

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel, 29.11.1995
KOM(95)601 lopull

KANSALAISTEN VERKKO

Euroopan julkisen henkilöliikenteen mahdollisuuksien hyödyntäminen
Euroopan komission vihreä kirja

Bryssel, 1995

TIIVISTELMÄ

OSA A: HENKILÖLIIKENTEEEN KEHITYSSUUNTIA JA VAADITTAVIA TOIMENPITEITÄ

- I. Euroopan henkilöliikenteen viimeaikainen kehitys ja nykyiset haasteet
- II. Kohti yhtenäistä "kansalaisten verkkoa"

OSA B: HENKILÖLIIKENTEEEN SUUNNITTELUN PARHAAT MENETTELYTAVAT - KANSALAISTEN VERKON KEHITTÄMINEN

OSA C: EUROOPAN UNIONIN TEHTÄVÄT

- I. Taitotiedon levittäminen ja tavoitteiden asettaminen
- II. Tutkimus- ja kehitystoiminnassa etusijalle asetettavien tavoitteiden yhtenevyys käyttäjien tarpeiden kanssa
- III. Yhteisön käytössä olevien keinojen tehostaminen
- IV. Lainsäädäntöympäristön nykyaikaistaminen
- V. Standardien parantaminen

Päätelmät

LIITE A: *Perusvaihtoehtoja julkisten henkilöliikennepalvelujen suunnittelun ja toteutuksen säätelemiseksi*

LIITE B: *Käsikirja merkittävistä yhteisön politiikkaan liittyvistä keinoista henkilöliikenteessä*

LIITE C: *Julkisten kaupunkiliikennejärjestelmien kustannukset kattava hinnoittelu*

TIIVISTELMÄ

Tehokkaat henkilöliikennejärjestelmät on olennaisen tärkeitä Euroopan maiden taloudelle ja Euroopan kansalaisten elämänlaadulle. On erittäin tärkeää, että liikennejärjestelmät suunnitellaan ihmisten tarpeita vastaaviksi ja että järjestelmät ovat riittävän joustavia vastatakseen muuttuviin vaatimuksiin, muun muassa kasvavaan liikennepalvelujen kysyntään. Tähän saakka kysynnän kasvu on tyydytetty suureksi osaksi henkilöautojen käytön lisäämisellä, ja autojen osuus matkustamisesta on nykyään 75 prosenttia. Henkilöautolla on monia etuja, joista tärkeimpiä ovat sen tarjoama matkanteon itsenäisyys ja joustavuus. Henkilöautojen kasvanut käyttö on kuitenkin johtanut myös ruuhkien, saastumisen ja onnettomuuksien lisääntymiseen, mikä vaikuttaa sekä henkilöautoa käyttäviin että niihin, joilla ei ole mahdollisuutta käyttää henkilöautoa.

Tekniikan kehittyminen, muun muassa uusien hinnoittelumenetelmien käyttöönotto, antaa mahdollisuuden hillitä ruuhkautumista sekä yhä kasvavaa kysyntää matkustamismahdollisuuksista työhön, käyttämään palveluja, harrastuksiin ja lomakohteisiin. Jos halutaan välttää elämänlaatuamme ja ympäristöön kohdistuvat lisävaikutukset, julkisten henkilöliikennejärjestelmien kehittäminen on asetettava nykyistä tärkeämmälle sijalle osana yhtenäistä lähestymistapaa. Tämä pätee kaikkiin ihmisiin ja etenkin niihin 40 prosenttiin Euroopan kotitalouksista, joilla ei ole henkilöautoa.

Tässä kirjassa ehdotetaan keinoja, joilla julkinen henkilöliikenne voitaisiin tehdä nykyistä houkuttelevammaksi ja käyttökelpoisemmaksi. Näin haluamme vähentää riippuvuutta henkilöautosta sekä lisätä autottomien ihmisten käytettävissä olevia vaihtoehtoja. Tämän vuoksi julkisen henkilöliikenteen on muututtava nykyistä joustavammaksi ja käyttäjiensä tarpeisiin sopivammaksi. Erityisesti julkiset liikennejärjestelmät ja kulkuvälineet on suunniteltava sellaisiksi, että ne ovat myös Euroopan enemmän kuin 80 miljoonan liikuntakyvyltään joko lopullisesti tai väliaikaisesti rajoittuneen kansalaisen käytettävissä.

On selvästi olennaista, että matkustajien tarpeet otetaan paikallisen, kansallisen ja yhteisön tason päätöksenteon lähtökohdaksi. Päämääränä on oltava sellaisten julkisten henkilöliikennejärjestelmäverkkojen toteutuminen, jotka sopivat yhteen siten, että matkustajien on vaivatonta vaihtaa junasta bussiin ja raitiovaunuun, henkilöautosta tai polkupyörästä julkiseen kulkuvälineeseen, ja jotka yhdistävät kauko- ja lähiliikenneverkot ja mahdollistavat sen, että auton omistavat ihmiset voivat halutessaan käyttää autoaan ainoastaan matkoihin, joissa joustavuus ja itsenäisyys ovat tärkeitä. Lisäksi julkisen liikenteen olisi parhaimmillaan oltava palvelu, joka on kaikkien kansalaisten käytettävissä kulkuvälineiden ja infrastruktuurin helppopääsyisyyden, hintatason ja palvelujen kattavuuden kannalta. Näin luodaan **kansalaisten verkko**.

Euroopan komissio julkaisee nyt ensimmäisen kerran julkista henkilöliikennepolitiikkaa koskevan asiakirjan. Sen ei ole tarkoitus olla "yleissuunnitelma". Päätökset on tehtävä palvelujen käyttäjiä lähellä olevalla tasolla. Komissio tunnustaa, että henkilöliikenteen luonteen vuoksi kansalaisten verkon rakentamiseksi vaadittavat toimenpiteet on tehtävä ja tehdään paikallisella, alueellisella tai kansallisella tasolla. Euroopan unionin tehtäviä ovat tiedottaminen, edistäminen ja mahdollistaminen. Koska monet EU:n nykyiset politiikat vaikuttavat julkiseen liikenteeseen, myös näillä alueilla tapahtuvaa EU:n toimintaa sekä sen kohdentamista voidaan parantaa.

Tiedotus ja parhaiden menettelytapojen edistäminen

Unionissa on monia esimerkkejä parhaista, todella erinomaisista, henkilöliikenteeseen liittyvistä menettelytavoista, mutta suuri yleisö ei aina saa tietoa niistä. Komissio pyrkii parantamaan olemassa olevia keinoja, muun muassa tietokantoja, parhaiden menettelytapojen edistämiseksi. Tässä kirjassa ehdotetaan perusteita nykyaikaisille, käyttäjäystävällisille henkilöliikennejärjestelmille ja käsitellään tavoitteen asettelun asemaa luotaessa kannustimia henkilöliikenteen liikennöijille.

Komissio harkitsee myös uutta laatumaininnan myöntämisyjärjestelmää Euroopan kaupungeille, joiden liikennejärjestelmät ovat erittäin korkealaatuisia. Näin kansalaiset näkevät, ovatko heidän kaupunkinsa liikennejärjestelyt laatuperusteiden mukaisia, ja jolleivät ne ole, voivat painostaa päättäjiä parantamaan järjestelyjä.

Tämä asiakirja on osa kuulemismenettelyä, ja komissio toivoo saavansa mahdollisimman monien tahojen asiantuntijuuden ja kokemukset avukseen. Osana kuulemismenettelyä komissio kutsuu vuonna 1996 koolle "kansalaisten verkon foorumin" antaakseen tahoille, joiden etua asia koskee, luonnollisesti myös käyttäjille, mahdollisuuden käsitellä ja arvioida ehdotettujen toimenpiteiden tuomaa lisäarvoa.

EU:n politiikan käyttäminen henkilöliikenteen edistämiseksi

Komissio aikoo siirtää liikenteen alan **tutkimus- ja kehitystyönsä** painopistettä tehostaakseen julkisen liikenteen parantamiseen tähtääviä pyrkimyksiä ja edistääkseen ovelta ovelle -palvelua. Tämän vuoksi on arvioitava jokaisen hankkeen kykyä edistää yhtenäistä ja monia kulkuvälineitä hyödyntävää lähestymistapaa.

Tutkimukset käsittävät usein paikallisia ja pieniä aloitteita. Komissio pohtii, miten uusia henkilöliikennejärjestelmäkäsitteitä voitaisiin edistää paremmalla tuki- ja tiedonvaihtojärjestelmällä.

Euroopan unionin jäsenvaltiot perustivat **Euroopan laajuiset verkot**, joihin kuuluu liikenne, tietoliikenne ja energia, sopimuksessa Euroopan unionista "mahdollistaakseen sen, että unionin kansalaiset ... voivat saada täyden hyödyn sellaisen alueen toteuttamisesta johtuvista eduista, jolla ei ole sisäisiä rajoja", ja lisäksi "yhteisö pyrkii ... edistämään kansallisten verkkojen yhteenliittämistä ja yhteentoimivuutta" ottaen samalla "huomioon tarpeen liittää saarialueita, erillisalueita ja syrjäseutualueita yhteisön keskusalueisiin".

Suuntaviivat Euroopan laajuisten verkkojen kehittämiseksi tuovat suunnitteluun uuden ulottuvuuden ja luovat perustan sellaisen Euroopan liikenneverkon kehittämiseksi unionissa ja sen lähialueilla, joka on ympäristön kannalta kestävä, jolla on sosiaalinen ulottuvuus ja joka on tehty tiettyihin liikennetarpeisiin sopivaksi.

Euroopan laajuiset verkot ovat luonnostaan pitkän matkan yhteyksiä, mutta samoin on luonnollista, että pitkän matkan reittien on liityttävä lähiliikennejärjestelmiin. Komissio suosii niitä Euroopan laajuisten verkkojen yhteyksiä, jotka liittyvät lähiliikennejärjestelmiin ja edistävät julkista liikennettä. Komission toimintasuunnitelman toteuttaminen **maailmanlaajuisen tietoyhteiskunnan** luomiseksi tukee sellaisten liikennevälineiden käyttäjiä hyödyttävien palvelujen, kuten liikennetiedotuksen ja

liikenteenohjaustekniikan, kehittämistä, joiden avulla yksityinen ja julkinen henkilöliikenne voidaan tehokkaasti yhdistää.

Unionin **aluekehityspolitiikat** tukevat jo nyt merkittävästi julkista liikennettä. Samalla kun noudatetaan olemassa olevaa lainsäädäntöä ja yhteenkuuluvuuden lisäämiseksi tarkoitettujen välineiden myöntämisperusteita, pääpainon olisi oltava yhteisön yhteisrahoituksessa hankkeille, joihin sisältyy yhtenäistämistä ja monien kulkuvälineiden käyttöä, pyrittäessä täyttämään alue- ja rakennepolitiikkojen työllisyys- ja kehittämistavoitteet.

Jäsenvaltioilla on valittavinaan useita mahdollisuuksia **markkinoiden rakenteeksi**, mukaan lukien julkisesti suunnitellut, julkisessa omistuksessa olevat ja julkisten tahojen toteuttamat järjestelmät sekä järjestelmät, joissa kilpailua ei ole lainkaan rajoitettu. Komissio kuitenkin uskoo, että toimilupakäytäntö, jossa määritellyssä toimintaympäristössä toteutettavat palvelut kilpailutetaan, soveltuu luomaan ympäristön, jossa liikennöijille on kannustimia palvelujen tason nostamiseksi, samalla kun järjestelmän yhdenmukaisuus voidaan turvata, mikä on erityisen tärkeää kaupunkiliikenteelle ja alueelliselle liikenteelle. Komission mielestä kilpailutettavien toimilupien olisi perustuttava avoimiin Euroopan laajuisiin julkisiin tarjouskilpailuihin, ja komissio etsii keinoja edistää toimilupajärjestelmää.

Päätelmät

Euroopan komissio haluaa varmistaa, että kansalaisten tarpeet asetetaan keskeiseen asemaan päätettäessä liikennepalveluista. Osana tätä pyrkimystä haluamme saada aikaan keskustelua parhaista keinoista edistää julkista henkilöliikennettä Euroopan unionissa. Kaikkia, joiden etua asia koskee, kuten jäsenvaltioita, neuvostoa, Euroopan parlamenttia, talous- ja sosiaalikomiteaa sekä alueiden komiteaa pyydetään esittämään lausuntonsa tästä kirjasta 31 päivään heinäkuuta 1996 mennessä.

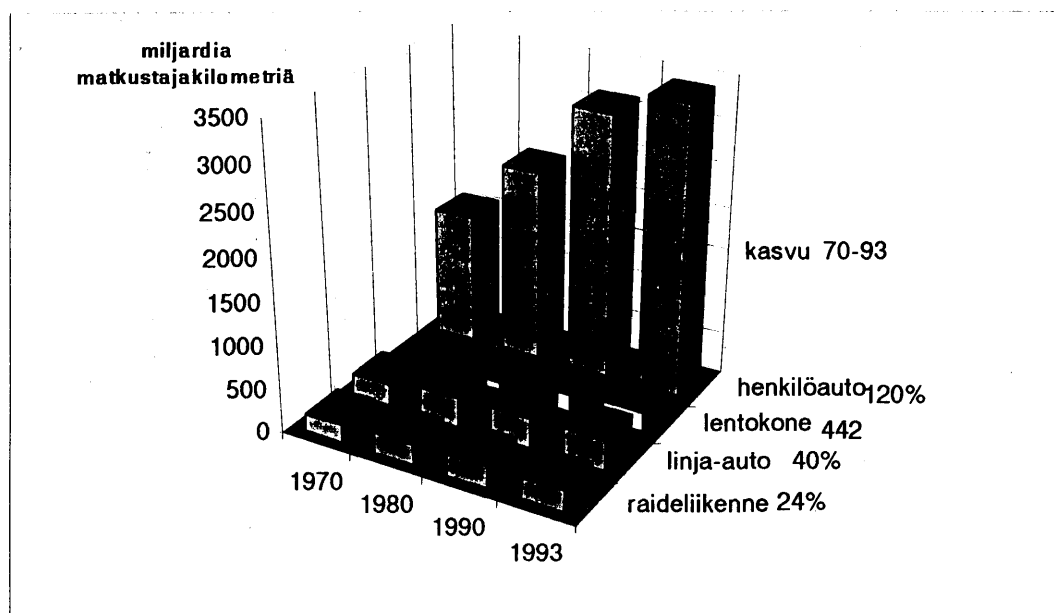
OSA A: HENKILÖLIIKENTEEN KEHITYSSUUNTIA JA VAADITTAVIA TOIMENPITEITÄ

LUKU I: EUROOPAN HENKILÖLIIKENTEEN VIIMEAIKAINEN KEHITYS JA NYKYISET HAASTEET

Viimeaikainen kehitys

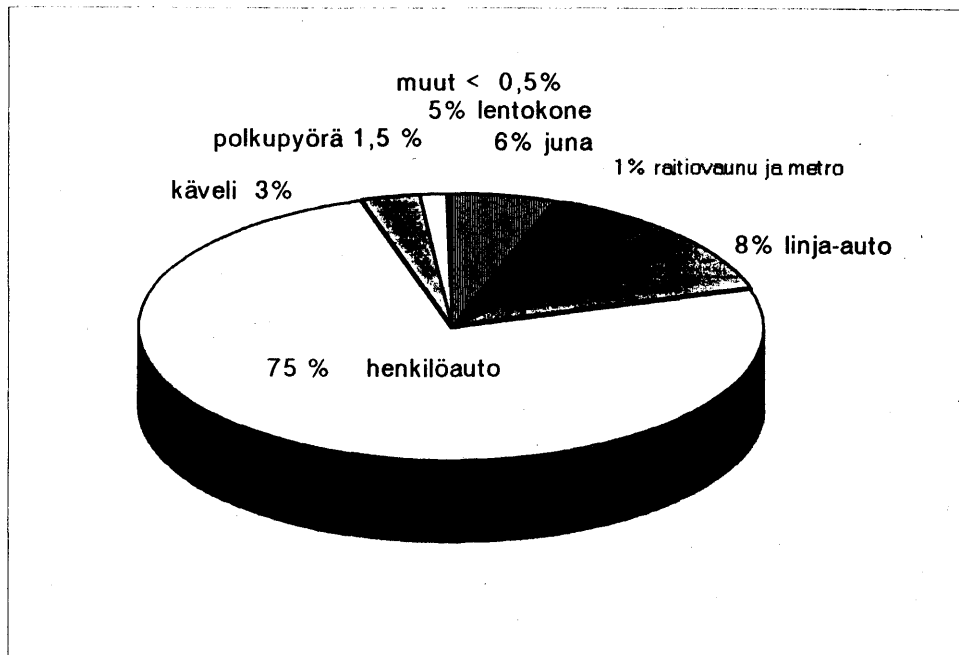
1. Henkilöliikenne on jatkuvasti kasvava ala. Vuosina 1970 - 1993 henkilöliikenne kasvoi vuosittain 3,2 prosenttia 15 Euroopan unionin jäsenvaltiossa, kun taas bruttokansantuotteen (reaalinen) keskimääräinen kasvu oli 2,4 prosenttia. Kunkin Euroopan kansalaisen päivittäin kulkema keskimääräinen matka kasvoi tuona aikana 16,5 kilometristä 31,5 kilometriin. Entistä suurempi tarve matkustaa on tyydytetty lähinnä lisääntyneellä henkilöautojen käytöllä, ja 75 prosenttia kaikista matkustetuista kilometreistä kuljetaan nykyään henkilöautolla. Vuosina 1975 - 1995 autonomistus on kasvanut EU:ssa 232 autosta 435 autoon tuhatta asukasta kohden.

Kuva 1: HENKILÖLIIKENTEEN KASVU LIIKENNEVÄLINEITTÄIN



Lähde: Euroopan komissio (perustuu CEMT:n tilastoihin ja kansallisiin tilastoihin)

Kuva 2: MATKUSTAJAKILOMETREIHIN PERUSTUVA JAKO
LIIKENNEVÄLINEITTÄIN (EU:n 15 jäsenvaltiota, 1993)



Lähde: Euroopan komissio (perustuu CEMT:n tilastoihin ja kansallisiin tilastoihin)

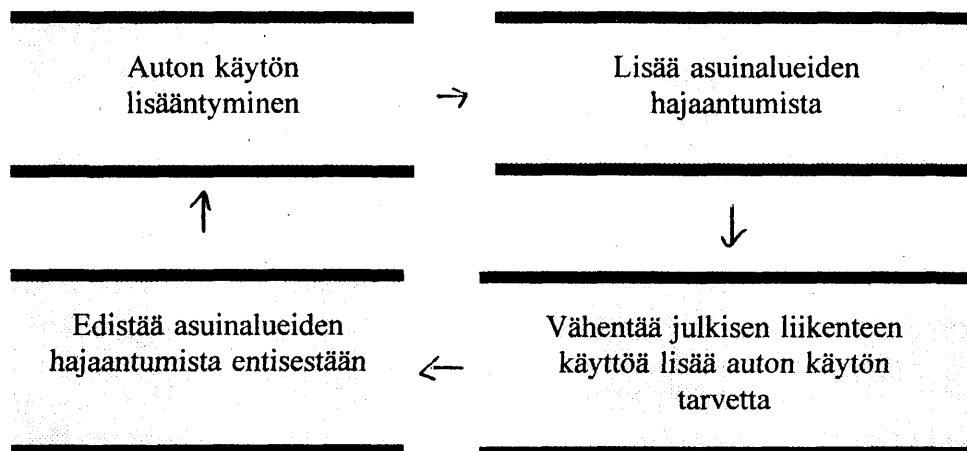
2. Liikenteen osuus Euroopan unionin bruttokansantuotteesta on keskimäärin 7 prosenttia¹. Noin 8,5 miljoonaa ihmistä työskentelee liikenteen ja liikennevälineiteollisuuden palveluksessa. Yleisemmin ottaen koko liiketoiminta on kuitenkin riippuvainen liikennejärjestelmästä, jotka mahdollistavat asiakkaiden, henkilöstön ja hankkijoiden matkustamisen paikasta toiseen.
3. Myös henkilöiden matkustamismahdollisuuksien sosiaaliset tekijät ovat tärkeitä. Julkinen henkilöliikenne on erityisen tärkeää niille, joilla ei ole mahdollisuutta henkilöauton käyttöön halutessaan kulkea työpaikalle, käyttämään palveluja kuten kauppiaita ja kouluja, harrastuksiin, lomakohteisiin tai vierailulle sukulaisten tai tuttavien luokse. Euroopassa asuu noin 100 miljoonaa vanhusta. Noin 80 miljoonaa ihmistä on liikuntarajoitteisia, joista noin 50 miljoonaa vammaisia. Vanhukset ja muut liikuntarajoitteiset henkilöt ovat erityisen riippuvaisia julkisesta liikenteestä. On arvioitu, että ainakaan 50 prosentilla vanhuksista ei ole mahdollisuutta henkilöauton käyttöön.

¹ *Transport in the 1990's - Europe on the move, Euroopan komissio 1993*

4. Lisäksi mahdollisuus matkustaa on erittäin tärkeä tekijä, joka mahdollistaa maaseudulla ja syrjäseuduilla asuvien ihmisten yhteydet taloudellisia, sosiaalisia ja kulttuuritoimintoja tarjoaviin paikkoihin. Jotta Euroopassa saavutettaisiin alueellisen yhteenkuuluvuuden tavoite, kultakin alueelta on oltava yhteys Euroopan unionin tärkeimmille markkina-alueille. Tämä on erityisen tärkeää kehitettäessä pieniä ja keskisuuria kaupunkeja alueellisten keskusten verkoksi, joka on välttämätön olennaisten julkisten palvelujen kuten peruskoulutuksen ja ammatillisen koulutuksen saatavuuden varmistamiseksi².

Matkustamistarve

5. Henkilöliikennejärjestelmän sekä asuinalueiden ja työpaikkojen sijainnin välinen epätasapaino on alettu tiedostaa yhä suuremmassa määrin. Teollistumisen aiheuttama asuinalueiden ja työpaikkojen eriytyminen, jota lisääntyneet mahdollisuudet käyttää yksilöllisiä kuljetusvälineitä (henkilöautoja) ovat kasvattaneet, on johtanut kaupunkialueiden hajoamiseen ja matkustamistarpeen huomattavaan kasvuun. Myös asuinalueiden hajanaisuus on vaikeuttanut julkisen liikenteen saattamista tehokkaaksi vaihtoehdoksi henkilöautojen käytölle. Perherakenteen muuttuminen (aiempaa pienemmät kotitaloudet) on kiihdyttänyt tätä kehitystä. Liikennepalvelujen kysyntä ruokkii itse itseään, mahdollisuus matkustaa luo uusia matkustamistarpeita, jotka usein voidaan tyydyttää tehokkaasti ainoastaan käyttäen henkilöautoja. Kaupunkien perinteinen tehtävä erilaisten toimintojen yhdistymispaikkana ja matkustamistarpeen vähentäjänä on vaihtumassa tilanteeseen, jossa vapaa-ajan palvelujen, kotien, kauppojen ja työpaikkojen sijainti synnyttää jatkuvasti uutta matkustamistarvetta:



Matkustamistarve on myös tulevaisuudessa suuri huolimatta siitä, että teknologian kehittyminen ja työtavoissa tapahtuvat muutokset (esim. etätö) saattavat vähentää matkustamistarvetta joillakin aloilla.

² Ks. *Europe 2000+ -kertomus, Euroopan aluesuunnitteluyhteistyö, Euroopan komissio*

Tieliikenteen aiheuttamat ruuhkat ja ympäristövaikutukset

6. Yhä useammilla ihmisillä Euroopassa on käytettävissään henkilöauto. Tämä heijastaa yhteiskunnan vaurastumista ja lisää ihmisten vapautta. Lisääntynyt matkustamistarve sekä autonomistuksen kasvu ovat kuitenkin yhdessä maantiefrastruktuurin rajallisten lisäämismahdollisuuksien kanssa kasvattaneet huomattavasti ruuhkia erityisesti kaupunkialueilla ja tärkeimmillä yhdysteillä. OECD:n arvioiden mukaan ajoneuvojen nopeus on laskenut 10 prosenttia 20 vuodessa OECD-maiden suurimmissa kaupungeissa³. Vuodesta 1971 Lontoon keskustan liikenteen nopeus on pudonnut alhaisemmaksi kuin 18 kilometriä tunnissa. On arvioitu, että muutamissa Euroopan kaupungeissa liikenteen keskimääräinen nopeus ruuhka-aikoina on alempi kuin entisaikoina, jolloin matkustamiseen käytettiin hevosajoneuvoja.
 7. Ruuhkien aiheuttamia kustannuksia on yritetty laskea useaan otteeseen. Hiljattain julkaistussa OECD:n tutkimuksessa arvioitiin, että ruuhkien aiheuttamat kustannukset ovat noin 2 prosenttia bruttokansantuotteesta⁴, mikä merkitsee sitä, että Euroopan unionissa ruuhkan aiheuttamat kustannukset ovat noin 120 miljardia ecua eli neljä kertaa enemmän, kuin Euroopan unionissa käytetään julkiseen liikenteeseen.
 8. Liikenteen aiheuttamat ympäristövaikutukset ovat erittäin merkittäviä. On arvioitu, että liikenne aiheuttaa 62 prosenttia hiilimonoksidipäästöistä (CO), 50 prosenttia typpioksidipäästöistä (NOx), 33 prosenttia hiilivety- ja 17 prosenttia hiilidioksidipäästöistä (CO₂)⁵. Tämä on lisännyt huolta sekä alueellisesta että maailmanlaajuisesta ilmansaastumisesta. On myös laskettu, että 20 prosenttia Euroopan asukkaista kärsii tieliikenteen aiheuttamasta liian korkeasta melutasosta.
 9. Saastumisen ja ruuhkien vähentäminen teiden rakentamisella ei ole usein paras vaihtoehto. Teiden (sekä pysäköintipaikkojen) rakentamiskustannukset tiheään asutuilla alueilla kasvavat jatkuvasti. Tutkimusten mukaan infrastruktuurin parantaminen ja lisääminen johtaa siihen, että matkoja tehdään yhä enemmän, koska teiden käyttäjät hyödyntävät uusia tai parannettuja liikenneväyliä. Lisääntyneen matkustamisen ja tieinfrastruktuurin rakentamisen aiheuttamat ympäristövaikutukset voivat olla merkittävämpiä kuin liikennevirtojen paremman sujumisen tuomat edut.
- Julkinen henkilöliikenne: tulevaisuus**
10. Julkisen henkilöliikenteen parantaminen on yksi ratkaisu ongelmiin⁶: ruuhkat johtuvat yleensä liikennemalleista, joissa joukkoliikenteen suhteellisia etuja voidaan hyödyntää erityisen hyvin, sillä ruuhkat aiheutuvat juuri ihmisjoukkojen

³ Ks. "Urban travel and sustainable development" OECD-CEMT, Pariisi 1995

⁴ idem

⁵ Lähde: CORINAIR, 1990

⁶ "Julkinen henkilöliikenne" tarkoittaa tässä asiakirjassa julkisesti tarjottuja joukkoliikennepalveluja riippumatta liikennöijän oikeudellisesta asemasta tai omistusrakenteesta.

samaan aikaan ja paikkaan kohdistuvasta matkustamistarpeesta. Tällaisissa tilanteissa julkinen liikenne on erityisen tehokas resurssien käytön kannalta. (Jo 50 prosentin käyttöaste riittää siihen, että linja-autojen ja paikallisen raideliikenteen energiankulutus matkustajakilometriä kohden on noin viisi kertaa pienempi kuin käytettäessä henkilöautoja.) Lisäksi teknologian kehittyminen on antanut mahdollisuuden parantaa julkisen liikenteen luotettavuutta, helppopääsyisyyttä, mukavuutta, turvallisuutta ja joustavuutta.

11. Lisäksi julkinen henkilöliikenne edustaa ympäristön kannalta muita liikennemuotoja kestävämpää kehitystä. Ilmansaastumisesta kerättyjen tietojen mukaan merkittävimpien kaupunki-ilman saastuttajien päästöt matkustajakilometriä kohden ovat julkisessa liikenteessä neljästä kahdeksaan kertaa pienemmät kuin henkilöautoliikenteessä, ja julkinen liikenne kuluttaa viisi kertaa vähemmän energiaa matkustajaa kohden, eikä aiheuta niin paljon melua ja saastetta kuin henkilöautoliikenne. Myös maankäytön kannalta julkisesta liikenteestä on etua. Esimerkiksi linja-autot tarvitsevat ainoastaan 5 prosenttia henkilöautojen tarvitsemasta tiestä matkustajaa kohden. Tutkimusten mukaan julkinen liikenne, erityisesti raideliikenne, on matkustajille lisäksi muita liikennemuotoja turvallisempaa.
12. Julkiseen liikenteen haasteet ovat kuitenkin valtavia: asuinalueiden hajanaisuus, vanhentunut kalusto ja aiempaa vähäisemmästä henkilöstöstä ja lisääntyneestä kaduilla esiintyvistä rikollisuudesta johtuva matkustajien henkilökohtaisen turvallisuuden väheneminen vähentävät kaikki julkisen liikenteen käyttöä. Useimmat Euroopan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennejärjestelmät ovat voimakkaasti riippuvaisia valtion tuesta toiminnan toteuttamiseksi⁷, eivätkä ne voi tuottaa sellaisia taloudellisia varoja, joiden avulla järjestelmiä voitaisiin uudistaa ilman ulkopuolista rahoitusta, ja valtion ja kuntien talousarvioiden supistusten vuoksi parannusten rahoittaminen on entistä vaikeampaa.

⁷ Ks. liite C, jossa olevasta taulukosta ilmenee, miten kaupunkialueiden joukkoliikennejärjestelmistä saadut tulot kattavat niiden kustannukset.

LUKU II: KOHTI YHTENÄISTÄ "KANSALAISTEN VERKKOA"

13. Viime vuosikymmenien aikana tapahtuneen kehityksen tuomat haasteet osoittavat, että Euroopan henkilöliikennepolitiikan laatimisessa keskeisenä päämääränä on vastata matkustamistarpeen jatkuvaan kasvuun tehokkaimmalla mahdollisella tavalla taloudellisten, yhteiskunnallisten ja ympäristöpäämäärien saavuttamiseksi entistä paremmin. Jotta tämä toteutuisi, on ponnisteltava nykyisten liikennemuotojen tehokkuuden parantamiseksi, mukaan lukien nykyistä tarkoituksenmukaisempi hinnoittelujärjestelmä, liikennemuotojen yhdistämiseksi sekä kunkin muodon suhteellisten etujen hyödyntämisen edistämiseksi. Suuri osa tästä työstä tehdään nyt ja myös tulevaisuudessa kansallisella ja/tai alueellisella ja paikallisella tasolla. Lukuisat esiin tulevat yhteiset piirteet osoittavat, mitä vaihtoehtoja asianomaiset viranomaiset voivat käyttää henkilöliikennejärjestelmien parantamiseksi.
14. Henkilöliikennejärjestelmien helppopääsyisyydellä on olennainen merkitys. Järjestelmän helppopääsyisyyden parantamiseen liittyy toimenpiteitä monilla aloilla. Siihen sisältyy raideliikennekaluston ja monien liikennevälineiden yhteisten vaihtoasemien suunnittelu, asuinalueiden liittäminen keskeisiin matkustuskohteisiin, (työpaikat, ostoksilla käynti, vapaa-ajan toiminta), maaseudun ja syrjäseutujen palveleminen sekä liikuntarajoitteisten henkilöiden tarpeiden tyydyttäminen. Tyydyttääkseen sellaisten ihmisten tarpeet, joilla ei ole henkilöauton käyttömahdollisuutta, "kansalaisten verkon" on pyrittävä tarjoamaan mahdollisuuksia ovelta ovelle tapahtuvaan matkustamiseen ilman henkilöautoon turvautumista.
15. Sen lisäksi, että varmistetaan järjestelmän helppopääsyisyys, henkilöliikennejärjestelmien on oltava edullisia, turvallisia (sekä henkilökohtaisen turvallisuuden että onnettomuuksien vähäisyyden osalta) ja luotettavia. Lisäksi sellaiset laatu- ja palvelustandardit kuin vuorotiheys, siisteys ja mukavuus ovat tärkeitä edellytyksiä julkisen liikenteen tekemiselle houkuttelevammaksi. Asiantunteva ja motivoitunut henkilöstö on olennainen osa tärkeiden laatu- ja palvelustandardien täyttämistä.

LUETTELO "KANSALAISTEN VERKON" LAATUPERUSTEISTA

- Järjestelmän helppopääsyisyys:	-	liikuntarajoitteisten tarpeet
	-	raideliikennekaluston fyysinen suunnittelu
	-	asemien suunnittelu mukaan lukien usean liikennevälineen yhteiset vaihtoasemat
	-	matkustuskohdeiden ja julkisen liikenteen liittäminen
	-	maaseudun ja syrjäseutujen liittäminen
- Edullisuus:	-	hintataso
	-	sosiaalisesti tärkeät palvelut (toimilupaan sidotut hinnat)
- Turvallisuus:	-	turvallisuusstandardit
	-	valaistuksen laatu
	-	henkilöstön asiantuntevuus
	-	paikalla olevan henkilöstön määrä ja valvontajärjestelmä
- Matkustusmukavuus:	-	matkan kesto
	-	luotettavuus
	-	vuorotiheys
	-	siisteys
	-	mukavuus
	-	tiedotus
	-	seutuliput
	-	joustavuus
Ympäristövaikutukset	-	päästöt
	-	melu
	-	infrastruktu

16. Edellä olevat laatuperusteet on kyettävä täyttämään, jotta julkisista henkilöliikennejärjestelmistä tulisi tehokas vaihtoehto ja täydentäjä henkilöautojen käytölle. Yksittäisten laadun parannusten vaikutus julkisen liikenteen kasvuun on kuitenkin vähäinen, jos kokonaisjärjestelmä ei ole yhtenäinen. Järjestelmän yhdistämisen pääkohteita ovat:

Yksityisen ja julkisen liikenteen yhdistäminen

17. Yksilöllisten liikennemuotojen (mukaan lukien kävely ja pyöräily) ja julkisen liikenteen tehokas yhdistäminen on erittäin tärkeää. Tämä tarkoittaa erityisesti eri liikennemuotoja yhdistävän infrastruktuurin rakentamista (esim. yhteiset terminaalit, mahdollisuudet pysäköintiin julkisen liikenteen asemilla) sekä sellaisen tiedotusjärjestelmän ja liikenteen ohjausjärjestelmän luomista (käyttäen hyväksi liikennetelematiikkaa), jonka avulla on mahdollista arvioida uudelleen liikennevälinevalinta ennen matkaa ja koko matkan ajan.

Julkisen henkilöliikenteen yhdistäminen

18. Alajärjestelmien, kuten linja-auton, raitiovaunujen, metron ja raideliikenteen, parempi yhteensovittaminen on erittäin tärkeää julkisen liikenteen suorituskyvyn hyödyntämiseksi. Tämä koskee sekä järjestelmän fyysisen osan (terminaalit, raiteiden monikäyttö) että muiden osien (seutuliput, tiedotusjärjestelmät, hintajärjestelmät) parantamista.
19. Jotta yksittäisiin liikennemuotoihin tehtyjä parannuksia voitaisiin hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti, kaikkien liikennemuotojen liikennesuunnittelun olisi oltava yhtenäistä siten, että matkustaja voi esimerkiksi ostaa matkalipun koko matkaa varten, vaikka matkaan sisältyisi vaihto esimerkiksi raitiovaunusta linja-autoon. Liikennesuunnittelun olisi sisällettävä eri liikennemuotoja yhdistävän tekniikan käyttö (esimerkiksi helppokäyttöiset vaihtoterminalit, seutuliput), etuoikeuksia joukkoliikenteelle, esimerkiksi erilliset linja-autokaistat, sekä erilaisia toimenpiteitä julkisten liikennevälineiden käytön lisäämiseksi ("porkkana") ja tarvittaessa toimenpiteitä, joilla vähennetään henkilöautojen käyttöä ("keppi").
20. Keppitoimenpiteet voidaan jakaa karkeasti taloudellisiin keinoihin, joita voidaan soveltaa joko yleisesti (esim. korkeat polttoaineverot) tai järjestelmän pullonkaulakohtiin (esim. kaupunkikeskustan tietullit, suuret pysäköintimaksut), sekä teknisiin ja sääntelyyn liittyviin rajoituksiin (autojen käytön kieltäminen tietyillä alueilla, pysäköintialueiden poistaminen). Tämä kirja keskittyy lähinnä julkisen liikenteen parantamiseksi käytettäviin porkkanatoimenpiteisiin. Porkkanatoimenpiteet eivät aina kuitenkaan yksinään riitä liikennetottumusten muuttamiseksi. Keppi- ja porkkanatoimenpiteitä yhdistelemällä olisi pyrittävä laajentamaan todellisia valintamahdollisuuksia sekä kehitettävä liikennevälineiden helppopääsyisyyttä. Paras yhdistelmä vaihtelee erilaisissa tilanteissa. Yhdistelmän valinnassa olisi kuitenkin otettava huomioon monet perusvaatimukset.

PORKKANA- JA KEPPITOIMENPITEIDEN YHDISTELMÄN MÄÄRITTÄMISPERUSTEET

- ruuhkautuneisuus (matka-ajat)
- laadunparannusten vaikutus julkisiin liikennejärjestelmiin
- julkisen liikenteen etuoikeuksien toteuttamisen vaikutus
- joustavuus liikennemäärän vaihteluiden mukaan
- kriittisen massan aikaansaaminen tehokkaan joukkoliikenteen takaamiseksi
- liike-elämän ja kaupan tarpeet
- paikallisen kaupunkisuunnittelun ja maankäytön suunnittelun erityispiirteet

21. Keppitoimenpiteiden käyttöönotto liittyy läheisesti liikenteen aiempaa tehokkaammasta ja tasapuolisemmasta hinnoittelusta (eli kustannusten siirrosta hintoihin) käytyyn keskusteluun. Esimerkiksi, jos liikennevälineiden käyttäjiltä

peritään nykyistä suurempi osa matkansa aiheuttamista todellisista kustannuksista (mukaan lukien saastumisesta, onnettomuuksista ja infrastruktuurista aiheutuvat kustannukset), luultavana seurauksena on henkilöautojen käytön väheneminen ruuhkaisilla kaupunkialueilla. Tämä on erittäin tärkeää kaupungeissa esiintyvien ruuhkien, saastumisen ja onnettomuuksien vähentämisessä. Muutamat jäsenvaltiot ovat jo tehneet huomattavasti työtä tämän eteen. Komissio julkaisee kustannusten siirrosta hintoihin vihreän kirjan "oikeudenmukainen ja tehokas hinnoittelu" aiheesta käytävän keskustelun edistämiseksi. Edistyminen tällä alueella on tärkeää, jotta liikenneasioista päättävillä olisi tarvittavat välineet liikennejärjestelmien saattamiseksi tasapainoisiksi.

Yhdistyminen muihin toimenpiteisiin

22. Henkilöliikenteen suunnittelun tehokkuus on riippuvainen siitä, miten hyvin se on yhteensovitettu muiden toimenpidealueiden kanssa. Asianmukainen hinnoittelujärjestelmä ja yhteensovittaminen maankäytön suunnittelun kanssa sekä viestintäteknologia ovat erityisen tärkeitä välineitä.
23. Julkisen politiikan olisi otettava huomioon liikenteen kustannusten, infrastruktuurille asetettujen vaatimusten ja sen aiheuttamien kustannusten sekä suunnittelua koskevien päätösten suhde sekä julkisen liikenteen yhteiskunnalle aiheuttamat kustannukset ja edut. Lisää tutkimusta tarvitaan julkisen liikenteen parantamisen tuomien yleisten yhteiskunnallisten etujen arvioimiseksi. Isossa-Britanniassa tehdyssä tutkimuksessa arvioitiin, että terveydenhuollossa ja sosiaalipalveluissa olisi mahdollista saavuttaa vuosittain 200 - 900 miljoonan euron säästöt, jos liikuntarajoitteiset henkilöt käyttäisivät enemmän julkista liikennettä⁸.
24. Työpaikkoihin ja muihin palveluihin pääsyä parantavien maankäyttösääntöjen käyttöönotto luo mahdollisuuden henkilöliikennejärjestelmien parantamiseksi ja matkustamistarpeen vähentämiseksi. Asuinalueiden kasvun keskittäminen julkisen liikenteen pääreiteillä olevien asemien läheisyyteen, useiden matkojen kohteena olevien palvelujen sijoittaminen julkisen liikenteen hyvin palvelemille keskeisille alueille sekä sellaisten suuntaviivojen antaminen, joiden tarkoituksena on varmistaa, että rakennettavat alueet ovat julkisen liikenteen saavutettavissa, ovat toimenpiteitä, joilla voidaan edistää julkisten liikennevälineiden käyttöä tarvitsematta vaikuttaa liikennevälineiden välisen valinnan tekoon. Kehityksellä kohti tietoyhteiskuntaa on omat vaikutuksensa matkustamistarpeeseen sekä kysynnän rakenteeseen.

Toissijaisuusperiaatteen merkitys "kansalaisten verkolle"

25. Komissio tunnustaa, että yhtenäisten ratkaisujen löytäminen henkilöliikenteen ongelmiin on lähinnä kansallisten sekä paikallisten (kunnallisten) ja alueellisten viranomaisten tehtävä. On kuitenkin olemassa alueita, joilla toimenpiteet yhteisön tasolla saattavat edistää julkisten henkilöliikennejärjestelmien parantamista.

⁸ *Cross Sector Benefits of Accessible Public Transport, Fowkes, Oxley ja Heiser, Cranfield, 1994*

Esimerkiksi tehokkaiden Euroopan laajuisten verkkojen muodostaminen on osittain riippuvainen hyvistä liittymäkohdista ja yhteyksistä Euroopan kaupungeissa. Nämä ovat kuitenkin usein juuri pahiten ruuhkautuneita. Ruuhkat ja niiden vaikutukset heikentävät elämänlaatua sekä mahdollisuuksia työpaikkojen luomiseen ja kilpailukyvyyn vahvistamiseen. Parhaista menettelytavoista ja uudesta tekniikasta tiedottamisesta sekä taitotiedon jakamisesta Euroopan laajuisesti on merkittävästi hyötyä liikenteeseen liittyvien toimenpiteiden suunnittelussa ja toteuttamisessa kaikilla tasoilla.

26. Euroopan unionin tasolla politiikan välineet, kuten T&K-ohjelmat, aluepolitiikka, tekninen yhdenmukaistaminen ja Euroopan laajuiset verkkohankkeet, voivat edistää Euroopan julkisten henkilöliikennejärjestelmien parantamista, ja ovat jo näin tehneet muutamilla alueilla. Ottamalla huomioon julkisen henkilöliikenteen mahdolliset vaikutukset talous-, sosiaali- ja ympäristöpolitiikkaan saadaan laadittua selkeät suuntaviivat asiaa koskevien yhteisön välineiden käytölle. Johdonmukaisen EU-politiikan määrittely julkisia henkilöliikennejärjestelmiä varten antaa selkeät suuntaviivat erilaisten yhteisön välineiden käytölle.
27. Lopuksi yhteisön lainsäädäntöön perustuvat liikennettä koskeva sääntely, joka koskee muun muassa markkinoille pääsyä, julkisia palveluja ja valtiontukia, on erittäin tärkeä sekä kansallisten että alueellisten/paikallisten liikennettä koskevien toimenpiteiden tehokkuuden sekä liikennöintiyritysten ja sijoittajien päätöksenteon kannalta. Olemassa olevia säädöksiä olisi tarkasteltava uudelleen erilaisten vaihtoehtojen löytämiseksi säädösten vaikutuksen tehostamiseksi Euroopan julkisten liikennejärjestelmien laadun ja houkuttelevuuden parantamiseksi.
28. Kaikki edellä olevat toimenpiteet yhdistävä EU:n toimenpideohjelma takaa tuhansien yksityisten ja julkisen vallan edustajien tekemien julkisten henkilöliikennejärjestelmien kehittämiseksi tarvittavien päätösten parhaan mahdollisen kokonaisvaikutuksen. Sen lisäksi, että tämä täyttää Euroopan unionista tehdyn sopimuksen toissijaisuusperiaatteen vaatimukset, se myös tukee periaatteen toteuttamista kansallisella tasolla.

OSA B: HENKILÖLIIKENTEEN SUUNNITTELUN PARHAAT MENETTELYTAVAT - KANSALAISTEN VERKON KEHITTÄMINEN

29. Laajimmillaan henkilöliikenteeseen kuuluu monia erilaisia kulkuvälineitä eli liikennemuotoja. Kansalaisten verkon periaatteena on yhdistää erilaisia liikennemuotoja siten, että matkustaja voisi valita mahdollisimman usein eri vaihtoehtoista. Edellisessä kappaleessa esiteltiin julkisten henkilöliikennejärjestelmien laatuperusteiden luettelo. Tässä osassa käsitellään luetteloa yksityiskohtaisemmin. Ensin tarkastellaan lyhyesti muiden liikennemuotojen ja julkisen henkilöliikenteen vuorovaikutusta, ja miten yhdistettävyyttä voitaisiin parantaa käytön edistämiseksi. Sen jälkeen käsitellään muita laatuperusteita käyttäen esimerkkeinä parhaita menettelytapoja EU:sta ja muualta jo toteutuneiden saavutusten havainnollistamiseksi. Jäljempänä lueteltuja kokeiluja on toteutettu kansallisella tai alueellisella tasolla, ja joihinkin niistä on käytetty yhteisön avustuksia.

Kävely

30. Julkisen liikenteen käyttö (kuten myös muiden liikennemuotojen käyttö) edellyttää jonkin verran kävelyä matkan alussa ja lopussa sekä vaihdettaessa liikennemuodosta tai kulkuvälineestä toiseen. Suunniteltaessa liikennejärjestelmiä matkan aikana tapahtuva kävely olisi pyrittävä supistamaan mahdollisimman vähiin sekä tekemään ympäristö, kuten metroasemat, mahdollisimman käyttäjäystävällisiksi ja turvallisiksi. Yleisimmin tarkasteltuna lyhyimmillä matkoilla (enintään 3 km) kävely on kannattava vaihtoehto. Heikko liikenteenohjaus, ruuhkat ja saasteet vähentävät ihmisten halua kävellä kaupunkiympäristössä, kun taas maaseudulla kävely vilkasliikenteisillä teillä voi olla vaarallista riittävien jalankulkuväylien puuttumisen vuoksi. Myös rikoksen tai hyökkäyksen kohteeksi joutumisen pelko vaikuttaa asiaan. Myönteistä kehitystä ovat jalankulkijoiden ja muun liikenteen väylien selvä erottaminen toisistaan, kävelykatuihin siirtyminen kaupungeissa, valaistuksen parantaminen ja suljettujen alueiden välttäminen asuinalueiden suunnittelussa.

Polkupyörä

31. Toimenpiteet, joilla pyöräily saadaan nykyistä paremmin yhdistettyä julkisen liikenteen käyttöön, ovat erityisen tärkeitä, koska niiden avulla voidaan olennaisesti pidentää matkustettavaa etäisyyttä. Lisäksi polkupyörä on lyhyillä matkoilla (esim. lyhyemmällä kuin 8 km) vaihtoehto henkilöautolle. Polkupyörät vievät vähän tilaa ja ovat suhteellisen nopeita, keskimääräinen nopeus kaupunkiajossa on 15 - 25 km/h⁹, ja kaupunkiautoilun muuttumisesta pyöräilyksi olisi huomattavia etuja ympäristön kannalta. Pyöräilyn edistämiseksi kaupunkialueilla Euroopan pyöräilyliitto (ECF) on laatinut suunnitelman, jossa painotetaan pyöräilyä palvelevan infrastruktuurin ja yhteiskäytössä olevan tiealueen parantamista. Alankomaissa on 80 rautatieasemalla valtion rautateiden

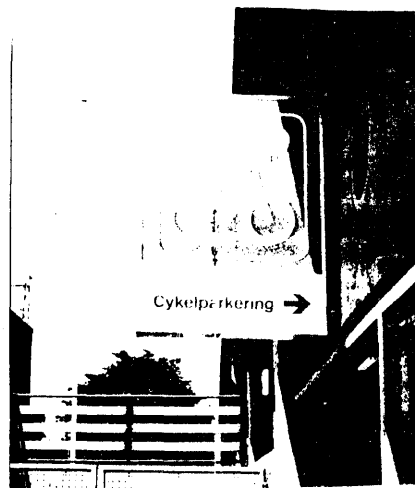
⁹

"Cycliststigheter" Jensen, Kööpenhamina, 1988

ylläpitämiä polkupyöräkeskuksia, jotka tarjoavat polkupyörien vartioitua paikoitusta, vuokrausta, huoltoa ja myyntiä.¹⁰



Kaksipyöräinen moottoriajoneuvo



32. Termillä kaksipyöräinen moottoriajoneuvo tarkoitetaan moottorikäyttöisiä polkupyöriä, mopedeja ja moottoripyöriä. Niiden myynti on kasvanut kaikkialla unionissa lähinnä vapaa-ajan käyttöön sekä lisääntyvässä määrin työmatkaliikenteeseen. Kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen tärkeimpänä etuna kaupunkialueilla on niiden suhteellisen tehokas tilan ja polttoaineen käyttö. Vuonna 1992 laaditussa komission moottoriajoneuvojen päästöjä käsittelevän työryhmän kertomuksessa arvioitiin, että kaksipyöräiseltä moottoriajoneuvolta kuluu 16 - 46 prosenttia henkilöautoa vähemmän aikaa kaupungissa kuljettavaan matkaan, ja samalla se kuluttaa 55 - 81 prosenttia vähemmän polttoainetta kuin henkilöauto.¹¹ Järjestöistä muun muassa Euroopan moottoripyöräilyliitto (FEM) ja Kansainvälinen moottoripyöräilyliitto (FIM) ovat ajaneet useiden toimenpiteiden toteuttamista parantaakseen kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen käytön yhdistämistä kaupunkiliikennekeijuun, mukaan lukien turvallinen pysäköinti asemilla, liikenneväylien erottaminen toisistaan ja oikeus käyttää linja-autokaistoja.

¹⁰ *Bikes and Trains, Euroopan pyöräilyliiton toteuttama ja Euroopan komission rahoittama tutkimushanke*

¹¹ *Lainattu FEM:n politiikkaa koskevasta asiakirjasta, joka käsittelee kaksipyöräisten moottoriajoneuvojen käytön edistämistä, Bryssel, heinäkuu 1995*

Taksi

33. Joissakin jäsenvaltioissa taksit nähdään kiinteänä osana julkisia liikennejärjestelmiä. Joka tapauksessa taksit ovat tärkeä liikennemuoto sellaisille kansalaisryhmille kuin autottomille, vanhuksille ja liikuntarajoitteisille¹², ja joissakin olosuhteissa taksit ovat kustannustehokkain liikennemuoto. Merkityksestään huolimatta takseja käytetään yleensä liian vähän¹³. Mahdollisia syitä tähän ovat muun muassa hintataso (vaikka ns. kimppataksi voi tulla halvemmaksi kuin julkisen kulkuvälineen käyttö), kaluston laatu ja helppopääsyisyys, koska tiettyä käyttötarkoitusta varten suunnitellut taksit kuten Espanjan ja Ruotsin helppopääsyiset taksit ja Ison-Britannian "Black Cabs" -taksit ovat suhteellisen harvinaisia.



Hollantilainen "Treintaxi" odottaa rautatieasemalla.

Taksien liittämistä liikenneketjuun on parannettu. Uudenlainen lähestymistapa on Alankomaissa käytössä oleva junataksilippu, joka oikeuttaa matkustajan 5 Hfl:n kiinteästä lisämaksusta vaihtamaan junasta asemalla odottavaan taksiin loppumatkaksi.

Henkilöauto²

34. Toimenpiteet, joilla pyritään tehostamaan henkilöautojen käyttöä, keskittyvät usein liikennevirran yleiseen parantamiseen ja auton matkustajamäärän kasvattamiseen esimerkiksi yhteiskulkujärjestelmien ja ns. kimppakyytien avulla. Toimenpiteet, joilla parannetaan henkilöautoa käyttävien mahdollisuuksia välttää ruuhkia, keskittyvät liikennetelematiikkaan liittyvän tekniikan kehittämiseen laajan yhdistetty tieliikenneympäristö -ohjelman (IRTE) yhteydessä. Toimenpiteisiin autojen matkustajamäärän lisäämiseksi kuuluu muun muassa etuoikeuksien myöntäminen ajoneuvoille, joissa on vähintään kolme matkustajaa. Yhdysvalloissa käytössä oleva ja Madridissa kokeilupohjaisena toimiva käytäntö on tiettyjen väylien varaaminen ajoneuvoille, joissa on monta matkustajaa. Tällaiset järjestelyt edellyttävät paljon tarkkailua ja sääntöjen noudattamisen valvontaa. Joissakin jäsenvaltioissa on ryhdytty käyttämään henkilöautoja julkisen liikenteen lisänä etenkin vanhuksille. Eräissä muissa kokeiluissa pyritään edistämään yhteiskäyttöä (usea samaan paikkaan menossa oleva ihminen käyttää samaa autoa), joka osaltaan tehostaa henkilöautojen käyttöä.

¹² Improving Public Transport Attractiveness, DGXVII, huhtikuu 1995

¹³ Taxis, the neglected mode in public transport planning, Beuret, PTRC, 1994

YHDISTETTY ELEKTRONINEN LIIKENTEENOHJAUS (München)

Vuodesta 1991 alkaen München ja sen ympäristökunnat ovat siirtyneet asteittain yhteiseen liikenteenohjausjärjestelmään, joka perustuu suureksi osaksi elektronisiin laitteisiin. Sen tärkeitä osia ovat:

- asemille ja solmukohtiin asennetaan tiedotuspäätteitä, joilla annetaan matkustajille tietoa ensimmäisestä parhaasta vaihtoehdosta matkustaa määränpäähän.
- autoilijoille annettavaan liikennetietoon lisätään tietoa julkisen liikenteen tarjoamista vaihtoehdoista
- yksittäisille matkustajille välitettävää tietoa pidetään jatkuvasti ajan tasalla määrättyjen liikennevirtojen mukaan.
- rakennetaan suuria yhdistettyjä pysäköinti- ja joukkoliikenneasemia

Järjestelmää täydentävät toimenpiteet, joilla pyritään vähentämään merkittävästi henkilöautojen käyttöä keskustassa ("sininen vyöhyke"). Uudenlainen houkutteleva lippujärjestelmä (työpaikkaliput), joka on osittain työnantajien rahoittama (Siemens, BMW), on edistänyt julkisen liikennevälineiden käyttöä. EU:n avustama kokemusten vaihto muiden kaupunkien kanssa (Amsterdam, Lyon, Lontoo ja Dublin) on aloitettu.

Julkinen henkilöliikenne

35. Kaikkialla Euroopan unionissa ja sen ulkopuolella panostetaan voimakkaasti julkisen liikenteen edistämiseen ja sen tarjoamien mahdollisuuksien hyödyntämiseen. Parannuksia tehdään avainalueilla, joita ovat ajoneuvo- ja raideliikennekalusto, järjestelmien yhdistäminen, tiedotus, palvelujen laatu, käyttöominaisuuksien parantaminen, liikennesuunnittelussa etusijan antaminen julkiselle liikenteelle sekä maankäytön suunnittelu osana yhtenäisyyteen perustuvaa lähestymistapaa. Luettelo ei ole tyhjentävä, sillä on olemassa useita muita esimerkkejä hyvistä uudenaikaisista menettelytavoista, joita ei ole tässä mainittu.
36. Matkustajien tyytymättömyyden yleinen syy on soveltumaton kalusto. Ajoneuvot tai raideliikennekalusto voivat olla vaikeapääsyisiä, ne voivat olla liian vanhoja, ahtaita tai likaisia. Infrastruktuuri, kuten katokset ja portit, voivat olla

puutteellisia. Ajoneuvoihin pääsy tuottaa vaikeuksia myös monille muille matkustajille kuin liikuntarajoitteisille. Vanhukset, raskaana olevat, lastenvaunujen, pienten lasten tai kookkaiden ostosten kanssa liikkuvat matkustajat voivat kohdata vaikeuksia käyttäessään julkisia liikennevälineitä. Kaikkialla Euroopassa investoidaan nyt ajoneuvoihin ja raideliikennekalustoon, ja uusi sukupolvi midi-, mini- ja kaupunkilinja-autoja on kehitteillä käytettäväksi alueilla, joille ei aiemmin voitu ajaa linja-autolla, tai vastikään kävelykaduiksi muutetuille alueille.



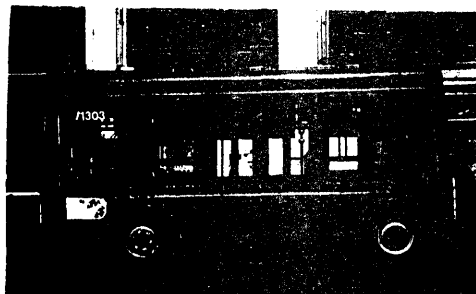
Matalalattialinja-auto "Service Bus", Aalborg, Tanska



Myös ahtaissa paikoissa liikkumaan pystyvä matalalattialinja-auto, joka käyttää polttoaineena 'puhdasta' dieseliä, Brugge.



Matalalattialinja-auto k ä y t ö s s ä Sheffieldissä, Isossa-Britanniassa



Sähköllä toimiva kaupunkilinja-auto Firenzessä.

37. Kevyt raideliikenne on kokenut eräänlaisen renessanssin, joka lähti liikkeelle Grenoblesta. Kaupungit alkavat käyttää tai ottavat uudelleen käyttöön raitiovaunuja, jotka ovat huippumoderneja ja joiden helppopääsyisyys on erittäin hyvä.



Manchesterin Metrolink kuljettaa vuodessa 12,5 miljoonaa matkustajaa, joista 20 prosenttia on vanhuksia. Se on korvannut vuosittain enemmän kuin miljoona automatkaa kaupungin keskusta.



Tyypillistä nykyaikaista Ranskan raideliikennekalustoa: matalalattiaraitiovaunu Rouenissa.

38. Kulkuneuvostandardien lisäksi olemassa olevien järjestelmien käytön parantamiseksi on käytetty monia uudenlaisia lähestymistapoja, esimerkiksi muista väylistä selvästi erotettuja erityisiä linja-autoväyliä sekä junaraiteita käyttäviä raitiovaunuja.



Omilla erityisväylillään kulkevat linja-autot ovat perinteisiä linja-autoja, jotka soveltuvat erityisväylällä ajoon. Niitä voidaan käyttää myös tavanomaisina linja-autoina tavallisilla teillä. Etuna linja-autokaistoihin on, että erityisväylälle riittää 2,6 metrin leveys, kun tavanomaiset linja-autot tarvitsevat 3,5 metriä, ja muun liikenteen pääsy erityisväylälle voidaan estää fyysisesti.

Erityisväylällä ajava bussi ohittaa ruuhkan Leedsissä.

Järjestelmien yhdentäminen

39. Mahdolliset joukkoliikenteen käyttäjät voivat menettää mielenkiintonsa, jos matkaan, johon sisältyy liikennemuotojen välisiä tai sisäisiä vaihtoja esimerkiksi linja-autosta raitiovaunuun tai linja-autosta toiseen linja-autoon, kuuluu lisäksi pitkiä odotteluaikoja aikataulujen yhteensopimattomuuden vuoksi tai lisälippujen hankkimista eri lippujärjestelmien vuoksi. Norjassa toteutetut hankkeet¹⁴ sekä Ruotsissa tehty tutkimus¹⁵ osoittavat, että odottelu kulkuneuvon ulkopuolella

¹⁴ Norjalainen julkisen liikenteen kokeilusuunnitelma, Oslo 1993

¹⁵ Algers ja Wildert, 1987, viittaus teoksessa *Factors influencing modal choice, Rotterdam Transport, syyskuu 1991*

tuntuu matkustajista kolme kertaa vastenmielisemmältä kuin odottelu kulkuneuvon sisällä.

40. Järjestelmien yhdistämisen tarkoituksena on yhdistää kaikki julkiset henkilöliikennemuodot yhteiseksi toimintaympäristöksi. Periaatteena on, että eri liikennemuodot, raitiovaunut, lähiliikenteen junat, metro ja linja-autot toimivat verkkona. Yhdennetyn järjestelmän kolme tärkeintä osaa ovat yhteensovitetut aikataulut, seutuliput ja yhteiset terminaalit.

Aikataulut

41. Aikataulujen yhteensovittaminen on olennaisen tärkeää. Tarvittavat vaihdot eri liikennemuotojen välillä olisi saatava mahdollisimman vähäisiksi, ja silloin kuin vaihtoa ei voida välttää, olisi seuraavan kulkuneuvon odottelu-aika saatava mahdollisimman lyhyeksi. On aivan liian yleistä, että liikenneväline lähtee pysäkiltä juuri silloin kuin toinen, jossa olisi ensin mainittuun vaihtavia matkustajia, vasta saapuu pysäkillä.

Grazissa Itävallassa on käytössä yksinkertainen ja tehokas tapa selvittää tästä ongelmasta. Odottavalle linja-autolle annetaan merkki, jos lähestyvä raitiovaunu on muutaman minuutin päässä pysäkistä, jolloin linja-auto voi hieman viivästyttää lähtöään.

42. Saman elimen hallinnoimat järjestelmät on helppo sovittaa yhteen. Yhteensovittaminen voidaan kuitenkin toteuttaa myös eri liikennöijien välillä, myös maiden rajat ylittävää liikennöintiä harjoittavien.

Kaksi eri puolilla Ranskan ja Sveitsin välistä rajaa, Annemassessa ja Genevessä, liikennöivää tahoa on tehnyt sopimuksen liityntävuorojensa saapumis- ja lähtöaikojen yhdenmukaistamisesta.

Liput

43. Lippujärjestelmät ovat usein monimutkaisia ja maksutapavaihtoehdot liian rajoitettuja, esimerkiksi lippuja ei saa kulkuneuvosta vaan ne pitää ostaa ennakolta, tai kulkuneuvossa vaaditaan tasaraha. Yhdennetty ja yhdenmukaistettu lippujärjestelmä tekee matkustamisesta helpompaa matkustajille, koska he voivat ostaa lipun koko matkaa varten matkan alkaessa. Tällaisen järjestelmän käyttöönoton jälkeen julkisen liikenteen käytön on todettu lisääntyneen.



Hollantilaisia "Nationale Strippen Kart" -lippuja on saatavana 2-, 3-, 15- ja 45-liuskaisina, joissa yksi liuska vastaa yhtä vyöhykettä. Mitä useamman vyöhykkeen mittainen matka on, sitä useamman liuskan matka maksaa. Lippu on voimassa koko maassa.

Carte Orange otettiin käyttöön Pariisissa vuonna 1975, ja se käy kaikkiin liikennemuotoihin. Linja-autojen käyttö lisääntyi 36 prosenttia.

Lontoossa otettiin vuonna 1982 käyttöön Travelcard, jolla voi matkustaa maanlaisessa, linja-autossa ja raideliikenteessä, ja se lisäsi julkisen liikenteen käyttöä 16 prosenttia, kun julkisen liikenteen käyttö muualla väheni.



Freiburgin "Alueellinen ympäristökortti" on esimerkki kortista, joka käy maksuksi koko alueella. Matkustajat voivat kulkea koko alueella käyttäen 14 eri yhtiön liikennepalveluja, ja lisäksi viikonloppuisin kaksi aikuista ja neljä lasta voi matkustaa samalla kortilla.

44. Rhein-Main Verkehrsverbund on esimerkki yhdistetystä hinnoittelujärjestelmästä. Järjestelmä luotiin toukokuussa 1995, ja siinä yhdistettiin 115 liikennöijäyhtiötä ja 150 hinnoittelujärjestelmää 14 000 neliökilometrin alueella, jossa asuu 4,9 miljoonaa ihmistä, yhdeksi toiminta-alueeksi, jossa on käytössä sama lippu- ja hinnoittelujärjestelmä. Ongelmana lipuissa, jotka kelpaavat maksuksi useamman kuin yhden liikennöijän palveluista, on tiedon saanti siitä, mitä palveluja on käytetty ja miten tulot on jaettava. Tulojen jakamisen helpottamiseksi yhä useammat liikennöijät ovat siirtymässä tietotekniikkaa hyödyntäviin "kehittyneisiin lippujärjestelmiin".

Kaikkein yksinkertaisimmat kortit sisältävät kiinteän raha- tai matkamäärän, joka vähenee käytettäessä. Monimutkaisemmat "älykortit" tunnistavat erihintaiset maksut esimerkiksi matkan pituuden tai vuorokaudenajan mukaan. Edistyneen lippujärjestelmän ansiosta tulot voidaan

10 VOYAGES 10 RITTEN

■ A oblitérer au début du voyage et lors de chaque montée dans un véhicule de surface ou entrée en station au franchissement de la zone contrôlée.

■ Pour les cartes à voyages l'oblitérateur vérifie la validité de la correspondance et n'annule un voyage supplémentaire que si le délai de validité est dépassé.

■ Moet afgestempeld worden bij het begin van de rit en telkens men een bovengronds rijdend voertuig instapt of de gecontroleerde zone van een station betreedt.

■ Voor de meerrittenkaart controleert het afstempeltoestel de geldigheid van de overstap en annuleert slechts een bijkomende rit als de geldigheidsduur verlopen is.

jakaa tarkasti eri liikennöijien välillä, ja lisäksi sitä voidaan hyödyntää arvokkaana välineenä liikenteen ohjaamisessa, koska lippujärjestelmän avulla saadaan tarkkaa tietoa liikennejärjestelmän käytöstä, sekä liikennejärjestelmän mukautumisen parantamisessa asiakkaiden tarpeisiin. Liikennöijä saa selville esimerkiksi, käytetäänkö jotain tiettyä vuoroa tai sen osaa erittäin paljon tiettyinä vuorokaudenaikana tai viikonpäivänä, ja näin liikennöijän on mahdollista lisätä palvelujaan kyseisenä ajankohtana.

MONIKÄYTTÖINEN MAKSUKORTTI: DUBLIN

EU:n rahoittama GAUDI-telematiikkahankkeen (kaupunkiliikenteen yleisiin kehittyneisiin maksutapoihin liittyvät keksinnöt) yhteydessä Dublin on uranuurtajana ottanut käyttöön monikäyttöisen maksukortin, jota voidaan käyttää julkiseen liikenteeseen, pysäköintiin ja puheluihin. Kortilta veloitetaan automaattisesti maksu käytetystä palvelusta.

Yhteiset terminaalit

45. Tehokkaan kansalaisten verkon luomisen olennaisena edellytyksenä on liikennemuotojen yhdistäminen, mukaan lukien julkinen henkilöliikenne, jalankulkijat ja yksityiset ajoneuvot (henkilöautot, kaksipyöräiset moottoriajoneuvot ja polkupyörät). Yhteisten terminaalien eli vaihtoasemien ansiosta vaihtaminen liikennemuodosta toiseen on nopeaa ja vaivatonta. Yksinkertaisin yhdistetty terminaali on pysäköintimahdollisuuden ja aseman yhdistelmä, jossa siirrytään henkilöautosta julkiseen liikenteeseen. Ihanneratkaisu olisi sellainen, jossa olisi polkupyörille turvallinen, katettu pysäköintimahdollisuus, jolloin pyöräilijät voisivat täysin hyödyntää julkista liikennettä. Laaja yhdistetty terminaali on rakenteilla oleva Pariisin La Défense, jota käyttävät kaupunki-, lähi- ja kaukoliikenteen linja-autot, metro ja RER (Pariisin keskustan ja lähiympäristön välillä liikennöivä nopea metro), lähiliikennejunat, henkilöautot, taksit, turistibussit ja lopuksi myös huippunopeusjuna TGV. Kummassakin tapauksessa periaate on sama: toteutetaan laadukas, helppopääsyinen ympäristö, jossa vaihto liikennemuodosta toiseen onnistuu vaivattomasti ja nopeasti.

Tiedotus

46. Jotta liikennejärjestelmiä ja -palveluja käytettäisiin tehokkaasti, on olennaisen tärkeää, että ihmisille, joilla on tarve matkustaa, tiedotetaan käytettävissä olevista liikennevaihtoehtoista ja että käyttäessään järjestelmää he saavat ajantasaista tietoa matkan edistymisestä ja mahdollisista valinnoista ja vaihdoista. Tosiaikainen tiedotus saapumis- ja lähtöajoista on arkipäivää lentokentillä, ja viimeaikaiset teknologiset edistysaskeleet etenkin telematiikassa ja tietoliikenteessä (tietoyhteiskunta) antavat mahdollisuuden parantaa huomattavasti ajankohtaisen, asiakasystävällisen tiedon tarjoamista kaupunkiliikenteen käyttäjille. On esimerkiksi olemassa järjestelmiä, joiden avulla voidaan ennustaa ja ilmoittaa raitiovaunujen ja linja-autojen saapumisajat pysäkeille tai tiedottaa henkilöautojen kuljettajille vapaasta pysäköintitilasta vaihtoasemalla.



Pysäköintipaikan etsintää Madridissa.

47. Useimmissa jäsenvaltioissa on jo käytössä järjestelmiä, joilla tarjotaan tosiaikaista tietoa julkisesta liikenteestä tekstitelevision, minitel-tyyppisten puhelinpalvelujen, paikallisradion tai vaihtoasemille asennettujen käyttäjäystävällisten päätteiden kautta. Tiedotusta ei välttämättä tarvitse kuitenkaan toteuttaa huipputeknologian avulla, sillä jo yksinkertainen linja-autopysäkkien nimeäminen auttaa järjestelmään perehtymätöntä selviämään paremmin. Lisäksi matkustajille voidaan tiedottaa pysäkeistä kulkuneuvossa, kuten Berliinissä reitin 100 linja-autossa, jossa päätepysäkin ja seuraavan pysäkin nimet näkyvät automaattisesti. Muun muassa Barcelonassa on käytössä toiminnan tukijärjestelmä, jonka avulla voidaan pitää jatkuvaa yhteyttä kulkuneuvoihin, käyttäjiin ja ohjauskeskukseen. Näin ohjauskeskuksessa voidaan ottaa huomioon yllättävät myöhästymiset ja tiedottaa niistä matkustajille kulkuneuvojen kuulutuslaitteiden välityksellä sekä pysäkeillä odottaville aakkosnumeeristen näyttötaulujen avulla.

Ovelta ovelle -palvelu

48. Liikennemuodon valintaan vaikuttaa paljon tarjotun palvelun laatu. Ne, joiden on mahdollista valita, pitävät julkista liikennettä usein vasta toiseksi parhaana vaihtoehtona henkilöauton jälkeen. Yksi henkilöauton tärkeimmistä eduista on sen tarjoama mahdollisuus ovelta ovelle -kuljetukseen (jos pysäköinti on mahdollista). Julkinen liikenne ei ehkä koskaan tule yhtä joustavaksi kuin henkilöauto, mutta julkisen liikenteen kykyä kilpailla sopivalla kuljetuksella on mahdollista lisätä. Nykyään jotkut liikennöijät järjestävät takseja linja-autojen yövuorojen jatkokyhteydeksi tai jopa käyttävät takseja yövuorojen ajoon. Hampurin Wedel-

lähiössä yölinja-auto pysähtyy pientä lisämaksua vastaan aivan matkustajan kodin kohdalla, vaikka sen pitäisi poiketa vakioreitiltä. Asuinalueilla, joiden reitit ajetaan usein minilinja-autoilla, ajetaan vakioireittiä mutta pysähdytään aina tarvittaessa. Järjestelmää kutsutaan nimellä "heiluta ja hyppää kyytiin", ja siinä voidaan käyttää linja-autoja, jotka soveltuvat myös liikuntarajoitteisille.

Julkinen liikenne etusijalle suunnittelussa

49. Kaupunkioiloissa on todettava, että tehtiinpä julkisen liikenteen parantamiseksi mitä tahansa, toimenpiteillä tuskin voidaan vähentää ruuhkia riittävästi kaluston optimaaliseksi käyttämiseksi niin kauan, kuin henkilöautoilla on järjestelmässä huomattava etu. Seuraavaksi käsitellään niin sanottuja porkkanatoimenpiteitä, joilla pyritään parantamaan julkisen liikenteen kilpailuasemaa.

Julkisen liikenteen väylät

50. Linja-autokaistat ja raitiovaunuille varatut väylät antavat julkiselle liikenteelle mahdollisuuden välttää muun liikenteen aiheuttamat ruuhkat, mikä vaikuttaa merkittävästi julkisen liikenteen edistämiseen.



Etujajo-oikeus liikennevaloissa

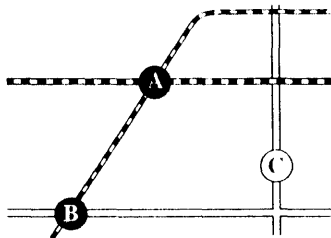
51. Julkiselle liikenteelle etujajo-oikeuden antaminen liikennevaloissa merkitsee huomattavaa ajan säästöä, ja mikä tärkeintä, pysymistä aikatauluissa entistä tehokkaammin. Yksinkertaisin järjestelmä on tiehen rakennettu magneettisilmukka, joka aktivoituu ajoneuvon ylittäessä sen ja vaihtaa esimerkiksi liikennevalon vihreäksi. Monimutkaisemmassa järjestelmässä käytetään infrapunasädettä, ja siitä käytetään nimitystä valikoiva ajoneuvon tunnistus. Ajoneuvoihin asennetaan lähetin, joka "keskustelee" liikennevalojen kanssa. Vihreä valo voidaan pitää toiminnassa tai punaisen valon aikaa lyhentää. Kääntymisen yhteydessä voidaan aktivoida vihreä nuoli kääntyvälle julkiselle kulkuvälineelle. Linja-autokaistoja käytettäessä voidaan ajansäästöä lisätä asentamalla ylimääräiset liikennevalot ennen risteystä ja varaamalla ennakkoon tilaa julkisille kulkuneuvoille.

Henkilöautojen kulun rajoittaminen

52. Joillakin toimenpiteillä, joilla annetaan etuoikeuksia julkiselle liikenteelle, on myös henkilöautojen pääsyä rajoittava vaikutus. Monet kaupungit ovat kieltäneet henkilöautojen käytön keskusta-alueilla ja vapauttaneet näin tilaa julkiselle liikenteelle. Monet kaupungit, jotka eivät ole kieltäneet henkilöautojen käyttöä, ovat kuitenkin vähentäneet pysäköintimahdollisuuksia keskustassa. Ihanteellinen tilanne olisi, jos nämä toimenpiteet yhdistyisivät keskustan ulkopuolella tarjottaviin julkisen liikenteen asemilla oleviin pysäköintipalveluihin.

Maankäytön suunnittelu

53. Maankäytön suunnittelulla voidaan parantaa kohteisiin pääsyä vähentäen samalla matkustustarvetta. Liike- ja muu toiminta voidaan keskittää alueille, joihin on hyvät julkisen liikenteen yhteydet. Myös esimerkiksi asuinalueiden, kauppojen ja koulujen välisiä etäisyyksiä voidaan lyhentää. Esimerkiksi Alankomaissa on toteutettu kansallisella tasolla "oikea liiketoiminta oikeassa paikassa" -politiikkaa, joka tunnetaan paremmin nimellä ABC. Sillä pyritään "takaamaan, että yritykset ja palvelut, joiden työntekijät ja asiakkaat käyttävät runsaasti joukkoliikenteen palveluja, sijoitetaan alueille, jotka ovat helppopääsyisiä joukkoliikenneyhteyksiä käyttäen tai jotka voidaan tehdä sellaisiksi".



ABC-järjestelmässä alueet luokitellaan niiden helppopääsyisyyden mukaan. A = hyvät julkisen liikenteen yhteydet, esimerkiksi lähellä julkisen liikenteen päätepysäkkiä. Henkilöauton käyttö työmatkoihin alhaisempi kuin 20 prosenttia.

B = hyvät yhteydet julkista liikennettä ja henkilöautoa käyttäen, esim. sijainti lähellä kehäteitä, jotka risteävät tärkeiden julkisen liikenteen väylien kanssa. Henkilöauton käyttö työmatkoihin alhaisempi kuin 33 prosenttia.

C = hyvät tieyhteydet, esim. moottoritien varrella. Ei rajoituksia henkilöautoille.

Yritykset ja palvelut luokitellaan liikenneprofiilin mukaan, jossa otetaan huomioon henkilöstön ja asiakkaiden määrä, riippuvuus maatiekuljetuksista ja riippuvuus henkilöautoliikenteestä. Kaupat ja toimistot sijoitetaan A- tai B-alueille, kuljetuspalveluja runsaasti käyttävä toiminta C-alueille. Ostoskeskusten rakentaminen C-alueille kaupungin ulkopuolelle ei ole sallittua.

54. Isossa-Britanniassa vuonna 1994 paikallisviranomaisille annetuissa suunnitteluohjeissa korostetaan tarvetta "kiinnittää huomiota ... maankäytön suunnittelun osuuteen matkustamistarpeen vähentämisessä ja kannustaa ... muiden

LIIKENTEE JA MAANKÄYTÖN SUUNNITTELUN YHDISTÄMINEN: PORTLAND

Portlandin kaupunki Oregonin osavaltiossa kuluu 1,4 miljoonan ihmisen suurkaupunkialueeseen. Työpaikkojen ja väestön eriytyminen 1960- ja 1970-luvulla johti hajanaisiin esikaupunkialueisiin, keskustan autioitumiseen ja sosiaalisiin ongelmiin. Taajaman hajoamisen estämiseksi, maaseudun suojelemiseksi ja energian säästämiseksi osavaltio perusti komitean ja antoi sille erikoisvaltuudet. Sen tavoitteena oli vähentää riippuvuutta autoista, jotka aiheuttivat yhä pahenevia ruuhkaongelmia, melua ja saastetta. Portlandin keskustaan rakennettiin tiheä asuinalue keskustan asukasmäärän lisäämiseksi ja lisäksi ryhdyttiin toimenpiteisiin alueen saattamiseksi kävelijöille houkuttelevammaksi. Toimenpiteisiin kuului muun muassa joenviereisen moottoritien muuttaminen puistokaduksi, tiukat pysäköinnin rajoitukset ja maksuton julkisen liikenteen käyttö keskustan alueella hyödyntäen uutta kevytraideliikennettä. Uusien teiden rakentamisesta on luovuttu uusien julkisen liikenteen linjojen hyväksi. Tuloksena on uudelleen henkiin herännyt keskusta, jossa on 30 000 työpaikkaa enemmän kuin ennen ja 40 prosenttia työmatkoista tehdään käyttäen julkista liikennettä. Osoituksena sitoutumisestaan uuteen politiikkaan Oregonin osavaltion liikennevirasto muutti hiljattain Portlandiin uusiin toimitiloihin, joissa ei ole lainkaan pysäköintipaikkoja henkilöautoille, mutta joita palvelee sitäkin paremmin julkinen liikenne.

liikennevälineiden kuin henkilöautojen käyttöä¹⁶. Samanaikaisesti on vähennetty kaupungin ulkopuolelle rakennettavien kauppakeskusten kaavoituslupia. Tätä paikallisemmalla tasolla esimerkiksi Bremenin ja Edinburghin kaupungit kaavoittavat parhaillaan asuinalueita, joihin ei tule henkilöautoja palvelevaa infrastruktuuria. Portlandia Yhdysvalloissa pidetään esimerkkinä yhtenäisestä lähestymistavasta, johon sisältyy julkisen liikenteen suosiminen, liikeyritysten sijoittaminen julkisen liikenteen terminaalien viereen ja henkilöautojen pysäköinnin rajoittaminen.

¹⁶ Greening urban transport - Land use planning, T&E, lokakuu 1994

OSA C: EUROOPAN UNIONIN TEHTÄVÄT

55. Edellisessä osassa tarkasteltiin esimerkkejä erilaisista parhaista menettelytavoista kansallisella, paikallisella ja alueellisella tasolla. Tässä osassa pohditaan sellaisia julkiseen liikenteeseen vaikuttavia alueita, joilla yhteisön toimenpiteet saattaisivat olla aiheellisia tai joilla jo toteutetaan julkiseen liikenteeseen vaikuttavia yhteisötason toimenpiteitä.

LUKU I: TAITOTIEDON LEVITTÄMINEN JA TAVOITTEIDEN ASETTAMINEN

56. Lukuisat esimerkit parhaista menettelytavoista osoittavat, kuinka arvokasta tiedonvaihto on. Eri laitokset, viranomaiset ja yhdistykset ovat jo alkaneet kehittää järjestelmällistä tiedonvaihtoa sekä julkisen henkilöliikenteen liikennöijille että sen käyttäjille. EUROCIITIES-aloite on esimerkki Euroopan kaupunkien yhteisestä aloitteesta, jossa pyritään tiedonvaihtoon parhaista menettelytavoista yli rajojen esimerkiksi liikenteen alalla. Myös POLIS-verkko ja kaupunkiliikenteen telematiikkafoorumi ovat osoittautuneet hyödyllisiksi tiedonvaihdon välineiksi. Vuonna 1994 perustetussa Autottomat kaupungit -järjestössä on mukana 50 Euroopan kaupunkia, jotka suunnittelevat, miten kaupungeissa voitaisiin parantaa mahdollisuuksia matkustaa ympäristöä rasittamatta. Euroopan liikenne- ja ympäristöliitto (European Federation for Transport and the Environment) yhdistää 25 liikenne- ja ympäristökysymyksiin erikoistunutta kansalaisjärjestöä 15 maasta.
57. Muutamat jäsenvaltiot järjestävät säännöllisesti tiedonvaihtoa henkilöliikenteestä liikennöijien ja viranomaisten kanssa. Euroopan liikenneministerien konferenssi (CEMT) seuraa tällä alueella tapahtuvaa kehitystä. Tällaiset asiantuntijakonferenssit ja tutkimukset eivät kuitenkaan aina johda julkisen liikenteen käyttäjien arkikokemusten paranemiseen. Myös erilaisiin vaihtoehtoihin liittyvän tiedonvaihdon säännöllisyyttä ja kattavuutta nykyisten järjestelmien kehittämiseksi voidaan parantaa.

Julkisen liikenteen aseman parantaminen politiikassa

58. Komission mielestä julkisen henkilöliikenteen parantamisen olisi oltava tärkeämmässä asemassa politiikassa. Komissio pyrkii edistämään tiedonvaihdon ja seurannan kehittymistä Euroopan tasolla. Myös käyttäjien¹⁷ edut on tuotava paremmin esiin asiasta käytävissä keskusteluissa. Komissio tutkii, miten käyttäjien mielipiteet saadaan parhaiten tuotua esiin, mukaan lukien tukitietoverkkojen aiheellisuus käyttäjäryhmille, joilla on erityistarpeita (esim. vanhukset). Komissio pyrkii myös yhtenäistämään kuluttajapolitiikan muiden alojen kanssa, kuten liikennealan.

¹⁷ *Termit "käyttäjät" ja "matkustajat", jotka ovat yleisessä käytössä liikenteen alalla, tarkoittavat tässä kirjassa kuluttajia Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 129 a artiklassa annetun määritelmän mukaan.*

59. Olemassa olevia tiedonvaihto- ja -välitysjärjestelmiä voitaisiin parantaa ja täydentää sen varmistamiseksi, että olemassa oleva taitotieto (ja virheiden välttämiseksi tarvittava tieto) leviää. Luotujen järjestelmien ei tarvitse olla pakollisia yhdenmukaisia ratkaisuja, vaan niiden on lisättävä tietoa erilaisista lähestymistavoista. Järjestelmien tarkoituksena on myös tutkia, olisiko (vapaaehtoinen) tavoitteiden asettaminen hyödyllistä esimerkiksi saastumisen vähentämiselle, matka-aikojen lyhentämiselle, matkustajien mielipiteiden kuuntelemiselle, järjestelmän helppopääsyisyyden parantamiselle sekä julkisen henkilöliikenteen matkustajamäärien lisäämiselle. Euroopan parlamentilla, neuvostolla ja muilla EU:n elimillä olisi oltava tärkeä osa tavoitteiden asettamisessa ja niiden edistämisessä. Tavoitteet voisivat auttaa liikennöijiiä ja liikennesuunnitteluviranomaisia poliittisen tuen hakemisessa tavoitteisiin pääsemiseksi tarvittavia toimenpiteitä varten. Myös maankäytön suunnitteluperusteita liikennevälineiden helppopääsyisyyden parantamiseksi ja matkustamistarpeen vähentämiseksi olisi käsiteltävä. Samoin liikennejärjestelmien laadun arvioimisen perusteiden laatiminen saattaisi auttaa helppopääsyiden ja laadun kehittämisessä vapaaehtoisin toimenpitein koko Euroopan unionissa. Komissio aikoo tutkia laadun arvioimisjärjestelmän kannattavuutta ja harkita, olisiko siitä perustaksi laatumaininnan myöntämisjärjestelmälle, joka on avoin kaikille Euroopan kaupungeille, joiden liikennejärjestelmät täyttävät tiukat vaatimukset.
60. Suunnittelussa ja julkisten liikennejärjestelmien liikennöinnissä tarvittavan tiedon järjestelmällistä saatavuutta voitaisiin parantaa nykyisten tutkimusta ja kehitystä sekä Euroopan uniosta ja muualta saatuja kokemuksia koskevia tietokantoja yhdistämällä. Komissio pyrkii sen vuoksi toimimaan yhteistyössä tutkimuslaitosten sekä kansallisten ja alueellisten liikennesuunnitteluviranomaisten kanssa kehittääkseen täydellisiä tietokantoja, jotka ovat helposti liikenteen suunnittelijoiden ja liikennöijien käytettävissä.
61. Nykyiset kuljetusehtoja ja -vastuuta koskevat säännöt ovat esimerkkejä siitä, miten asteittain saavutettu yksimielisyys vähimmäisvaatimuksista voi edistää kehitystä. Julkisen liikennejärjestelmän laadun parantamista voidaan edistää myös liikennöijien tai suunnitteluviranomaisten uudenlaisten menettelytapojen palkitsemisella sovittujen perusteiden mukaan.
62. Käytännön keinoja parantaa tiedon levittämistä ja yksimielisyyden saavuttamista asetettavien tavoitteiden osalta käsitellään kansalaisten verkon loorumissa, jonka komissio kutsuu koolle vuoden 1996 aikana osana kuulemismenettelyä. Foorumissa asianomaisilla tahoilla, mukaan lukien matkustajat, ja julkisesta liikenteestä vastaavilla viranomaisilla on mahdollisuus selvittää, miten tietoa voitaisiin parhaiten vaihtaa ja miten käyttäjien tarpeet saataisiin paremmin liikenneasioista päättävien tietoon. Lisätoimenpiteistä päätetään tilaisuuden tulosten perusteella myöhemmin.

LUKU II: TUTKIMUS- JA KEHITYSTOIMINNASSA ETUSIJALLE ASETETTAVIEN TAVOITTEIDEN YHTENEVYYS KÄYTTÄJIEN TARPEIDEN KANSSA

63. Yhteisön neljänteen puiteohjelmaan tutkimuksen, teknologian kehityksen ja käytön esittelyn alalla kuuluu myös erityinen liikenneohjelma. Vuosina 1995-1998 liikenneverkon parantamista koskevaan tutkimukseen käytetään noin 240 miljoonaa ecua. Myös kestävä kehitys edistävät matkustamisen strategiat ovat esillä horisontaalisessa strategista tutkimusta koskevassa ohjelmassa. Kaupunkiliikenteen tutkimus sisältää monia erilaisia tutkimus- ja esittelytoimia liikenteen ohjauksen, liikennevälineen vaihtamista edistävien strategioiden sekä hinnoittelun ja rahoituksen alueella.

Nykyiset tutkimusohjelmat

64. Komissio on toiminut erityisen paljon liikennetelematiikaksi kutsuttujen televiestinnän ja tietotekniikan aloilla (erityisesti DRIVE I - ja ATT-ohjelmien rahoittamisessa). Parhaillaan on meneillään koeohjelmia useammassa kuin 50 kaupungissa. Ohjelmassa on keskitytty seitsemään toiminta-alueeseen, joista kuudesta on ollut merkittävää apua tulevaisuuden Euroopan kaupunkien liikenneyhteyksien parantamiseksi tarvittaviin sovelluksiin ja tekniikkaan.
65. Neljänteen puiteohjelmaan kuuluvan erityisen telematiikan sovellusohjelman talousarviossa on varattu 205 miljoonaa ecua liikennekysymyksiä varten. Sovellusohjelmassa jatketaan aikaisempien ohjelmien tutkimuksia ja yhdistetään niiden tuloksia. Komissio on osallistunut POLIS-verkon rahoittamiseen. Verkkoon kuuluu yli 40 kaupunkia ja aluetta, jotka ovat kiinnostuneita liikennetelematiikan soveltamisesta liikenne- ja ympäristöongelmien ratkaisemiseen. Tämän yhteistyön tarkoituksena on ottaa käyttöön uutta teknologiaa kaupunkiympäristössä liikkumisen tuottamien ongelmien ratkaisemiseksi.
66. EU:n COST-liikenneohjelma on yhteensovittanut tutkimuksia käyttövoimajärjestelmistä, vaihtoehtoisista polttoaineista, energiankäytöstä, alueiden välisen liikenteen tarpeesta, matalalattialinja-autoista, tavarankuljetuksesta kaupungeissa sekä nopeiden junien ja lentoliikenteen kyvystä täydentää toisiaan. Parhaillaan harkitaan aloitettavaksi uutta tutkimusta helppopääsyisen julkisen liikenteen eri aloille tuomista hyödyistä.
67. Tähän mennessä portaattomaan kulkuvälineeseen nousun tuomat hyödyt ovat todistanee, että koko liikennevälineketjun olisi oltava helppopääsyistä. Tietyt kansallisesti kehitetyt matalalattialinja-autot ovat johtaneet COST 322 - tutkimushankkeen aloittamiseen, jonka tarkoituksena on tehdä kustannushyöty-analyysi matalalattialinja-autoista ajoneuvojen ja linja-autopysäkkien suunnittelun perusteiden ja erittelyjen määrittelemiseksi ottaen erityisesti huomioon liikuntarajoitteiset henkilöt. Projektiin osallistuivat Alankomaat, Espanja, Ranska, Ruotsi, Saksa, Suomi, Sveitsi, Unkari ja Yhdistynyt kuningaskunta, ja osallistumisensa ansiosta maista on tullut maailman johtavia matalalattialinja-autojen kehittäjiä ja käyttäjiä.

68. Matalalattialinja-autoja koskevan COST-hankkeen tuloksellisuus on johtanut toisen COST-hankkeen aloittamiseen, jossa tutkitaan liikuntarajoitteisten henkilöiden matkustamista: COST 335, joka käsittelee raskaan raideliikenteen helppopääsyisyyttä. Hankkeen tarkoituksena on koota paras menettelytapa vammaisten ja vanhusten tarpeiden tyydyttämiseksi kaikkia raideliikennettä koskevien näkökohtien osalta sekä tarvittaessa suositella parhaita menettelytapoja suunnitteluun. Tämä vaikuttaa kaikkiin (mahdollisiin) matkustajiin, joilla on mukanaan matkatavaraa, ja hankkeen suosituksien toteuttamisen olisi parannettava merkittävästi raidejärjestelmien helppopääsyisyyttä. Sekä COST 322 että COST 335 korostavat henkilökunnan ammattitaidon ja koulutuksen merkitystä.

T&K-erityisryhmät

69. Vuoden 1995 alussa käynnistettiin joukko T&K-erityisryhmiä. Niiden tarkoituksena on yhteensovittaa komission, jäsenvaltioiden ja teollisuuden tutkimustoimintaa, jotta tutkimuksen vaikutukset Euroopan teollisuuden kilpailukykyyn olisivat mahdollisimman suuret sekä saattaa tutkimus- ja kehitystyöhön sijoitettu tuki nykyistä avoimemmin esille Euroopan kansalaisille. Tämän aloitteen tuloksena on sellaisten teollisesti kiinnostavien yhteisten hankkeiden määrittely, jotka ovat myös yhteisessä liikennepolitiikassa etusijalle asetettujen tavoitteiden mukaisia. "Kansalaisten verkolle" merkityksellisiä työryhmiä ovat Huomispäivän auto, Tulevaisuuden junat ja raideliikenne sekä Liikennemuotojen yhdistettävyyden kehittäminen.
70. Liikennemuotojen yhdistettävyyden kehittäminen -työryhmä yhdistää käyttäjät, liikennöijät ja toimittajat, viranomaiset ja infrastruktuurista vastaavat. Sen tavoitteena on edistää sellaisten tekniikoiden, järjestelmien, uusien käsitteiden ja strategioiden kehittämistä, jotka parantavat henkilö- ja tavarakuljetusten useita liikennemuotoja käyttävää toimintaa. Se keskittyy asemiin, satamiin, lentokenttiin ja sisämaan terminaaleihin, joissa henkilöt tai tavarat vaihtavat liikennemuotoa, sekä muihin useita liikennemuotoja hyödyntävään järjestelmään liittyviin näkökohtiin, kuten vaihtotekniikoihin ja telematiikan välineisiin.
71. Työryhmän työ toteutetaan toimintasuunnitelman avulla, jossa määritellään Euroopan tasolla olevat tarpeet, tärkeimmät tavoitteet ja toimet tutkimuksesta ja teknologisesti kehityksestä, kokeilusta ja esittelystä aina uuden sukupolven vaihtopisteiden ja -mahdollisuuksien kaupalliseen hyväksyntään asti. Toimintasuunnitelmassa määritellään myös hankkeiden tulos-, ympäristö- ja tehokkuustavoitteet sekä aikataulu. Se muodostaa perustan parhaiden saatavissa olevien tekniikoiden ja strategioiden toteuttamiselle. Teknologian pullonkaulat yhtä liikennemuotoa käyttävissä tekniikoissa sekä organisaatiokysymykset ratkaistaan siten, että yhteenliitettävyyden ja yhteentoimivuus toteutuvat.

Ensimmäisten laajasti toteutettavien sovellusten tuki

72. Tutkimustulosten ensi kertaa toteutettavat sovellukset voivat kohdata vastoinikäymisiä niin organisaatioiden, erilaisten laitosten kuin myös rahoituksen suhteen. Tämän vuoksi komissio tutkii, miten tutkimuksen ja kehityksen sekä

käytännön markkinasovelluksen välistä kuilua voitaisiin kaventaa. Joillakin alueilla yhteisön osallistuminen suunnitteluun, toteutukseen ja taloudellisen riskin jakamiseen saattaa auttaa "kriittisen massan" luomisessa uusille käsitteille. Esimerkkinä on eri välineiden yhteisten seutulippujärjestelmän edistäminen valtioiden välisessä liikenteessä.

Tekniikkaa koskevat säädökset, standardointi ja tiedon jakaminen

73. Tutkimustoiminta ja ensimmäisistä sovelluksista saadut kokemukset muodostavat vankan perustan uusien teknologioiden ja muiden menetelmien parhaalle käytettävälle liikennejärjestelmän parantamiseksi. Työn kuluessa tutkimuksen olisi korostettava "parhaita menettelytapoja" ja "vaadittavaa tasoa". Lisäksi olisi annettava tietoa säännösten tulevasta kehityksestä, mukaan lukien tekniikkaa koskevat säädökset ja standardointi. Säädösten vaikutusten olisi sen vuoksi kuuluttava horisontaalisesti kaikkeen TTK-toimintaan. Sen lisäksi, että säädösten valmistelusta tiedotetaan Euroopan tasolla, tutkimustulokset olisi saatettava kaikkien liikennepolitiikasta päättävien osapuolten tietoon (mukaan lukien jäsenvaltiot, kansainväliset elimet, tutkimuslaitokset ja teollisuus). Tulokset olisi lisäksi esitettävä ymmärrettävässä muodossa suurelle yleisölle. Komissio kehittää parhaillaan yleistä tiedotuspolitiikkaa, jota sovelletaan kaikkiin neljännen puiteohjelman TTK-ohjelmiin.

LUKU III. YHTEISÖN KÄYTÖSSÄ OLEVIA KEINOJA TEHOSTAMINEN

74. Monet yhteisön poliittiset välineet vaikuttavat julkisiin henkilöliikennejärjestelmiin. On varmistettava, että ne mahdollisuuksien mukaan edistävät julkisen henkilöliikenteen kehitystä ja käyttöä.

Euroopan laajuiset liikenneverkot ja "kansalaisten verkko"

75. Euroopan unioni on asettanut erittäin tärkeäksi tavoitteeksi Euroopan laajuisten verkkojen luomisen "mahdollistaakseen sen, että unionin kansalaiset ... voivat saada täyden hyödyn sellaisen alueen toteuttamisesta johtuvista eduista, jolla ei ole sisäisiä rajoja" (Euroopan yhteisön perustamissopimus, 129 b artiklan 1 kohta) ja edistääkseen "kansallisten verkkojen yhteenliittämistä ja yhteentoimivuutta sekä pääsyä tällaisiin verkkoihin. Se ottaa erityisesti huomioon tarpeen liittää saarialueita, erillisalueita ja syrjäseutualueita yhteisön keskusalueisiin". Suuntaviivoja verkon kehittämiseksi käsitellään parhaillaan ministerineuvostossa ja Euroopan parlamentissa¹⁸.

Julkisen kauko- ja lähiliikenteen yhteenliitettävyyden

76. Euroopan laajuisten verkkojen toteuttamisessa on aluksi keskitytty kaukoliikenteen (valtiolliset rajat ylittäviin) infrastruktuurihankkeisiin. Kuitenkin, jotta tavallisten kansalaisten saama hyöty verkoista olisi mahdollisimman suuri, kaukoliikennejärjestelmien sekä alue- ja kaupunkiliikenteen verkkojen yhteenliitettävyyttä on parannettava.
77. Yhteisön tavoitteena on edistää "yksilöllisen joukkoliikenteen" syntyä. Yksilöllinen joukkoliikenne on järjestelmä, joka yhdistetyn joukkoliikennejärjestelmän osana vastaa yksittäisen matkustajan tarpeisiin. Liikennemuotojen välistä yhteenliitettävyyttä on mahdollista parantaa, etenkin liittymäkohtien fyysisen suunnittelun (asemat ja lentokentät) sekä yhdistetyn koko matkan kattavan tiedotus- ja lippujärjestelmän luomisen osalta.
78. Tärkeä osatekijä "kansalaisten verkon" onnistumisen takaamisessa on lähiliikennetarpeiden yhdistäminen Euroopan laajuisten verkkojen infrastruktuurihankkeiden suunnitteluun. Euroopan laajuisen raideliikenneverkon osalta nopeiden junayhteyksien verkko, lentokentät ja kaupunkiliikenne olisi yhdistettävä paremmin toisiinsa. Euroopan laajuisten verkkojen olisi heijastettava julkisen liikenteen edistämisen tarvetta. Tällöin painotettaisiin aiempaa enemmän järjestelmien välisiä liittymäkohtia, yhteisiä tiedotusverkkoja ja muita toimenpiteitä, joilla parannetaan julkisen liikenteen asemaa henkilöautoihin nähden.

¹⁸ KOM(94)106, huhtikuu 1994, tällä hetkellä Euroopan parlamentin toisessa käsittelyssä

79. Parhaat mahdolliset liittymäkohdat kauko- ja lähiliikenteelle ovat ratkaisevan tärkeitä, jotta perustamissopimukseen lisätyt uudet määräykset Euroopan laajuisista verkoista voisivat täysin toteutua. Komissio pyrkii tämän vuoksi edistämään hankkeita, jotka parantavat Euroopan laajuisten yhteyksien ja kansallisten, alueellisten ja paikallisten liikennejärjestelmien yhteenliittävyyttä toteutettaessa Euroopan laajuisten verkkojen suuntaviivoja. Kaikki Euroopan laajuisille verkoille myönnettävää tukea hakevat henkilöliikennehankkeet on arvioitava tältä kannalta, ja arvioinnin tulos vaikuttaa tuen myöntämiseen. Komissio seuraa tätä aluetta ja harkitsee, olisiko käsitettä kehitettävä edelleen.

Aluepolitiikka

80. EU:n rakennerahastot ja koheesiorahasto tarjoavat merkittävää apua liikenneinfrastruktuurin ja -ohjauksen kehittämiseen apuun oikeutetuilla alueilla ja apuun oikeutetuissa jäsenvaltioissa. Koheesiorahasto käyttää vuosina 1993 - 1999 enemmän kuin 8 miljardia ecua (noin 50 prosenttia sen kokonaisavustuksista) liikenneinfrastruktuurin kehittämiseen, mukaan lukien useisiin etusijalla oleviin Euroopan laajuisiin verkkoihin liittyviin hankkeisiin, rautateiden kehittämiseen, satamien parantamiseen sekä liikenteenohjausjärjestelmien kehittämiseen neljässä jäsenvaltiossa, jotka ovat Kreikka, Irlanti, Espanja ja Portugali. Euroopan aluekehitysrahasto tarjoaa lisäksi merkittävää apua liikenteen infrastruktuurihankkeisiin (tiet, rautatiet, satamat ja lentokentät) tavoitteen 1 yhteisön tukikehyksien yhteydessä sekä kansallisen että alueellisen ja paikallisen tason infrastruktuurin parantamiseen kyseisten toimintaohjelmien kautta. Yhteisön tukiohjelmien ja koheesiorahaston toiminnan, eli kehitysohjelmien rahoittamisen lähinnä yhdessä jäsenvaltioiden kanssa, lisäksi useat yhteisön aloitteet, kuten INTERREG ja URBAN, vaikuttavat osaltaan liikenneongelmien ratkaisemiseen valtioiden rajat ylittävän yhteistyön yhteydessä sekä erityisten kaupunkialueiden epätasapainotilojen poistamiseen.
81. Komissio osallistuu yhdessä jäsenvaltioiden kanssa julkisten liikennejärjestelmien parantamiseen edellä mainituin keinoin. Käytettävissä olevat varat on tarkoitettu lähinnä julkisten infrastruktuurihankkeiden rahoittamiseen, joiden avulla kansalaisille voidaan tarjota entistä parempia syrjäseutualueille suuntautuvia liikenneyhteyksiä, jotka osaltaan vaikuttavat ruuhkien vähentämiseen ja ympäristöongelmien ratkaisemiseen tukeen oikeutetuilla alueilla.
82. Aluepolitiikan ja koheesiorahaston toimenpiteet yhdistyvät Euroopan laajuisiin verkkoihin etenkin suunnittelutasolla. Yhteenkuuluvuuspolitiikan myötävaikutus julkiseen liikenteeseen on joka tapauksessa tärkeää, ja julkisten ja yksityisten tahojen välisen yhteistyön kehittämistä tutkitaan julkisen liikenteen käyttäjien saaman hyödyn saamiseksi mahdollisimman suureksi.
83. Yhtenäistetyn "kansalaisten verkon" toteuttamiseksi tehtävien toimenpiteiden olisi osaltaan merkittävästi parannettava järjestelmien yhdistämistä sekä luoda monia liikennemuotoja sisältäviä lähestymistapoja uuden liikenneinfrastruktuurin rakentamiseksi. Samalla, kun noudatetaan olemassa olevaa lainsäädäntöä ja yhteenkuuluvuuden parantamiseksi tarkoitettujen välineiden myöntämisperusteita,

olisi painotettava yhteisön yhteisrahoitusta hankkeille, joihin sisältyy monia liikennemuotoja yhdistäviä piirteitä.

Energiapoliittiset välineet

84. Entistä paremmat julkiset henkilöliikennejärjestelmät vähentävät osaltaan energian käyttöä. Energian entistä tehokkaampi käyttö alentaa lisäksi julkisen henkilöliikenteen kustannuksia. THERMIE-ohjelma on keskittynyt liikenteessä toimenpiteisiin, joilla parannetaan joukkoliikennejärjestelmien yleistä tehokkuutta, edistänyt uusien ja aiempaa puhtaampien energianlähteiden ja hybridivoimanlähteiden käyttöä ja esitellyt näiden käyttöä todellisissa markkinaolosuhteissa. Muut yhteisön ohjelmat ovat edistäneet vaihtoehtoisten energianlähteiden, kuten puristetun maakaasun, käyttöä linja-autojen polttoaineena.
85. SAVE-ohjelmassa pyritään edistämään energiatehokkuutta EU:ssa. Kauden 1991 - 1995 aikana on tuettu 31 koehanketta, joilla parannetaan tavara- ja henkilöliikenteen energiatehokkuutta lähinnä kaupunkialueilla. Uuteen SAVE II -ohjelmaan kuuluu alueilla ja kaupungeissa toteutettavia energianhallintaan liittyviä toimenpiteitä, joiden avulla luodaan energiajärjestöjä. Paikallisten energiajärjestöjen tavoitteena on muun muassa parantaa julkisia liikennejärjestelmiä energiankulutuksen ja hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi ja elämänlaadun parantamiseksi kaupungeissa.

Telematiikkateknologia

86. Uusi tietoliikenne- ja tietoteknologia (jotka ovat osa Euroopan laajuista verkkoa) tarjoavat merkittäviä mahdollisuuksia parantaa sekä yksityistä että julkista liikennettä. Liikenteen ohjaus ja tiedotuspalvelut voivat olla olennaisia päätöksentekovälineitä tarjoamalla laadukasta tietoa helppopääsyisten tietokantojen avulla. Tutkimuksissa on jo osoitettu aloja, joilla sitä voisi hyödyntää. Neljännen puiteohjelman hankkeita jatketaan, ja niissä keskitytään kehitettyjen liikennetelematiikkajärjestelmien laajamittaiseen käyttökelpoisuuden tutkimiseen ja esittelyyn. Huomattavia määriä varoja on saatavissa Euroopan laajuisia verkkoja koskevien säännösten ja määräysten perusteella. (Lisäksi on olemassa suuntaviivoja telematiikkavälineiden käyttöönoton yhteensovittamiseksi).
87. Telematiikan avulla julkisen henkilöliikenteen liikennöijä voi seurata liikennetilannetta sekä verkon ruuhkautumisen, käyttömäärien että matkustajien odotusaikojen lyhentämisen osalta. Myös turvallisuuteen liittyvä tarkkailu on mahdollista. Lisäksi kehitetään maailmanlaajuista navigointisatelliittijärjestelmää (GNSS), jota voidaan käyttää raitiovaunujen, linja-autojen ja junien paikannukseen. Nämä järjestelmät tarjoavat lisäksi tietoa henkilöautojen käyttäjille, ja järjestelmistä olisi voitava käyttää myös yleisessä liikenteenohjauksessa. Saavutettu ruuhkien väheneminen lyhentäisi merkittävästi julkisen liikenteen matkustusaikoja.

Tietoyhteiskunta

88. Kuten komission toimintasuunnitelmassa "Euroopan tie tietoyhteiskuntaan" on hahmoteltu, muun muassa standardointiin, yhteentoimivuuteen, hinnoitteluun ja tietoturvallisuuteen liittyvän lainsäädännön aikaan saaminen on olennaisen tärkeää sovellusten edistämiseksi. Tällä alalla tapahtuva edistys tukee telematiikan tehokasta käyttöä liikenteessä.

LUKU IV: LAINSÄÄDÄNNÖN NYKYAIKAISTAMINEN

Yleistä

89. Euroopan unionin toimenpiteet, jotka vaikuttavat suoraan julkisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamismahdollisuuksiin, ovat keskittyneet kaukoliikenteen palvelujen tarjoamisen vapauttamiseen esimerkiksi lento- ja linja-autoliikenteessä.¹⁹ Markkinoiden vapauttamisesta on saatu kannustavia tuloksia. Lento- ja linja-autopalvelujen määrä on kasvanut, ja verkkoja on laajennettu. Kilpailuympäristö edistää käyttäjien valinnan mahdollisuutta ja heidän rahoilleen saamaansa hyötyä. Komissio tekee esityksiä lainsäädännön kehittämisestä sekä erityisesti muun kuin reittilinja-autoliikenteen palvelujen tarjoamisesta ja myös muiden kuin alueella toimipaikkaansa pitävien liikennöijien markkinoille pääsyn mahdollistamista. Avoimen markkinoille pääsyn laajentaminen koskemaan kaikkea julkista henkilöliikennettä aiheuttaisi kuitenkin kauaskantoisia seurauksia järjestelmien yleiselle houkuttelevuudelle. Tämän vuoksi politiikan vaihtoehdot, joilla taataan laajoihin liikennepoliittisiin tavoitteisiin pääsy, on turvattava kehitettäessä lainsäädäntöä samalla, kun otetaan huomioon useat tätä tärkeää aihetta koskevat erilaiset kansalliset lähestymistavat. Erityisesti olisi otettava huomioon käsite julkisen palvelun velvoite. Ihanteellisessa tilanteessa julkinen liikenne olisi helppopääsyistä, edullista ja kaikkien kansalaisten käytettävissä. Taloudelliset ja tekniset seikat voivat rajoittaa tätä pyrkimystä, mutta komissio uskoo, että kyseinen tavoite on tärkeä ja keskustelun arvoinen erityisesti lainsäädännön kehittämisen kannalta.

Lainsäädännön nykyaikaistamisperusteet

90. Olisi yksilöitävä lainsäädäntö, jolla varmistetaan liikennesuunnittelua koskevien vaatimusten toteutuminen, mukaan lukien järjestelmien yhdentäminen ja sisään rakennetut tehokkaan palvelujen tarjoamisen kannustimet. Ensiksi lainsäädännön taustalla olevat tavoitteet olisi määriteltävä ja niiden olisi sovittava yhteen "kansalaisten verkon" laatuperusteiden kanssa. Tavoitteet ovat:
- edistää julkisen liikenteen käytön lisäämistä
 - edistää järjestelmien yhdistämistä ja julkisen palvelun velvoitteen toteutumista
 - luoda palvelujen tarjoajille ja suunnitteluviranomaisille kannustimia julkisten henkilöliikennejärjestelmien helppopääsyisyyden, tehokkuuden, laadun ja käyttöominaisuuksien parantamiseksi.
 - parantaa rahoitukseen liittyviä olosuhteita, joita julkisten liikennepalvelujen saattaminen nykyistä houkuttelevammiksi vaatii, sekä julkisten että yksityisten sijoittajien kannalta

¹⁹ Neuvoston asetukset (ETY) 2407/92, 2408/92 ja 2409/92, EYVL L 240, 24 päivänä elokuuta 1992; neuvoston asetus (ETY) n:o 684/92, EYVL L 74, 20 päivänä maaliskuuta 1992; neuvoston asetus n:o 2454/92, EYVL L 251, 29 päivänä elokuuta 1992.

- taata vähimmäisvaatimukset henkilöstön ammattitaidolle, ja näin varmistaa erittäin hyvä luotettavuus ja turvallisuus
- turvata joustavuus suhteessa erityisiin kansallisiin, alueellisiin ja paikallisiin etusijalle asetettuihin tavoitteisiin sekä kansallisten lainsäädäntöjen erityisominaisuuksiin.

Julkista liikennettä koskevan EY:n lainsäädännön olisi autettava julkisen liikenteen järjestelmiä toteuttamaan nämä edellytykset.

Markkinoiden rakenne

91. Kaupunkien ja alueellisten henkilöliikennepalvelujen osalta julkiset liikennejärjestelmät ovat usein viranomaisten suunnittelemia, omistamia, ja liikennöimiä. Näissä tapauksissa voidaan suoraan toteuttaa liikennepoliittisiin tavoitteisiin pääsyä edistäviä toimenpiteitä. Tällaiseen rakenteeseen liittyy kuitenkin usein johdon kannustimien puuttuminen matkustajien tarpeiden huomioon ottamiseksi, laadun tai kustannustehokkuuden parantamiseksi, ja sen vuoksi järjestelmä ei täytä edellä olevia laatuiperusteita.
92. Toisessa ääripäässä on täydellinen julkisen henkilöliikenteen markkinoille tulon rajoitusten purkaminen, joka on lisännyt kustannustehokkuutta. Erittäin usein tähän lähestymistapaan on kuitenkin liittynyt järjestelmien yhdistämistason aleneminen. Tämän vuoksi täydellinen vapauttaminen ei ole kaupunkiliikenteessä pysäyttänyt julkisen liikenteen käytön vähenemistä.
93. Päästäkseen parempaan tasapainoon julkisen palvelun velvoitteen ja sisäänrakennettujen laatu- ja kustannuskannustimien välillä useat viranomaiset näyttävät päässeensä myönteisiin tuloksiin käyttämällä kilpailutettavia toimitiluja²⁰. Julkista henkilöliikennepalveluja koskevien sopimusten tekeminen kilpailutettavien määräaikaisten toimitilujen sijaan, että sopimukset tehtäisiin ad personam, luo kilpailuympäristön vaarantamatta ennakolta määriteltujen liikennepoliittisten tavoitteiden saavuttamista. Lisäksi tämä lähestymistapa tarjoaa keinon houkutellessa yksityistä rahoitusta hajottamatta jo olemassa olevia järjestelmiä. Komissio tutkii, miten kilpailutettavien toimitilujen käyttöä kaupunkien ja alueellisten henkilöliikennepalvelujen tarjoamisessa voitaisiin edistää.

Julkisia hankintoja koskevat säännöt

94. Kilpailutettavien toimitilujen käytön lisääntymisen vaikutuksia unionin julkisia hankintoja koskevaan lainsäädäntöön on tutkittava. Nykyinen yhteisön julkisia hankintoja koskeva lainsäädäntö koskee kolmea pääaluetta: tavarat, rakennusurakat ja palvelut²¹. Julkisiin yrityksiin ja yhtiöihin, jotka toimivat verkoissa liikennöijinä tarjoten julkisia palveluja raideliikenteen, automatisoitujen järjestelmien, raitiovaunuliikenteen, johdinautojen, linja-autojen tai

²⁰ Ks. uusien tapaustutkimusten kuvaukset liitteestä A

²¹ Ks. neuvoston direktiivit (ETY) n:o 93/36 (tavarat), 93/37 ja 92/50 (palvelut)

köysirataliikenteen alalla jäsenvaltion toimivaltaisen viranomaisen myöntämän erityis- tai yksinoikeuden perusteella, sovelletaan erityistä alakohtaista direktiiviä (93/38), joka ei käytännössä määrää mitä vaihtoehtoisia menettelyä on noudatettava; avointa menettelyä, rajoitettua menettelyä vai neuvottelumenettelyä.

95. Kuitenkaan kohdassa 94 mainituissa direktiiveissä ei säädetä julkisia henkilöliikennepalveluja koskevien toimilupien myöntämisestä eikä erikois- tai yksinoikeuksien myöntämisestä julkisesti palvelevien verkkojen liikennöimiseksi julkisessa henkilöliikenteessä. Tämän vuoksi on mahdollista
- parantaa liikennöinnin laatua ja kustannustehokkuutta siirtymällä nykyistä järjestelmällisempään toimilupien kilpailuttamiseen
 - edistää julkisten ja yksityisten tahojen kumppanuutta pääomavaltaisella teollisuudenalalla
 - parantaa liikenneongelmien yhtenäisiä ratkaisuja käyttäen julkisen hankinnan välineitä.
96. Julkisen henkilöliikenteen toimilupien myöntäminen avoimen Euroopan laajuisen julkisen tarjouskilpailun perusteella voisi edistää tavoitteisiin pääsyä. Menettely on kuitenkin toteutettava siten, että se tukee liikennepoliittisia tavoitteita, mukaan lukien järjestelmien yhdistämistarve. Perusteiden, joita käytetään taloudellisesti parhaan tarjouksen yksilöimiseksi, olisi riitettävä laatuvaatimusten noudattamisen takaamiseksi. Tätä varten tarvitaan erittely, joka edistäisi erityisten laatuvaatimusten, kuten raideliikennekaluston helppopääsyisyyden, yhdistettävyyden, turvallisuusnäkökohtien ja henkilöstön asiantuntevuuden vähimmäistason, huomioon ottamista. Erittelyn olisi lisäksi turvattava mahdollisuus sopeuttaa olemassa olevia verkkoja kyseisen toimiluvan mukaisesti markkinoiden tarpeisiin tarvitsematta tehdä tarjousta kyseisistä muutoksista.
97. Tarjouspyyntöihin liitettävissä erittelyissä on pyrittävä kannustamaan matkustajamäärien lisäämistä, kustannustehokkuuden ja toiminnan laadun parantamista. Tämän vuoksi tarjouksen pyytäjien sijaan liikennöijien olisi saatava ensisijainen hyöty odotettua alhaisemmista käyttökustannuksista ja odotettua suuremmista tuloista. Tämän toteuttaminen helpottuu uusien lipputekniikoiden (älykorttien) ansiosta, joiden avulla tulot voidaan jakaa tarkasti eri liikennöijien kesken.
98. Lopuksi järjestelmän olisi kannustettava yksityisiä pääomasijoituksia kalustoon ja tiloihin, joita tarvitaan liikennejärjestelmien toiminnassa (esimerkiksi asemat, terminaalit ja raideliikennekalusto). Erityistä huomiota olisi kiinnitettävä menettelyihin, joita voidaan käyttää kilpailuttaessa yhdistettyä järjestelmää, johon kuuluvat rakennusurakat, tavarat ja palvelut, kun on kyse julkisen ja yksityisen tahon yhteistyöstä.

Julkisen palvelun velvoite

99. On yleisesti tunnustettu tosiasia, että liikennealalla pelkät markkinavoimat eivät takaa kaikissa tilanteissa olennaisten taloudellisten, sosiaalisten ja aluepoliittisten tavoitteiden saavuttamiseksi vaadittavaa liikennepalvelujen tasoa, kattavuutta ja laatua. Tämä pätee erityisesti kaupungeissa ja alueellisesti liikennöitävään julkiseen henkilöliikenteeseen. Liikennöijien omistusrakenteesta riippumatta viranomaisilla on tämän vuoksi oltava mahdollisuus varmistaa julkisen palvelun velvoitteen toteutuminen.
100. Asetuksissa n:o 1191/69 ja 1893/91 määritellään julkisten palvelujen käsitteen merkitys sellaisena, kuin sen on Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 77 artiklassa. Asetuksissa erotetaan toisistaan pitkän matkan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikennepalvelut, joiden osalta julkisen palvelun velvoite lainsäädäntöön perustuvana velvoitteena poistetaan, ja kaupunkien ja alueiden henkilöliikennepalvelut, joiden julkisille liikennöijälle viranomaiset voivat yhä asettaa kyseisen velvoitteen, jos ne haluavat olla soveltamatta yleistä sopimuksetekosääntöä. Pintapuolisesti tarkasteltuna mahdollisuus asettaa julkisen palvelun velvoite tarjoaa parhaan mahdollisuuden ennakolta määritettyjen julkisten palvelujen vaatimusten täyttämiseen. Käytännössä on kuitenkin osoittautunut, että julkisten liikennepalvelujen sääntelyllä yrityksille asetettavin velvoittein ilman suoraan verrannollista taloudellista korvausta on vakavia sivuvaikutuksia, koska taloudelliset ja johdon kannustimet palvelujen parantamiseksi ja tehostamiseksi puuttuvat. Tästä syystä komissio pyrkii tarkastelemaan uudelleen tätä yleistä poikkeusta pyrkien varmistamaan tavoitteiden saavuttamisen entistä tehokkaammin.

"Kansalaisten verkko" ja raideliikenteen henkilöliikennepalvelut

101. Periaatteet raideliikennepalvelujen tarjoamiselle on annettu neuvoston direktiivissä ETY/91/440. Ne ovat rautatieyritysten hallinnollinen riippumattomuus valtiosta, rautateiden infrastruktuurin hallinnon ja kuljetustoiminnan erottaminen, taloudellisen aseman parantaminen ja oikeus käyttää rautateiden infrastruktuuria. Komission äskettäin antama tiedonanto direktiivin 91/440 täytäntöönpanosta sisältää ehdotuksia järjestelmän kehittämisestä, mukaan lukien valtioiden välisen raideliikenteen henkilöliikennepalvelujen tarjoamisen lisävapauttamisesta. Alueiden välisen raideliikenteen ja kaupunkien välisen tai sisäisen raideliikenteen vaatimat toimenpiteet ovat kuitenkin hyvin erilaisia, ja niitä on arvioitava erillään ottaen huomioon yhtenäisen liikennesuunnittelun tarve (eli eri liikennemuotojen yhteensovittaminen) ja julkisten palvelujen vaatimukset.
102. Muutamat jäsenvaltiot, kuten Saksa ja Ranska, ovat alkaneet luoda kyseiselle raideliikenneliiketoiminnan osalle erityistä sääntelyjärjestelmää. Esimerkiksi Saksan viranomaiset päättivät siirtää alueellisen raideliikenteen henkilöliikenteen sääntelyvaltuudet keskuselimiltä osavaltiohallituksille ("Regionalisierung"). Päätökseen liittyi laaja taloudellinen uudelleenjärjestely²².

²²

Ks. liite A

103. Tämän laatusilla uusilla keinoilla raideliikennepalvelut voidaan paremmin sovittaa yhteen paikallisten tai alueellisten tarpeiden kanssa, esimerkiksi usean liikennemuodon yhteisen liikennesuunnittelun ja aiempaa paremman matkustajien kuulemisen avulla. Lisäksi luodaan mahdollisuudet hienosäätää työmatka- ja alueraideliikenteen henkilöliikennepalvelujen kilpailun vapauttamista kaupungin ja alueen tarpeiden mukaan. Tällä voitaisiin huomattavasti ehkäistä sellaisten kaiken kattavien lähestymistapojen käyttöä, jotka voisivat suosia pääteitä ja syrjiä alueellisia tarpeita. Komissio tarkkailee tätä kehitystä ja harkitsee, ovatko erityiset toimenpiteet alueellisen raideliikenteen henkilöliikenteen helppopääsyisyyden edistämiseksi toivottavia ja aiheellisia.

LUKU V: STANDARDIEN PARANTAMINEN

104. Yhteisön roolia parempien standardien edistämässä levittämällä tietoa parhaista menettelytavoista sekä tutkimuksen rahoituksessa on käsitelty edellä tässä kirjassa. Yhteisöllä on myös vakiintunut asema standardeihin liittyvien säädösten laatimisessa.

Erityinen huolenaihe: liikuntarajoitteisten henkilöiden matkustaminen

105. Noin 80 miljoonalla Euroopan unionin asukkaalla on jonkinasteinen liikuntavamma, joka vaikeuttaa julkisten liikennevälineiden käyttöä. Komission ja liikenteestä vastaavien viranomaisten ja liikennöijien yhdistysten pitkän aikavälin tavoitteena on varmistaa, että julkiset liikennevälineet ovat helppokäyttöisiä kaikille.
106. EU:n COST-hankkeen tulokset raskaiden raideliikennejärjestelmien helppopääsyisyydestä (ks. kohta 68) sekä CEMT/UIC:n suuntaviivat junien helppopääsyisyyden parantamisesta muodostavat perustan neuvoston direktiiville jäsenvaltioiden raideliikenteeseen liittyvien lakien lähentämisestä. (Se on julkaistu komission toimintaohjelmassa liikennevälineiden helppopääsyisyydestä.) Muita neuvoston direktiivejä esitetään linja-autojen rakentamisstandardeiksi (ks. jäljempänä), joissa sovelletaan COST 322 -tutkimuksen tuloksia matalalattialinja-autoista sekä lentokenttien ja lentokoneiden helppopääsyisyyden sekä niissä liikkumisen helpottamiseksi (perustuu Euroopan siviili-ilmailukonferenssin (ECAC) asiakirjaan n:o 30).

Liikennevälineitä koskevat säännöt

107. Julkisen liikenteen laadun, turvallisuuden ja tehokkuuden parantamisen laajuus määritellään osittain liikennevälineitä koskevissa määräyksissä. Laitteiden teknistä yhdenmukaistamista ja ympäristöstandardeja koskevat säännöt ovat erityisen tärkeitä.
108. Teknistä yhdenmukaistamista varten komissio valmistelee direktiiviä linja-autojen rakennestandardeista. Osana koko ajoneuvotyyppin hyväksyntää koskevaa lainsäädännöllistä työtä tavoitteena on saada aikaan yhdenmukaiset tekniset säännöt linja-autoille koko EU:ssa ja poistaa nykyisten standardien väliset erot, jos se on välttämätöntä kaupan teknisten esteiden poistamiseksi. Tämä lisää suurtuotannon etuja, ja sen olisi laskettava hintoja.
109. Direktiivi kattaa sellaiset linja-autojen suunnittelua koskevat näkökohdat, joilla on suora vaikutus turvallisuuteen ja helppokäyttöisyyteen, ja siinä säädetään tarvittavista standardeista tämän varmistamiseksi. Siinä ei pyritä määrittelemään ominaisuuksia, joiden arviointi on parasta jättää liikennöijille, ja paikalliset ja alueelliset mieltymykset otetaan huomioon. Tämän vuoksi siinä säädetään ainoastaan vähimmäisvaatimuksista, kuten ovien ja varauloskäyntien määrästä, istuimien leveydestä ja tiheydestä, käytävien leveydestä ja korkeudesta, matkustajien enimmäismäärästä sekä fyysisen helppopääsyisyyden edellytyksistä

(mukaan lukien askelmien korkeus). Sillä on suora vaikutus "**kansalaisten verkon**" päämääriin, sillä se helpottaa matkustajien käytettävissä olevien linja-autotyyppien määrittelyä.

110. Julkisen liikenteen helppopääsyisyyden parantaminen matalan sisäänkäynnin/matalalattialinja-autojen avulla vaikuttaisi suoraan kaupunkiliikenteen houkuttelevuuteen ja sen käyttökelpoisuuteen kaikkien käyttäjien osalta. Matalalattiamallien ja minilinja-autojen käyttö julkisen liikenteen joustavuuden lisäämiseksi turvataan ja sitä edistetään.

Ympäristölainsäädäntö

111. Komissio uskoo, että liikenteeseen liittyviin ympäristöongelmiin olisi sovellettava monista osista koostuvaa yhtenäistä lähestymistapaa. Yksittäisten ajoneuvojen ympäristöystävällisyyttä parantavien teknisten toimenpiteiden olisi oltava kiinteä osa EU:n ajoneuvojen tyyppihyväksyntää koskevaa lainsäädäntöä. Toiseksi suhteellisen ympäristöystävällisten kuljetustapojen, kuten raideliikenteen, tehokkuutta olisi parannettava markkinoiden paremman organisoinnin avulla. Kolmanneksi liikennevälineiden käyttäjiltä olisi veloittettava heidän valitsemansa kulkuneuvon todelliset kustannukset. Neljänneksi tutkimus- ja kehitysohjelmien tavoitteena olisi oltava ympäristöstandardien parantaminen, ja viidenneksi ympäristölainsäädännössä olisi eriteltävä tavoitteet ja standardit.
112. Liikenteellä on suuri vaikutus ilman laatuun. EY:n ympäristölainsäädännöllä pyritään säilyttämään ilman laadun samalla tasolla tai parantamaan sitä asettamalla päästöille rajoituksia ja tavoitteita sekä varmistamalla, että ilman saastumistaso on päättäjien ja yleisön tiedossa. Otsonin aiheuttamaa ilman saastumista koskeva neuvoston direktiivi määrittelee menettelytavat, joilla otsoniarvoja valvotaan ja tiettyjen arvojen ylityksistä tiedotetaan yleisölle. Komissio on myös tehnyt esityksen luonnoksesta ilman laatua koskevaksi puitedirektiiviksi, joka on ensimmäinen askel kohti nykyisen ilman laatua koskevan lainsäädännön uudistamista. Direktiiviluonnos (joka on neuvoston ja Euroopan parlamentin käsiteltävänä) sisältää ilman laadulle asetettavat keskipitkän aikavälin tavoitteet. Siihen sisältyy 14 saastuttavalle aineelle asetettavat päästö- ja hälytysrajat. Päästörajat ovat pienempiä kuin nykyiset sallitut arvot, ja ne tulevat pakollisiksi 10 - 15 vuoden kuluessa. Alueilla, joilla ilmansaastearvot ovat suurempia kuin nykyiset sallitut arvot, jäsenvaltiot/alueet/kaupungit kehittävät ohjelmia sekä nykyisten arvojen että tulevien raja-arvojen noudattamiseksi. Koska liikenteen päästöjen osuus kaikesta ilman saastumisesta on merkittävä, ohjelmiin sisällytetään liikennettä koskevia toimenpiteitä. Keinojen valinta jätetään asianomaisen viranomaisen päätettäväksi.

Polttoaineet ja ajoneuvot

113. Monissa EU:n direktiiveissä määritellään linja- ja kuorma-autojen, bensiini- ja dieselmääräysten henkilöautojen sekä kevyiden ammattiajoneuvojen päästörajat.

Viime aikoina voimaan tulleet parannukset (muutamia on lisäksi vielä tulossa voimaan) vähentävät merkittävästi liikenteestä aiheutuvia kokonaispäästöjä seuraavien 10 - 15 vuoden kuluessa. Komissio soveltaa myös uutta, monialaista lähestymistapaa uusien standardiluonnosten kehittelyyn vuodeksi 2000. Siinä otetaan huomioon eri toimenpiteiden kustannustehokkuus, mukaan lukien sekä tekniset (ajoneuvojen päästöjen vähentäminen, polttoaineen laadun parantaminen) että muut kuin tekniset toimenpiteet (esim. tehostettu julkinen liikenne, liikenteelle asetettavat rajoitukset) samoin kuin säännölliset ajoneuvojen katsastukset ja huollot. Vuonna 1992 komissio käynnisti Auto-oil-ohjelman yhteistyössä Euroopan auto- ja öljyteollisuuden kanssa teknisen perustan aikaan saamiseksi uudelle lainsäädännölle uuden lähestymistavan mukaisesti.

Melu

114. Moottoriajoneuvojen melutasoa koskeva lainsäädäntö (autot, kuorma- ja linja-autot) on peräisin vuodelta 1970 (direktiivi 70/157/ETY, jota on sen jälkeen moneen kertaan muutettu). Linja- ja kuorma-autojen melurajoja on laskettu enemmän kuin 10 dB(A) ja autojen melurajoja 8 dB(A) lainsäädännön voimassaolon aikana. Tyyppihyväksyntäkokeella pyritään rajoittamaan tyypillisessä kaupunkiliikenteessä syntyvää melua. Rajoitusten tultua entistä tiukemmiksi autojen renkaista syntyvä melu on tullut aiempaa merkittävämmäksi tekijäksi ja saattaa estää rajojen laskemisen vielä alemmaksi.

PÄÄTELMÄ

115. Euroopan komissio haluaa asettaa kansalaisten tarpeet keskeiseen asemaan päätettäessä liikennepalveluista. Osana tätä pyrkimystä haluamme edistää julkista henkilöliikennettä. Vihreässä kirjassa kansalaisten verkosta yksilöidään tärkeimmät ratkaistavat pulmat, hahmotellaan järjestelmän laadun parantamisen vaatimat päätoimenpiteet ja ilmaistaan, mikä on Euroopan unionin osuus julkisen liikenteen mahdollisuuksien hyödyntämisen edistämisessä.
116. Kaikkia niitä, joita asia koskee, Euroopan unionin ja Euroopan talousalueen jäsenvaltioita, Euroopan unionin jäsenyyttä hakevia valtioita, neuvostoa, Euroopan parlamenttia, talous- ja sosiaalikomiteaa ja alueiden komiteaa pyydetään esittämään lausuntonsa tästä asiakirjasta viimeistään

31 PÄIVÄNÄ HEINÄKUUTA 1996 osoitteeseen
Euroopan komissio -Liikenteen pääosasto
"Vihreä kirja kansalaisten verkosta"
220, Rue de la Loi
B-1049 Bryssel

**LIITE A: PERUSVAIHTOEHTOJA JULKISTEN HENKILÖLIIKKENNEPALVELUJEN
SUUNNITTELUN JA TOTEUTUKSEN SÄÄNTELEMISEKSI**

Perusvaihtoehtoja julkisten henkilöliikennejärjestelmien suunnittelun ja toteutuksen sääntelemiseksi

Pääpiirteet	Suunnittelu- ja hallinta-vastuu		Taloudellinen vastuu		Liikennöijien omistusrakenne
	Verkot	Liikennöinti	Liikennöinti	Investoinnit	
I Julkisen suunnittelun ja liikennöinnin yhdistäminen ("julkisen palvelun velvoite")	Julkinen liikennöinti-yritys (yhteistyö viranomaisten kanssa)	Julkinen liikennöinti-yritys	Julkinen liikennöinti-yritys (lisäksi tukea tappioiden kattamiseen)	Viranomaiset	Julkinen
II Erotetaan toisistaan julkinen liikennesuunnittelu ja sopimusperustainen liikennöinti (juridisesti erillään)	Julkiset liikennesuunnitteluviranomaiset ("tarjous-asiakirjat")	Liikennöijä	Liikennöijä (lisäksi etu- tai jälki-käteen maksettavaa tukea)	Vastuu molemmilla osapuolilla	Julkinen, puoliksi julkinen tai yksityinen
III Erotetaan toisistaan julkinen liikennesuunnittelu ja kilpailutettaviin sopimuksiin perustuva liikennöinti	Julkiset liikennesuunnitteluviranomaiset ("tarjous-asiakirjat")	Yksi tai useampia liikennöijää ²³	Liikennöijät (lisäksi etukäteen maksettavaa tukea) ²⁴	Liikennöijät (tai vastuu molemmilla osapuolilla)	Yksityinen tai puoliksi julkinen
IV Markkinoille pääsy täysin vapautettu sääntelystä (sääntelyn poistaminen)	Liikennöijät (lisäksi mahdollisuus väliintuloon sosiaalisesti toivottavien palvelujen takaamiseksi)	Liikennöijät	Liikennöijät (lisäksi tukea erityis-palveluihin)	Liikennöijät	Yksityinen

²³

Tarjouksia voidaan pyytää koko järjestelmästä tai sen osista

²⁴

Yleensä tarjouskilpailun voittaja vähiten tukea eriteltyjen palveluiden toteuttamiseksi tarvitseva tarjoaja

Julkisen henkilöliikenteen sopimusten kilpailuttaminen
Uusia tapaustutkimuksia

Vaihtoehto A:
Koko järjestelmän kilpailuttaminen ("toimiluvat")
Esimerkki Ranskasta

Ranskassa (paitsi Ile-de-Francia) kaupunkiliikennejärjestelyihin osallistuu kaksi päätekijää

- liikenneviranomaiset (kunta tai kuntayhtymä), joka määrittelee alueen liikennepolitiikan
- liikennöijä, joka on vastuussa julkisen henkilöliikenteen palvelujen toteuttamisesta

Liikenneviranomaisen ja liikennöijän suhdetta säätelee liikennöintisopimus ("toimilupa"), jossa määritellään palvelujen laajuus ja laatu, julkisen palvelun velvoite, liikennöijän saama korvaus ja lippujen hintataso. Tarjouskilpailumenettelyn perusteella tehdyt sopimukset ovat määräaikaaisia. Määräajan pituus riippuu siitä, omistaako kaluston liikennöijä (pitkäaikainen sopimus) vai kunta (lyhytaikainen sopimus). Taloudellisen riskin kantaa useimmissa tapauksissa kunta.

Kolmella suurella liikennöijäyhtiöllä (VIA, Transcet ja CGEA) on suurempi kuin 80 prosentin osuus Ranskan kaupunkiliikennemarkkinoista. Sopimuksissa on erikseen sovittu sopimusaikana toteutettavista investoinneista.

Vaihtoehto B:
Liikennemarkkinoiden tärkeimpien osien asteittainen kilpailuttaminen
Esimerkki Ruotsista

Kaikissa Ruotsin 24 läänissä on henkilöliikennevirasto, joka on vastuussa julkisten henkilöliikennepalvelujen tuottamisesta. Vuonna 1989 tehdyn lainmuutoksen jälkeen henkilöliikennevirastoilla on lisäksi liikennetoimilupien hallintaoikeus. Ne voivat joko tehdä uusia sopimuksia perinteisten liikennöijien kanssa (sopimuksen teko ilman tarjouskilpailua) tai käynnistää julkisen ennakolta määrättyihin yleisiin ehtoihin, mukaan lukien reitit, aikataulut ja lippujen hinnat, perustuvan tarjouskilpailun.

Ruotsalaisessa esimerkissä on uutta etenkin kilpailuttamisen asteittainen käyttöönotto, kaluston enimmäis- ja keski-ikä, istuimia, pesu- ja puhdistusvälejä ynnä muita koskevat kauaskantoiset laatuvaatimukset. Siitä kuitenkin puuttuvat sisään rakennetut kannustimet matkustajamäärien kasvattamiseksi, sillä henkilöliikennevirasto kantaa taloudellisen riskin. Järjestelmästä on koitunut huomattavia säästöjä (jopa 45 prosenttia), ja sen ansiosta julkisten palvelujen laatu on parantunut.

Jotkut kaupungit (esimerkiksi Göteborg) ovat käyttäneet hyväkseen Ruotsin lainsäädännön joustavuutta pyytäen tarjouksia, jotka eivät koske koko liikennettä, vaan pelkästään sen tärkeimpiä osia, ja käyttäen useita liikennöijä. Tällä tavoin luodaan kilpailullinen yritysilmasto vaarantamatta liiaksi yhtenäistä liikennesuunnittelua.

Vaihtoehto C:
Järjestelmän pienien osien kilpailuttaminen (reitti reitiltä)
Esimerkkinä Lontoon linja-autoliikenne

Vuoden 1985 liikennelaki vapautti linja-autoliikenteen sääntelystä kaikkialla muualla Isossa-Britanniassa lukuun ottamatta Lontoota, jossa palvelut oli lain mukaan kilpailutettava.

Vuonna 1985 Lontoon linja-autoreittien pituudesta 98 prosenttia oli London Transportin liikennöimiä. Kun riippumattomien liikennöijien kyky tuottaa palveluja oli arvioitu, ensimmäisestä, 13 reittiä sisältäneestä erästä pyydettiin tarjoukset.

Samalla London Transportin linja-autoliikennetoiminnan rakennetta muutettiin, ja London Buses Ltd:stä tuli hallintayhtiö 11 tytäryhtiölle, jotka toimivat kaupungin eri osissa. Tytäryhtiöt ottivat vastuun yhä useammasta hallintovastuualueesta ja siirtyivät vähitellen toimimaan riippumattomasti. Kehitys huipentui yhtiöiden myyntiin. Kaikki Lontoon liikennöintiyhtiöt ovat nyt yksityisomistuksessa.

Vuoden 1994 alkuun mennessä puolet linja-autonverkostosta oli kilpailutettu, ja tarjouskilpailuissa olivat menestyneet yhtä usein entiset London Transportin yhtiöt kuin riippumattomat liikennöijät. Vuoden 1995 loppuun mennessä kaikki reitit on kilpailutettu eikä London Transport ole enää vastuussa linja-autopalvelujen tuottamisesta.

London Transport hallitsee yhä verkkoa, sillä se määrää lippujen hinnoista ja palveluista "tavoitteenaan luoda kaupallisten ja sosiaalisten osatekijöiden yhdistelmä, joka täydentää Lontoon juna- ja maanlaisverkkoa ja syöttää siihen matkustajia". London Transportilla on lisäksi yhä vastuu infrastruktuurista, kuten linja-autopysäkeistä ja erityistiloista, sekä sosiaalisiin syihin perustuvien erityispalvelujen rahoittamisesta.

Tarjouskilpailun perusteella tehdyt linja-autopalveluja koskevat sopimukset ovat olleet bruttokustannuksiin perustuvia, eli liikennöijä saa maksun määrätyn palvelun tuottamisesta, ja saadut lipputulot tilitetään London Transportille. Liikennöijä ei siten kannata taloudellista riskiä vaan keskittyy toiminnan tehokkuuteen.

Uuden järjestelmän ansiosta kaudesta 1984/85 kauteen 1994/95 verkoston aiheuttamat kustannukset laskivat 27 prosenttia, vaikka verkkoa laajennettiin 20 prosenttia. Matkustajamäärä on pysynyt suurimmaksi osaksi ennallaan.

Kautena 1995 - 2000 London Transport pyrkii siirtymään nettokustannuksiin perustuviin sopimuksiin, joissa liikennöijällä on suora vastuu taloudellisesta tuloksesta ja liikennöijä saa tulonsa lippumyynnistä. London Transport määrää yhä hinnoista ja palveluista. Liikennöijä kärsii tai hyötyy taloudellisesta tuloksessa tapahtuvista muutoksista.

Linja-autopalvelujen täydellinen vapauttaminen: kokemuksia Isosta-Britanniasta

Järjestelmä

Koska matkustajamäärä laski jatkuvasti ja tukien tarve lisääntyi, vuoden 1985 liikennelaissa vapautettiin ja yksityistettiin alue- ja kaupunkiliikenteen linja-autopalvelut täysin lokakuusta 1986 alkaen.

Järjestely on Euroopassa poikkeuksellinen, sillä se antaa mahdollisuuden suoraan "tien päällä" tapahtuvaan kilpailuun ja vapaaseen hinnoitteluun. Palveluja ei suunnittele mikään keskuselin (lukuun ottamatta harvojen sosiaalisesti välttämättömien palvelujen kilpailuttamista). Laatuvaatimukset on rajoitettu vähimmäisiin turvallisuusvaatimuksiin.

Tärkeimmät tulokset

Uusien järjestelmien ansiosta kustannustehokkuus parani merkittävästi ja tukien tarve väheni huomattavasti. Keskimääräiset kustannussäästöt olivat suurin piirtein samansuuruiset kuin Lontoossa kilpailuttamisella aikaansaadut säästöt (25 - 35 prosenttia).

Samana ajanjaksona linja-autojen keskimääräinen matkustajamäärä laski kuitenkin huomattavasti (27,4 prosenttia vuodesta 1985 kauteen 1993/94), vaikka linja-autoilla tarjottujen ajokilometrien määrä kasvoi voimakkaasti (24 prosenttia). Kilometrimäärän kasvu keskittyi suureksi osaksi kuormitetuimmille reiteille. Reaalinen hintataso nousi noin 25 prosenttia.

Liikennejärjestelmien yhtenäisyyden puuttuminen täysin sääntelystä vapautetussa toimintaympäristössä on suurimpana esteenä julkisen linja-autoliikenteen yleisen houkuttelevuuden parantamiselle. Lisäksi tiedottaminen matkustajille loppui lähes kokonaan linja-autoyhtiöiden välisen kilpailun vuoksi. Tästä syystä henkilöliikenneliitto (Confederation of Passenger Transport) puoltaa kilpailusäännöksiin tehtäviä muutoksia, joilla parannetaan järjestelmän suunnittelu- ja yhteensovittamisominaisuuksia.

Raideliikennepalvelujen alueellinen hajauttaminen: esimerkki Saksasta

Saksa liittotasavallan laki rautatiejärjestelmän rakennemuutoksesta tuli voimaan 1 päivänä tammikuuta 1994. Sen lisäksi, että 1 päivänä tammikuuta 1996 tulee voimaan käsite alueellinen hajauttaminen ("Regionalisierung"), toteutetaan myös toinen merkittävä toimenpide. Siihen sisältyy alueellisten raideliikennepalvelujen sääntelytoimivallan siirto osavaltiohallituksille ("Länder"), jotka voivat osavaltion lakien mukaisesti siirtää vastuuta edelleen kunnille tai kuntayhtymille ("Verkehrsverbünde").

Osavaltiohallitukset ja kunnat saavat (korotetuista) polttoaineveroista huomattavia tuloja, joiden avulla voidaan tukea alueellista raideliikennettä, joka yleensä tuottaa tappiota. Vuonna 1996 tukea maksetaan yhteensä noin 15 miljardia Saksan markkaa. Samanlaisia korvauksia on saatavissa myös vuodesta 1997 eteenpäin.

Käsite alueellinen hajauttaminen tarkoittaa, että osavaltion viranomaiset ovat osavaltion lain mukaisesti vastuussa kaiken alueellisen ja kaupunkien julkisen liikenteen, mukaan lukien raideliikenteen, määrän ja laadun määrittämisestä ja liikennöijien kanssa tehtävistä sopimuksista. Neuvoston direktiivin 91/440 edellyttämä ja Saksan lakiin sisällytetty raideliikenteen infrastruktuurin avaaminen "kolmansille" liikennöijille antaa mahdollisuuden ottaa käyttöön alueellisten raideliikennepalvelujen kilpailuttaminen. Toimeenpanevilla viranomaisilla on kuitenkin harkintavalta päättää kyseisen välineen käytöstä tai käyttämättä jättämisestä. He päättävät myös liikennöijille maksettavan korvauksen tyypistä (etu- tai jälkikäteen maksettava tuki).

Saksalainen alueellisen hajauttamisen käsite luo sääntelyyn liittyvät edellytykset järjestelmän yhtenäistämisen huomattavalle parantamiselle. Voidaan olettaa, että yhdistetystä lippujärjestelmästä, joka kattaa laajan maantieteellisen alueen ja useita eri liikennemuotoja, tulee Saksassa yleinen käytäntö.

**LIITE B: YHTEISÖN HENKILÖLIIKENNETTÄ
KOSKEVIEN OIKEUSASIAKIRJOJEN KÄSIKIRJA**

Yhteisön julkista matkustajaliikennettä koskevien
oikeusasiakirjojen käsikirja

Oikeusasiakirjat	Toimintasektori	Liikennemuoto	Pääasialliset tavoitteet/toimin-not	EYVL numero
Neuvoston asetus (ETY) n:o 1191/69, muutettu asetuksella 1893/91	Julkiset palvelut	Maantieliikenne	Julkisten palvelujen käsitteeseen olennaisesti kuuluvien julkisen vallan velvoitteiden määrittäminen	L 156, julkaistu 28 päivänä heinäkuuta 1969
Neuvoston direktiivi n:o 93/36/ ETY	Julkiset hankinnat	Kaikki	Julkisia tavarahankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteen- sovittaminen	L 199, julkaistu 9 päivänä elokuuta 1993
Neuvoston direktiivi n:o 93/37/ETY	Julkiset hankinnat	Kaikki	Julkisia rakennusurakoita koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteen- sovittaminen	L 199, julkaistu 9 päivänä elokuuta 1993
Neuvoston direktiivi n:o 92/50/ETY	Julkiset hankinnat	Kaikki	Julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteen-sovittaminen	L 209, julkaistu 24 päivänä heinäkuuta 1992
Neuvoston direktiivi n:o 89/665/ETY	Julkiset hankinnat	Kaikki	Julkisia tavarahankintoja ja rakennusurakoita koskeviin sopimuksiin liittyvien muutoksen- hakumenettelyjen soveltamista koskevi- en lakien, asetusten ja hallinnollisten määräysten yhteensovitta- minen	L395, julkaistu 30 päivänä joulukuuta 1989
Neuvoston direktiivi n:o 93/38/ETY	Julkiset hankinnat	Kaikki	Vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja televiestinnän alan hankintoja koskevien sopimusten tekomenettelyjen yhteensovittaminen	L 199, julkaistu 9 päivänä elokuuta 1993
Neuvoston direktiivi n:o 92/13/ETY	Julkiset hankinnat	Kaikki	Direktiivin 93/38/ETY kattaman julkisten sopimusten tarkastusmenet- telyn soveltaminen	L 76, julkaistu 23 päivänä maaliskuuta 1992
Neuvoston asetus (ETY)n:o 2407/92	Pääsy liikemaaailmaan Pääsy markkinoille	Lentoliikenne	Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien toimiluvat	L 240, julkaistu 24 päivänä elokuuta 1992
Neuvoston asetus (ETY) n:o 1108/70	Infrastruktuurit (käyttö)	Sisämaan liikenne	Rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen infrastruktuurikuluja koskevien kirjaupitojärjestel- mien käyttöönotto	L 130, julkaistu 15 päivänä heinäkuuta 1970

Oikeusasiakirjat	Toimintasektori	Kuljetusmuoto	Pääasialliset tavoitteet/toimin-not	EYVL numero
Neuvoston asetus (ETY) n:o 4060/89	Rajavalvonta	Maantieliikenne, sisämaan liikenne, vesiliikenne	Valvonnan poistaminen jäsenvaltioiden rajoilla maantie- ja sisävesiliikenteessä	L 390, julkaistu 30 päivänä joulukuuta 1989
Neuvoston asetus (ETY) n:o 1192/69	Valtion tuet	Rautatieliikenne	Yhteiset säännöt rautatieyritysten kirjanpidon sääntönmukaistamiseksi	L 156, julkaistu 28 päivänä heinäkuuta 1969
Neuvoston asetus (ETY) n:o 1107/70	Valtion tuet	Sisämaan liikenne	Tuen myöntäminen rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen	L 130, julkaistu 15 päivänä heinäkuuta 1970
Neuvoston asetus (ETY) n:o 2830/77	Julkinen hallinto	Rautatieliikenne	Tarvittavat toimenpiteet rautatieyritysten kirjanpitojärjestelmien ja tilinpäätösten saamiseksi keskenään vertailukelpoisiksi	L 334, julkaistu 24 päivänä joulukuuta 1977
Neuvoston asetus (ETY) n:o 2183/78	Julkinen hallinto	Rautatieliikenne	Yhdenmukaisten kustannuslaskenta-periaatteiden vahvistaminen rautatieyrityksille	L 258, julkaistu 21 päivänä syyskuuta 1978
Neuvoston direktiivi n:o 82/714/ETY	Tekniset standardit; turvallisuus	Sisämaan liikenne, vesiliikenne	Sisävesialusten tekniset vaatimukset	L 301, julkaistu 28 päivänä lokakuuta 1982
Neuvoston direktiivi n:o 76/135/ETY	Tekniset standardit; turvallisuus	Sisämaan liikenne, vesiliikenne	Sisävesialusten purjehduskelpoisuuslupien vastavuoroinen tunnustaminen	L 21, julkaistu 29 päivänä tammikuuta 1993
Neuvoston asetus (ETY) n:o 95/93	Pääsy markkinoille; kilpailu	Lentoliikenne	Lähtö- ja saapumisaikojen jakamista yhteisön lentoasemilla koskevat yhteiset säännöt	L 14, julkaistu 22 päivänä tammikuuta 1993
Neuvoston asetus (ETY) n:o 2408/92	Pääsy markkinoille	Lentoliikenne	Yhteisön lentoliikenteen harjoittajien pääsyn vapauttaminen yhteisön sisäisen lentoliikenteen reiteille	L 240, julkaistu 24 päivänä elokuuta 1992

Oikeusasiakirjat	Toimintasektori	Kuljetusmuoto	Pääasialliset tavoitteet/toimin-not	EYVL numero
Neuvoston direktiivi n:o 93/65/ETY	Tekniset standardit Ilmaliikenteen valvonta	Lentoliikenne	Yhteensopivien teknisten eritelmien määrittäminen ja käyttö lentoliikenteen hallinnan (ATM) laitteiden ja järjestelmien hankinnassa	L 187, julkaistu 29 päivänä heinäkuuta 1993
Neuvoston asetus (ETY) n:o 295/91	Kuluttajansuoja	Lentoliikenne	Yhteiset säännöt, jota sovelletaan, jos matkustajalta säännöllisessä lentoliikenteessä evätään pääsy lennolle	L 36, julkaistu 8 päivänä helmikuuta 1991
Neuvoston asetus (ETY) 2409/92	Hintachdot	Lentoliikenne	Lentoliikenteen kuljetus- ja rahtimaksut	L 240, julkaistu 24 päivänä elokuuta 1992
Neuvoston direktiivi n:o 89/459/ETY	Liikenne-turvallisuus	Tieliikenne	Tiettyihin luokkiin kuuluvien moottoriajoneuvojen renkaiden kulumuspintojen syvyyttä koskevan lainsäädännön lähentäminen	L 226, julkaistu 3 päivänä elokuuta 1989
Neuvoston direktiivi n:o 91/671/ETY	Liikenne-turvallisuus	Tieliikenne	Vähemmän kuin 3,5 tonnia painavien ajoneuvojen turvavöiden pakollista käyttöä koskevan lainsäädännön lähentäminen	L 373, julkaistu 31 päivänä joulukuuta 1991
Neuvoston direktiivi n:o 88/599/ETY	Yhteiskunta; tieliikenne	Tieliikenne	Yhdenmukaiset menettelyt pantaessa täytäntöön sosiaalilainsäädännön yhdenmukaistamisesta annetut asetukset (ETY) N:o 3820/85 ja (ETY) 3821/95	L 325, julkaistu 29 päivänä marraskuuta 1988
Neuvoston direktiivi n:o 93/89/ETY	Verotus	Tieliikenne	Verotuksen yhteensovittaminen	L 279, julkaistu päivänä marraskuuta 1993
Neuvoston asetus (ETY) n:o 3925/91	Rajavalvonta	Lentoliikenne, meriliikenne	Yhteisön sisäisen lentomatkan suorittavien henkilöiden käsimatkatavaroihin ja kirjattuihin matkatavaroihin sekä yhteisön sisäisen merimatkan suorittavien henkilöiden matkatavaroihin kohdistuvien tarkastusten ja muodollisuuksien lakkauttaminen	L 374, julkaistu 31 päivänä joulukuuta 1991

Oikeusasiakirjat	Toimintasektori	Kuljetusmuoto	Pääasialliset tavoitteet/toimin-not	EYVL numero
Neuvoston direktiivi n:o 91/440/ETY	Rakenteiden tasapainottaminen; Yhteisön rautateiden kehittäminen; pääsy markkinoille	Rautatieliikenne	-Rautateiden kehittäminen -rautatie toiminnan ja rautatiekuljetuspalvelu jen voiton infrastruktuurin erottaminen -rahoituksen rakenteen kehittäminen -pääsy tiettyjen palvelujen verkkoon	L 237, julkaistu 24 päivänä elokuuta 1991
Neuvoston direktiivi n:o 92/6/ETY	Liikenne- turvallisuus	Maantieliikenne	Nopeudenrajoit- timien asentaminen ja käyttö	L 57, julkaistu 2 päivänä maaliskuuta 1992
Neuvoston direktiivi n:o 77/143/ETY	Liikenne- turvallisuus	Maantieliikenne	Moottoriajoneuvojen katsastusta koskevan lainsäädännön lähentäminen	L 47, julkaistu 18 päivänä helmikuuta 1977
Neuvoston direktiivi n:o 80/1263	Liikenne- turvallisuus	Maantieliikenne	Yhteisön ajokortin käyttöönotto; ajokortin saamisen ehtojen arviointi; ajokorttien vaihtaminen ²⁵	L 375, julkaistu 31 päivänä joulukuuta 1992
Neuvoston direktiivi n:o 85/003/ETY	Liikenne- turvallisuus ja tekniset standardit	Maantieliikenne	Ajoneuvojen painoa, mittoja ja eräitä muita teknisiä ominaisuuksia koskevien lakien lähentäminen	L 002, julkaistu 3 päivänä tammikuuta 1985
Neuvoston asetus (ETY) n:o 3820/85	Liikenne- turvallisuus; sosiaali- lainsäädäntö	Maantieliikenne	Tieliikenteen sosiaalilainsäädännön yhdennukaista-minen	L 370, julkaistu 31 päivänä joulukuuta 1985
Neuvoston asetus (ETY) n:o 3821/85	Liikenne- turvallisuus; sosiaali- lainsäädäntö	Maantieliikenne	Tieliikenteen valvontalaitteet	L 370, julkaistu 31 päivänä joulukuuta 1985
Neuvoston direktiivi n:o 74/562/ETY	Pääsy ammattiin	Matkustajien maantieliikenne- kuljetus	Maanteiden kansallisen ja kansainvälisen henkilöliikenteen har- joittajan ammattiin pääsy	L 308, julkaistu 19 päivänä marraskuuta 1974

Oikeusasiakirjat	Toimintasektori	Kuljetusmuoto	Pääasialliset tavoitteet/toimin-not	EVVL numero
Neuvoston direktiivi n:o 91/0672/ETY	Pääsy markkinoille; Pääsy liikemaailmaan; Keskinäinen todistusten tunnustaminen	Sisämaan vesiliikenne	Sisävesiväylien tavar- ja matkustajaliikenteeseen myönnettyjen kansallisten pätevyyskirjojen vastavuoroinen tunnustaminen	L 373, julkaistu 31 päivänä joulukuuta 1991
Neuvoston asetus (ETY) n:o 3921/91	Pääsy ammattiin	Sisämaan vesiliikenne	Muita kuin jäsenvaltiosta olevia liikenteenharjoittajia koskevat edellytykset saada harjoittaa siellä sisävesiväylien tavar- tai henkilöliikennettä	L 373, julkaistu 31 päivänä joulukuuta 1991
Neuvoston asetus (ETY) n:o 684/92	Pääsy ammattiin	Matkustajien maantieliikenne-kuljetus	Yhteiset säännöt harjoitettaessa kansainvälistä henkilöliikennettä linja-autoilla	L 74, julkaistu 20 päivänä maaliskuuta 1992
Neuvoston asetus (ETY) n:o 2454/92	Pääsy ammattiin	Matkustajien maantieliikenne-kuljetus	Edellytykset, joilla muut kuin jäsenvaltiosta olevat liikenteenharjoittajat voivat harjoittaa kansallista maanteiden henkilöliikennettä jäsenvaltiossa	L 251, julkaistu 29 päivänä huhtikuuta 1992
Komission suositus n:o 922/82	Laatu; rautateiden kehittäminen	Rautatieliikenne	Korkeamman laadun määrittely, kansainvälisen matkustajakuljetuksen järjestäminen	L 381, julkaistu 31 päivänä joulukuuta 1982

Oikeusasiakirjat	Toimintasektori	Kuljetusmuoto	Pääasialliset tavoitteet/toimin-not	EYVL numero
Neuvoston asetus (ETY) 2081/93	Rakenne-rahastojen käyttö	Kaikki	Säännöt aluepolitiikan lainsäädännön järjestämiseksi	L 193, julkaistu 20 päivänä heinäkuuta 1993
Neuvoston asetus (ETY) n:o 2082/93	Rakenne-rahastojen käyttö	Kaikki	Säännöt aluepolitiikan lainsäädännön soveltamiseksi	L 193, julkaistu 20 päivänä heinäkuuta 1993
Neuvoston asetus (ETY) n:o 2083/93	Euroopan aluekehitysrahaston käyttö	Kaikki	Säännöt Euroopan aluekehitys-rahaston soveltamiseksi	L 193, julkaistu 20 päivänä heinäkuuta 1993
Neuvoston asetus (ETY) n:o 2084/93	Euroopan sosiaalirahaston käyttö	Kaikki	Säännöt Euroopan sosiaalirahaston soveltamiseksi	L 193, julkaistu 20 päivänä heinäkuuta 1993
Komission ilmoitus jäsenvaltioille (Urban)	Yhteisön kaupunkialueiden pilotti-ohjelma	Kaikki	Perusteet kaupunkialueiden parantamisen tukemiseksi	L 180, julkaistu 1 päivänä heinäkuuta 1994
Komission ilmoitus jäsenvaltioille (Interreg II)	Yhteisön aloite, joka koskee rajan-ylitysalueita	Kaikki	Perusteet suunnitelmien tukemiseksi	L 180, julkaistu 1 päivänä heinäkuuta 1994
Neuvoston asetus (EY) n:o 2236/95	Euroopan laajuiset verkot	Kaikki	Euroopan laajuisien verkkojen alaan liittyvän yhteisön rahoitustuen myöntämistä koskevat yleiset säännöt	L 228, julkaistu 23 päivänä syyskuuta 1995

**LIITE C: KUSTANNUSTEN PERIMISASTE JULKISESSA
KAUPUNKILIIKENTEESSÄ**

KUSTANNUSTEN PERIMISASTE JULKISESSA KAUPUNKILIIKENTEESSÄ²⁶

Kaupunki	1985	1993	Muutos edelliseen
Amsterdam	25 %	25 %	0
Ateena	21 %	27 %	+6
Bryssel	35 %	33 %	+8
Kööpenhamina	54 %	52 %	-2
Dublin	80 %	96 %	+16
Frankfurt	44 %	45 %	+1
Helsinki	44 %	44 %	0
Lissabon	70 %	62 %	-8
Lontoo ²⁷	57 %	79 %	+22
Luxemburg	24 %	18 %	-6
Madrid	68 %	75 %	+7
Pariisi	36 %	33 %	-3
Rooma	16 %	10 %	-6
Tukholma	37 %	34 %	-3
Wien	51 %	40 %	-11

Lähde: *Janes' Urban Transport*

²⁶

Sisältää ainoastaan kustannusten perimisen matkalippujen hinnoissa.

²⁷

Lontoon seutuliikenne, vuoden 1993 luvussa on otettu huomioon arvonalennus.

ISSN 1024-4492

KOM(95) 601 lopullinen

ASIAKIRJAT

FI

07

Luettelonumero : CB-CO-95-661-FI-C

ISBN 92-77-97198-3

Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimisto

L-2985 Luxemburg

56