

Euroopan alueiden komitean lausunto aiheesta ”Julkisen liikenteen haasteet kaupungeissa ja suurkaupunkialueilla”

(2021/C 37/09)

Esittelijä: Adam STRUZIK (PL, EPP), Masovian voivodikunnan aluejohtaja**POLIITTISET SUOSITUKSET**

EUROOPAN ALUEIDEN KOMITEA

1. huomauttaa, että on tarpeen vähentää liikenteen ulkoisia kustannuksia, jotta voidaan edistää sen hiilestä irtautumista. Liikenne aiheuttaa noin neljänneksen EU:n kasvihuonekaasupäästöistä. Samalla eräät sen muodot vaikuttavat kielteisesti ihmisten elämänlaatuun ja terveyteen ilmansaasteiden, liikennemuutosten, melun, onnettomuuksien ja epäoptimaalisen tilankäytön vuoksi.
2. korostaa, että kaupunkien korkean elämänlaadun varmistamiseksi ja niiden kulkuyhteyksien, saasteettomuuden ja kilpailukyvyyn parantamiseksi on tarpeen ohjata liikennemuutosiirtymää kohti kestävä kehityksen periaatteiden mukaisia liikennemuotoja.
3. toteaa, että keskeinen uhka kaupunkien ja alueiden kestävälle kehitykselle on kaupunkitoimintojen hajaantumisen ongelma, joka liittyy esikaupungistumiseen ja kaupunkirakenteen pilkkoutumiseen. Tämä johtaa paitsi eri alueiden kunnan heikkenemiseen sekä maatalousmaan, viheralueiden ja rakentamattomien alueiden vähenemiseen myös asutuksen ja siihen liittyvien siirtymisten ulkoisten kustannusten kohoamiseen, ja nämä lankeavat pääasiassa paikallis- ja alueyhteisöjen kannettavaksi.

Kaupunkien liikkuvuushaasteet, jotka on otettava huomioon ”Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa”⁽¹⁾

4. huomauttaa, että autoliikenteen tiheneminen kaupungeissa ja suurkaupunkialueilla lisää ulkoisia kustannuksia, mikä näkyy ilman saastumisena ja ajanhukkana ja vaikuttaa näin ollen kielteisesti myös työ- ja yksityiselämän tasapainoon. Sen vuoksi julkisesta liikenteestä olisi tultava yksi kaupungeissa liikkumisen tärkeimmistä osatekijöistä. Samaan aikaan aktiivisen liikkumisen eri muotoja, kuten pyöräilyä ja kävelyä, tulisi edistää kaupunkiliikenteen kestävyuden parantamiseksi.
5. kiinnittää huomiota suurkaupunkialueiden haasteisiin laajemmassa mielessä ja muistuttaa, että suurkaupunkialueille on ominaista vilkas työmatkaliikenne kaupunkien keskustoihin. Tämän vuoksi ympäristöystävällisten ja kustannustehokkaiden joukkoliikennepalvelujen saatavuus on suurkaupunkialueiden suurimpia haasteita⁽²⁾.
6. kiinnittää huomiota tarpeeseen käsitellä liikennejärjestelmää integroituna systeeminä. Liikkuvuuden kasvavan merkityksen palveluna (Mobility as a Service, MaaS) sekä tarpeen ottaa käyttöön innovatiivisia ratkaisuja liikenteen hallinnassa ja organisoinnissa tulisi kannustaa paikallis- ja alueviranomaisia nivomaan julkinen ja yksityinen liikenne (erityisesti kävely, pyöräily ja muin henkilökohtaisin kulkuneuvoin tapahtuva liikenne) maankäytön suunnitteluun ja liikennesuunnitelmiin.
7. toteaa, että Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa asetetut hiilestä irtautumisen tavoitteet ja EU:n tavoite saavuttaa ilmaston neutraalius vuoteen 2050 mennessä ovat kunnianhimoisia mutta välttämättömiä. Jotta kaupungit ja suurkaupunkialueet kykenisivät vastaamaan tavoitteisiin, tarvitaan käsitteelliseen, organisatoriseen ja kasvatukselliseen työhön perustuvia poliittisia päätöksiä ja niiden toteuttamiseen myönnettävä asianmukainen rahoitus.
8. suosittelee liikennevirtoja koskevien tietojen keräämistä suurkaupunkialueilta, jotta liikennetilanteesta saadaan kattava kuva, jonka pohjalta voidaan suunnitella räätälöidympiä toimia, kehittää näyttöön perustuvia kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmia ja kanavoidsa koheesiopoliittisista ja muista rahastoista tehtäviä investointeja entistä kohdennetummin.

⁽¹⁾ Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaa koskeva julkinen kuuleminen on käynnissä toimintasuunnitelman mukaisesti (kuuleminen päättyy 23.9.2020) (viite: Ares(2020)3438177-01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.

⁽²⁾ Lausunto CDR 1896/2019 (EUVL C 79, 10.3.2020, s. 8).

9. korostaa, että yksi kaupunkiliikkuvuuden ongelmien syistä on kaupunkien julkisen liikenteen ja moottorittoman liikenteen infrastruktuurin alirahoitus. Paikallis- ja alueviranomaiset ja näiden joukkoliikenneyritykset tarvitsevat lisärahoituslähteitä, joilla pyritään tiukasti kohdentaen lisäämään yksityisille moottoriajoneuvoille vaihtoehtoisten ja kestävien ratkaisujen osuutta liikennemuutosiirtymän periaatteiden mukaisesti.

10. korostaa, että julkista liikennettä koskeva politiikka on nivottava osaksi laajempaa sosiaalipolitiikkaa. On vältettävä tilannetta, jossa julkisen liikenteen ulkoiset kustannukset (melu, saasteet, pakkolunastus, infrastruktuurityöt jne.) kohdistuvat suhteettomassa määrin niihin, jotka ovat sosiaalisesti heikoimmassa asemassa. Lisäksi on varmistettava, että julkinen liikenne on hinnoittelun ja yhteyksien osalta tasapuolisesti kaikkien saatavilla, mikä mahdollistaa paremman elämänlaadun kaikille.

Todellisen valinnanvaran tarjoaminen suosimalla kestävyysperiaatteiden mukaisia liikennevälineitä Euroopan vihreään kehitykseen johtavalla tiellä

11. huomauttaa, että suunnittelussa ja rahoituksessa nykyisin vallitsevana normina on suosia yksityisautoilua ja siksi ehtoja on muutettava niin, että edistetään kestävyysperiaatteiden mukaisempia ja tehokkaampia liikennemuotoja. Nykyiset tottumukset johtuvat kuitenkin erilaisten siirtymismahdollisuuksien saatavuudesta ja houkuttelevuudesta, ja useimmat yhteiskunnan jäsenistä ovat joustavia valinnoissaan tässä suhteessa. Kun julkisesta liikenteestä tehdään houkuttelevampaa hintojen, saatavuuden sekä liikenneyhteyksien tiheyden ja jatkuvuuden osalta, yksityisautoilulle syntyy todellinen vaihtoehto.

12. korostaa, että on tärkeää luoda kaupungeissa ja alueilla julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia yksityisten investointien mobilisoimiseksi ja innovatiivisten ratkaisujen kehittämiseksi julkisen liikenteen alalla. Komitea peräänkuuluttaaakin yritysystävällistä sääntelykehystä, joka kannustaa uusien liiketoimintamallien kehittämiseen ja luo kilpailuun perustuvat markkinat.

13. korostaa, että erityisesti työmatkalaisille, ikäihmisille ja nuorille on tärkeää tarjota tehokkaita ja kestäväpohjaisia julkisen liikenteen palveluja myös kaupunkien hallinnollisten rajojen ulkopuolella. Tämä edellyttää hyvää yhteistyötä ja hallinnointia eri viranomaisten kesken suurkaupunkitasolla.

14. huomauttaa, että yhteiskunnan tottumuksia on muutettava siihen suuntaan, että yhä suurempi osa matkustus-tavoista on vähemmän ympäristöä kuormittavia, lisäämällä käyttäjien tietoisuutta ja tarjoamalla ennen kaikkea mahdollisuuksia tehdä todellisia valintoja tällä alalla.

15. toteaa lisäksi, että määrätietoinen ympäristöystävällisten liikennemuotojen suosiminen on seuraava askel. On tarpeen luoda jalankulkijoille ja pyöräilijöille suotuisa tila ja asettaa luontoa vähän rasittava liikkuminen ja julkinen liikenne etusijalle reittien tarjonnan ja houkuttelevuuden sekä liikenteen organisoinnin avulla. Tämä muutos edellyttääkin maankäyttö-, kaupunki- ja liikennepolitiikan koordinoitua ja hallinnolliset rajat ylittävää monitasoista yhteistyötä, jotta pystytään tarjoamaan tilaa autoliikenteen vaihtoehdolle.

16. kehottaa Euroopan komissiota määrittelemään tiiviissä yhteistyössä jäsenvaltioiden kanssa täsmällisemmät investointitavoitteet julkisen liikenteen edistämiseksi. On nähtävissä kielteinen suuntaus yhdistää julkista liikennettä koskevat investoinnit maantieverkon laajentamiseen ja sen kapasiteetin lisäämiseen. Tämän sijaan julkinen liikenne ja joukkoliikenne kaikissa muodoissaan olisi asetettava selkeästi etusijalle. Jos raideliikenne ei ole mahdollista, ensisijaisina vaihtoehtoina olisi pidettävä linja-autojen pikavuoroliikennettä ja monimatkustaja-ajoneuvoille tarkoitettuja kaistoja. Asianmukaisilla valvonta- ja sääntelyjärjestelyillä olisi rajoitettava kestäväpohjaisen liikennepolitiikan tavoitteisiin nähden kielteisiä käytänteitä.

17. huomauttaa, että aidosti ympäristöystävälliset liikennemuodot eivät ainoastaan vähennä päästöjä vaan myös säästävät tilaa, aikaa ja energiaa. Jalankulun ja pyöräilyn lisäksi tällaisia ovat raideliikennevälineet, linja-autojen pikavuoroliikenne ja monimatkustaja-ajoneuvoille tarkoitettut kaistat. Sen vuoksi lähijuna-, metro- ja raitiovaunuliikenteen sekä vähäpäästöisen linja-autoliikenteen, erityisesti pikavuorojen, olisi oltava julkisen liikenteen perusta suurkaupunkialueilla ja suurissa kaupungeissa.

Liikkuvuus ja julkinen liikenne paikallis- ja alueviranomaisten keskeisinä tehtäväkenttinä

18. muistuttaa, että merkittävä osa siirtymistä johtuu siitä, että kaikkia tarpeita ei ole mahdollista täyttää asuinpaikassa. Sen vuoksi toimintapolitiikalla olisi pyrittävä kaikkien tavaroiden ja palvelujen saatavuuteen erityisesti terveydenhuollon, koulutuksen, urheilun, kulttuurin ja sosiaalisen tuen aloilla eikä liikkuvuuteen sinänsä. Komitea kiinnittää samalla huomiota siihen, että elinympäristön muutokset tapahtuvat pitkällä aikavälillä ja että maaseutualueiden väestökadon välttämiseksi on tuettava hyvin toimivia kaupunkien ja maaseudun välisiä yhteyksiä, minkä vuoksi liikennejärjestelmän alalla on toteutettava tapauskohtaisia korjaavia toimia.

19. katsoo, että aluesuunnittelu- ja liikennepolitiikan ensisijaisena tavoitteena tulisi olla maksimaalisten mahdollisuuksien luominen tarpeiden tyydyttämiseksi ja samalla matkustustarpeen minimoiminen. Seuraavassa vaiheessa olisi pyrittävä järjeistämään matkustamista erityisesti liikennemuotojen keskinäisen osuuden asianmukaisen jakautumisen avulla, jotta pystytään minimoimaan liikenteestä alueviranomaisten kannettavaksi koituvat ulkoiset kustannukset. Komitea korostaa myös, että etätöiden lisääntyminen, kuten on tapahtunut covid-19-pandemian aikana, voisi avata maaseutualueille uusia mahdollisuuksia, sillä etätö tarjoaa työntekijöille enemmän joustavuutta asuinpaikkansa valinnan suhteen.

20. panee merkille, että tarve liikkua päivittäin pitkiä matkoja on vähentynyt etätöiden lisääntyneen covid-19-pandemian vuoksi, ja toteaa, että tämä uusi suuntaus voisi jatkua pidempäänkin, jos lisäksi toteutettaisiin esimerkiksi "vartissa perille"-periaatteen pohjautuvia kaupunkimalleja.

21. muistuttaa, että julkisissa liikenneverkoissa olisi otettava mahdollisimman pian huomioon uudet asuinalueet ja asutusmallit ja mahdollistettava julkisten liikennepalvelujen saatavuus jo varhaisessa vaiheessa, sillä kun ihmiset ovat kerran auton hankkineet, he yleensä myös käyttävät sitä. Uusien asuntojen asukkailla olisi heti muuttohetkestä lähtien oltava mahdollisuus käyttää julkisia liikennevälineitä.

22. korostaa, että on rajoitettava kaupunkien lähialueilla voimakkaana etenevää esikaupungistumista, joka ylittää kymmenien kilometrien päähän kaupunkien keskustoista. Ongelma on sitä suurempi, mitä mittavammasta keskuksesta on kyse. Sen vuoksi on olennaisen tärkeää palata asutusrakenteeseen, joka perustuu tihentämiseen ja sellaisten keskuspaikkojen verkostoon, joissa keskeiset toiminnot on sijoitettu suunnitelmallisesti määritettyihin, riittävän kokosiin keskuksiin, jotka suorituskykyinen julkinen liikenne liittyy yhteen. On myös tärkeää, että uusia asuinpaikkoja kehitettäessä otetaan huomioon julkisen liikenteen solmukohtat.

23. kehottaa Euroopan komissiota osoittamaan varoja kaupunkiliikenteen organisointiin tehtävien uusien investointien lisäksi myös vanhentuneiden ja tehottomien ratkaisujen korjaamiseen. Nämä investoinnit olisi suunnattava pääasiassa rautatiejärjestelmien nykyaikaistamiseen, turvallisuuteen ja digitalisointiin, jolloin syntyy nopeampia, turvallisempia ja kätevämpiä liikennejärjestelmiä. Ehdotettuja investointeja voitaisiin lisäksi kohdistaa sellaisiin tekijöihin kuin ajoradoiltaan erotetut autoreitit kaupungeissa, todelliset kaupunkikadut, jotka mahdollistavat tilan tehokkaamman käytön, matkustustarpeiden vähentäminen, tehokkaiden liikennemuotojen osuuden kasvattaminen liikennemuotojakaumassa ja liikenteen ulkoisten kustannusten alentaminen. Tällaisilla toimilla edistetään lisäksi yksityisautoilun korvaavien matkustustapojen ja joukkoliikenteen valintaa ja torjutaan harhakuvaavaa helpoista ja halvoista henkilöautomatkoista esikaupunkialueilta, kun niiden ulkoisista kustannuksista maksavat itse asiassa kaupunkien asukkaat.

Asianmukainen liikennemuotosiirtymä ja ulkoisten kustannusten sisällyttäminen hintoihin EU:n rahoituksen edellytyksenä alueilla

24. katsoo, että olisi pohdittava, miten voitaisiin lisätä investointeja kestäväan liikkuvuuteen esimerkiksi Verkkojen Eurooppa -välineen, nykyaikaistamisrahaston sekä elpymis- ja palautumistukivälineen avulla. On myös tärkeää lisätä liikkuvuutta investoimalla infrastruktuuriin, jolla parannetaan yhteyksiä kaupunkisolvukohtiin ja Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) solmukohtiin, ja antamalla niille etusija.

25. korostaa, että on erittäin tärkeää lisätä ympäristöä lievemmin rasittavien liikennevälineiden osuutta eli niiden, jotka vaativat muita vähemmän energiaa ja maapinta-alaa. Kestävät ja innovatiiviset liikkumistavat voisivatkin olla olennainen osa kansallisiin elpymis- ja palautumissuunnitelmiin sisältyviä uudistuksia. Tämä edellyttää eri liikennemuotojen asianmukaista käyttöä hyötyjen maksimoimiseksi ja yhteiskunnallisten kustannusten minimoimiseksi saastuttaja maksaa -periaatteen mukaisesti.

26. kehottaa sisällyttämään liikenteen ulkoiset kustannukset hintoihin, jotta käyttäjien tekemissä valinnoissa otettaisiin huomioon myös yhteinen hyvä. Tämä koskee erityisesti maantieliikenteen kustannusten todenmukaistamista. Tällä hetkellä ne aliarvioidaan huomattavasti. Tämän tasapainon parantaminen vaikuttaa osaltaan merkittävästi raideliikenteen ja linja-autojen pikavuoroliikenteen kaltaisten, vähiten ulkoisia kustannuksia aiheuttavien liikennemuotojen käytön lisäämiseen, ja sen olisi oltava julkisen liikenteen perusta suurkaupunkialueilla.

27. korostaa, että on tärkeää varmistaa julkisen liikenteen kustannuskilpailukyky matkustajan näkökulmasta. Koska autoliikenne on suurin ulkoisten kustannusten lähde, julkisen liikenteen houkuttelevuus olisi varmistettava riittävän suurilla julkisilla tuilla, jotka rahoitetaan osittain varoilla, jotka hankitaan sisällyttämällä yksityisen moottoriajoneuvoliikenteen kustannukset hintoihin.

28. korostaa, että rautatieliikenne alueellisen liikkuvuuden selkärankana edistää suuresti alueellista yhteenkuuluvuutta. Komitea kehottaa lisäämään investointeja kaupunkien rautateiden solmukohtiin, liittämään nämä paremmin Euroopan laajuiseen liikenneverkkoon, parantamaan rajatylittäviä yhteyksiä ja kehittämään ”viimeisen kilometrin” infrastruktuuria, jotta rautatiet voidaan integroida paremmin kaupunki- ja lähiliikenteeseen⁽³⁾.

29. tähdentää tarvetta tukea myös muita kestävyysperiaatteiden mukaisia julkisen liikenteen muotoja, kuten vähäpäästöistä linja-autoliikennettä, jotta voidaan vähentää sekä kaupunkien ruuhkautumista että päästöjä ja saavuttaa Euroopan vihreän kehityksen ohjelman ilmastotavoitteet. Tätä varten on olennaisen tärkeää tarjota taloudellisia kannustimia kaluston uudistamiseksi, puhtaan teknologian käyttöönottamiseksi ja infrastruktuuri-investointien tekemiseksi (esim. linja-autoille ja monimatkustaja-ajoneuvoille tarkoitetut kaistat suurkaupunkialueilla, matkakeskukset, jotka helpottavat vaihtamista liikennevälineestä toiseen, pysäkit liikennevälineisiin nousua ja niistä poistumista varten sekä liityntäpysäköintialueet).

30. kehottaa lisäämään Verkkojen Eurooppa -välineen, koheesiorahaston ja Euroopan aluekehitysrahaston varoista peräisin olevan kaupunkien julkista liikennettä varten tarkoitetun rahoituksen osuutta, nopeuttamaan sen käyttömenettelyjä ja lisäämään rahoituksen vaikutusta alue- ja paikallistasolla. Näillä varoilla on ratkaiseva merkitys toiminnallisten ja teknologisten ratkaisujen toteuttamisessa kaupunkitasolla sekä kestäväpohjaisten ja ympäristöystävällisten ratkaisujen soveltamisessa.

31. vaatii, että tuetaan kaupunkiliikennettä ja sen parempaa yhdistämistä suurkaupunkialueiden esikaupunki- ja maaseutualueisiin, jolloin syntyy hyvin toimivia yhdenmukaisia julkisen liikenteen järjestelmiä. Tämän tulisi tapahtua ensisijaisesti alueellisten viranomaisten ja näiden toteuttamien toimintaohjelmien kautta seuraavien, vuosien 2021–2027 rahoitusnäkymien puitteissa. On tarpeen hyödyntää alueellisten viranomaisten monipuolista kokemusta, tietämystä ja valmiuksia, joilla varmistetaan koordinoitu, tehokas ja tuloksellinen toiminta.

32. kannattaa tässä yhteydessä sitä, että kestävyysperiaatteiden mukainen ja ympäristöystävällinen julkinen liikenne olisi tukielpoista Euroopan aluekehitysrahastoa ja koheesiorahastoa koskevan asetuksen (komission ehdotus COM(2018) 372 final sellaisena kuin se on muutettuna asiakirjassa COM(2020) 452 final) mukaisen erityistavoitteen ”vihreämpi, vähähiilinen Eurooppa edistämällä puhdasta ja oikeudenmukaista energiakäännettä, vihreitä ja sinisiä investointeja, kiertotaloutta, ilmastomuutokseen sopeutumista ja riskien ehkäisemistä ja hallinnointia” (toimintapoliittinen tavoite 2) puitteissa. Tämä edistäisi ilmanlaadun parantamista ja melun vähentämistä ja auttaisi suurkaupunkialueita merkittävästi vihreän kehityksen ohjelman tavoitteiden saavuttamisessa ja ilmastoneutraaliuteen siirtymisessä.

Julkisen liikenteen palvelujen laatu sekä kriisitilanteiden ennakointi ja turvallisuuden takaaminen uhkaavissa tapauksissa, pandemiat mukaan luettuina

33. huomauttaa, että julkisen liikenteen kilpailukyvyyn saavuttaminen yksityisiin moottoriajoneuvoihin nähden edellyttää joukkoliikenteen korkeiden laatuvaatimusten täyttämistä. Sen tekijöitä ovat muun muassa seuraavat: alueellinen saatavuus, liikennöintiajat ja vuorotiheys, täsmällisyys ja luotettavuus, kilpailukyky matka-ajan suhteen, suorat yhteydet tai vaihtojen tehokkuus, liikennevälineiden mukavuus ja turvallisuus.

⁽³⁾ Lausunto CDR 2633/2020 (EUVL C 440, 18.12.2020, s. 183).

34. toteaa, että suurkaupunkialueilla saattaa covid-19-pandemian aiheuttaman kriittisen tilanteen vuoksi tapahtua käänne julkisen liikenteen käytön kasvusuuntauksessa. Kansalaiset ovat jälleen taipuvaisempia suosimaan autoja ja monissa tapauksissa tekemään työmatkansa yksin. Samaan aikaan suurkaupunkialueiden on investoitava huomattavia summia julkisissa liikennevälineissä sovellettaviin ennaltaehkäiseviin hygieniatoimenpiteisiin. Kustannukset ovat siis nousseet, mutta julkisen liikenteen matkustajamäärät eivät ole kasvaneet ja suurkaupunkialueet ovat menettäneet suuren osan lippituloistaan. Lisäksi suurkaupunkialueiden talousarviot pienenevät huomattavasti covid-19-pandemian julkisella sektorilla aiheuttaman rahoitusvajeen vuoksi. Siksi suurkaupunkialueiden talousarvioita on täydennettävä ja kriisistä on otettava opiksi ja kehitettävä vankkoja julkisen liikenteen järjestelmiä, jotka voivat tarjota todellisen vaihtoehdon seuraavan mahdollisen kriisin aikana.

35. kehottaa käyttämään oikeudenmukaisen siirtymän rahastoa kaupunkien ja suurkaupunkialueiden tukemiseen niiden siirtyessä kohti vähähiilistä julkista liikennettä.

36. ehdottaa, että järjestetään julkisia hankintoja koskevia yhteisiä EU:n laajuisia tarjouskilpailuja myös päästöttömistä pienoisbusseista, joita käytetään erityisesti kuljettamaan ikääntyneitä ja vammaisia henkilöitä ja koululaisia, jotka tarvitsevat räätälöidympiä ratkaisuja. Tällaiset pienoisbussit ovat matkustajakilometriä kohden kalliimpia kuin suuret ajoneuvot ja niiden kuoletusajat ovat pidempiä, mutta ne ovat aivan yhtä tärkeitä täysin päästöttömän julkisen liikenneverkon kannalta.

37. huomauttaa, että julkisen liikenteen tehokkuus edellyttää sen integroimista niin alueellisesti, organisatorisesti kuin hinnoitteluun liittyen. Tämä on tärkeää erityisesti suurkaupunkialueilla, pääkaupunkialueilla ja suuremmissa taajamissa, missä työmatkaliikenne kytkeytyy kaupunki-, esikaupunki- ja paikallisliikenteen kautta valtakunnalliseen liikenteeseen ja lentoliikenteeseen, mutta myös maaseutualueilla, joilla erityisesti julkisten liikenneyhteyksien tiheys voi aiheuttaa haasteita. Integroinnilla tarkoitetaan yhteisiä hinnoittelujärjestelmiä ja parempaa yhteentoimivuutta samalla suurkaupunkialueella toimivien erilaisten julkisen liikenteen yritysten välillä, mukaan lukien rautatieyhtiöt. Integrointi koskee lisäksi luontoa vähän rasittavaa liikkuvuutta, julkisen liikenteen pysäkkien vaivatonta käyttöä moottoritta matkustaville ja väljästi asutetuilla kaupungeja ympäröivillä alueilla helppoa pääsyä rautatiepysäkeille myös yksityisillä moottoriajoneuvoilla saapuville.

38. korostaa, että on myös parannettava rautatieasemien tiloja ja palveluja ja luotava älykkäitä liikkuvuuskeskuksia, jotka ovat paitsi logistisia solmukohtia myös kohtaamispaikkoja, jotka luovat miellyttävän ympäristön sekä vaihdoille liikennemuodosta toiseen että ihmisten väliselle vuorovaikutukselle.

39. muistuttaa Euroopan komissiolle tarpeesta vauhdittaa yhdessä julkisen liikenteen harjoittajien kanssa EU:n piirissä tehtävää yhteistyötä julkista liikennettä koskevan informaation tarjonnan alalla. Julkisin liikennevälinein tehtäviä matkoja olisi voitava suunnitella ja valmistella vaivattomammin myös yksittäisten alueellisten liikenteenharjoittajien verkkosivustoja käyttäen.

40. ehdottaa, että Euroopan komissio laatii ja hyväksyy yhteistyössä julkisen liikenteen harjoittajien kanssa Euroopan laajuiset puitteet, jotka mahdollistavat julkisen liikenteen tehokkaan käytön Euroopan eri kaupungeissa. On harkittava erilaisia vaihtoehtoja, jotka ovat pitkällä aikavälillä kestävällä pohjalla.

41. ehdottaa Euroopan komissiolle mahdollisuutta kehittää yhteistyössä julkisen liikenteen harjoittajien kanssa yleiseurooppalaiset puitteet junalippujen yhdistämiseksi julkisen liikenteen lippuihin lähtö- ja kohdekaupungeissa (esimerkiksi erityisestä lisämaksusta). Käyttäjät hyötyisivät suuresti keskitetystä alustasta tai yhteisestä mobiilisovelluksesta ja maksujärjestelmästä. Tällaisia ratkaisuja on jo käytössä eri jäsenvaltioissa, ja sellaisen mahdollisuuden tarjoaminen kaikkialla Euroopan unionissa yksinkertaistaisi matkasuunnitteluprosessia.

42. kehottaa löytämään järjestelmällisen ratkaisun kysymykseen, joka koskee kohtuuttoman korkeita maksuja, joita rataverkon haltijat veloittavat liikenteenharjoittajilta ja niin muodoin myös matkustajilta kansallisten rajojen ylittämisestä unionin sisällä. Nämä maksut eivät saa ylittää liikenneverkon vaihtumisesta mahdollisesti aiheutuvia todellisia teknisiä kustannuksia. Muussa tapauksessa ne olisi poistettava. Tämä on yksi pitkän matkan rautatieliikenteen kilpailukyvyyn palauttamisen perusedellytyksistä. Se puolestaan auttaa lisäämään julkisen liikenteen käyttöä matkakohdekaupungeissa.

43. korostaa tarvetta kehittää yleiseurooppalaisia standardeja tiettyjen uhkien, myös pandemiauhkien, ehkäisemistä ja havaitsemista varten sekä käytäntöjä, joilla taataan ihmisten turvallinen ja varma siirtyminen paikasta toiseen, jos sellaisia ilmenee. Kokemuksia ja esimerkkejä tuloksetta osoittaneista toimista, joita monilla EU:n alueilla ja kaupungeissa on toteutettu covid-19:n torjumiseksi, pitää hyödyntää laadittaessa parhaillaan kestävä ja älykästä liikkuvuutta koskevaa EU:n strategiaa, joka korvaa valkoisen kirjan ”Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää” (4).

Bryssel 10. joulukuuta 2020.

*Euroopan alueiden komitean
puheenjohtaja*

Apostolos TZITZIKOSTAS

(4) Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiaa koskeva julkinen kuuleminen on käynnissä toimintasuunnitelman mukaisesti (kuuleminen päättyy 23.9.2020) (viite: Ares(2020)3438177–01/07/2020): <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12438-Sustainable-and-Smart-Mobility-Strategy>.