

ET

ET

ET



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 30.9.2009
KOM(2009) 490 lõplik

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava

{SEK(2009) 1211}
{SEK(2009) 1212}

KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE

Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava

1. Sissejuhatus

Aastal 2007 elas 72 %¹ Euroopa rahvastikust linnapiirkondades, mis on töökohtade loomise ja majanduskasvu jaoks äärmiselt olulised. Linnades on vaja hästi toimivat transpordisüsteemi, et toetada nende majandust ja kindlustada elanike heaolu. Ligikaudu 85 % ELi SKPst toodetakse linnades. Linnapiirkondade ees seisab tähtis ülesanne kujundada välja transpordisüsteem, mis on keskkonnasäästlik (CO₂, õhusaaste, müra) ning konkurentsivõime seisukohast (ummikud) jätkusuutlik, püüdes samal ajal toime tulla sotsiaalsete probleemidega. Kõnealused probleemid hõlmavad vajadust lahendada tervisehoiuküsimusi ja reageerida demograafilistele suundumustele, toetada majanduslikku ja sotsiaalset ühtekuuluvust, võttes arvesse piiratud liikumisvõimega isikute, perede ja laste vajadusi.

Linnaline liikumiskeskond muutub kodanike jaoks üha olulisemaks. Üheksa ELi kodanikku kümnest leiab, et nende elukohas tuleks liiklusolukorda parandada². See, millise liiklemisviisi inimesed valivad, ei mõjuta mitte üksnes linnade tulevast arengut, vaid ka kodanike ja ettevõtjate majanduslikku heaolu. See on oluline ka selleks, et saavutada edu ELi üldise strateegiaga kliimamuutuste vastaseks võitluseks, saavutada 20-20-20 eesmärk³ ja edendada ühtekuuluvust.

Linnaline liikumiskeskond on ka pikamaatranspordi keskne osa. Enamik kauba- ja reisijateveost saab alguse ja lõpeb linnapiirkondades ning kulgeb läbi mitme linnapiirkonna. Linnapiirkondades tuleks tagada üleeuroopalise transpordivõrgu hästi toimivad ühenduskohad ning pakkuda tõhusaid nn viimase miili transpordivõimalusi nii kaubaveoks kui ka reisijatele. Seega on linnapiirkondadel Euroopa transpordisüsteemi konkurentsivõimelise ja jätkusuutliku tuleviku jaoks määrav tähtsus.

Hiljutises teatises transpordi jätkusuutliku tuleviku kohta⁴ määratles komisjon linnastumist ja selle mõju transpordile kui üht tähtsaimat probleemi transpordisüsteemi jätkusuutlikumaks muutmisel. Teatises kutsutakse üles tõhusale ja kooskõlastatud tegevusele linnalise liikumiskeskonnaga seotud küsimuste lahendamiseks ning pakutakse välja ELi raamistik, mis hõlbustab kohaliku tasandi ametiasutustel meetmete võtmist.

Linnalise liikumiskeskonna eest vastutavad peamiselt kohalikud, piirkondlikud ja riiklikud ametiasutused. Sellele vaatamata ei tehta kohaliku tasandi otsuseid eraldi, vaid riiklikus, piirkondlikus ning ELi poliitilises ja reguleerivas raamistikus. Seepärast leiab komisjon, et palju oleks kasu koostööst, mille eesmärk on toetada kohaliku, piirkondliku ja riikliku tasandi tegevust ning partnerlust, võttes täielikult arvesse kõikide asjaosaliste erinevaid pädevusi ja kohustusi.

¹ ÜRO, *World Urbanization Prospects: The 2007 Revision*.

² *Attitudes on issues related to EU Transport Policy*. Eurobaromeetri kiiruuring nr 206b, juuli 2007.

³ Euroopa Ülemkogu 8.–9. märtsi 2007. aasta Brüsseli istungi eesistujariigi järeldused.

⁴ KOM(2009) 279.

Linnalist liikumiskeskonda käsitleva rohelise raamatu avaldamisele järgnenud konsultatsioon⁵ ja arutelu kinnitasid ja selgitasid ELi meetmete lisandväärtust⁶. Käesolev tegevuskava põhineb sidusrühmade, kodanike ja neid esindavate rühmade ning Euroopa institutsioonide ja asutuste ettepanekutel.

Euroopa Parlament võttis 9. juulil 2008 vastu rohelist raamatut käsitleva resolutsiooni⁷ ja 23. aprillil 2009 omaalgatusliku aruande linnalise liikumiskeskonna tegevuskava kohta⁸. Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis vastu arvamuse rohelise raamatu kohta 29. mail 2008⁹ ning Regioonide Komitee võttis vastu oma arvamuse 9. aprillil 2008¹⁰. Regioonide Komitee võttis vastu arvamuse Euroopa Parlamendi aruande kohta 21. aprillil 2009¹¹. Nõukogus on samuti arutletud kõnealuse teema üle¹².

Käesolev tegevuskava põhineb rohelise raamatu esitamisele järgnenud arutelu tulemustel ja selles kehtestatakse linnalise liikumiskeskonna valdkonnas tehtavate ELi algatuste ühtne raamistik, järgides samas subsidiaarsuse põhimõtet. Kõnealuse eesmärgi täitmiseks toetatakse käesoleva tegevuskavaga selliste säästva linnalise liikumiskeskonna poliitikameetmete väljatöötamist, mis aitavad saavutada üldisi ELi eesmärke, näiteks parimate tavade vahetamise edendamise ja rahaliste vahendite eraldamise kaudu. Komisjon on teadlik, et linnapiirkonnad terves ELis seisavad silmitsi erinevate ülesannetega, mis sõltuvad nende geograafilisest asukohast, suurusest või suhtelisest heaolust. Sihiks ei ole ülevalt peale sunnitud ega standardlahendused.

Tegevuskava sisaldab lühiajalisi ja keskmise tähtajaga praktilisi meetmeid, mis aitaksid käsitleda linnalise liikumiskeskonnaga seotud konkreetseid küsimusi ühtsel viisil ning mis viiakse ellu järk-järgult alates praegusest kuni 2012. aastani. Komisjon pakub kohalikele, piirkondlikele ja riiklikele asutustele partnerlust, mis põhineb nende vabatahtlikel kohustustel seoses sooviga teha koostööd vastastikust huvi pakkuvates valdkondades. Komisjon kutsub ka teisi liikmesriikide sidusrühmi, kodanikke ja tööstusharu üles tegema tihedat koostööd, pöörates erilist tähelepanu selliste vähem kaitstud inimrühmade liikumisvajadustele nagu eakad, madala sissetulekuga isikud ning puuetega inimesed, kelle liikuvus on piiratud füüsilise, vaimse või sensoorse puude või kahjustuse või vanuse tõttu.

2. Milline ülesanne on ELil?

Linnatranspordisüsteemid on Euroopa transpordisüsteemi oluline osa ja seega hõlmab neid ka ühine transpordipoliitika vastavalt asutamislepingu artiklitele 70–80. Lisaks on võimatu saavutada muude ELi poliitikavaldkondade (ühtekuuluvus-, keskkonna- ja tervishoiupoliitika jne) eesmärke, ilma et võetaks arvesse linnade eripära, sh linnalist liikumiskeskonda.

Viimastel aastatel on välja töötatud ELi poliitikasuunad ja õigusaktid seoses linnalise liikumiskeskonnaga. Struktuurifondidest ja Ühtekuuluvusfondist on eraldatud

⁵ Konsultatsiooni tulemuste kokkuvõte on aadressil http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁶ KOM(2007) 551.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 – CESE 982/2008.

¹⁰ CdR 236/2007.

¹¹ CdR 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

märkimisväärsetes ulatuses rahalisi vahendeid. ELi rahastatud algatused, mis on sageli saanud toetust teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse raamprogrammidest, on aidanud välja töötada palju uuenduslikke lähenemisviise. Nende lähenemisviiside levitamise ja omaksvõtmisega ELis võimaldatakse riigiasutustel saavutada rohkem ja paremaid tulemusi väiksemate kuludega.

Linnapiirkondades on järjest keerulisem välja arendada hästi toimivaid transpordisüsteeme, kuna neis on suur liikluskoormus ja suureneb valglinnastumine. Riigiasutustel on planeerimisel, rahastamisel ja õigusliku raamistiku tagamisel oluline roll. EL võib kohalikke, piirkondlikke ja riiklikke ametiasutusi toetada, et nad võtaksid vastu pikaajalised terviklikud poliitikameetmed, mis on keerukates keskkondades väga vajalikud.

Samuti võib EL aidata ametiasutustel leida koostalitlusvõimelisi lahendusi, mis aitavad kaasa ühtse turu sujuvamale toimimisele. Kooskõlas eeskirjad, kavad ja tehnoloogialahendused lihtsustavad rakendamist ning jõustamist. Standardite kehtestamine ühtsele turule tervikuna võimaldab suurendada tootmist, langetades samas hinda kliendi jaoks.

Linnapiirkondadest on saamas tehnoloogiliste ja organisatsiooniliste uuenduste, muutuvate liikumisviiside ning uute rahastamislahenduste katsetamise paik. EL on huvitatud kohalike poliitikameetmetega seotud uuenduslike lahenduste jagamisest, mis on kasulik transpordiettevõtjatele ja kodanikele ning tagab Euroopas hästi toimiva transpordisüsteemi tõhusa integratsiooni, koostalitlusvõime ja vastastikuse seotuse kaudu. Sellega seoses peab tööstusharu aitama oluliselt kaasa tulevikuprobleemide lahendamisele.

Samuti on säästval linnalisel liikumiskeskonnal üha olulisem osa suhetes meie naabritega ja globaalses ühiskonnas, mis koondub aina rohkem linnastutesse. Käesolevas tegevuskavas väljapakutud meetmete edukus võib aidata kõiki osalejaid ELis ja selle tööstussektoril aktiivselt kujundada kodanike vajadustele, harmoonilisele elukeskkonnale, elukvaliteedile ja säästvusele suunatud linnastunud ühiskonna tulevikku.

3. Säästva linnalise liikumiskeskonna edendamise meetmed

Kavandatud meetmed on jaotatud kuue teema alla vastavalt rohelist raamatut käsitleva arutelu peamistele tulemustele. Meetmed rakendatakse olemasolevate ELi programmide ja vahendite abil. Meetmed täiendavad üksteist ja muid ELi algatusi. 1. lisas on esitatud kavandatud meetmete ja nende ajakava ülevaade.

1. teema – tervikliku poliitika edendamine

Terviklik lähenemisviis aitab leida kõige paremad lahendused sellistele küsimustele nagu keerukad linnatranspordisüsteemid, haldus, linnade ja neid ümbritsevate piirkondade ühendusteel, eri transpordiliikide vastastikune sõltuvus, ruumipuudus linnades ning linnatranspordisüsteemide osa Euroopa transpordisüsteemis. Terviklik lähenemisviis ei ole vajalik mitte üksnes transpordinfrastruktuuri ja -teenuste arendamiseks, vaid ka poliitiliste otsuste tegemiseks, mille kaudu seostatakse transport keskkonnakaitsega,¹³ tervikliku keskkonnaga, maakasutuse planeerimisega, juurdepääsetavuse ja liikuvuse sotsiaalsete aspektidega ning eluaseme- ja tööstuspoliitikaga. Linnalise liikumiskeskonna pikaajaliste ülesannete lahendamiseks tuleb kujundada välja strateegiline ja terviklik

¹³ Näiteks sidususe tagamine säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ja õhukvaliteeti käsitlevate ELi õigusaktide raames koostatud õhukvaliteedi kavade vahel.

transpordiplaneerimine, luua liikumiskeskonna planeerimisega tegelevad organisatsioonid, seada tegelikkust arvestavad eesmärgid ning samuti toetada koostööd transpordiettevõtjatega ja nende vahel.

1. meede – säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kiirem kasutuselevõtt

Lühikeses perspektiivis aitab komisjon linnakeskkonda käsitlevat temaatilist strateegiat¹⁴ järgides kohalikel ametiasutustel koostada säästva linnalise liikumiskeskonna kavasid, mis hõlmavad kauba- ja reisijatevedu linnades ning nende lähedal. Ta töötab välja suunised, soodustab parimate tavade vahetust, määrab kindlaks võrdlusalused ja toetab linnalise liikumiskeskonna asjatundjate koolitamist. Pikemas perspektiivis võiks komisjon rakendada lisaabinõusid, näiteks stiimulite või soovituste näol.

Võimaluse korral innustab komisjon liikmesriike looma platvorme vastastikuseks teadmiste ning kogemuste ja parimate tavade vahetamiseks, mis soodustaks säästva linnalise liikumiskeskonna poliitika kujundamist. Samuti lisab komisjon linnalise liikumiskeskonna küsimuse linnapeade pakti,¹⁵ et edendada terviklikku lähenemisviisi, millega luuakse seos energia- ja kliimaküsimuste ning transpordi vahel. Ta innustab transpordi- ja liikuvusküsimuste lisamist säästva energia tegevuskavadesse, mille peavad koostama paktis osalevad linnad.

2. meede – säästev linnaline liikumiskeskond ja regionaalpoliitika

Selleks et tõsta struktuurifondide, Ühtekuuluvusfondi ja Euroopa Investeeringupanga pakutavate rahastamisvahendite alast teadlikkust, kavatseb komisjon anda ühenduse ja liikmesriikide kehtivatel raamtingimustel põhinevat teavet säästva linnalise liikumiskeskonna meetmete ja regionaalpoliitika eesmärkide vahelise seose kohta. Suunistes käsitletakse linnade säästva arengu laiemat raamistikku ning linnatranspordi ja üleeuroopalise transpordivõrgu vahelist seost. Ühtlasi loetleb komisjon rahastamisvõimalused ning selgitab riigiabi ja riigihankeid käsitlevate eeskirjade kohaldamist.

3. meede – transport ja tervislik linnakeskkond

Säästev linnatransport võib aidata kujundada tervislikku keskkonda, vältida vigastusi ning vähendada mittenakkavaid haigusi, nagu hingamisteede ja südame-veresoonkonna haigused. Komisjon toetab tervisliku keskkonna kujundamisega tegelevate partnerluste arendamist ning uurib tervishoiualase tegevuse käigus, eelkõige toitumise, ülekaalulisuse ja rasvumise, keskkonna ja tervise, vigastuste vältimise ning vähivastase võitluse valdkondi käsitlevate strateegiade rakendamisel, rahvatervise ja transpordipoliitika edasisi koostoimevõimalusi.

2. teema – keskendumine kodanikele

Kvaliteetne ja taskukohane ühistransport on säästva linnatranspordisüsteemi alustala. Selleks et bussi-, metroo-, trammi-, trolli-, raudtee- või laevaliikluse teenused huvi pakuksid, peavad need olema usaldusväärsed, turvalised, ja hõlpsasti ligipääsetavad ning nende kohta peab olema teavet. Ühenduse õigusaktidega reguleeritakse juba suurt osa ühistranspordialastest investeeringutest ja toimingutest¹⁶. Läbipaistvad lepingud toovad laialdast kasu ning võivad

¹⁴ KOM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

¹⁶ Ühistranspordi käsitlev määrus (EÜ) nr 1370/2007 ning riigihankedirektiivid 2004/17/EÜ ja 2004/18/EÜ.

soodustada uuendusi teenuste- ja tehnoloogiavaldkonnas. Komisjon kavatseb kindlasti tagada reisijate (sh piiratud liikumisvõimega reisijate) õiguste kõrgetasemelise kaitse. Kehtestatud on raudteeteenuseid¹⁷ käsitlev õigusakt ja hiljuti tehti bussiteenuseid¹⁸ ning reisijate meritsi ja siseveeteedel vedamise teenuseid¹⁹ käsitlevate õigusaktide ettepanekud.

4. meede – platvorm reisijate õiguste tagamiseks linnade ühistranspordis

Komisjon juhib dialoogi sidusrühmadega, sealhulgas ettevõtjaid, ametiasutusi, töötajaid ja kasutajarühmi esindavad organisatsioonid, et määrata kindlaks ELi parimad tavad ning tingimused reisijate õiguste tugevdamiseks linnade ühistranspordis. Eesmärk on kehtestada sektori algatustel põhinevad ning komisjoni regulatiivseid meetmeid täiendavad ambitsioonikad vabatahtlikud kohustused, mis hõlmavad kvaliteedinäitajaid, kohustusi kaitsta reisijate ja piiratud liikumisvõimega isikute õigusi ning samuti ühiselt kokkulepitud kaebuste esitamise menetlusi ning aruandlusmehhanisme.

5. meede – piiratud liikumisvõimega isikute juurdepääsu parandamine

Puuetega inimesed peavad saama linnatranspordile juurde pääseda ülejäänud elanikkonnaga võrdsel alustel, kuid tegelikult on nende juurdepääs puudulik või see puudub mõnel juhul hoopiski. Tehtud on märkimisväärseid edusamme, näiteks madala põrandaga busside kasutamisel. Muud ühistranspordivahendid, nagu metroo, on sageli endiselt raskesti juurdepääsetavad. ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsioon, millele kirjutasid 2007. aastal alla Euroopa Ühendus ja kõik liikmesriigid, sisaldab selgeid kohustusi.

Artiklis 9 on sätestatud, et osalisriigid rakendavad asjakohaseid abinõusid, millega puuetega inimestele tagatakse teistega võrdsel alustel juurdepääs transpordile nii linna- kui ka maapiirkondades. Komisjon teeb koostööd liikmesriikidega kõnealuste kohustuste täielikuks täitmiseks ELi puuetega inimeste strateegiasse (2010–2020) linnalise liikumiskeskonna küsimuste lisamise ning asjakohaste kvaliteedinäitajate ja aruandlusmehhanismide väljatöötamise kaudu. Samuti toetab komisjon täiendavate sihtmeetmete võtmist teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse seitsmenda raamprogrammi raames.

6. meede – reisiabe täiustamine

Komisjon teeb koostööd ühistranspordiettevõtjate ja ametiasutustega, et lihtsustada eri vahendite kaudu reisiabe esitamist, sealhulgas sellise teabe esitamist, mis on ette nähtud puuetega inimeste vajaduste rahuldamiseks. Samuti toetab komisjon mitmeliigilist transporti hõlmavate riigisiseste ja piirkondlike teekonnakavandajate väljatöötamist ning olemasolevate teekonnakavandajate seostamist. Lõppeesmärk on avada internetis kogu ELi ühistransporti hõlmav reisiportaal. Erilist tähelepanu pööratakse üleeuroopalise transpordivõrgu peamistele transpordisõlmedele ning nende kohalikele ja piirkondlikele ühendustele.

7. meede – juurdepääs rohelistele tsoonidele

Komisjon käivitab uuringu, milles käsitletakse eri eeskirju erinevatele ELis asuvatele rohelistele tsoonidele juurdepääsu kohta, et parandada teadmisi sellest, kuidas eri süsteemid tegelikkuses toimivad. Uuringu tulemuste põhjal lihtsustab komisjon heade tavade vahetamist.

¹⁷ Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1371/2007, 23. oktoober 2007, rongireisijate õiguste ja kohustuste kohta.

¹⁸ KOM(2008) 817.

¹⁹ KOM(2008) 816.

8. meede – säästva liikuvusega seotud käitumistavasid käsitlevad kampaaniad

Linnalise liikumiskeskonna vallas uute suundade kujundamiseks on olulised teadlikkuse tõstmise, haridus- ja teabekampaaniad. Komisjon aitab ka edaspidi korraldada kõigi tasandite kampaaniaid, sh Euroopa liikuvusnädal. Komisjon täiustab Euroopa liikuvusnädala olemasolevat auhinnasüsteemi ja kaalub eriauhinna loomist säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmise innustamiseks.

9. meede – energiatõhusa sõidukijuhtimise edendamine sõiduõpetuse raames

Energiatõhus sõidukijuhtimine on juba praegu elukutseliste sõidukijuhtide koolituse ja testimise kohustuslik osa. Komisjon arutab juhilubade regulatiivkomitees liikmesriikidega, kas ja kuidas kaasata energiatõhus sõidukijuhtimine erasõidukijuhtide sõidueksamisse, ning kaalub järeelmeetmeid ja toetab liikmesriike nende tegevuses. Kõnealust teemat käsitletakse ka järgmises liiklusohutuse tegevusprogrammis.

3. teema – keskkonnahoidlikum linnatransport

Paljudes ELi linnades on võetud omaks keskkonnasäästlikud poliitikasuunad. ELi meetmed võivad aidata tugevdada uue keskkonnahoidliku sõidukitehnoloogia ja alternatiivkütuste turgu. See toetab otseselt ELi tööstussektorit, edendab tervislikku keskkonda ja aitab elavdada Euroopa majandust. Kui kasutajad tasuvad tekitatud väliskulude (keskkonna-, ummiku- ja muud kulud) eest vastavalt nn saastaja maksab põhimõttele, saab sellise väliskulude sisestamisega innustada transpordikasutajaid liiklema keskkonnahoidlikumate sõidukite või transpordiliikide abil, kasutama vähem ülekoormatud infrastruktuuri või reisima eri aegadel. EÜ eeskirjad raskete kaubaveokite maksustamise kohta infrastruktuuri kasutamise eest²⁰ ei takista linnapiirkondades selliste reguleerivate maksude mittediskrimineerivat kohaldamist, mis on kavandatud liiklusummikute vähendamiseks ning keskkonnamõju leevendamiseks.

10. meede – vähesaastavate ja saastevabade sõidukite uurimine ja tutvustamine

Komisjon toetab ka edaspidi teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse seitsmenda raamprogrammi kaudu rahastatavaid uurimis- ja tutvustamisprogramme eesmärgiga hõlbustada vähesaastavate ja saastevabade sõidukite ning alternatiivkütuste turuletoomist, et muutuda vähem sõltuvaks fossiilkütuste kasutamisest. Näiteks tegi ta seda algatuse CIVITAS²¹ kaudu ning vesinikul ja biokütustel töötavate ja hübriidsõidukite linnatranspordis kasutamist käsitlevate projektide kaudu.

Komisjon käivitas Euroopa majanduse elavdamise kava raames Euroopa energiasäästlike autode algatuse²². Komisjon rahastab 2009. aastal elektrisõidukitega seotud uusi projekte, mis hõlmavad elektrironge ja muud elektrimootoril töötavat veeremit, akusid ning info- ja kommunikatsioonitehnoloogiat. Samuti rahastatakse projekti, mille raames tutvustatakse elektrisõidukeid ja nendega seotud infrastruktuuri (*electromobility*) linnapiirkondades ning loimitakse liikmesriikide algatused ja toetatakse elektriautode laadimiseks vajaliku infrastruktuuri standardimist.

11. meede – keskkonnahoidlikke ja energiatõhusaid sõidukeid käsitlev internetiteatmik

²⁰ Direktiiv 1999/62/EÜ ja komisjoni ettepanek direktiivi (raskete kaubaveokite maksustamise kohta teatavate infrastruktuuride kasutamise eest) läbivaatamise kohta, KOM(2008) 433.

²¹ www.civitas.eu.

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

Komisjon jätkab tööd, et koostada keskkonnahoidlikke ja energiatõhusaid sõidukeid käsitlev internetiteatmik, mis sisaldab ülevaadet turust, õigusaktidest ja toetuskavadest. Kõnealusel veebisaidil pakutakse ka abi avalike teenuste osutamiseks ettenähtud sõidukite ühishangete korraldamisel ning jälgitakse samas turu arengut konkurentsi säilitamiseks. Nimetatud teenus hõlbustab uue keskkonnahoidlikke ja energiatõhusaid sõidukeid käsitleva direktiivi²³ rakendamist.

12. meede – uuring väliskulude sisestamise linnaliste aspektide kohta

Kui on loodud ELi raamistik väliskulude sisestamiseks, käivitab komisjon metoodilise uuringu väliskulude sisestamise linnaliste aspektide kohta, võttes arvesse transpordi jätkusuutlikku tulevikku käsitleva teatisega käivitatud arutelu tulemusi. Uuringus käsitletakse eri hinnasüsteemide tõhusust, muu hulgas rakendusküsimusi (avalikkuse heakskiit, sotsiaalsed tagajärjed, kulude katmine, arukate transpordisüsteemide olemasolu) ning linnade hinnapoliitika ja muude rohelise tsooni süsteemide tõhusa kombineerimise võimalusi.

13. meede – teabevahetus linnade hinnakavade valdkonnas

Komisjon hõlbustab ekspertide ja poliitikakujundajate vahelist teabevahetust ELi linnade hinnakavade valdkonnas. Tuginedes olemasolevatele algatustele,²⁴ vahetatakse teavet sellistel teemadel nagu konsultatsioonid, kavade koostamine, teabe edastamine kodanikele, avalikkuse heakskiit, tegevuskulud ja tulud, tehnoloogilised aspektid ning keskkonnamõju. Järeldusi võetakse arvesse komisjoni tegevuses väliskulude sisestamise alal.

4. teema – paremad rahastamisvõimalused

Säästvast linnalisest liikumiskeskonnast kasu saamiseks on sageli vaja investeringuid infrastruktuuri, sõidukitesse, uude tehnoloogiasse, teenuste täiustamisse jne. Enamik kuludest kaetakse kohalikul, piirkondlikul või riiklikul tasandil. Kohalikul tasandil kasutatakse mitmesuguseid rahastamisallikaid, sealhulgas kohalikud maksud, reisijate transporditasud, parkimistasud, roheliste tsoonide maksud, linnade hinnasüsteemid ja erasektori vahendid. Kõige suurem tuleviku väljakutse on kasvav vajadus rahastada keerukaid transpordisüsteeme ja riikliku rahastamise tõenäoline vähenemine. ELi poolne rahastamine muu hulgas Euroopa Investeerimispannga vahenditest võib pakkuda olulisi stiimuleid ja aidata kaasa erasektori vahendite kaasamisele. Komisjon saab lühikeses perspektiivis aidata ametiasutustel ja sidusrühmadel uurida olemasolevaid rahastamisvõimalusi ning töötada välja uuenduslikud avaliku ja erasektori partnerluskavad.

14. meede – olemasolevate rahastamisallikate parim kasutus

Struktuurifondidest ja Ühtekuuluvusfondist on käesoleval eelarveperioodil eraldatud keskkonnahoidliku linnatranspordi jaoks üle 8 miljardi euro ning seega on need väga olulised allikad, millest EL annab investeerimisvahendeid infrastruktuuri ja veeremi jaoks. Seitsmendas raamprogrammis sisaldab teema „Transport” esimest korda säästva linnalise liikumiskeskonna esmatähtsat valdkonda. Lisaks käimasolevale tegevusele kaalub komisjon uut linnalisele liikumiskeskonnale suunatud teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse alast tegevust ning tutvustamistegevust.

²³ Direktiiv 2009/33/EÜ.

²⁴ Nt www.curacaoproject.eu.

Komisjon toetab jätkuvalt ka programmi „Arukas energeetika – Euroopa”²⁵ allprogrammi STEER, milles käsitletakse transpordi energeetikaaspekte, ja programmi URBACT²⁶. Info- ja kommunikatsioonitehnoloogia poliitika toetusprogrammi raames võib toetada linnalise liikumiskeskonnaga seotud katseprojekte. Aastal 2008 käivitatud projektikonkursi alusel on lisaks eraldatud rahalisi vahendeid linnalisele liikumiskeskonnale suunatud meetmete jaoks, mida võetakse linnalist liikumiskeskonda käsitlevas rohelises raamatus kindlaksmääratud esmatähtsates valdkondades.

15. meede – tulevaste rahastamisvajaduste analüüs

Komisjon jätkab eduka algatuse CIVITAS rahastamist ka pärast kolmanda põlvkonna projekte, mis käivitati 2008. aastal. Ta algatas analüüsi, et selgitada välja parim viis algatusele CIVITAS FUTURA üleminekuks. Komisjon uurib ka järgmist mitmeaastast finantsraamistikku käsitleva üldise arutelu käigus, millised on linnalise liikumiskeskonna parandamisega seotud tulevased rahastamisvajadused.

5. teema – kogemuste ja teadmiste jagamine

Komisjon aitab sidusrühmadel olemasolevaid kogemusi ära kasutada ja toetab teabevahetust, eelkõige seoses ühenduse programmide raames väljatöötatud mudelkavadega. ELi meetmetel võib olla määrav tähtsus andmete, statistika ja teabe kogumise, jagamise ning võrdlemise kindlustamisel. Praegu need puuduvad, kuid on vajalikud poliitika nõuetekohase kujundamise jaoks (nt avalike transporditeenuste hankemenetluste, väliskulude sisestamise või transpordi ja maakasutuse kooskõlastatud planeerimise vallas). Samuti võivad kõnealused meetmed aidata väiksema kogemuse, teadmistepagasi ja rahaliste võimalustega linnadel ära kasutada säästva linnalise liikumiskeskonna alal kogenumate linnade väljatöötatud tavasid, näiteks sellistes valdkondades nagu jalakäijate ja jalgratturite ohutus, kus parimate tavade vahetus aitab parandada vähem kaitstud liiklejate ohutust linnapiirkondades.

16. meede – andmete ja statistika uuendamine

Seoses andmete ja statistika puudumisega käivitab komisjon uuringu linnatranspordi ja linnalise liikumiskeskonna andmete kogumise parandamise kohta. Uuritakse koostöötet komisjoni käimasoleva tegevusega.

17. meede – linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse loomine

Komisjon loob linnatranspordi spetsialistide jaoks linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse ehk virtuaalse platvormi²⁷ teabe, andmete ja statistika jagamiseks, arengusuundade jälgimiseks ning parimate tavade vahetamise hõlbustamiseks. Platvorm sisaldab andmebaasi, mis hõlmab teavet paljude katsetatud ja juba kasutuselevõetud lahenduste ning töötajate vahetusprogrammide kohta, aga ka koolitusmaterjale ja muid abivahendeid. Samuti pakub see ülevaadet ELi õigusaktidest ja rahastamisvahenditest, mis on seotud linnalise liikumiskeskonnaga.

18. meede – rahvusvahelise dialoogi ja teabevahetuse hõlbustamine

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>.

²⁷ Põhineb olemasolevatel algatustel, näiteks www.eltis.org.

Kõikjal maailmas seisavad kohalikud ja piirkondlikud ametiasutused silmitsi sarnaste liikuvusalaste probleemidega. Kogu maailmas on oluline võidelda kliimamuutuste vastu, hõlbustada rahvusvahelist kaubandust, püüda tagada energiavarustuse kindlust, luua tõrgeteta toimivad transpordivõod ning kindlustada sotsiaalne võrdsus. Olemasolevate platvormide ja rahastamismehhanismide kaudu hõlbustab komisjon naaberpiirkondade ja ülemaailmsete partneritega dialoogi pidamist, sõpruslinnade vahelist koostööd ning teabevahetust linnalise liikumiskeskonna vallas. Esimese sammuna avab komisjon foorumi CIVITAS võrgustiku idapoolsete naaberriikide, Vahemere piirkonna ja Aafrika linnadele²⁸. Pikemas perspektiivis kaasab komisjon kõnealuse mõtme algatuse CIVITAS FUTURA väljatöötamisse ja kaalub linnalisele liikumiskeskonnale pühendatud täiendavat tegevust seitsmenda raamprogrammi raames.

6. teema – linnalise liikumiskeskonna optimeerimine

Hästi toimiva transpordisüsteemi jaoks on oluline eri transpordivõrkude tõhus integratsioon, koostalitlusvõime ja vastastikune seotus. See võib lihtsustada keskkonnahoidlikumatele transpordiliikidele ja tõhusamale kaubaveologistikale üleminekut. Taskukohased ja peresõbralikud ühistranspordilahendused on olulised, et innustada kodanikke olema autodest vähem sõltuvad, kasutama rohkem ühistransporti, rohkem kõndima ja jalgrattaga sõitma ning avastama uusi liikumisviise, nt autode jagamine ja ühiskasutus ning jalgrataste jagamine. Tähtsust võivad omada ka alternatiivsed transpordivahendid, nagu elektrijalgrattad, motorollerid, mootorrattad ja taksod. Ettevõtjad saavad hallata liikuvust ja mõjutada inimeste reisimisharjumusi, juhtides töötajate tähelepanu säästvatele transpordivõimalustele. Tööandjad ja avaliku halduse asutused saavad toetada rahaliste stiimulite või parkimiseeskirjade kaudu.

19. meede – linnaline kaubavedu

Komisjonil on kavas pakkuda abi linnalogistika tõhustamiseks, sealhulgas paremate seoste loomiseks pikamaa, linnadevahelise ja linnasisese kaubaveo vahel, et kaupade kohaletoomine nn viimasel miilil oleks tõhus. Suuniste keskmes on parimad viisid, kuidas lisada kaubavedu kohalikesse poliitilistesse strateegiatesse ja kavadesse ning hallata ja jälgida transpordivõoge. Suuniste ettevalmistamise ühe osana korraldab komisjon 2010. aastal linnalist kaubavedu käsitleva konverentsi, mille käigus hinnatakse ka kaubaveologistika tegevuskavas²⁹ sätestatud linnaalgatuste rakendamist.

20. meede – linnalises liikumiskeskonnas kasutatavad arukad transpordisüsteemid

Komisjon kavatses pakkuda abi seoses linnalises liikumiskeskonnas kasutatavate arukate transpordisüsteemidega, mis täiendaksid arukaid transpordisüsteeme käsitlevat tegevuskava³⁰. Suunised hõlmavad näiteks elektroonilist piletimüüki ja maksmist, transpordikorraldust, reisisiteavet, juurdepääsueeskirju ning nõudluse juhtimist. Samuti käsitletakse neis võimalusi, mis avanevad tänu Euroopa Galileo ülemaailmsele satelliitnavigatsioonisüsteemile. Algatuseks uurib komisjon, kuidas parandada piletimüügi- ja maksesüsteemi koostalitlusvõimet teenuste ja transpordiliikide vahel, sealhulgas kiipkaartide kasutamist linnaliikluses, keskendudes peamistele Euroopa sihtkohtadele (lennujaamad, raudteejaamad).

²⁸ KOM(2009) 301.

²⁹ KOM(2007) 607.

³⁰ KOM(2008) 886.

4. Tulevikväljavaated

Komisjon juhib aktiivselt käesoleva tegevuskava rakendamist, jätkates dialoogi sidusrühmadega ning luues asjakohased juhtimismehhanismid, millesse on kaasatud ka liikmesriigid näiteks transpordi- ja keskkonnaküsimustega tegeleva ekspertide ühisrühma³¹ kaudu. Komisjon vaatab 2012. aastal läbi käesoleva tegevuskava rakendamise ja hindab edasiste meetmete vajadust.

³¹ Asutatud nõukogu strateegia raames, milles käsitletakse keskkonna- ja säästva arengu küsimuste kaasamist transpordipoliitikasse; nõukogu dokument 11717/99 TRANS 197 ENV 335, 11. oktoober 1999.

1. lisa – linnalise liikumiskeskonna meetmete ülevaade

Meede	Nr
Käivitatakse 2009. aastal	
Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kiirem kasutuselevõtt	1
Reisiteabe täiustamine	6
Juurdepääs rohelistele tsoonidele	7
Vähesaastavate ja saastevabade sõidukite uurimine ja tutvustamine	10
Keskonnahoidlikke ja energiatõhusaid sõidukeid käsitlev internetiteatmik	11
Teabevahetus linnade hinnakavade valdkonnas	13
Olemasolevate rahastamisallikate parim kasutus	14
Linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse loomine	17
Käivitatakse 2010. aastal	
Transport ja tervislik linnakeskkond	3
Platvorm reisijate õiguste tagamiseks linnade ühistranspordis	4
Säästva liikuvusega seotud käitumistavasid käsitlevad kampaaniad	8
Energiatõhusa sõidukijuhtimise edendamine sõiduõpetuse raames	9
Tulevaste rahastamisvajaduste analüüs	15
Andmete ja statistika uuendamine	16
Rahvusvahelise dialoogi ja teabevahetuse hõlbustamine	18
Käivitatakse 2011. aastal	
Säästev linnaline liikumiskeskond ja regionaalpoliitika	2
Piiratud liikumisvõimega isikute juurdepääsu parandamine	5
Uuring väliskulude sisestamise linnaliste aspektide kohta	12
Käivitatakse 2012. aastal	
Linnaline kaubavedu	19
Linnalises liikumiskeskonnas kasutatavad arukad transpordisüsteemid	20