

Regioonide Komitee arvamus teemal „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava”

(2010/C 232/05)

REGIOONIDE KOMITEE

- kutsub komisjoni üles osutama seoses ELi rahastamisvahenditega vastavalt tähelepanu struktuurifondide ja ühtekuuluvuspoliitika, Euroopa Investeeringupanga ning Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga kaudu linnalisele liikumiskeskonnale;
- leiab, et vaja on Euroopa poliitikameetmete ja algatuste suuremat sidusust ning eelkõige terviklikku lähenemisviisi linnapoliitikale;
- väljendab veel kord toetust säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisele vähemalt suuremates linnades; toetab stimuleerivate meetmete võtmist ELi tasandil nii, et linnatranspordiprojektide Euroopa rahastamise ja kaasrahastamise tingimuseks seataks säästva linnalise liikumiskeskonna kavade olemasolu ning avaliku ja erasektori liikumiskeskonna alaste partnerluskokkulepete vastuvõtmine;
- kutsub komisjoni üles innustama liikmesriike muutma kavad kõigi suurte linnapiirkondade jaoks kohustuslikuks ning looma sobivaid stiimuleid, et innustada kohalikke omavalitsusi sedalaadi kavasad koostama;
- kutsub komisjoni üles välja andma Euroopa aastaauhinda, et tõsta esile silmapaistvaid ja järgimist väärivaid transpordialgatusi, mis oleks osa üleeuroopalisest rohelise lipu süsteemist, kus auhind määratakse näiteks madala keskkonnasaaste taseme ja väheste liiklusummikutega linnapiirkondadele;
- kutsub komisjoni üles käivitama kiiresti uuringu transpordiliikide väliskulude sisestamise linnaliste aspektide kohta, et oleks võimalik võtta meetmeid, et aidata uuesti tasakaalustada eri transpordiliikide kulusid.

Raportöör:	Sir Albert Bore, Birminghami linnavolikogu liige (UK/PES)
Viitedokument:	Komisjoni teatis nõukogule, Euroopa Parlamendile, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava” KOM(2009) 490 lõplik

I. ÜLDISED TÄHELEPANEKUD

Taust

1. 2008. aastal vastas Regioonide Komitee ⁽¹⁾ Euroopa Komisjoni rohelisele raamatule „Uued suunad linnalise liikumiskeskonna arendamisel” ⁽²⁾. Vastusena Euroopa Parlamendi omaalgatuslikule aruandele ⁽³⁾ koostas Regioonide Komitee seejärel 2009. aasta aprillis linnalise liikumiskeskonna tegevuskava, ⁽⁴⁾ milles ta tervitas mitmeid ELi tasandil tehtud linnalise liikumiskeskonnaga seotud algatusi.

2. Regioonide Komitee on toetanud mudelit, kus linnalise liikumiskeskonna kavasad rakendatakse jätkusuutlike pikaajaliste avaliku sektori siseste ning avaliku ja erasektori vaheliste kokkulepete ehk liikumiskeskonna kokkulepete kaudu. Samuti on komitee kutsunud komisjoni üles looma ühtekuuluvuspoliitika raames rahastamisvahendi, mis on piirkondadele ja linnadele otse kättesaadav ning mis julgustaks linnapiirkondi arendama liikumiskeskonna kavasad. Linnalise liikumiskeskonna kavade koostamine ja rakendamine peaks olema linna enda vastutusalas.

3. Lisaks paluti Euroopa Komisjonil lisada protsessile väärtust, rahastades stiimuleid, võttes kasutusele auhinnaüsteeme ja tutvustades parimaid tavasid, mille puhul määratakse – sarnaselt kvaliteetsete rannikualade jaoks loodud üleeuroopalisele sinise lipu süsteemile – erinäitajate alusel auhind madala saastetaseme ja väheste liiklusummikutega linnapiirkondadele.

4. Komitee näeb ühtlustamisvajadust Euroopa tasandil, eriti tehniliste nõuete osas sõidukitele (nt olemasolevate sõidukite hilisem varustamine diisli tahmafiltritega), infrastruktuuriseadmetele ja transporditeenustele, samuti märgistuste puhul (sildid, märgised) mootorsõidukite juurdepääsuks rohelistele tsoonidele vastavalt Euroopa heitgaasi- ja mürastandarditele.

⁽¹⁾ Regioonide Komitee arvamus teemal „Linnatranspordi roheline raamat” (raportöör: Albert Bore), CdR 236/2007 fin.

⁽²⁾ KOM(2007) 551 lõplik.

⁽³⁾ Aruanne teemal „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava” (raportöör: Gilles Savary) – 2008/2217(INI).

⁽⁴⁾ Regioonide Komitee arvamus teemal „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava” (raportöör: Albert Bore), CdR 417/2008 fin.

5. Lisaks on Regioonide Komitee ⁽⁵⁾ väljendanud seisukohta, et rohkem tuleks keskenduda linnalise liikumiskeskonna sotsiaalsele mõõtmele, kuna see on vahend nii sotsiaalse kui ka territoriaalse ühtekuuluvuse edendamiseks linna- ja linnalähedastes piirkondades.

6. Komisjon on nüüd vastu võtnud linnalise liikumiskeskonna tegevuskava, ⁽⁶⁾ milles esitatakse 20 meetet, et innustada ja abistada kohalikke, piirkondlikke ja riiklikke ametiasutusi säästva linnalise liikumiskeskonna eesmärkide saavutamisel. Esimest korda esitatakse võimalik ulatuslik toetuskava säästva linnalise liikumiskeskonna valdkonnas.

7. Komisjoni meetmete ettepanekud käivitatakse nelja aasta jooksul pärast tegevuskava vastuvõtmist, kuid komisjon vaatab 2012. aastal läbi kõnealuse tegevuskava rakendamise ja hindab seejärel edasiste meetmete vajadust.

Märkused Euroopa Komisjoni linnalise liikumiskeskonna tegevuskava kohta

8. Regioonide Komitee väljendab rahulolu selle üle, et Euroopa Komisjon on lõpuks avaldanud linnalise liikumiskeskonna tegevuskava, milles käsitletakse peamisi küsimusi linnade parema liikumiskeskonna saavutamisel.

Majandus- ja keskkonnaalased argumendid tegevuskava toetuseks

9. Euroopa Komisjon on toonud välja, et 72 % ⁽⁷⁾ Euroopa elanikkonnast elab linnapiirkondades. 2050. aastaks kasvab see näitaja 84 protsendini. Linnapiirkonnad seisavad silmitsi ülesandega kujundada välja säästlik transpordisüsteem, mis on keskkonnasäästlik (õhukvaliteet, müra) ning konkurentsivõime seisukohast jätkusuutlik (ummikud, transpordikulud).

⁽⁵⁾ Regioonide Komitee arvamus teemal „Roheline raamat territoriaalse ühtekuuluvuse kohta” (raportöör: Jean-Yves Le Drian), CdR 274/2008 fin.

⁽⁶⁾ KOM(2009) 490 lõplik.

⁽⁷⁾ ÜRO, World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision.

10. Regioonide Komitee tunnistas linnalise liikumiskeskonna ja linnatranspordi olulist tähtsust Euroopa tuleviku jaoks, kuna see puudutab säästva arengu kolme peamist sammast:

- **majandussammas**, sest liiklusummikud takistavad majanduslikku konkurentsivõimet (kauba hiline mine, kaubaveo kõrgem hind jne). Linnapiirkonnad on Euroopa majanduse tuge jõud, sest seal luuakse üle 70 % ELi majanduslikust jõukusest. Siiski kulub 7 % sellest jõukusest õnnetustega, ummikute ja tervise- ja keskkonnakahjustustega seotud väliste kuludele;
- **keskkonnasammas**, sest auto/veokiliikluse ja liiklusummikutega tekitatud saaste suurlinnapiirkondades ja linnades ning linnadevahelises liikluses on üks peamisi takistusi ELi 20-20-20 eesmärgi saavutamisel. Linnades liiku vad mootorsõidukid toodavad 40 % maanteetranspordis tekitatavatest kasvuhoonegaaside heidetest ja kuni 70 % teistest saasteainetest. On selge, et ülemineku kehtestamine linnatranspordis (peamine lahendus on ühistransport) annab panuse Euroopa säästvasse arengusse;
- **sotsiaalne sammas**, sest paremad ühistranspordisüsteemid ja ummikute vähendamine avaldavad positiivset mõju kodanike elukvaliteedile ja rahvatervisele. Samuti tagavad need probleemsetele linnaosadele ja kogukondadele parema juurdepääsu kesklinnadele, parandades nii juurdepääsu töövõimalustele, teenustele (tervishoid, haridus) ja kultuurile.

Ülesanded ja kohustused

11. Regioonide Komitee tervitab asjaolu, et komisjon mõistab täielikult subsidiaarsuse põhimõtet, kuna komisjon tunnistas tegevuskavas, et linnalise liikumiskeskonna poliitikameetmete eest vastutavad eelkõige kohalikud, piirkondlikud ja riiklikud ametiasutused, kuigi kohaliku tasandi otsuseid tehakse sageli riiklikus ja ELi poliitikaraamistikus.

12. Euroopa Komisjon on seisukohal, et palju oleks kasu partnerlusest, milles võetakse täielikult arvesse subsidiaarsuse põhimõtet ning kõigi valitsustasandite erinevaid pädevusi ja kohustusi.

13. Kõnealusel tegevuskavas esitatud 20 meetet käsitlevad peamiselt vahendeid linnade ja piirkondade abistamiseks säästva linnalise liikumiskeskonna poliitika väljatöötamisel ning kajastavad enamikku Regioonide Komitee varasematest soovitustest. Need vahendid on:

- teabevahetus ja parimate tavade tutvustamine;

- teabe- ja juhenddokumentide avaldamine linnalise liikumiskeskonna kavade koostamise kohta;
- dialoog ühistranspordiettevõtjatega, et määrata kindlaks vabatahtlikud kohustused seoses reisijate õigustega;
- keskkonnahoidlike sõidukeid käsitlev internetiteatmik ja arutelud liikmesriikidega, et korraldada energiatõhusa sõidukijuhtimise siseseviimine sõidueksamisse;
- linnalise liikumiskeskonna vaatlusrühm;
- mitmed uuringud linnalise liikumiskeskonna valdkonnas, sealhulgas eri liiki roheliste tsoonide toimimise kohta ELis.

14. Komisjoni koostatud linnalise liikumiskeskonna tegevuskava annab võimaluse kehtestada ELi raamistik, et abistada kohalikke, piirkondlikke ja riiklikke ametiasutusi meetmete võtmisel linnapiirkondades, kus tuleb arendada säästvaid transpordivõrke ja rakendada uusi tehnoloogialahendusi, võttes arvesse pädevusi ja kohustusi. Samuti võimaldab see võtta meetmeid, mis pakuvad ELi kodanikele linnapiirkondades keskkonnahoidlike transpordiliike, ning muuta linnalise liikumiskeskonnaga seotud käitumist, et saavutada nii keskkonnavalase ja majandusliku konkurentsivõime kui ka sotsiaalse ühtekuuluvuse eesmärgid Euroopa Liidus.

15. Euroopa Komisjoni tegevuskavas sedastatakse roheline raamatu kohta läbiviidud konsultatsioonist tulenenud kuus teemat, millest kõik väärivad eraldi märkimist.

Tervikliku poliitika edendamine

16. Komisjoni esitatud kolmest meetme ettepanekust on siinkohal ehk kõige olulisem kohalike ametiasutuste toetamine säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamisel, mis hõlmavad kauba- ja reisijatevedu linnades ning nende lähedal. Kõnealusel meede oli Regioonide Komitee oluline soovitus⁽⁸⁾.

17. Siiski väärrib toetamist ka huvitav täiendus – ettepanek lisada linnalise liikumiskeskonna küsimus linnapeade paktis osalevate linnade koostatavatesse säästva energia kavadesse,⁽⁹⁾ et edendada terviklikku lähenemisviisi, ühendades energia- ja kliimaküsimused säästva transpordi- ja liikumiskeskonna küsimustega.

⁽⁸⁾ Vt allmärkus 3.

⁽⁹⁾ www.eumayors.eu.

18. Komisjon kavatseb anda ka teavet säästva linnalise liikumiskeskonna meetmete ja regionaalpoliitika eesmärkide seose, sh linnatranspordi ja üleeuroopalise transpordivõrgu seose kohta.

Keskendumine kodanikele

19. Üldiselt tunnistatakse, et reisijate õigused ning usaldusväärsust ja turvalisust puudutava teabe kättesaadavus jne on vajalikud selleks, et bussi-, trammi-, metroo- ja teiste ühistranspordiliikide teenused üldsusele huvi pakuksid. Komisjon kavatseb määrata kindlaks ELi parimad tavad ning sedastada vabatahtlikud kohustused, et tugevdada reisijate õigusi ühistranspordis. Regioonide Komitee on seda algatust varem toetanud ⁽¹⁰⁾.

20. Euroopa Komisjon kavatseb teha koostööd ühistranspordiettevõtjate ja muude osalejatega, et lihtsustada reisiteabe esitamist lõppeesmärgiga avada internetis kogu ELi ühistranspordi hõlmav reisiportaali erilise tähelepanuga üleeuroopalise transpordivõrgu peamistele transpordisõlmedele ning nende kohalikele ja piirkondlikele ühendustele, nagu komitee on varem soovitanud ⁽¹⁰⁾.

21. Komisjon teeb ettepaneku käivitada uuring, milles käsitletakse eri eeskirju ELis asuvatele rohelistele tsoonidele juurdepääsu kohta eesmärgiga levitada häid tavasid. Ettepaneku aluseks on Regioonide Komitee soovitus ⁽¹⁰⁾ hakata sarnaselt üleeuroopalise sinise lipu süsteemile välja andma Euroopa aastaauhinda, et tõsta esile silmapaistvaid ja järgimist väärivaid transpordialgatusi, kus auhind määratakse madala keskkonnasaaste taseme ja vähete liikluse summikutega piirkondadele (roheline lipu süsteem). Euroopa liikuvusnäda jaoks soovib Euroopa Komisjon täiustada olemasolevat auhinna süsteemi ja luua eriauhind säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmise innustamiseks.

22. Kuna energiatõhus sõidukijuhtimine on elukutseliste sõidukijuhtide koolituse ja testimise kohustuslik osa, arutab komisjon liikmesriikidega, kas ja kuidas kaasata energiatõhus sõidukijuhtimine erasõidukijuhtide sõidueksamisse.

Keskonnahoidlikum linnatransport

23. Euroopa Komisjon leiab, et ELi tasandi meetmed võivad aidata tugevdada uue keskkonnahoidliku sõidukitehnoloogia ja alternatiivkütuste turgu. Seepärast teeb komisjon ettepaneku toetada ka edaspidi teadusuuringute ja tehnoloogiaarenduse

seitsmenda raamprogrammi kaudu rahastatavaid uurimis- ja tutvustamisprojekte eesmärgiga hõlbustada vähesaastavate ja saastevabade sõidukite ning alternatiivkütuste turuletoomist, viidates konkreetselt Euroopa energiasäästlike autode algatusele, ⁽¹¹⁾ milles keskendutakse elektrisõidukitele ja nendega seotud infrastruktuurile linnapiirkondades.

24. Välja töötatakse keskkonnahoidlike ja energiatõhusaid sõidukeid käsitlev internetiteatmik, mis pakub abi avalike teenuste osutamiseks ettenähtud sõidukite ühishangete korraldamisel.

25. Kui on loodud ELi raamistik väliskulude sisestamiseks, käivitab komisjon uuringu väliskulude sisestamise linnaliste aspektide kohta, milles võetakse arvesse selliste hinnalahenduste tulemuslikkust ja tõhusust, mille puhul tasuvad kasutajad tekita tud väliskulude (keskkonna-, ummiku- ja muud kulud) eest.

Paremad rahastamisvõimalused

26. Komitee esitas konkreetse soovitus ⁽¹⁰⁾ seada linnatranspordi projektide Euroopa rahastamise ja kaasrahastamise tingimuseks liikumiskeskonna edendamise tervikkava olemasolu, mis aitab ELi poolt neid kavasid veelgi enam stimuleerida. Regioonide Komitee toetas Euroopa rahastamisvahendite eraldamist linnalise liikumiskeskonna kavade kaasrahastamiseks, millele seatakse tingimuseks pikaajaliste avaliku sektori siseste või avaliku ja erasektori vaheliste linnalise liikumiskeskonna kokkulepete olemasolu, mida rahastatakse erasektori vahenditest ning kohalikest, piirkondlikest ja riiklikest programmidest.

27. Euroopa Komisjoni tegevuskavas sedastatakse, et ELi poolne rahastamine, sealhulgas Euroopa Investeerimispanka vahenditest, võib pakkuda olulisi stiimuleid ja aidata kaasa erasektori vahendite kaasamisele, aidates nii kohalikel omavalitsustel välja töötada uuenduslikud avaliku ja erasektori partnerluskavad. Komisjon soovib aidata ametiasutustel ja sidusrühmadel uurida olemasolevaid rahastamisvõimalusi ning töötada välja uuenduslikud avaliku ja erasektori partnerluskavad.

28. Lisaks on komisjon tunnistanud, et ta peaks jätkama algatuse CIVITAS rahastamist ka pärast kolmanda põlvkonna projekte, mis käivitati 2008. aastal. Komitee on seda varem toetanud ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Vt allmärkus 3.

⁽¹¹⁾ http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html

Kogemuste ja teadmiste jagamine

29. Euroopa Komisjon kavatses käivitada uuringu selle kohta, kuidas parandada andmete kogumist linnatranspordi ja linnalise liikumiskeskonna kohta, ning luua virtuaalse platvormi teabe, andmete ja statistika jagamiseks, arengusuundade jälgimiseks ning käimasolevatel algatustel põhinevate parimate tavade levitamise hõlbustamiseks⁽¹²⁾. Regioonide Komitee on kõnealuse meetme varem heaks kiitnud.

Linnalise liikumiskeskonna optimeerimine

30. Euroopa Komisjon soovib lihtsustada keskkonnahoidlikumatele transpordiliikidele ja tõhusamale kaubaveologistikale üleminekut ning kavatses sellega seotud küsimustega tegelemiseks korraldada 2010. aastal linnalist kaubavedu käsitleva konverentsi. Regioonide Komitee on seda algatust varem toetanud.

31. Komisjon kavatses ka pakkuda abi seoses arukate transpordisüsteemide rakendamisega, loodetavasti koos koostalitlusvõimeliste andmevahetusprotokollide ja andmeedastusega, et hõlmata näiteks elektroonilist piletimüüki ja maksmist, liikluskorraldust, reisiteavet jms.

II. POLIITILISED SOOVITUSED

REGIOONIDE KOMITEE

32. tervitab Euroopa Komisjoni linnalise liikumiskeskonna tegevuskava ning toetab esitatud meetmeid, sest need ei lähe vastuollu subsidiaarsuse põhimõttega ega kohalike, piirkondlike ja riiklike ametiasutuste põhivastutusega, ja leiab, et linnalise liikumiskeskonnaga seotud väljakutsed on sama olulised kui piirkondliku ja pikamaatranspordi infrastruktuur ning igal juhul täiendavad need üht või teist piirkondlikku tegevusvaldkonda;

Ühistranspordile ülemineku rahastamine

33. leiab, et seitsmendast raamprogrammist rahastatavatest tehnoloogiapõhistest meetmetest (uus mootoritehnoloogia, paremad kütused ja muud täiustused) üksi ei piisa, et saavutada kvaliteetsete, ohutute ja taskukohaste ühistranspordisüsteemide pakkumine ning seeläbi oluline üleminek ja liiklusummikute vähenemine linnapiirkondades; tuleb innustada üleminekut kõigi ühistranspordiliikide kasutamisele ning jalgratta kasutamist ja jalgsi liikumist;

34. kutsus komisjoni osutama vastavalt tähelepanu struktuurifondide ja ühtekuuluvuspoliitika, Euroopa Investeeringupanga ning Euroopa Rekonstruktsiooni- ja Arengupanga kaudu selgete säästvuse kriteeriumidega linnalisele liikumiskeskonnale ELi linna- ja linnalähedastes piirkondades;

(12) Nt www.eltis.org.

35. kutsus üles võtma ELi finantsperspektiivi tulevase läbivaatamise käigus arvesse linnatranspordi vajadusi, eelkõige olulise panuse tõttu, mille rahastatavad linnalise liikumiskeskonna kavad saavad anda suurlinnapiirkondade säästva arengu majandus-, keskkonna- ja sotsiaalsesse sambasse;

36. toetab Euroopa Parlamendi soovitusi analüüsida 2014.–2020. aasta finantsperspektiivi raames võimalust luua Euroopa rahastamisvahend, mille abil saaks kaasrahastada

— linnalise liikumiskeskonna kavasad ja

— investeeringuid linnade ja linnastute liikumiskeskonda, mis vastab ELi keskkonna- ja sotsiaal-majanduslikele eesmärkidele;

37. leiab, et kõnealused meetmed on põhjendatud, kuna kvaliteetsete, ohutute, taskukohaste ja ulatuslike ühistranspordisüsteemide pakkumisega Euroopa linnades ja linnalähedastes piirkondades on võimalik:

— tugevdada majanduskasvu ja konkurentsivõimet ummikute ja transpordikulude vähendamise kaudu, reisijate- ja kaubaveo juhtimise tõhustamise kaudu, töökohtade loomise kaudu ühistranspordisüsteemide toetuseks ning selliste investeeringute võimendava mõju kaudu⁽¹³⁾;

— parandada keskkonna kvaliteeti kasvuhoonegaaside heitkoguste ja teiste saasteainete vähendamise, maanteeliikluse vähendamise ning energiasäästu,⁽¹⁴⁾ õhukvaliteedi parandamise ning hingamisteedele ja südameveresoonele avalduvate tervisemõjude vähendamise kaudu;

— tugevdada sotsiaalset ja territoriaalset ühtekuuluvust⁽¹⁵⁾ elanike, eelkõige vaestes äärelinnades elavate tõrjutud kogukondade suurema liikuvuse kaudu ja parandada samal ajal linnakeskuste elamurajoonide ja turismiattraksioonide keskkonda;

(13) Ühistranspordiinvesteeringud avaldavad kohalikule ja piirkondlikule majandusele 2–2,5 kordset mõju – EÜ viies raamprogramm (2005): Transecconi uuring.

(14) Ühistranspordi suure osakaaluga linnades on võimalik energiasääst ligikaudu 400–500 kg kütust elaniku kohta aastas – UITP.

(15) Vt allmärkus 5.

Linnapoliitika tervikliku lähenemisviisi vastuvõtmine

38. leiab, et vaja on Euroopa poliitikameetmete ja algatuste suuremat sidusust ning eelkõige terviklikku lähenemisviisi linnapoliitikale ja ruumilisele planeerimisele, et algatusi liiklusummikute ja keskkonnasaastatuse vastu võitlemiseks suurlinnade integreeritud, säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamise kaudu ei hävitataks näiteks linnaplaneerimise ja eluaseme võimaldamise poliitikaga;

39. väljendab veel kord toetust säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisele vähemalt suuremates linnades, linna- ja linnalähedastes piirkondades, mis käsitleksid kõigi elanike juurdepääsuprobleeme ja kaubaveovajadusi kõnealustes piirkondades ning samuti liiklusummikute, keskkonna- ja tervisemõjusid;

40. toetab stimuleerivate meetmete võtmist ELi tasandil nii, et asjaomastes linna- ja linnalähedastes piirkondades seataks linna- ja suurlinna transpordiprojektide Euroopa rahastamise ja kaasrahastamise tingimuseks säästva linnalise liikumiskeskonna kavade olemasolu ja liikumiskeskonna kokkulepete vastuvõtmine, mida rahastatakse avaliku sektori siseste või avaliku ja erasektori partnerluskokkulepete kaudu erasektori vahenditest ning kohalikest, piirkondlikest ja riiklikest programmidest;

41. nõustub, et paljud linnad on liikumiskeskonna kavad juba koostanud, kuid leiab, et kõnealuse lähenemisviisi vastuvõtmisega kõigis suuremates linnapiirkondades nii, et sinna kaasataks aktiivselt sidusrühmad, jääks linnadele vabadus kohandada linnalise liikumiskeskonna kavasid vastavalt oludele ning komisjon saaks samas näidata meetme lisandväärtust ELi tasandil;

42. märgib, et nagu varasematel juhtudel, on komisjon kutsunud kohalikke omavalitsusi üles koostama ja rakendama säästva linnatranspordi kavasid, ⁽¹⁶⁾ ning komisjon peaks innustama liikmesriike muutma kavad kõigi suurte linna- ja linnalähedaste piirkondade jaoks kohustuslikuks ning looma linnadele ja piirkondadele sobivaid stiimuleid, et innustada kohalikke omavalitsusi sedalaadi kavasid koostama;

43. kutsub üles suurendama algatuse CIVITAS rahastamist, kuid üksnes selleks, et algatus tegeleks peale näidisprojektide ja parimate tavade tutvustamise ka linnalise liikumiskeskonna kavade edendamise ja rakendamisega;

44. kutsub komisjoni üles innustama linnalise liikumiskeskonna kavade koostamist ja rakendamist, hakates välja andma Euroopa aastaauhinda, et tõsta esile silmapaistvaid ja järgimist vääri vaid transpordialgatusi, mis oleks osa üleeuroopalisest rohelise lipu süsteemist, kus auhind määratakse näiteks linnalise liikumiskeskonna kava vastu võtnud ning madala keskkonnasaaste taseme ja väheste liiklusummikutega linnapiirkondadele või linnapiirkondadele, kes on olnud eriti edukad transpordivahendite valiku muutmisel;

⁽¹⁶⁾ Linnakeskkonda käsitlev temaatiline strateegia – KOM(2005) 718 lõplik.

45. soovib komisjonil vastu võtta näitajate kogumi, mis käivitaks linnade rohelise lipu auhinnasüsteemi, kuid tunnistab, et madala saastetaseme (õhu- ja mürasaaste) ja liiklusummikute (reise kiirus ja usaldusväärsus) vähenemise saavutamine on linnade jaoks väga erinev väljakutse, arvestades suurt erinevust linnade ja linnatranspordi tunnusoontes;

46. soovib linnade rohelise lipu auhinnasüsteemi juures arvesse võtta ka rohelise ja/või keskkonnahoidliku mõttelaadi edendamist linnapiirkondades, võttes arvesse alternatiivsete transpordivõimaluste kasutamise edendamist (kergliiklus- ja jalgrattateede rajamine või muude alternatiivsete transpordiliikide propageerimine jne);

Ühistranspordile ülemineku innustamine

47. nõustub, et arvestades ELi kodanike suuremat teadlikkust kliimamuutuste küsimustest, võivad nad nüüd olla vastuvõtlikumad meetmete võtmise suhtes, mille puhul tasuvad kasutajad transpordisüsteemide väliskulude (keskkonna-, ummiku- ja muud kulud) eest seal, kus riigiasutused ühistransporti ei investeeri. Tegemist on „saastaja maksab“ põhimõttega;

48. kutsub komisjoni üles käivitama kiiresti uuringu transpordiliikide väliskulude sisestamise linnaliste aspektide kohta, et oleks võimalik võtta meetmeid, mis aitaksid uuesti tasakaalustada eri transpordiliikide kulusid ⁽¹⁷⁾, ⁽¹⁸⁾ ning saavutada jätkusuutlikuma transpordisüsteemi linnapiirkondades;

49. leiab, et Euroopa Komisjoni juhised eri võimaluste kohta liikuvuse väliskulude kajastamiseks sõiduhindades innustavad üldisuse toetust keskkonnahoidlikele transpordiliikidele ja abi ühistranspordile üleminekul ning aitavad kodanikele selgeks teha, et eratranspordi kasutamine tundub odavam ainult seetõttu, et transpordi arvepidamises ei arvestata väliskuludega;

50. tervitab komisjoni toetust teadusuuringuteks keskkonnahoidlike ja energiatõhusate sõidukite ja alternatiivkütuste vallas, kuid märgib, et samas kui tehnoloogilised edusammud aitavad täita keskkonnaalast tegevuskava, on vaja ka meetet ülemineku saavutamiseks, et lahendada keskkonna- ja ummikute probleemid linnapiirkondades;

⁽¹⁷⁾ Rongi- ja bussiteenuste hinnad reisijatele kerkivad kiiremini kui eraauto kasutamise hind – Euroopa Keskkonnaagentuuri aruanne 3/2004.

⁽¹⁸⁾ Transpordi jätkusuutlik tulevik: kuidas kujundada integreeritud, tehnoloogiapõhist ja kasutajasõbralikku transpordisüsteemi (raportöör: Väino Hallikmägi), CdR 146/2009 fin.

Reisijate õiguste suurendamine

51. tervitab Euroopa Komisjoni ettepanekuid reisijate õiguste ning usaldusväärset ja turvalisust puudutava teabe kättesaadavuse kohta, kuid kuna need laienevad üksnes üleeuroopalisel parimal taval põhinevatele vabatahtlikele kohustustele, siis kutsub ta komisjoni üles tugevdama kõnealuste ettepanekute tõenäolist

mõju teabevahetuse ja teadlikkuse tõstmise kampaaniate toetamise kaudu kõigis liikmesriikides koostöös riiklike, piirkondlike ja kohalike ametiasutustega;

52. kutsub üles kaasama sellistesse teadlikkuse tõstmise kampaaniatesse teavet linnalise liikumiskeskonnaga seotud meetmete ja Euroopa kodanike liikuvusalaste valikute mõju kohta Euroopa ja selle piirkondade keskkonnale ja majanduslikule konkurentsivõimele.

Brüssel, 15. aprill 2010

Regioonide Komitee
esimene asepresident
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO