

**Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma”**

(2010/C 232/05)

## ALUEIDEN KOMITEA

- kehottaa EU-rahoituksen osalta komissiota kiinnittämään rakennerahastojen, koheesiopolitiikan, Euroopan investointipankin ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin avulla toteutettavissa toimissa huomiota kaupunkiliikenteeseen.
- katsoo, että unionin politiikkojen ja aloitteiden johdonmukaisuutta on lisättävä ja että erityisesti tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa kaupunkipolitiikkaan.
- toistaa tukevansa kestävästä kaupunkiliikenteestä suunnitelmien kehittämistä ainakin suuria kaupunkeja varten ja kannattaa kannustustoimien käyttöönottoa EU-tasolla siten, että kaupunkiliikennehankkeille myönnettävät yhteisön tuet edellyttäisivät tällaisia suunnitelmia sekä hyväksytyjä julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuteen perustuvia mobiliteettisopimuksia.
- katsoo, että komission tulisi rohkaista jäsenvaltioita edellyttämään tällaisten suunnitelmien laatimista kaikilla suurilla kaupunkialueilla sekä luomaan soveltuvia kannustimia paikallis- ja alueviranomaisten innostamiseksi laatimaan niitä.
- kehottaa komissiota ottamaan käyttöön eurooppalaisen tunnustuksen, jolla palkittaisiin vuosittain huomattavia ja siirrettävissä olevia liikennealoitteita osana unionin laajuista *Green Flag* -tunnustusta, joka myönnetään esimerkiksi mahdollisimman saasteettomille ja ruuhkattomille kaupunkialueille.
- kehottaa komissiota aloittamaan viipymättä tutkimuksen ulkoisten kustannusten hinnoittelusta kaupunkiliikenteessä, jotta voidaan helpottaa erilaisten liikennemuotojen kustannusten tasapainottamista

<b>Esittelijä:</b>	Albert Bore, Birminghamin kaupunginvaltuuston jäsen (UK, PSE)
<b>Viiteasiakirja:</b>	Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma  KOM(2009) 490 lopullinen

## I. YLEISET HUOMIOT

### Taustaa

1. Alueiden komitea antoi vastauksensa <sup>(1)</sup> Euroopan komission vihreään kirjaan ”Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen” <sup>(2)</sup> vuonna 2008. Sitä seurasi huhtikuussa 2009 annettu lausunto ”Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma” <sup>(3)</sup>, joka on vastaus Euroopan parlamentin oma-aloitteiseen mietintöön <sup>(4)</sup> ja jossa alueiden komitea suhtautui myönteisesti EU-tasolla tehtyihin lukuisiin kaupunkiliikennealoitteisiin.

2. Alueiden komitea on kannattanut mallia, jossa kaupunkiliikennesuunnitelmat pannaan toimeen julkisten tahojen tai julkisten ja yksityisten toimijoiden pitkäaikaisten ja kestäväen kehityksen mukaisten sopimusten tai mobiliteettisopimusten avulla. Samalla se on kehottanut komissiota luomaan koheesiopolitiikkaan kuuluvan rahoitusvälineen, jota alueet ja kaupunkialueet voisivat käyttää suoraan ja joka kannustaisi kaupunkialueita liikennesuunnitelmien laatimisessa. Kaupunkiliikennesuunnitelmien muotoilu ja toteuttaminen kuuluisi itse kaupunkien vastuulle.

3. Euroopan komissiota pyydettiin myös panostamaan prosessiin yhä enemmän rahoituskannustimien, palkitsemisjärjestelmien ja parhaiden toimintatapojen vaihdon avulla sekä unionin laajuista laadukkaiden ranta-alueiden ”sinilippujärjestelmää” vastaavalla tunnustuksella, joka myönnettäisiin erityisten indikaattorien perusteella mahdollisimman saasteettomille ja ruuhkattomille kaupunkialueille.

4. pitää tarpeellisena unionitason harmonisointia erityisesti tarkasteltaessa ajoneuvojen teknisiä vaatimuksia (esim. olemassa olevien ajoneuvojen jälkivarustamista dieselnokisuodattimilla), infrastruktuurilaitteita ja kuljetuspalveluja sekä merkintöjä (kylttejä ja kilpiä), joiden perusteella unionin päästö- ja melunormit täyttävät moottoriajoneuvot pääsevät ympäristövyöhykkeille.

(1) Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Vihreä kirja: Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen” (esittelijä Albert Bore), CdR 236/2007 fin.

(2) KOM(2007) 551 lopullinen.

(3) Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma” (esittelijä Albert Bore), CdR 417/2008 fin.

(4) Mietintö kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelmasta (esittelijä Gilles Savary), 2008/2217(INI).

5. Lisäksi alueiden komitea on katsonut <sup>(5)</sup>, että kaupunkiliikenteen sosiaalista ulottuvuutta olisi tarkasteltava edelleen, koska sen avulla voidaan edistää sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta kaupunkialueilla ja niiden reuna-alueilla.

6. Komissio on hyväksynyt 20 toimenpidettä sisältävän kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelman <sup>(6)</sup>. Toimenpiteillä paikallis-, alue- ja keskusviranomaisia kannustetaan ja autetaan saavuttamaan kestävää kaupunkiliikennettä koskevat tavoitteensa. Kyseessä on ensimmäinen Euroopan komission esittämä kattava tukipaketti kaupunkiliikenteen alalla.

7. Komission ehdottamat toimenpiteet käynnistetään toimintasuunnitelman hyväksymistä seuraavina neljänä vuotena, mutta komissio aikoo vuonna 2012 tarkastella toimintasuunnitelman täytäntöönpanoa ja arvioida lisätoimenpiteiden tarvetta.

### Kommentteja kaupunkiliikennettä käsittelevään Euroopan komission toimintasuunnitelmaan

8. Alueiden komitea on tyytyväinen, että Euroopan komissio on vihdoin julkaissut kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelman, jossa käsitellään liikkuvuuden parantamiseen kaupungeissa liittyviä keskeisiä kysymyksiä.

#### Taloudelliset ja ympäristöä koskevat perustelut

9. Euroopan komissio on todennut, että 72 prosenttia Euroopan väestöstä asuu kaupunkialueilla <sup>(7)</sup>. Osuus nousee 84 prosenttiin vuoteen 2050 mennessä. Kaupunkialueiden haasteena on siirtyä liikenteeseen, joka on kestävää kilpailukyyn kannalta (ruuhkautuminen, kuljetuskustannukset) ja ympäristöä ajatellen (ilman saastuminen, melu).

(5) Alueiden komitean lausunto aiheesta ”Vihreä kirja alueellisesta koheesiosta” (esittelijä Jean-Yves Le Drian), CdR 274/2008 fin.

(6) KOM(2009) 490 lopullinen.

(7) Yhdistyneet Kansakunnat, *World Urbanization Prospects, the 2007 Revision*.

10. Alueiden komitea tunnustaa kaupunkiliikenteen ja liikkuvuuden keskeisen merkityksen Euroopan tulevaisuudelle, koska se liittyy keskeisen kehityksen perustana oleviin kolmeen pilariin.

- **talouteen**, koska liikennemuutokset ovat taloudellisen kilpailukykyyn este (kaupan viivästykset, korkeat kuljetuskustannukset jne.) Kaupunkialueet ovat Euroopan taloudellisia moottoreita, koska yli 70 prosenttia EU:n taloudellisesta vauraudesta on lähtöisin niiltä. Tästä vauraudesta seitsemän prosenttia kuitenkin tuhlaantuu onnettomuuksien, ruuhkien sekä terveys- ja ympäristövahinkojen aiheuttamiin ulkoisiin kustannuksiin.
- **ympäristöön**, koska henkilöauto- ja raskaan liikenteen aiheuttama saastuminen ja ruuhkautuminen suurkaupunkialueilla, kaupungeissa sekä kaupunkien sisäisessä liikenteessä on yksi tärkeimmistä esteistä EU:n 20-20-20-tavoitteen saavuttamiselle. Kaupunkien moottoriliikenne tuottaa 40 prosenttia tieliikenteen aiheuttamista kasvihuonekaasupäästöistä ja jopa 70 prosenttia muista epäpuhtauksista. On selvää, että liikennemuutosiirtymä kaupunkiliikenteessä (jossa julkinen liikenne on tärkein ratkaisu) vaikuttaa Euroopan kehityksen kestävyYTEEN.
- **sosiaaliseen pilariin**, koska julkisen liikenteen järjestelmien parantuminen ja ruuhkien väheneminen vaikuttavat myönteisesti kansalaisten elämänlaatuun ja kansanterveyteen. Ne parantavat myös epäedullisessa asemassa olevien asuinalueiden ja yhteisöjen yhteyksiä kaupunkien keskustoihin ja siten laajentavat työmahdollisuuksia ja parantavat terveys-, koulutus- ja kulttuuripalvelujen saatavuutta.

#### Tehtävät ja vastuut

11. Alueiden komitea on tyytyväinen siihen, että Euroopan komissio on osoittanut ymmärtävänsä toissijaisuusperiaatteen täydellisesti myöntäessään toimintasuunnitelmassa, että ensisijainen vastuu kaupunkiliikennettä koskevasta politiikasta on paikallis-, alue- ja keskusviranomaisilla, vaikka paikallistasolla tehdyt päätökset liittyvätkin usein alueellisella, kansallisella ja EU:n tasolla määriteltyihin puitteisiin.

12. Euroopan komissio uskoo, että toissijaisuusperiaatetta ja kaikkien hallintotasojen toimivaltaa ja vastuuta täysimääräisesti kunnioittavalla, kumppanuutta korostavalla lähestymistavalla voidaan edetä pitkälle.

13. Toimintasuunnitelmassa ehdotetut 20 toimenpidettä, joissa otetaan huomioon useimmat AK:n aiemmista suosituksista, koskevat pääasiassa välineitä, joilla kaupunkeja ja alueita autetaan kehittämään kestävästä liikkuvuudesta politiikkaa. Välineet ovat seuraavat:

- tietojenvaihto ja parhaat käytänteet

- kaupunkiliikennesuunnitelmien julkaiseminen laitimisohjeiden
- vuoropuhelu julkisen liikenteen harjoittajien kanssa matkustajien oikeuksia koskevien vapaaehtoisten sitoumusten määrittämiseksi
- internet-opas vähäpäästöisistä ajoneuvoista ja keskustelut jäsenvaltioiden kanssa energiaa säästävien ajotapojen sisällyttämisestä ajokokeisiin
- kaupunkiliikenteen seurantakeskus
- kaupunkiliikennettä koskevat tutkimukset, joissa tarkastellaan muun muassa erilaisten vihreiden vyöhykkeiden toimintaa EU:ssa.

14. Komission esittämää kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelmaa tarjoaa mahdollisuuden luoda EU:n tason puitteet paikallis-, alue- ja keskusviranomaisien auttamiseksi kaupunkialueiden kestävien liikenneverkkojen kehittämiseen ja uusien teknologiaratkaisujen käyttöönoton käynnistämiseksi toimivaltaa ja vastuuta kunnioittaen. Lisäksi se antaa mahdollisuuden ryhtyä toimenpiteisiin puhtaiden liikennemuotojen tarjoamiseksi EU:n kansalaisille kaupunkialueilla sekä muuttaa liikennekäyttäytymistä kaupungeissa, jotta saavutettaisiin ympäristöä, taloudellista kilpailukykyä ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta koskevat EU:n tavoitteet.

15. Euroopan komission toimintasuunnitelmaan sisältyy kuusi aihealuetta, jotka perustuvat vihreää kirjaa käsittelevään kuulemismenettelyyn. Kutakin niistä on syytä kommentoida.

#### Kokonaisvaltaisten strategioiden edistäminen

16. Komissio ehdottaa kolmea toimenpidettä, joista tärkein on todennäköisesti paikallisviranomaisien tukeminen kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämisessä. Kyseiset suunnitelmat koskevat tavara- ja henkilöliikennettä kaupunki- ja niiden reuna-alueilla. Nämä toimet olivat alueiden komitean keskeisiä suosituksia<sup>(8)</sup>.

17. Mielenkiintoinen ja tukemisen arvoinen on myös ehdotus, joka koskee kaupunkiliikenteen kysymysten sisällyttämistä kestävästä energiahuollon toimintasuunnitelmiin. Kaupunginjohtajien ilmastositoumuksiin<sup>(9)</sup> liittyneet kaupungit laativat niitä edistääkseen kokonaisvaltaista toimintatapaa, jossa energian ja ilmastomuutoksen ohella otetaan huomioon myös kestävä liikenne ja liikkuvuus kysymykset.

<sup>(8)</sup> Ks. alaviite 3.

<sup>(9)</sup> [www.eumayors.eu](http://www.eumayors.eu).

18. Komissio suunnittelee myös tarjoavansa informaatiota kestävään kaupunkiliikenteeseen tähtäävien toimien ja aluepoliittisten tavoitteiden välisestä yhtymäkohdista samoin kuin kaupunkiliikenteen ja Euroopan laajuisten liikenneverkkojen välisestä yhteyksistä.

#### Keskipisteessä kansalaiset

19. On tunnettua, että matkustajien oikeudet ja muun muassa julkisen liikenteen luotettavuutta ja turvallisuutta koskevien tietojen saatavuus ovat tärkeitä tekijöitä matkustajien houkuttamiseksi busseihin, raitiovaunuihin, metroon ja muihin julkisiin liikennevälineisiin. Komissio aikoo kartoittaa parhaita käytäntöjä EU-tasolla ja laatia vapaaehtoisia sitoumuksia matkustajien oikeuksien vahvistamiseksi julkisessa liikenteessä. Kyseessä on aloite, jota alueiden komitea on jo aiemmin tukenut <sup>(10)</sup>.

20. Komissio aikoo julkisen liikenteen toimijoiden ja muiden kanssa helpottaa matkustustietojen tarjoamista siten, että käyttäjille voidaan viime kädessä tarjota internetissä koko EU:n kattava julkisen liikenteen portaali, jossa keskitytään erityisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon solmukohtiin sekä niiden paikallisiin ja alueellisiin yhteyksiin. Alueiden komitea on ehdottanut tätä jo aiemmin <sup>(10)</sup>.

21. Komissio ehdottaa vihreiden kaupunkiviyöhykkeiden toimintasääntöjä käsittelevän tutkimuksen käynnistämistä kaikkialla EU:ssa. Tutkimuksen tarkoituksena on edistää hyvien käytäntöjen vaihtamista. Ehdotus tukee alueiden komitean ehdotusta <sup>(10)</sup> eurooppalaisesta tunnustuksesta, jolla palkittaisiin vuosittain huomattavia ja siirrettävissä olevia liikennealoitteita osana unionin laajuisesta sinilippujärjestelmää vastaavaa tunnustusta, joka myönnetään mahdollisimman saasteettomille ja ruuhkattomille kaupunkialueille (*Green Flag* -järjestelmä). Euroopan komissio ehdottaa, että nykyisen palkintojärjestelmän toiminta optimoitaisiin Euroopan liikkujan viikkoa varten ja otettaisiin käyttöön erityinen palkinto kaupunkiliikennettä koskevien suunnitelmien käyttöönoton kannustamiseksi.

22. Koska energiatehokas ajaminen on jo pakollinen osa ammattikuljettajien koulutusta ja ajotestejä, komissio keskustelee jäsenvaltioiden kanssa, voidaanko energiatehokas ajaminen sisällyttää yksityisautoilijoiden ajokokeisiin ja miten.

#### Ympäristöystävällinen liikenne

23. Komissio katsoo, että EU-tason toimet voivat auttaa luomaan markkinoita uusille puhtaille ajoneuvoteknologioille ja vaihtoehtoisille polttoaineille. Näin ollen se ehdottaa, että tuetaan

edelleen seitsemänneistä tutkimuksen puiteohjelmasta rahoitettavia tutkimus- ja esittelyhankkeita, joilla edistetään vähä- ja nollapäästöisten ajoneuvojen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tuloa markkinoille, ja että kiinnitetään erityistä huomiota EGCI-aloitteeseen (*European Green Cars Initiative*) <sup>(11)</sup>, jossa keskitytään sähköajoneuvoihin ja niiden infrastruktuuriin kaupunkialueilla.

24. Lisäksi laaditaan puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja käsittelevää internet-pohjainen opas, joka tukee julkisiin palveluihin käytettävien ajoneuvojen yhteishankintoja.

25. Kun EU:n toimintakehys ulkoisten kustannusten hintoihin sisällyttämistä varten on luotu, komissio käynnistää kaupunkiliikenteen hinnoittelua koskevan tutkimuksen. Siinä tarkastellaan sellaisten hinnoitteluratkaisujen tehokkuutta ja tarkoituksenmukaisuutta, joilla sisällytetään ulkoiset kustannukset (ympäristö-, ruuhka- ja muut kustannukset) käyttäjän maksamiin hintoihin.

#### Rahoituksen lisääminen

26. Alueiden komitea suositti erityisesti <sup>(10)</sup>, että kaupunkiliikennehankkeisiin myönnettävien yhteisön tukien ja osarahoituksen ehdoksi asetettaisiin yhdenmukainen kaupunkiliikennesuunnitelman olemassaolo. Näin EU kannustaisi entistä vahvemmin laatimaan tällaisia suunnitelmia. Alueiden komitea kannatti yhteisön rahoitusvälineiden käyttöön ottamista kaupunkiliikennesuunnitelmien yhteisrahoituksen mahdollistamiseksi. Se edellyttäisi julkisten tahojen tai julkisten ja yksityisten toimijoiden mobiliteettisopimuksia, joiden avulla kootaan rahoitusta yksityissektorilta sekä paikallisista, alueellisista ja valtakunnallisista ohjelmista.

27. Euroopan komission toimintaohjelmassa todetaan, että EU:n rahoituksen ja muun muassa Euroopan investointipankin rahoitusvälineiden käyttö voi tarjota merkittäviä kannustimia ja panna liikkeelle yksityistä rahoitusta sekä auttaa siten paikallisviranomaisia kehittämään innovatiivisia julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusjärjestelyjä. Komissio haluaa auttaa viranomaisia ja sidosryhmiä kartoittamaan olemassa olevat rahoitusmahdollisuudet ja kehittämään innovatiivisia julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuusjärjestelyjä.

28. Lisäksi komissio on todennut, että sen on syytä jatkaa CIVITAS-aloitteen rahoittamista myös vuonna 2008 käynnistettyjen kolmannen sukupolven hankkeiden jälkeen, kuten alueiden komitea on aiemmin suosittanut <sup>(10)</sup>.

<sup>(10)</sup> Ks. alaviite 3.

<sup>(11)</sup> [http://ec.europa.eu/research/transport/info/green\\_cars\\_initiative\\_en.html](http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html)

*Kokemusten ja tiedon levitys*

29. Komissio aikoo käynnistää tutkimuksen tarkastellakseen, miten nykyisiä aloitteita hyödyntäen voidaan parantaa kaupunkiliikenteeseen ja -liikkuvuuteen liittyvää tiedonkeruuta, ja perustaa virtuaalisen seurantakeskuksen tietojen ja tilastojen jakamiseksi kehityksen seuraamiseksi ja helpottamaan parhaiden toimintatapojen levitystä<sup>(12)</sup>. Alueiden komitea on aiemmin suhtautunut tähän toimenpiteeseen myönteisesti.

*Kaupunkiliikenteen optimointi*

30. Euroopan komissio haluaa helpottaa siirtymää ympäristöystävällisempiin liikennemuotoihin ja tehokkaaseen rahtilogistiikkaan ja näin ollen se järjestää kaupunkialueiden tavaraliikennettä käsittelevän konferenssin vuonna 2010. Alueiden komitea suhtautuu aloitteeseen myönteisesti.

31. Lisäksi komissio aikoo tarjota apua älykkäiden liikennejärjestelmien soveltamiseen yhteentoimivien viestintäjärjestelmien ja tiedonsiirron avulla kaupunkiliikenteen kehittämiseksi esimerkiksi sähköisten lippujen ja sähköisen maksamisen, liikenteen hallinnan ja matkustustietojen osalta.

**II POLIITTISET SUOSITUKSET**

## ALUEIDEN KOMITEA

32. suhtautuu myönteisesti Euroopan komission laatimaan kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelmaan ja tukee käynnistettyjä toimenpiteitä, koska ne eivät heikennä toissijaisuusperiaatetta eivätkä paikallis-, alue- ja valtiotason viranomaisten ensisijaisia vastuita. Samalla se katsoo, että kaupunkiliikenteen haasteet ovat yhtä tärkeitä kuin alueellisen ja pitkän matkan liikenteen infrastruktuurit, ja joka tapauksessa kaupunkiliikenteen toimet täydentävät erilaista aluetason toimintaa.

*Liikenteen painopisteen siirtäminen joukkoliikenteeseen*

33. toteaa, että pelkästään seitsemännen tutkimuksen puiteohjelman tukemat teknologiavetoiset toimet (uusi moottoriteknikka, paremmat polttoaineet ja muu kehitys) eivät riitä varmistamaan korkealaatuisten, turvallisten ja kohtuuhintaisten julkisen liikenteen järjestelmien tarjontaa ja sitä myötä laajaa siirtymistä joukkoliikenteeseen ja ruuhkien vähentymistä kaupunkialueilla. Siirtymistä kaikenlaiseen joukkoliikenteeseen, pyöräilyyn ja kävelyyn on kannustettava.

34. kehottaa näin ollen komissiota kiinnittämään rakennerrahastojen, koheesiopolitiikan, Euroopan investointipankin ja Euroopan jälleerakennus- ja kehityspankin avulla toteutettavissa toimissa huomiota EU:n kaupunkialueiden ja kaupunkien reuna-alueiden kaupunkiliikenteeseen ja asettamaan toimille selkeitä kestävyyskriteerit.

(12) Esimerkiksi [www.eltis.org](http://www.eltis.org)

35. kehottaa lisäksi ottamaan EU:n rahoitusnäköymien tulevan tarkistuksen yhteydessä huomioon kaupunkiliikenteen tarpeet – etenkin, koska kaupunkiliikennesuunnitelmilla voi olla merkittävä panos suurkaupunkialueiden kestävä kehityksen taloudelliseen, sosiaaliseen ja ympäristöluottavuuteen.

36. kannattaa Euroopan parlamentin ehdotuksia siitä, että olisi tutkittava mahdollisuutta luoda vuosien 2014–2020 rahoituskehityksen yhteydessä yhteisön rahoitusväline, jonka avulla voidaan osarahoittaa

— kaupunkiliikenne- ja kaupunkien lähiliikennesuunnitelmia ja

— investointeja sellaiseen kaupunki- ja kaupunkien lähiliikenteeseen, joka vastaa EU:n ympäristötavoitteita ja sosioekonomisia tavoitteita.

37. katsoo, että esitetyt toimenpiteet ovat perusteltuja, koska laadukkaiden, turvallisten, kohtuuhintaisten ja kattavien joukkoliikennejärjestelmien tarjonta Euroopan kaupungeissa ja niiden reuna-alueilla antaisi mahdollisuuden

— vahvistaa talouskasvua ja kilpailukykyä vähentämällä ruuhkia ja kuljetuskustannuksia, järjestää matkustaja- ja tavaraliikenne entistä tehokkaammin, luoda työpaikkoja joukkoliikennejärjestelmien tukemiseksi ja voimistaa investointien vipuvaikutusta<sup>(13)</sup>.

— parantaa ympäristön laatua vähentämällä kasvihuonekaasupäästöjä ja muita saasteita sekä tieliikennettä, säästämällä energiaa<sup>(14)</sup>, parantamalla ilmanlaatua ja vähentämällä hengitystie- sekä sydän- ja verisuonisairauksia aiheuttavia terveysvaikutuksia.

— vahvistaa sosiaalista ja alueellista koheesiota<sup>(15)</sup> lisäämällä erityisesti köyhien esikaupunkien syrjäytyneiden yhteisöjen asukkaiden liikkuvuutta sekä samalla parantaa kaupunkien keskustoissa sijaitsevien asuinalueiden ja matkailukohteiden ympäristöä.

(13) Julkisen liikenteen investoinneilla on 2–2,5-kertainen vaikutus paikallis- ja aluetalouksiin. EY:n tutkimuksen viides puiteohjelma (2005), Transecon-tutkimus.

(14) Noin 400–500 polttoainekilon energiansäästö vuosittain asukasta kohti on mahdollinen kaupungeissa, joissa joukkoliikenteen osuus on korkea. Kansainvälinen joukkoliikenneliitto UITP.

(15) Ks. alaviite 5.



*Kokonaisvaltaisen lähestymistavan omaksuminen kaupunkipolitiikassa*

38. katsoo, että unionin politiikkojen ja aloitteiden johdonmukaisuutta on lisättävä ja että erityisesti tarvitaan kokonaisvaltaista lähestymistapaa kaupunki- ja aluesuunnittelupolitiikkaan, jotta ruuhkautumisen ja saastumisen torjuntaan tähtäviä suurkaupunkialueiden yhdenmukaisia kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia ei mitätöidä esimerkiksi kaupunkisuunnittelulla ja asuntopolitiikalla.

39. toistaa tukevansa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämistä ainakin suuria kaupunkia, kaupunkialueita ja niiden reuna-alueita varten, jotta voidaan vastata kyseisten alueiden kaikkien asukkaiden liikkuvuushaasteisiin ja rahtiliikenteen tarpeisiin sekä vähentää ruuhkia ja ympäristö- ja terveysvaikutuksia.

40. kannattaa EU-tason kannustustoimien käyttöönottamista EU-tasolla siten, että asiaankuuluvilla taajama-alueilla ja kaupunkien liepeillä kaupunki- ja suurkaupunkiliikennehankkeille myönnettävät yhteisön tuet ja osarahoitus edellyttäisivät kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia, ja hyväksytyjä mobiliteettisopimuksia, jotka julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuussopimuksia hyödyntäen saavat rahoitusta yksityissektorilta sekä paikallisista, alueellisista ja valtakunnallisista ohjelmista.

41. toteaa, että monet kaupungit ovat jo laatineet liikennesuunnitelmia, mutta katsoo, että jos kyseinen käytäntö omaksuttaisiin kaikilla merkittävillä kaupunkialueilla niin, että sidosryhmät voisivat osallistua toimiin aktiivisesti, kaupungit voisivat edelleen vapaasti mukauttaa liikennesuunnitelmat omiin olosuhteisiinsa ja samalla komissio voisi osoittaa toimien lisäarvon EU-tasolla.

42. panee merkille, että koska komissio on aiemmin kehottanut paikallisviranomaisia kehittämään ja toteuttamaan kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmia<sup>(16)</sup>, sen tulisi rohkaista jäsenvaltioita velvoittamaan kyseisen käytännön noudattamiseen kaikilla suurilla kaupunkialueilla ja kaupunkien liepeillä sekä luoda soveltuvia kannustimia paikallis- ja alueviranomaisten innostamiseksi laatimaan mainitun kaltaisia suunnitelmia.

43. kehottaa lisäämään Civitas-aloitteen rahoitusta niin, että sitä voidaan kehittää esittelyhankkeita ja parhaiden käytäntöjen vaihtoa pidemmälle kaupunkiliikennesuunnitelmien edistämiseksi ja niiden toteuttamisen tukemiseksi.

44. kehottaa komissiota luomaan uusia kannustimia kaupunkiliikennesuunnitelmien kehittämiseksi ja toteuttamiseksi ottamalla käyttöön eurooppalaisen tunnustuksen, jolla palkittaisiin vuosittain huomattavia ja siirrettävissä olevia liikennealoitteita osana unionin laajuista *Green Flag* -tunnustusta, joka myönnetään esimerkiksi kaupunkiliikenteen suunnitelman laatineille ja mahdollisimman saasteettomille ja ruuhkattomille tai liikennemuotojakauman (*modal split*) muuttamisessa erityisesti kunnostautuneille kaupunkialueille.

<sup>(16)</sup> Kaupunkiympäristöä koskeva teemakohtainen strategia, KOM(2005) 718 lopullinen.

45. suosittaa komissiota hyväksymään indikaattorit, joiden perusteella kaupunkialueiden *Green Flag* -tunnustus myönnettäisiin, mutta tunnustaa, että mahdollisimman alhaisen saastumistason (ilmansaasteet ja melu) ja ruuhkattomuuden (siirtymisten nopeus ja luotettavuus) saavuttaminen on eri kaupungeille vaihtelevantasoinen haaste, koska kaupunkien ja niiden liikennejärjestelmien ominaispiirteet ovat hyvin erilaisia.

46. suosittaa, että kaupunkialueiden *Green Flag* -tunnustuksen yhteydessä otetaan huomioon myös vihreän ja/tai ympäristön suojelemaan tähtäävän ajatustavan edistäminen kaupunkialueilla – esimerkiksi vaihtoehtoisten liikennemuotojen käytön edistäminen (kevyen liikenteen väylien ja pyöräteiden rakentaminen tai muiden vaihtoehtoisten liikennemuotojen edistäminen jne.).

*Liikenteen painopisteen siirtäminen joukkoliikenteeseen*

47. katsoo, että koska EU:n kansalaiset ovat nykyisin yhä tietoisempia ilmastonmuutokseen liittyvistä kysymyksistä, he saattavat olla myös vastaanottavaisempia toimenpiteille, joiden perusteella käyttäjä maksaa liikennejärjestelmien ulkoiset kustannukset (ympäristö-, ruuhka- ja muut kulut) ”aiheuttaja maksaa”-periaatteen mukaisesti silloin, kun viranomaiset eivät investoi julkiseen liikenteeseen.

48. kehottaa komissiota aloittamaan viipymättä tutkimuksen ulkoisten kustannusten hinnoittelusta kaupunkiliikenteessä, jotta voidaan käynnistää toimenpiteitä erilaisten liikennemuotojen kustannusten tasapainottamiseksi<sup>(17)</sup> <sup>(18)</sup> ja saada kaupunkialueille aiempaa kestävämpiä liikennejärjestelmiä.

49. uskoo, että Euroopan komission tarjoama tieto erilaisista vaihtoehtoista ulkoisten kustannusten sisällyttämiseksi liikenteen hintoihin lisää vähäpäästöisten liikennemuotojen kannatusta ja edistää liikenteen painopisteen siirtämistä joukkoliikenteeseen sekä auttaa selvittämään kansalaisille, että yksilöliikenne vaikuttaa taloudellisemmalla vain, jos ulkoisia kustannuksia ei oteta huomioon määritettäessä matkustamisen hintaa.

50. suhtautuu myönteisesti komission tarjoamaan tukeen saastuttamattomia ja energiatehokkaita ajoneuvoja sekä vaihtoehtoisia polttoaineita koskevalle tutkimukselle, mutta toteaa, että samalla kun teknologian kehitys helpottaa ympäristötavoitteiden saavuttamista, tarvitaan myös toimenpiteitä joukkoliikenteeseen siirtymisen edistämiseksi, jotta kaupunkialueilla voidaan puuttua sekä ympäristöongelmiin että ruuhkiin.

<sup>(17)</sup> Junien ja bussien matkalippujen hinnat nousevat nopeammin kuin yksityisautoilun kustannukset. Euroopan ympäristökeskuksen kertomus 3/2004.

<sup>(18)</sup> Kestävä tulevaisuus liikenteelle: kohti yhtenäistä, teknologiavetoista ja käyttäjätasavälistä järjestelmää (esittelijä Väino Hallikmägi), CdR 146/2009 fin.

*Matkustajien oikeuksien vahvistaminen*

51. suhtautuu myönteisesti Euroopan komission ehdotuksiin matkustajien oikeuksista sekä luotettavuutta ja turvallisuutta koskevien tietojen saatavuudesta. Koska ne kuitenkin nojautuvat ainoastaan EU:n laajuisiin parhaisiin käytäntöihin perustuviin vapaaehtoisii sitoumuksiin, komitea kehottaa komissiota vahvistamaan kyseisten ehdotusten todennäköisiä vaikutuksia tukemalla

tiedotus- ja valistuskampanjoita kaikissa jäsenvaltioissa yhteistyössä keskus-, alue- ja paikallisviranomaisten kanssa.

52. kehottaa sisällyttämään valistuskampanjoihin tietoa kaupunkiliikennettä koskevien toimien ja unionin kansalaisten liikennevalintojen vaikutuksista ympäristöön sekä Euroopan ja sen alueiden taloudelliseen kilpailukykyyn.

Bryssel 15. huhtikuuta 2010

*Alueiden komitean  
ensimmäinen varapuheenjohtaja  
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO*