

Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Kestävä tulevaisuus liikenteelle: kohti yhtenäistä, teknologiavetoista ja käyttäjäystävällistä järjestelmää”

(2010/C 141/07)

ALUEIDEN KOMITEA

- korostaa, että kestävän liikenteen saavuttamisen avain ei ole liikennepalveluiden kysynnän rajoittaminen. Oleellista ei ole kuljetettujen ihmisten tai tavaroiden määrä vaan kuljetustapa. Kestävän kehityksen vastaisia liikennetottumuksia voidaan vähentää ainoastaan liikenteen oikealla hintapolitiikalla. Näin ollen on tärkeää taata oikeudenmukainen ja avoin malli liikennekustannusten jakamiseksi kaikkien liikennemuotojen kesken.
- korostaa, että liikennejärjestelmän kestävyden parantamisessa on kiinnitettävä huomiota liikenne-ruuhkien ongelmaan. Pelkkä liikenneverkon kapasiteetin lisääminen ei kuitenkaan riitä, sillä suuremman verkon ympäristövaikutukset voivat helposti saavuttaa hallitsemattomat mitat. Siksi on välttämätöntä parantaa kestävien liikennejärjestelmien kilpailukykyä.
- toteaa, että paikallis- ja alueviranomaisilla on selkeä intressi tukea maantieliikenteen vaihtoehtoja erityisesti siellä, missä järjestelmässä on pullonkauloja, ennen kaikkea haavoittuvilla ja ankarista luonnonoloista kärsivillä alueilla, koska pullonkaulat aiheuttavat ongelmia, kuten melua, päästöjä, ruuhkia, myöhästymisiä, teiden kunnan nopeaa huonontumista sekä suuria kustannuksia teiden kunnossapidosta vastaaville alueille.
- korostaa, että kaupunkien liikenneverkot, niiden lähellä sijaitsevat liikenneverkot ja alueiden liikenneverkot ovat oleellinen osa liikenneverkkoja ja maailmanlaajuisia toimitusketjuja, ja niihin on kiinnitettävä ensisijaista huomiota.
- pyytää, että valkoisessa kirjassa eurooppalaisesta liikennepolitiikasta lähetetään EU:n talousarvion tulevaa tarkistamista silmälläpitäen vahva poliittinen signaali siitä, että EU:n liikenteen määrärahojen on tulevaisuudessa vastattava EU:n asettamia tavoitteita ja päinvastoin.

Esittelijä: Väino Hallikmägi, Pärnun kaupunginvaltuutettu (EE, ALDE)

Viiteasiakirja

Komission tiedonanto – Kestävä tulevaisuus liikenteelle: kohti yhtenäistä, teknologiavetoista ja käyttäjätasavälistä järjestelmää

KOM(2009) 279 lopullinen

I POLIITTISET SUOSITUKSET

ALUEIDEN KOMITEA

Johdanto

1. pitää tervetulleena liikenteen kestävä tulevaisuutta koskevaa komission tiedonantoa, joka on ensimmäinen askel EU:n liikennepolitiikan tarkistamiseksi seuraavia vuosikymmeniä varten.

2. yhtyy komission kantaan siitä, että liikennepolitiikan on perustuttava kestäväan ja pitkän aikavälin visioon ihmisten ja tavaroiden liikkuvuudesta. Tällaisen visioon perustuvan liikennepolitiikan laatimisen ehtona on liikennealaan vaikuttavien suuntauksien tunnistaminen.

3. katsoo, että tulevaisuuden liikenneverkoilla on taattava yhteydet kaikille Euroopan alueille, sillä se on oleellinen edellytys EU:n alueellisen yhteenkuuluvuuden varmistamiselle, ja sillä on suuri vaikutus sosiaalisen ja taloudellisen yhdentymisen syventämisen ja kestäväan kehityksen takaamisen kannalta. Liikennepolitiikan toimeenpano vaatii jäsenvaltioilta entistä enemmän poliittista tahtoa sekä tukea kestäväälle ja innovatiiviselle liikennestrategialle.

Poliittiset suositukset

4. pitää tarpeellisena, että liikennepolitiikan uudistamista koskevassa valkoisessa kirjassa analysoidaan aikaisempaa huomattavasti järjestelmällisemmin ja perusteellisemmin ulkoisia tekijöitä, liikennealan sisäistä kehitystä sekä niiden (yhteis)vaikutusta. Valkoisessa kirjassa tulisi myös käsitellä ilmastonmuutoksen ja taloudellisten muutosten vaikutusta liikennealan ja sen tuotteiden ja palveluiden kehitykseen.

5. katsoo, että strategista kehitysasiakirjaa on täydennettävä siinä hahmoteltavien poliittisten päätösten ja suunniteltujen toimenpiteiden (vertailevan) sosiaalis-taloudellisen ja ympäristövaikutuksia koskevan analyysin osalta. Parhaimmassa tapauksessa analyysin tulokset siirrettäisiin jäsenvaltioiden ja alueiden tasolle, jotta voidaan arvioida yhteisen liikennepolitiikan vaikutuksen

mahdollista vaihtelua. Oleellista on tuoda esiin kaikki liikennealan konseptuaaliset suuntauksat, jotka vaikuttavat liikenteen tulevaisuutta koskevaan keskusteluun.

6. pitää tärkeänä, että jäsenvaltioiden paikallis- ja alueviranomaisille annetaan mahdollisuus vaikuttaa, kun hahmotellaan EU:n liikennepolitiikkaa, laaditaan strategisia suunnitelmia ja tehdään päätöksiä, jotta voidaan taata liikennealan aloitteiden ja välineiden toteuttamisessa tarvittavat asianmukaiset sääntely- ja suunnittelupuitteet. Paikallis- ja aluetason päättäjät pystyvät parhaiten arvioimaan, mitä liikenneongelmien ratkaisemiseksi paikallis- ja aluetasolla tarvitaan. Näin ollen on noudatettava toissijaisuusperiaatetta, kun unioni- tai jäsenvaltiotasoa antaa tukea paikallis- ja alueviranomaisille.

7. tuo esiin, että liikenneinfrastruktuurin kehittämisessä on tarpeen priorisoida verkkoja tai hankkeita ja että ensisijaisten infrastruktuurien nopean luomisen varmistamiseksi on taattava sekä EU:n keskeisten toimielinten että jäsenvaltioiden poliittinen ja taloudellinen tuki.

8. korostaa, että TEN-T-liikenneverkon kehittämisessä on huolehdittava siitä, että kun nykyinen hankesuuntautunut lähestymistapa (30 ensisijaista hanketta) korvataan siten, että TEN-T-ydinverkko eriytetään, huomiota ja tukea annetaan edelleen EU:n ytimestä kauempaan sijaitseville alueille, raja-alueille ja luonnonhaitta-alueille liikenneyhteyksien parantamiseksi EU:n ytimen ja naapurivaltioiden välillä. Euroopan sisäisen ja ulkoisen alueellisen koheesion takaamiseksi on tältä pohjalta pohdittava myös esimerkiksi ensisijaisten yhteysverkkojen tai -käytävien eriyttämistä EU:n liikennepolitiikassa sekä niitä koskevia taloudellisia tukimekanismeja. On luotava entistä selkeämmät säännöt sille, mihin periaatteisiin tukeutuen ja mitä menettelytapaa soveltaan TEN-T-verkot määritellään ja tarvittaessa muutetaan ja täydennetään. Meneillään olevat ensisijaiset TEN-T-hankkeet tulisi viedä joka tapauksessa loppuun. TEN-T-ydinverkkoon tulisi myös ottaa mukaan täydennyksiä ja pidennyksiä, jotka liitetään tarkoituksenmukaisesti verkkoon. Samalla olisi edistettävä hankkeiden parempaa koordinoitua jäsenvaltioiden kesken, jotta voidaan välttää suunnittelun ja toteutuksen eriaikaisuus ja asettaa valtioiden rajat ylittävät osuudet etusijalle.

9. muistuttaa rahtiliikenteen keskeisestä roolista EU:n talouden toiminnan kannalta. Samalla on otettava huomioon, että EU:n liikennejärjestelmää kuormittavat yhä enemmän liikenne-ruuhkat, joiden syynä ovat liikennemuotojen välinen epätasapaino (nykyisten markkinaolosuhteiden vallitessa maantieliikenteellä on suhteeton kilpailuetu), infrastruktuurin puutteet sekä eri liikennemuotojen huono yhteentoimivuus. Komitea katsoo, että eri liikennemuotojen infrastruktuurien yhdistämisen edistämiseksi etusijalle olisi asetettava kulloistenkin ratkaisujen ja päätösten koordinoiminnin ja johdonmukaisuuden varmistaminen TEN-T:tä ja kaupunkiliikennettä koskevien kysymysten puitteissa, mutta myös Euroopan aluekehitysrahaston ja koheesiorahaston rahoituspainopisteiden määrittelyssä.

10. tähdentää, että kaupungit ovat liikenneverkkojen olennainen ja erottamaton osatekijä, sillä ne ovat kulkuyhteyksien solmukohtia, joissa eri liikennemuodot risteävät ja joista liikenneväylät yleensä alkavat tai joihin ne päättyvät. Siksi kaupunkiliikenteen on saatava sama huomio kuin liikenneverkkojen.

11. esittää, että EU:n rahoitusmenettelyjä yksinkertaistetaan edelleen, ja katsoo, että kansallisten rahoitusohjelmien ja EU:n rahoitusohjelmien on oltava keskenään johdonmukaisia.

12. pyytää, että valkoisessa kirjassa eurooppalaisesta liikennepolitiikasta lähetetään EU:n talousarvion tulevaa tarkistamista silmälläpitäen vahva poliittinen signaali siitä, että EU:n liikenteen määrärahojen on tulevaisuudessa vastattava EU:n asettamia tavoitteita ja päinvastoin.

Rautatie-, meri- ja sisävesiliikenne

13. katsoo, että rautatiemarkkinoiden pirstoutuminen on suuri ongelma. On myös välttämätöntä poistaa nykyisten infrastruktuurien pullonkaulat, erityisesti ne, jotka johtuvat rajatylittävistä osuuksista tai luonnonesteistä. Sekä kuljetusaikojen, luotettavuuden että kuljetusmäärien suhteen laadukasta palvelua tarjoavan tehokkaan Euroopan laajuisen rautatieverkon luominen edellyttää sellaisen kestävä ja kustannustehokkaan ratkaisun löytämistä, joka mahdollistaa tavaraliikenteen siirtämisen yhä enemmän maanteiltä rautateille.

14. myöntää, että jäsenvaltioiden erilaiset infrastruktuuristandardit – esimerkiksi poikkeava raideleveys ja erilaiset sähkö- ja turvallisuusjärjestelmät – lisäävät liikennealan pirstoutumista. Teknisten edellytysten ja laitteiden yhdenmukaistaminen edellyttää teknisten normien yhdenmukaistamista ja siten infrastruktuuri-investointeja. Samalla on harmonisoitava veturinkuljetta-

jen koulutusta ja turvallisuutta ja rahtia koskevia jäsenvaltioiden määräyksiä sekä otettava kansainvälisessä – etenkin unionin ulkopuolisista maista tulevassa – liikenteessä lentoliikenteen tapaan käyttöön yhteinen liikenteenohjauksen kieli. Näin voidaan vahvistaa alan kilpailukykyä maantiekuljetuksiin nähden. Ylikuormitetuilla verkonosilla tulee luoda edellytykset, jotta henkilö- ja tavaraliikenne voivat käyttää yhteisiä rautatielinjoja ilman että tästä koituu kummallekaan haittaa tai jotta voidaan rakentaa uusia rautatielinjoja sekä erottaa tavara- ja matkustajaliikenteen infrastruktuurit toisistaan, sikäli kun se on teknisesti mahdollista ja taloudellisesti toteutettavissa.

15. katsoo, että tavaraliikenteen infrastruktuuria lisäämällä on taattava yhteydet kaupunkien keskustoihin mutta lisäykset eivät saa lisätä liikennemääriä eivätkä ruuhkia kaupunkikeskustissa.

16. pitää tarpeellisena, että syrjäalueiden talouden yhdistämiseksi EU:n ytimeen kiinnitetään erityistä huomiota satamiin, joilla on oltava hyvät multimodaaliset liikenneyhteydet. Komitea pitää tarpeellisena varmistaa useasta liikennemuodosta muodostuva liikenneyhteys niiden alueiden välillä, joilla merenkululla on huomattava rooli.

17. korostaa, että meri- ja sisävesiliikennettä on tuettava, sillä niillä saattaa olla avainrooli ilmastonmuutoksen torjunnassa. Nykyisten "merten moottoriteiden" kaltaisia ohjelmia olisi lisätävä tuntuvasti, sillä ne edistävät sekä EU:n liikennepolitiikan että alueellisen koheesion tavoitteiden saavuttamista. Meri- ja sisävesiliikenne voi myös osaltaan tyydyttää matkustaja- ja tavaraliikenteen kasvavaa kysyntää. Alusten, satamien ja logistiikkalaitteiden kielteisiä ympäristövaikutuksia on jatkuvasti vähennettävä. Komitea onkin pahoillaan siitä, etteivät kansainväliset merikuljetukset sisälly vielä Kioton mekanismeihin eivätkä kasvihuonepäästöjen vähentämistä koskevaan aikatauluun. Jotta eurooppalaiselle merenkulkualalle kohdistuvia kilpailuhaittoja voitaisiin mahdollisuuksien mukaan välttää, Euroopan unionin tulisi huolehtia siitä, että sitovia määräyksiä laaditaan ensisijaisesti kansainvälisellä tasolla. Lisäksi tulisi tarkistaa, millaisia vaikutuksia olisi ympäristön saastuttamisasteen mukaan porrastettujen satamamaksujen käyttöönotolla.

18. pitää tärkeänä, että multimodaalisten liikennesolmujen kehittäminen asetetaan yhdeksi yhteisen liikennepolitiikan painopisteeksi. Rautateiden tavaraliikenneosuuden lisäämisessä on taattava ympäristö- ja turvallisuusvaatimusten noudattaminen sekä minimoitava kielteinen vaikutus matkustajaliikenteeseen.

Lentoliikenne

19. katsoo, että lentoliikenteen kehittämisessä on sekä teknisten että suunnittelua koskevien ratkaisujen avulla otettava huomioon ja suunniteltava toimia lentoliikenteen kielteisten ympäristövaikutusten, kuten melun ja ilmansaasteiden, vähentämiseksi. Toisaalta ympäristökustannusten sisällyttämisessä lentoliikenteen hintoihin on otettava huomioon, että lentoliikenteen merkitys vaihtelee alueittain ja että sen avulla varmistetaan myös EU:n syrjäisimpien alueiden hyvät yhteydet. EU:n tukea tarvitaan erityisesti keskikokoisten kaupunkien ja saarialueiden lentoasemien kehittämiseen lentoturvallisuuden ja asiakkaiden tyytyväisyyden takaamiseksi.

20. pitää tarpeellisena taata lentoasemien välinen rehti kilpailu sekä varmistaa yhteisten sääntöjen noudattaminen lentokenttämaksuja arvioitaessa ja määriteltäessä.

Liikennekustannukset, investoinnit

21. korostaa, että investoinnit on koordinoitava nykyistä paremmin. Esimerkiksi Euroopan laajuisten liikenneverkkojen rahoituksessa olisi edelleen edistettävä markkinapohjaisia rautatiehankkeita, ja alueellinen tuki tulisi kohdentaa tarkemmin ympäristöystävällisille liikennemuodoille EU:n alueellisen koheesion vahvistamiseksi.

22. katsoo, että eri liikennemuotojen tasapainoisen ja kestävä käytön edellytyksenä on ulkoisten kustannusten (ympäristöhaittojen, onnettomuuksista aiheutuvien haittojen ja ajan menetyksen) sisällyttäminen liikennekustannusten arviointiin sekä käyttäjä maksaa -periaatteen entistä laajempi soveltaminen. Samalla on taattava tällä tapaa hankittavien varojen siirtäminen ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin ja näin lisättävä ympäristöystävällisimpien liikennemuotojen osuutta ja varmistettava samalla kaikkien liikennemuotojen yleisen tehokkuuden ja yhteentoimivuuden lisääntyminen. Tällaisiin laskelmiin perustuvissa säännöksissä on myös otettava huomioon asianomaisen sosioekonomisen alueen maksukyky. Muussa tapauksessa liikenneyhteyksistä riippuvaiset talousalat ja yritykset menettävät kilpailukykyänsä sekä jäsenvaltioiden että EU:n tasolla.

23. huomauttaa, että tärkeää ja perusluonteista todellisten kustannusten tavoitetta ei saa kyseenalaistaa. Jos valtaosassa liikenneinfrastruktuurien investointeja aletaan noudattaa käyttäjä maksaa -periaatetta, saattaa tästä aiheutua taloudellisen ja sosiaalisen rakenteen muutoksia yksittäisillä alueilla. Jäsenvaltioita, jotka harkitsevat liikennemaksujen käyttöönottoa tai mukauttamista ajanmukaisista todellisten kustannusten lähtökohdista, kehotetaan arvioimaan tällaisen toimenpiteen taloudellisia, ekologisia ja sosiaalisia vaikutuksia. Näin voidaan tarvittaessa strategisista syistä valmistella asianmukaisia keskipitkän ja pitkän

aikavälin tukitoimia – esimerkiksi tietyille alueelle kohdennetun taloudellisen tuen uudelleensuuntaamista.

24. viittaa kaupunkiliikennettä käsittelevästä vihreästä kirjasta (CdR 236/2007) ja toimintasuunnitelmasta (417/2008) annettuihin alueiden komitean lausuntoihin. Komissio julkaisi toimintasuunnitelman syyskuussa 2009 alueiden komitean ja Euroopan parlamentin yhteisen toiveen mukaisesti.

Kaupunkiliikenne

25. pitää kaupunkiliikenteen kehittämistä hyvin tärkeänä, sillä kaupungit ovat liikenneverkkojen erottamaton osa ja muodostavat eri liikennemuotojen solmukohtia. Kaupunkiliikenteen keskeisenä haasteena ovat joukkoliikenteen asettaminen etusijalle ja siten sen merkityksen lisääminen henkilöliikenteessä luomalla sille suotuisat edellytykset, kaupunkiliikenteen edellytysten muuttaminen siten että kaupunkien keskustoihin suuntautuu mahdollisimman vähän liikennettä, kävely- ja pyörätieverkkojen kehittäminen, sähkökäyttöisten liikennevälineiden osuuden lisääminen ja ympäristöystävällisempien liikennemuotojen käytön huomattava laajentaminen.

26. suosittelee, että kaupungit ottavat käyttöön entistä tiukempia toimia kaupunkiliikenteen kielteisten ympäristövaikutusten vähentämiseksi ja terveellisten liikkumismuotojen edistämiseksi. On tärkeää, että EU noudattaa toissijaisuusperiaatetta, jotta paikallis- ja alueviranomaisille luodaan asianmukaiset edellytykset kantaa vastuu asiasta.

27. pitää tarpeellisena, että EU:n liikennepolitiikan tavoitteeksi asetetaan kaupunkikeskusten sekä kaupunkien reuna-alueiden ja niitä ympäröivän maaseudun yhteisten paikallisten liikennejärjestelmien kehittäminen ja erityisesti erilaisten raideliikennejärjestelmien, eli rautatie-, paikallisjuna- ja raitiovaunuverkkojen, yhdistäminen uudelleen seutuliiikennejärjestelmäksi.

28. katsoo, että hyvien käytänteiden vaihtaminen kaupunkiliikenteen kehittämisessä ja toteuttamisessa on jatkuvasti ajankohtaista esimerkiksi seuraavilla osa-alueilla: liityntäpysäköinti (pysäköinti yhdistettynä joukkoliikenteeseen ja kävelyyn), sähkökäyttöisten liikennevälineiden kehittäminen, kevyen liikenteen väyläverkkojen kehittäminen, joukkoliikenteen käyttöön varattujen ajokaistojen merkitseminen, multimodaaliterminaalien rakentaminen kaupunkien tuloväylille, autojen yhteiskäyttöpalveluiden kehittäminen, liikennetottumusten muuttaminen ohjauksen (koulutus ja tiedotus) ja rajoittavien (ruuhkamaksut ja pysäköintimaksut) toimien avulla. EU:n tehtävänä tulee olla ratkaisujen yhteiseen etsimiseen ja olemassa olevan tietämyksen siirtämiseen tähtäävien yhteistyöhankkeiden tukimekanismien luominen ja kehittäminen edelleen.

Tekninen kehitys

29. pitää tarpeellisenä, että multimodaalisten joukkoliikennejärjestelmien kehittämisessä suositetaan sähköisiä lippujärjestelmiä, jotka mahdollistavat yksityiskohtaiset linjakohtaiset kustannuslaskelmat ja linjojen suunnittelemisen asiakkaiden tarpeiden mukaisesti sekä tekevät joukkoliikenteestä käyttäjälle miellyttävämpää. Uusien tietotekniikkavälineiden käytön on tuettava intermodaalisten älykkäiden liikennejärjestelmien kehittämistä, ja EU:n olisi edesautettava niiden käytön leviämistä.

30. katsoo, että teknologian kehityksen yhteydessä on tärkeää tukea tekniikan siirtoa alueiden ja eri aluetasojen välillä. Teknologisten sovellutusten kehittämisen rahoituksessa on tärkeää, ettei rajoituta pelkästään suurkaupungeille sopiviin teknologioihin vaan että kehitys- ja rahoituspolitiikassa merkittävä osa resursseista suunnataan keskikokoisiin ja pieniin kaupunkeihin ja niitä ympäröivälle maaseudulle sopivien kestävien ratkaisujen etsimiseen.

31. korostaa, että liikennealan öljyriippuvuuden vähentämiseksi tulisi mahdollistaa muista raaka-aineista tuotettujen polttoaineiden valmisteverotason eriyttäminen ja tarpeen mukaan laskeminen EU:ssa sovitun minimitasoalle.

32. kiinnittää huomiota siihen, että liikennealan turvallisuuden edistämisen peruskysymyksenä on tarkistus- ja seurantajärjestelmien yhdenmukaistaminen ja vahvistaminen. Turvallisuusvaatimusten yhdenmukaistamisessa tulisi ottaa huomioon paikalliset luonnonolosuhteet, tietyypit, kulttuuriperinteet jne. Liikenneonnettomuuksien tietokantojen yhdistämisen edellytyksenä on kansallisissa tietokannoissa käytettävien tunnusten vähintään osittainen standardisointi.

33. katsoo, että liikennevalvonnassa on luotava edellytykset tietotekniikkaan ja satelliittipaikannusjärjestelmään perustuvien yleisten ja yhteisten ratkaisujen kehittämiselle ja käyttöönnotolle. EU:n ensisijaisena roolina on tutkimus- ja kehittämistyön tukemisen lisäksi yhteisten standardien käyttöön ottaminen, mikä mahdollistaisi jäsenvaltioiden rajat ylittävien liikenneverkkojen kattavan valvonnan.

Liikenneopetus

34. korostaa, että oppilaitoksilla on avainrooli liikenteeseen liittyvän turvallisen ja ympäristöystävällisen käyttäytymisen muokkaamisessa. On luotava edellytykset liikenneopetuksen sisällyttämiseksi kaikkien jäsenvaltioiden oppilaitosten opetussuunnitelmiin. EU voi käynnistää käytännönläheisiä koulutusalan tutkimuksia, joiden pohjalta valmistellaan suositeltavia yhteisiä opetusmateriaaleja ja opetuskokonaisuuksia lastentarhoille ja kouluille.

Yhteys naapurimaihin, kansainvälinen toiminta

35. pitää erityisen tärkeänä luoda entistä paremmat liikenneyhteydet naapurimaihin. Tämä edellyttää sekä EU:n keskeisten toimielinten, jäsenvaltioiden hallitusten että kolmansien maiden hallitusten yhteisiä investointeja rajainfrastruktuuriin (terminaaleihin, teihin ja siltoihin), jotta voidaan taata nopea ja ympäristöystävällinen rajanylitys sekä tavara- että matkustajaliikenteessä. Yhtä tärkeää on edistää raja- ja tullimenettelyiden yhdenmukaistamista ja yhteistyön tiivistämistä raja- ja tullimenettelyiden toimeenpanossa.

36. pitää tärkeänä, että liikennepolitiikalla autetaan syrjäisimpiä alueita integroitumaan omaan maantieteelliseen ympäristöönsä tukemalla sellaisten ympäristöystävällisten meri- ja ilmayhteyksien luomista, jotka liittyvät syrjäisimmät alueet niiden maantieteellisen alueen maihin, ja edistämällä samalla myös intermodaalisuutta.

37. katsoo, että EU:n jäsenvaltioiden ja toimielinten on pyrittävä varmistamaan kansainvälisissä järjestöissä sekä kolmansien maiden kanssa käytävissä liikennealan neuvotteluissa kaikkia eri liikennemuotoja edustaville jäsenvaltioiden yrityksille rehdit kilpailuedellytykset polttoaineiden valmisteveroon, satamamaksuihin, lentokenttämaksuihin, rautatiemaksuihin ja erilaisiin ympäristövaatimuksiin liittyen. Kysymys on erityisen tärkeä EU:n rajoilla sijaitsevien jäsenmaiden talouksien kannalta. Erilaiset kilpailuedellytykset on otettava huomioon myös ulkoisten kustannusten sisällyttämisessä liikenteen hintoihin.

Päätelmät ja suositukset

38. korostaa, että vapaa liikkuvuus on yksi EU:n kansalaisten perusoikeuksista ja EU:n perusperiaatteista. Samoin tavaroiden vapaan liikkuvuuden periaate on yksi sisämarkkinoiden kulmakivistä. Kestävän liikenteen saavuttamisen avain ei ole liikennepalveluiden kysynnän rajoittaminen.

39. korostaa, että oleellista ei ole kuljetettujen ihmisten tai tavaroiden määrä vaan niiden kuljetustapa. Kestävän kehityksen vastaisia liikennetottumuksia voidaan vähentää ainoastaan liikenteen oikealla hintapolitiikalla. Näin ollen on tärkeää taata oikeudenmukainen ja avoin malli liikennekustannusten jakamiseksi kaikkien liikennemuotojen välillä.

40. korostaa, että liikennejärjestelmän kestävyuden parantamisessa on kiinnitettävä huomiota liikenneuuhkien ongelmaan. Jäsenvaltioiden tulisi sitoutua investoimaan ympäristöä säästäviin infrastruktuureihin, joita tarvitaan pullonkaulojen poistamiseksi. Pelkkä liikenneverkon kapasiteetin lisääminen ei kuitenkaan riitä, sillä suuremman verkon ympäristövaikutukset voivat helposti saavuttaa hallitsemattomat mitat. Kestävien liikennejärjestelmien kilpailukykyä on siksi vahvistettava.

41. toteaa, että paikallis- ja alueviranomaisilla on selkeä intressi tukea maantieliikenteen vaihtoehtoja erityisesti siellä, missä järjestelmässä on pullonkauloja, ennen kaikkea haavoittuvilla ja ankarista luonnonoloista kärsivillä alueilla, koska pullonkaulat aiheuttavat ongelmia, kuten melua, päästöjä, ruuhkia, myöhästymisiä, teiden kunnon nopeaa huonontumista sekä suuria kustannuksia teiden kunnossapidosta vastaaville alueille.

42. pitää tarpeellisenä parantaa meri- ja rautatieliikenteen kilpailukykyä. Laadukasta palvelua sekä kuljetusaikojen, luotettavuuden että kuljetusmäärien suhteen tarjoavan tehokkaan rautatieverkon luominen edellyttää Euroopan rautatiemarkkinoiden pirstoutumisen vähentämistä. Lisäksi on luotava yhteinen meriliikennealue ja painotettava satamiin ja satamayhteyksiin tehtäviä investointeja.

43. korostaa, että kaupunkien ja alueiden liikennejärjestelmällä on merkittävä vaikutus aluekehitykseen. Kaupunkien liikenneverkot, niiden lähellä sijaitsevat liikenneverkot ja alueiden liikenneverkot ovat oleellinen osa liikenneverkkoja ja maailmanlaajuisia toimitusketjuja, ja niihin on kiinnitettävä ensisijaista huomiota.

44. katsoo, että tulevien liikenneverkkojen on taattava hyvät yhteydet kaikille Euroopan alueille. Paikallis- ja alueviranomaisia ja muita paikallis- ja aluetason sidosryhmiä tulisi kuulla kaikissa EU:n liikenneverkon tulevaisuuteen vaikuttavien hankkeiden yhteydessä sen mukaan, millainen rooli kyseisillä viranomaisilla tai sidosryhmillä on asianomaisten liikennealan toimien toteuttamisessa sekä liikennealoitteiden vaatimien riittävien sääntely- ja suunnittelupuitteiden takaamisessa.

Bryssel 4. joulukuuta 2009.

*Alueiden komitean
puheenjohtaja*

Luc VAN DEN BRANDE
