



EUROOPA PARLAMENT

2014–2019

Keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

2014/2242 (INI)

18.6.2015

ARVAMUS

Esitaja: keskkonna-, rahvatervise ja toiduohutuse komisjon

Saaja: transpordi- ja turismikomisjon

säästva linnalise liikuvuse kohta
(2014/2242(INI))

Arvamuse koostaja: Eleonora Evi

PA_NonLeg

ETTEPANEKUD

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

- A. arvestades, et linnaline liikuvus sõltub endiselt peaaesjalikult tavakütustel töötavatest autodest, ja arvestades, et seetõttu sõltub ELi transpordis naftast ja selle derivaatidest rohkem kui 96% energiavajadusest ehk ligi üks kolmandik energia kogutarbimisest;
- B. arvestades, et selline sõltuvus fossiilkütustest põhjustab linnapiirkondades ligikaudu 23% kogu CO₂-heidet ja eesmärk on vähendada sellist heidet 2050. aastaks 80%;
- C. arvestades, et keskkonnaalasel, sotsiaalsel ja majanduslikult jätkusuutlik linnastumine võiks olla aruka, jätkusuutliku ja kaasava majanduskasvu üks peamisi edendajaid;
- D. arvestades, et ligikaudu 73% Euroopa rahvastikust elab linnades ja eeldatavasti tõuseb see näitaja 2050. aastaks 82%-ni;
- E. arvestades, et Euroopa Keskkonnaameti andmetel puutus 2011. aastal terviseohutuse 55 dB ülempiiri ületava mürasaastega kokku rohkem kui 125 miljonit Euroopa kodanikku ja teeliiklus oli selle peamine põhjustaja;
- F. arvestades, et 15% kuni 40% Euroopa elanikkonnast puutub kokku peenosakeste (PM 2,5 ja PM 10), troposfääriosooni ja NO₂ kontsentratsioonidega, mis ületavad ELi kvaliteedistandardeid, ning kui pidada silmas Maailma Terviseorganisatsiooni (WHO) suuniseid, suureneb see osakaal 90%-ni;
- G. arvestades, et Euroopa Keskkonnaameti andmetelt põhjustas 2011. aastal peenosakeste (PM 2,5) ja troposfääriosooni õhusaaste vastavalt ligikaudu 430 000 ja 16 000 enneaegset surmajuhtumit, mis on kokku 10 korda rohkem kui autoõnnetustega seotud surmajuhtumite arv samal aastal;
- H. arvestades, et veel vähemalt 9000 enneaegset surmajuhtumit aastas on tingitud liiklusest põhjustatud südamehaigusest;
- I. arvestades, et ainuüksi 2010. aastal olid õhusaastest põhjustatud tervisele seotud kulutused ELis 330–940 miljardit eurot, mis moodustab 3–9% ELi SKPst;
- J. arvestades, et WHO suuniste kohaldamine inimeste kokkupuutele PM 2,5 osakestega suurendaks kodanike keskmist eeldatavat eluiga umbes 22 kuu võrra ja säästaks igal aastal ligikaudu 31 miljardit eurot;
- K. arvestades, et hea ja lihtne kollektiivne ühistransport on parim viis eratranspordi vähendamiseks ja üks parimaid viise liiklusummikute leevendamiseks;
- L. arvestades, et alternatiivsete kütuste ja transpordivahendite kasutamiseks on vaja välja töötada vajalik taristu ja püüda muuta inimeste liikuvusega seotud käitumist;
- M. arvestades, et säästev linnatransport on laiema territoriaalse planeerimise poliitika üks

aspekt ning rohelised linnapiirkonnad aitavad osaliselt vähendada teeliikluse põhjustatava saaste mõju;

- N. arvestades, et uue maanteede taristu ehitamisel on oluline mõju maastikule ja keskkonnale ning teede läbilaskevõime suurendamise tõttu soodustab see tõenäoliselt veelgi erasõidukite kasutamist;
- O. arvestades, et kvaliteetsed transporditeenused on linnapiirkondades elavatele inimestele hädavajalikud, et rahuldada nende tööelu, koolituse, turismi ja vaba aja tegevusega seotud liikuvusvajadusi; arvestades, et säästev linnatransport võib aidata vähendada energiatarbimist, õhu- ja mürasaastet, õnnetuste arvu, liiklusummikuid, maakasutust ja mulla katmist;
- P. arvestades, et 2013. aastal avaldatud Eurobaromeetri eriuuringu nr 406 kohaselt kasutab ligikaudu 50% ELi kodanikest oma eraautot iga päev, samas kui ainult 16% kasutab ühistransporti ja ainult 12% kasutab jalgratast;
- Q. arvestades, et sama aruande kohaselt peavad ELi kodanikud linnalise liikuvuse parandamise tõhusateks meetmeteks väiksemaid ühistransporditasusid (59%), paremaid ühistransporditeenuseid (56%) ja paremaid võimalusi jalgratturitele (33%);
- R. arvestades, et geograafilistel ja ajaloolistel põhjustel võivad Euroopa linnade taristuga seotud nõudmised olla väga erinevad;
- S. arvestades, et linnalise liikuvuse ja linnatranspordi juhtimise eest vastutavad kohalikud ja piirkondlikud ametiasutused, kes kavandavad ja viivad ellu seda avalikku poliitikat oma piirkonnas kooskõlas kehtiva riikliku raamistiku ja ELi linnade tegevuskavaga;
- T. arvestades, et on murettekitav, et komisjon räägib Euroopa tasandil kavandatavatest transpordi kontseptsioonidest, mida tuleb hiljem kohandada liikmesriikide tingimustele vastavaks; arvestades, et sedalaadi ülevalt alla lähenemisviisi kasutuselevõtmise asemel ja ühiste eeskirjade ja standardite vajadust eiramata oleks eelistatav järgida alt üles lähenemisviisi, mis hõlmab kohapealseid paralleelseid katseid, ergutades seeläbi innovatsiooni; arvestades, et toetab seetõttu kindlalt kogemuste vahetamise platvormide loomist kohalike sidusrühmade hulgas, et edulugusid oleks võimalik laialdasemalt kajastada;
- 1. palub liikmesriikidel vähendada transpordivajadusi, edendades selleks muu hulgas kaugtööd, IKT tehnoloogiat ja kaugsidet ning suurendades ettevõtjate liikuvust; palub komisjonil lisaks jätkata intelligentseid transpordisüsteeme käsitleva direktiivi 2010/40/EL raames kehtivate õigusaktide arendamist, mis aitaks suurendada transpordi tõhusust, vähendada CO₂-heidet, parandada õhukvaliteeti ja vähendada häirivat müra, ning liikmesriikidel edendada aruka tehnoloogia, sh aruka transpordisüsteemi ja teabeliikuvuse süsteemi väljatöötamist, samuti edendada liikuvuse säästvat kavandamist ja juhtimist (sh logistikasektoris), sõiduplaane ning mitmeliigilisi ja ühendvedude liikumismustreid, pidades meeles, et ühistransport on palju atraktiivsem, kui reisi viimast etappi on lihtne läbida; julgustab liikmesriike tagama kõigi sidusrühmade, sh üldsuse aktiivset osalemist eespool nimetatud kavandamistegevuses;

2. peab tervitatavaks komisjoni toetust säästva linnalise liikuvuse kavade koostamise ja elluviimise suuniste väljatöötamisele, mis võimaldab integreerida kavandatava tegevuse linnade ja territoriaalsesse strateegiasse ning aitab edendada linnalise liikuvuse eri liikide tasakaalustatud arengut ja paremat integratsiooni; toetab komisjoni säästva linnalise liikuvuse kavade Euroopa platvormi loomisel, et parandada kohalikele ja piirkondlikele asutustele antava ELi abi koordineeritust ja koostööd nende asutustega heade tavade vahetamisel ning säästva linnalise liikuvuse kavade koostamisel ja elluviimisel;
3. kutsub liikmesriike üles edendama ühistransporti, et kahekordistada selle kasutamist 2030. aastaks, rakendades muu hulgas selliseid IT-lahendusi nagu elektrooniliste piletite kaugostmine, samuti toetama ühisautode kasutamist, koossõitu, nõudetranspordi teenuseid ja elektriliste käivitusmootoritega süsteemide kasutamist kohalikus ühistranspordis; soovib liikmesriikidel rajada vajaduse korral mägistes linnades köisraudteede ja köissõidukite süsteeme, et vähendada linnaliikluse koormust;
4. kutsub liikmesriike üles looma alasid, kuhu pääsevad vaid ühistransport, jalgrattad, jalakäijad, nullemissiooniga sõidukid, ühisautod ja koossõiduks kasutatavad sõidukid;
5. kutsub liikmesriike üles arendama laiaulatuslikku elektrisõidukite laadimistaristut, kasutades uuenduslikke süsteeme, nt avalikku tänavavalgustuse võrku, ja toetama laadimispunktide paigaldamist eraparklatesse, nt kaubanduskeskustesse, ning tuletab meelde alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu käsitleva direktiivi 2014/94/EL sätteid, nt seoses maagaasiga;
6. nõuab, et komisjon ja liikmesriigid loovad vajalikud tingimused piiriüleste reiside planeerimis-, broneerimis- ja maksesüsteemideks, mis hõlmavad eri transpordiliike, pidades meeles, et vajadus kasutada paljusid erinevaid teabeplatvorme ja maksesüsteeme on suur takistus ühendvedude süsteemide aktsepteerimisel ja nõudluses;
7. palub liikmesriikidel kaitsta kõige haavatavamaid liiklejaid, suurendades jalakäijate ohutust, eemaldades ehituslikud takistused, luues ainult jalakäijatele mõeldud ohutud marsruudid ning toetades organiseeritud jalgtsüklist ja kodu ja kooli vahelisi ohutuid marsruute; lisaks kutsub liikmesriike üles suurendama jalgratturite liikuvust, luues spetsiaalseid ja ohutuid jalgrattateid ja -parklad ning edendades ja rakendades ühisjalgrataste kasutamise teenuseid; palub komisjonil ja liikmesriikidel jalgratturite liikuvuse täiendavaks soodustamiseks esitada teeliikluse Viini konventsiooni kohta muudatusettepanekud, mille eesmärk on ajakohastada linnade liikluseeskirju, et jalgrattureid võimalikult hästi kaitsta;
8. palub komisjonil esitada ka seadusandliku ettepaneku linnalise liikuvuse uuenduslike lahenduste ühtse turu väljakujundamise kohta;
9. palub komisjonil, liikmesriikidel ning kohalikel ja piirkondlikel asutustel võtta transpordi ja logistika hankelepingute sõlmimisel arvesse kõiki säästvuskaasid;
10. nõuab, et liikmesriigid kasutaksid osa erasõidukitele kehtiva aktsiisi või teemaksu tuludest linnade ühistranspordi piletihindade vähendamiseks, et muuta see elanike jaoks tasuta teenuseks, ning kujundaksid ühistranspordi piletisüsteemid ja eelistaksid kindlasummalisi süsteeme;

11. kutsub liikmesriike üles kaaluma traditsioonilistel fossiilkütustel töötavate sõidukite otseste ja kaudsete toetuste kaotamist; palub liikmesriikidel kaaluda elektrisõidukite maksusoodustuste kehtestamist, nt vähendada käibemaksumäära või vabastada need teemaksust, ning toetada majanduslikke soodustusi ettevõtetele, kes annavad erisoodustusi töötajate säästva liikuvuse edendamiseks, reisikorraldajatele, kes pakuvad oma klientidele säästvaid linnatranspordi lahendusi ja VKEdele, kes toodavad kaupu või teenuseid, mille eesmärk on säästva linnalise liikuvuse soodustamine;
12. palub liikmesriikidel autolammutuskavade rakendamisel kaaluda kollektiivsete ühistranspordi süsteemide, elektrisõidukite, vesinikkütusega, sh metaani reformimist kasutavate sõidukite, maagaasil töötavate sõidukite, hübriidsõidukite ja LPG-sõidukite kasutamise toetamist (kahanevas järjekorras);
13. palub komisjonil esitada hinnangud õhukvaliteedi probleemidega suurimate linnastute õhusaaste mõõtmiseks ja jälgimiseks kasutatavate jaamade asukoha kohta, mis on esitatud liikmesriikide individuaalsetes kavades, pidades sealjuures meeles, et selliste jaamade halvasti valitud asukoht muudab andmed tihti ebatäpseks ja võib seetõttu olla risk rahvatervisele;
14. usub, et Junckeri plaan võiks olulisel määral kaasa aidata säästva linnatranspordi ja taristuprojektide rahastamisele, ning kutsub komisjoni ja liikmesriike üles suurendama oma rahalist toetust säästva linnalise liikuvuse projektidele, et tagada eri rahastamisallikate ja programmide vajalik koostoime ning luua seosed linnalise liikuvuse, uue digitaalse tegevuskava ja energialiidu vahel; palub liikmesriikidel tagada tõhusa ühistranspordi rakendamine, eelkõige elektrifitseeritud transpordisüsteemide abil, ühendada omavahel linnad ja linnalähedased piirkonnad ning enne uute teede ja maanteedehitamisse investeerimist reageerida tõhusalt ja jätkusuutlikult reisivajadustele;
15. palub komisjonil ja liikmesriikidel edendada parimate tavade vahetamist, et hõlbustada oskuste ja tehnoloogia vahetamist säästva liikuvuse valdkonnas, eriti selleks, et aidata arenevaid piirkondi; palub komisjonil ja liikmesriikidel toetada ka uut tehnoloogiat, uusi ärimudeleid ja uusi integreeritud säästva linnalise liikuvuse tavaid ja linnalogistikat käsitlevate teadusuuringute programme ning algatada üldsuse teadlikkuse suurendamise kampaaniaid, et edendada liikuvust, mis on tõhus, säästev ja sõltub vähem tavakütustel töötavate eraautode kasutamisest.

PARLAMENDIKOMISJONIS TOIMUNUD LÕPPHÄÄLETUSE TULEMUS

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