novakov, Jan Olbrycht
Renew	Stéphane Bijoux, Jordi Cañas, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Corina Crețu, Matthias Ecke, Hannes Heide, Nora Mebarek, Rovana Plumb, Marcos Ros Sempere
The Left	Martina Michels, Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaß, Caroline Roose, Bronis Ropé

0	-

6	0
ECR	Elzbieta Kruk, Denis Nesci
ID	Gilles Lebreton, Alessandro Panza, André Rougé
Renew	Ondřej Knotek

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää

**TIEDOT HYVÄKSYMISESTÄ
ASIESTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

Hyväksytty (pvä)	21.3.2023
Lopullisen äänestyksen tulos	+: 35 -: 0 0: 5
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet jäsenet	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakob G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet varajäsenet	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrey Novakov, Andreas Schieder
Lopullisessa äänestyksessä läsnä olleet sijaiset (209 art. 7 kohta)	Asim Ademov, Moritz Körner

**LOPULLINEN ÄÄNESTYS NIMENHUUTOÄÄNESTYKSENÄ
ASIASTA VASTAAVASSA VALIOKUNNASSA**

35	+
NI	Andor Deli
PPE	Magdalena Adamowicz, Asim Ademov, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Massimiliano Salini, Lucia Vuolo
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Maria Grapini, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Tilly Metz

0	-

5	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski
ID	Philippe Olivier
Verts/ALE	Karima Delli

Symbolien selitys:

+ : puolesta

- : vastaan

0 : tyhjää