

I

(Päätöslauselmat, suositukset ja lausunnot)

LAUSUNNOT

EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEA

15.—16. HEINÄKUUTA 2009 PIDETTY 455. TÄYSISTUNTO

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Liikenne- ja maankäyttöpoliittikkojen yhtenäistäminen kaupunkiliikenteen ekologisen kestävyuden parantamiseksi”

(valmisteleva lausunto)

(2009/C 317/01)

Esittelijä: **Frederic Adrian OSBORN**

Euroopan komissio pyysi 3. marraskuuta 2008 päivätyllä kirjeellä Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla Euroopan talous- ja sosiaalikomitealta valmistelevan lausunnon aiheesta

Liikenne- ja maankäyttöpoliittikkojen yhtenäistäminen kaupunkiliikenteen ekologisen kestävyuden parantamiseksi.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 26. kesäkuuta 2009. Esittelijä oli Frederic Adrian **Osborn**.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 15.–16. heinäkuuta 2009 pitämässään 455. täysistunnossa (heinäkuun 16. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 114 ääntä puolesta ja 1 vastaan.

1. Tiivistelmä

1.1 Kansalaiset tarvitsevat liikennepalveluita päästäkseen työhön, kauppaan, kouluun ja muihin nykyisen elämäntavan edellyttämiin kohteisiin. Kaikenlaisten liikennejärjestelmien kehittäminen ja ylläpito on yksi julkisen politiikan keskeisistä tehtävistä. Liikenteellä on kuitenkin myös varjopuolensa. Se saastuttaa ja aiheuttaa ruuhkia ja onnettomuuksia. Liikenneyhteydet (tai niiden puuttuminen) voivat jakaa ja eristää yhteisöjä yhtä hyvin kuin tukea niitä. Liikenne aiheuttaa myös runsaasti hiilidioksidipäästöjä ja lisää siten ilmastonmuutoksen vaaraa.

1.2 Sen vuoksi on aiempaa tarpeellisempaa, että viranomaiset kaikilla tasoilla luovat ekologisesti entistä kestävämpiä liikennemuotoja, jotka tyydyttävät kansalaisten matkustustarpeet mutta

minimoivat samalla liikenteen haittavaikutukset. Erityisesti kaupunkialueilla tarvitaan ekologisesti nykyistä kestävämpiä liikennestrategioita, koska ongelmat ovat kaikkein pahimpia juuri siellä.

1.3 Kaupunkialueiden liikennemuodot liittyvät läheisesti maankäyttöön. Liikenteen ekologisen kestävyuden parantamiseksi tarvitaan siksi integroituja maankäyttö- ja liikennestrategioita ja -politiikkoja.

1.4 Päävastuu integroitujen strategioiden kehittämisestä ja täytäntöönpanosta on paikallis- ja valtakunnallisella tasolla. Useissa Euroopan kaupungeissa, kunnissa ja valtioissa on jo nyt edistytty liikenteen ekologisen kestävyuden parantamisessa, joskin edistys on toistaiseksi ollut epätasaista. On mahdollista ja tarpeen tehdä Euroopan tason aloite, jolla edistetään ekologisesti nykyistä kestävämpien integroitujen maankäyttö- ja liikennestrategioiden hyväksymistä ja täytäntöönpanoa kaupungeissa ja kunnissa kaikkialla Euroopassa.

1.5 Kyseisen aloitteen keskeisen sisällön tulisi olla seuraava:

- Käynnistetään uusi tutkimushanke alan parhaiden käytäntöjen yksilöimiseksi nykyistä tarkemmin.
- Kehitetään luotettavia indikaattoreita, jotka mittavat etenevistä ekologisesti kestävästä liikenteen kehittämisestä.
- Tarkistetaan valtakunnallisia ja paikallisia käytäntöjä sekä oikeudellisia ja taloudellisia tukijärjestelmiä ottamalla huomioon niiden vaikutukset liikenteeseen ja hiilidioksidipäästöihin.
- Luodaan ekologisesti kestävä kaupunkiliikennettä ja maankäyttöä koskevat eurooppalaiset kehykset.
- Tarkistetaan Euroopan unionin poliittisten linjausten ja ohjelmien painotus, jotta Euroopan unionin politiikat tukisivat ekologisesti kestävästä liikennettä nykyistä paremmin.
- Kehitetään älykkäitä liikennejärjestelmiä (Intelligent Transport Systems, ITS)

2. Yleistä

2.1 Nyky-yhteiskunnat ovat erittäin riippuvaisia liikenteestä. Yksittäiset kansalaiset tarvitsevat liikennepalveluita päästäkseen töihin, kauppaan, vapaa-ajanharrastuksiin ja ylipäänsä kaikkialle minne haluavat. Myös yritykset tarvitsevat liikennettä tuottaakseen ja toimittaakseen tavaroita ja palveluita kaikkialla maailmassa.

2.2 Viimeksi kuluneiden kahden vuosisadan aikana liikennealan teknologinen kehitys on erittäin merkittävästi lisännyt mukavasti ja kohtuuhintaan tehtävissä olevien matkojen pituutta sekä laajentanut tarjolla olevien tavaroiden, palveluiden ja elämäntyylien valikoimaa. Se on myös muuttanut kaupunkikehitystä. Asutuksen ei enää tarvitse sijaita tiiviisti pienen keskustan ympärillä, siten että palvelut ovat pääasiassa kävelyetäisyydellä. Kaupunkien asukastiheys voi olla aikaisempaa pienempi, ja asutus voi levittäytyä laajemmille, tieverkoston ja liikennejärjestelmien yhdistämille alueille.

2.3 Näistä muutoksista on ollut paljon hyötyä, mutta ne ovat myös aiheuttaneet huomattavia ongelmia. Liikennekysynnän jatkuva kasvu aiheuttaa ruuhkia ja myöhästymisiä. Paikallisyhteisöjen yhteenkuuluvuus katoaa, kun paikalliset palvelupisteet korvataan kauempana sijaitsevilla palvelukeskuksilla eivätkä asukkaat enää ole yhteydessä naapureihinsa. Useimmat moottoriliikenteen muodot aiheuttavat melu- ja saastehaittoja. Useimmat niistä aiheuttavat myös hiilidioksidipäästöjä, ja liikenteen jatkuva kasvu onkin yksi ilmastomuutoksen pääsyyistä.

2.4 Vuosien ajan valtiot pitivät matkustusmahdollisuuksien laajentamista yleistä hyvää edistävänä tekijänä. Julkinen liikennepoliittikka ja liikennealan investoinnit kohdennettiin siten, että

tavoitteena oli liikenneverkkojen laajentaminen ja niiden tuominen entistä paremmin kaikkien ulottuville.

2.5 Myös useat muut poliittiset linjaukset ja ohjelmat ovat lisänneet matkojen kysyntää ja pituutta. Useat uudet asuinalueet on rakennettu siten, että niiden asukastiheys on aikaisempaa pienempi, eikä julkisten liikennepalveluiden kehittäminen niillä ole kannattavaa, vaan oletetaan, että asukkaat tekevät tarvittavat matkat yksityisillä liikennevälineillä. Kouluja, sairaaloita ja muita julkisia palveluita koskevat uudelleenjärjestelyt ovat tyypillisesti johtaneet entistä suurempien ja kauempana sijaitsevien yksiköiden perustamiseen. Myös kaupan alan kehitys on vastaavasti suosinut uusien suurten kauppakeskusten rakentamista kaupunkien ulkopuolelle.

2.6 Käsitykset ovat kuitenkin vähitellen muuttumassa. Ihmiset ovat alkaneet kiinnittää liikenteen etujen ohessa huomiota myös sen haittapuoliin. Myös julkinen politiikka on sopeutunut muutokseen. Liikennepoliittikalla ja -ohjelmilla on edelleen huolehdittava siitä, että perusliikennetarpeisiin kyetään vastaamaan tyydyttävästi. Samaan aikaan on kuitenkin yleistymässä käsitys, että liikenne-, maankäyttö- ja muihin politiikkoihin on sisällytettävä toimenpiteitä, joilla pyritään rajoittamaan tai hillitsemään yleistä liikennekysyntää sekä kannustamaan kansalaisia suosimaan yksityisautoilun sijaan ekologisesti kestävämpiä liikennemuotoja, kuten julkista liikennettä, kävelyä ja pyöräilyä.

2.7 Ilmastomuutoksen riskien lisääntyminen ja epävarmuus öljyvarojen riittävydestä lisäävät tarvetta löytää nopea ratkaisu näihin kysymyksiin sekä ryhtyä entistä tehokkaampiin toimenpiteisiin liikennekysynnän vähentämiseksi ja sen kohdentamiseksi ekologisesti entistä kestävämpiin liikennemuotoihin. Tämä saattaa vaatia kaupunkisuunnittelu- ja kaupunkiliikennemallien muuttamista merkittävästi.

2.8 Ekologisesti kestävästä liikenteestä ja maankäytön edistämiseksi voidaan määrittää neljä uutta poliittista tavoitetta:

- Kannustetaan kansalaisia valitsemaan asuinpaikkansa työ-, koulutus- ja vapaa-ajanviettopaikkansa läheltä ja huolehditaan siitä, että työpaikkoja ja oppilaitoksia perustetaan nykyistä lähemmäksi asuinalueita, jotta voidaan vähentää ruuhkia, ympäristön pilaantumista ja kasvihuonekaasupäästöjä sekä palauttaa paikallisyhteisöjen elinvoima.
- Kannustetaan kansalaisia käyttämään mahdollisuuksien mukaan julkisia liikennevälineitä tai kävelemään tai pyöräilemään sekä vähentämään autoilua.
- Kannustetaan yrityksiä lisäämään paikallisten tavarantoimittajien ja työvoiman käyttöä, jotta voidaan vähentää yritystoiminnan synnyttämiä liikennetarpeita.
- Herätetään jälleen kiinnostus paikallisia lomakohteita kohtaan, jotta voidaan vähentää jatkuvasti lisääntyvää lentoliikenteen kysyntää sekä sen aiheuttamia ympäristöhaittoja.

2.9 Jatkuvasti kasvavan liikennekysynnän taustalla on erittäin merkittävä sosiaalisia ja taloudellisia tekijöitä, eikä suuntauksen pysäyttäminen tai kääntäminen ole helppoa. Kokemusten mukaan siinä voidaan onnistua vain, jos asianomaisia linjauksia kehitetään integroidusti liittämällä liikenne-, maankäyttö- ja muut politiikat yhteen, siten että ne vahvistavat toisiaan, sekä kehittämällä niitä avoimesti, läpinäkyvästi ja demokraattisesti, jotta kaikilla hallinnon tasoilla niille voidaan varmistaa riittävä poliittinen tuki sekä kannatus kansalaisten keskuudessa. Uusien strategioiden ja politiikkojen kehittämisessä on kiinnitettävä erityishuomiota vanhusten, vammaisten ja pienituloisten kotitalouksien tarpeisiin.

3. Koordinoitun liikenne- ja maankäyttöpolitiikan ja ekologisesti kestävä liikennepolitiikan peruspiirteet

3.1 Maankäyttöä koskevia ja siihen liittyviä poliittisia toimia, joilla voidaan edistää ekologisesti entistä kestävämpää kaupunkiliikennettä, ovat muun muassa seuraavat:

- Edistetään nykyistä tiiviimpää yhdyskuntarakentamista.
- Edistetään tiivisluotoista kaupunkikehitystä, siten että kaikki tärkeimmät palvelut ovat lähietäisyydellä.
- Edistetään pienten ja keskikokoisten kaupunkien kehittämistä ja laajentamista mieluummin kuin jo nyt aivan liian laajoiksi levinneiden suurkaupunkien edelleenkehittämistä.
- Rajoitetaan kaupunkien laajentumista niitä ympäröiville viheralueille ja perustetaan muun muassa uusia viheralueita kaupunkien ja niiden ympärille.
- Edistetään pienempimuotoista paikallista palveluntarjontaa (kaupat, koulut, kirkot, sairaalat, virastot jne.) suppealla asiantialueella ja pyritään välttämään palveluiden keskittämistä suuriin, kauempana sijaitseviin keskuksiin, jotka palvelevat hajanaisempaa asiantialuetta.
- Edistetään yhdistettyä käyttöä sen sijaan että eri toiminnot erotettaisiin vyöhykkeille, joille pääsee vain autolla tai julkisilla liikennevälineillä.
- Kannustetaan kansalaisia valitsemaan asuinpaikkansa työpaikkansa tai muun säännöllisen matkakohteensa läheltä.
- Kannustetaan muun muassa etätöitä hyödyntämällä täysimittaisesti internetiä.
- Ohjataan keskeisten (julkisten ja yksityisten) palveluiden sijoittamista paikkoihin, joihin pääsee helposti julkisilla kulkuneuvoilla, ja rajoitetaan pysäköintitilaa tai peritään korkeita pysäköintimaksuja tällaisten palveluiden läheisyydessä.
- Kannustetaan yrityksiä sijoittamaan toimipisteensä paikkoihin, joihin paikalliset työntekijät, tavarantoimittajat ja asiakkaat pääsevät helposti ja joihin pääsee myös julkisilla kulkuneuvoilla.

- Kannustetaan yrityksiä käyttämään paikallisia tavarantoimittajia ja työntekijöitä, sekä palvelemaan paikallismarkkinoita, välttämään etämyyntiä sekä lieventämään globalisaation vaikutuksia.
- Sisällytetään ulkoiset kustannukset hintoihin teknisesti perustellulla tavalla.

3.2 Liikennepoliittisia toimia, joilla voidaan edistää ekologisesti entistä kestävämpää kaupunkiliikennettä, ovat muun muassa seuraavat:

- Edistetään asianmukaista, siistiä, esteetöntä ja energiatehokasta julkista liikennettä.
- Kohdennetaan tieliikenneinvestoinnit uudelleen julkisen liikenteen kehittämiseen.
- Edistetään joukkoliikennekaistojen käyttöönottoa.
- Rajoitetaan pysäköintipaikkojen määrää ja pysäköintiäikää kaupunkien keskustoissa.
- Edistetään kävelykatujen, polkujen, jalankulkuväylien ja pyöräteiden rakentamista.
- Edistetään liikkuvuudenhallintajärjestelmien luomista.
- Edistetään liikennetietoisuutta tiedottamalla asiasta.
- Edistetään tiemaksujen käyttöönottoa.
- Huolehditaan siitä, että ajoneuvo- ja polttoaineveroihin sisällytetään ajoneuvojen ja polttoaineiden käytön kaikki ulkoiset yhteiskunnalliset vaikutukset, myös hiilidioksidipäästöt ja muu ympäristön pilaantuminen.
- Kannustetaan viranomaisia asettumaan lähietäisyydellä toisistaan sijaitseviin rakennuksiin, kehottamaan virkamiehiä käyttämään työmatkoillaan julkisia kulkuneuvoja sekä hyödyntämään joustavaa työaikaa.

3.3 Kokemus osoittaa kuitenkin, ettei tällaisia poliittisia toimia voida toteuttaa paloittain. Ne ovat tehokkaita ja poliittisesti hyväksyttävissä vain, jos ne esitetään osana kattavaa strategiaa, jossa yhdistyvät maankäyttö- ja liikennepoliittiset tavoitteet ja johon osallistuu useita julkisen sektorin aloja ja yksityisen sektorin toimijoita.

3.4 Esimerkiksi yksityisautoilun rajoittaminen kaupungeissa, kuten pysäköintipaikkojen vähentäminen tai tie- tai pysäköintimaksujen käyttö, on hyväksyttävää ja tehokasta vain siinä tapauksessa, että julkisesta liikenteestä tehdään riittävän houkutteleva vaihtoehto – eli huolehditaan sen siisteydestä, turvallisuudesta, säännöllisyydestä, luotettavuudesta ja edullisuudesta. Lisäksi on kiinnitettävä erityishuomiota vanhusten, vammaisten ja pienituloisten kotitalouksien tarpeisiin.

3.5 Myös pyöräilyn edistäminen vaatii vastaavasti koko joukon toimenpiteitä, joista mainittakoon pyöräteiden rakentaminen, riittävien ja turvallisten pyörien pysäköintipaikkojen tarjoaminen julkisissa sekä yksityisissä tiloissa ja pyöräilyn suosiminen yksilöllisten mahdollisuuksien mukaan autoilun vaihtoehtona, työnantajan osallistumisella työmatkakustannuksiin sekä kehittämällä pyöräilymyönteistä kulttuuria.

3.6 Paikallisten kauppiaiden ja muiden palveluntarjoajien suosiminen vaatii puolestaan asianmukaista kaavoitusta, jotta voidaan kannustaa pientä paikallista palveluntarjontaa sekä vähentää houkutusta perustaa kaupunkien ulkopuolelle suuria palvelukeskuksia, joihin pääsee vain autolla. Lisäksi tarvitaan myötätuntoista paikallista veropolitiikkaa, pienimuotoisen paikallisen palveluntarjonnan houkuttelevuutta lisääviä kaupunkien elvytysohjelmia sekä katalysaattoreina toimivia paikallisia kaupunginosakeskuksia.

3.7 Ei ole helppoa pysäyttää eikä kääntää kaupunkien ja kaupunkiliikenteen kehitystä kuluneen 100 vuoden ajan hallinnoituja suuntauksia. Useimmat paikallistasolla tähän asti toteutetut toimet ovat olleet osittaisia ja koeluonteisia. Eri elinten ja hallintotason väliset konfliktit ovat haitanneet kehitystä. Useat julkisen ja yksityisen alan erityisedut on kyettävä sovittamaan yhteen.

3.8 Ilmastonmuutoksen lisääntyvä uhka sekä se, että liikenteen osuus Euroopan kaikista kasvihuonekaasupäästöistä jatkaa kasvuaan, lisää tarvetta löytää näihin kysymyksiin nopeasti ratkaisu. Meillä ei ole varaa antaa nykyisen toimettomuuden jatkua. Siirtymistä ekologisesti nykyistä kestävämpiin kaupunkiliikenne- ja maankäyttömalleihin on nopeutettava huomattavasti.

4. Paikallis- ja valtakunnallisen tason toimet

4.1 Paikallisilla suunnitteluviranomaisilla, jotka tekevät yhteistyötä liikenteestä ja maantieverkosta vastaavien paikallisviranomaisten kanssa, on oltava keskeinen rooli paikallistasoisten toimien toteuttamisessa. Suunnitteluviranomaisten on laadittava maankäyttösuunnitelmia ohjaamaan kehitysmalleja sekä niiden välisiä liikennealan yhteyksiä siten, että eri liikennemallien ekologista kestävyttä voidaan ajan myötä parantaa (kehittämällä älykkäitä liikennejärjestelmiä). Liikenneviranomaisten on täydennettävä näitä suunnittelutoimia toimenpiteillä, joilla pyritään varmistamaan liikennejärjestelmien riittävä säännöllisyys, luotettavuus ja edullisuus, jotta ne tarjoaisivat hyväksyttävän vaihtoehdon yksityisautoilulle. Niiden on yhdessä luotava ekologisesti kestävä liikenne- ja maankäyttöpolitiikkaa koskevia integroituja strategioita. Myös muut julkiset elimet ja tärkeimmät kaavoittajat ja rakentajat on kutsuttava mukaan ja veloitettava ottamaan liikennevaikutukset täysimittaisesti huomioon omissa tulevisissa strategioissaan.

4.2 Ekologisesti nykyistä kestävämmän kaupunkiliikenne- ja maankäyttömallin kehittäminen vie tietysti aikaa. Integroiduilla strategioilla on pyrittävä varmistamaan, että aina kun liikenneverkkoja muutetaan tai kun toteutetaan kaavoitus- ja rakennushankkeita ja jatkokehityshankkeita, kaikissa toisiaan seuraavissa eri vaiheissa edetään oikeaan suuntaan. Eräät Euroopan kaupungit ovat jo edistyneet asiassa ja ryhtyneet merkittäviin innovatiivisiin poliittisiin toimiin liikenteen ekologisen kestävyden parantamiseksi. Useimpien kaupunkien toimenpiteitä pidättelee kuitenkin edelleen valtuuksien ja taloudellisten resurssien, poliittisen tahdon sekä kansalaisten osoittaman riittävän ymmärryksen ja tuen puuttuminen. Niillä on myös taipumus kilpailupaineiden alla houkutella uusia, kestävä kehityksen vastaisia kehityshankkeita. Tulevaisuudessa tarvitaankin uusi yhteistyömalli nykyistä monikeskuisemmän, tiiviimmän ja ekologisesti kestävämmän kaupunkirakenteen edistämiseksi. Kaupunkisuunnittelun muuttamista on tuettava ja kannustettava.

4.3 Valtioilla (ja aluehallinnolla) on keskeinen rooli oikeanlaisen toiminnan kannustamisessa ja mahdollistamisessa paikallistasolla. Valtioiden täytyy ehkä toisinaan muuttaa paikallisten elinten ja instituutioiden rakenteita tai rajata uudelleen niiden toimivaltuuksia aidosti integroitujen strategioiden luomisen helpottamiseksi, tai niiden täytyy vaatia tai kannustaa asianomaisia paikalliselimiä ja keskushallinnon yksiköitä tekemään kumppanuusyhteistyötä integroitujen strategioiden kehittämiseksi. Lisäksi niiden on ehkä tarjottava kannustimia, vahvistettava osaamista ja kokemusta sekä varmistettava poliittinen koordinaatio kaikilla tasoilla.

4.4 Valtiot vastaavat tavallisesti maankäyttösuunnitelmien laatimista säätelevistä oikeudellisista peruspuitteista sekä uusien kehityshankkeiden sääntelystä. Lisäksi ne tarjoavat välineet, joiden avulla paikallisviranomaiset voivat säännellä kehitystä integroitua strategiaa tukevalla tavalla.

4.5 Valtiot vastaavat tavallisesti taloudellisten peruspuitteiden luomisesta julkisten liikenneyritysten toiminnalle, ja ne saattavat usein joutua varmistamaan rahoituksen tarpeellisille suurehkoille investoinneille. Lisäksi ne valvovat finanssipoliittista säännöstöä sekä verotus-, veloitus- ja tukimalleja, joilla on ratkaiseva vaikutus maankäyttöä, kaavoitusta ja rakentamista sekä liikennettä koskeviin yksittäisiin ja kollektiivisiin päätöksiin.

4.6 Ennen kaikkea valtioilla on keskeinen rooli kansalaisten tietoisuuden lisäämisessä ilmastonmuutoksen ja luonnonvarojen ehtymisen aiheuttamista tulevista vaaroista sekä siitä, että tarvitaan paljon nykyistä kiireellisempiä ja tehokkaita toimia liikenne- ja matkustusmallien muuttamiseksi. Komitean mielestä kaikkien Euroopan valtioiden on luotava kattavat strategiat tai puitteet maankäyttö- ja liikennepoliittikkosten yhtenäistämiseksi kaupungeissaan ja kunnissaan.

5. Euroopan tason toimet

5.1 Euroopan unionin liikennepoliittiset toimet on tähän asti kohdistettu Euroopan eri osia yhdistävien suurten liikenneverkkojen luomiseen ja laajentamiseen. Aluekehitys- ja koheesiorahastot ovat olleet pääosassa näiden verkkojen kehittämisessä, erityisesti keskeisten maantieverkkojen laajentamisessa. Näillä toimenpiteillä Euroopan unioni on edistänyt useiden eurooppalaisten suurkaupunkien kasvun ja hajaantumisen jatkumista, mikä on vaikeuttanut ekologisesti nykyistä kestävämpien kaupunkiliikenne- ja maankäyttömallien kehittämistä.

5.2 Aivan viime aikoina komissio on tarttunut ekologisesti entistä kestävämpien kaupunkiliikennemallien kehittämistä koskevaan haasteeseen. Se määrittä useat keskeiset kysymykset vihreässä kirjassaan kaupunkiliikenteestä sekä sitä tukevassa teknisessä raportissa kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmista. EU on rahoittanut investointeja rakenne- ja koheesiorahastoista sekä Euroopan investointipankin varoista. Se on myös kannustanut parhaiden käytäntöjen vaihtoa ja tukenut pienillä rahasummilla tutkimus-, kehitys- ja demonstroitihankkeita muun muassa Civitas-ohjelmasta. Näitä käyttökelpoisia toimenpiteitä olisi hyödyllistä jatkaa ja laajentaa, joskaan ne eivät ole millään tavalla käänteentekeviä.

5.3 Ilmastonmuutoksen tuomat uudet haasteet sekä tarve ryhtyä kaikilla aloilla kiireellisiin toimenpiteisiin hiilidioksidipäästöjen rajoittamiseksi ovat selvä osoitus siitä, että Euroopan tasolla tarvitaan yhä enemmän uusia kollektiivisiä toimenpiteitä. Ainoastaan merkittävä Euroopan unionin aloite voi nopeuttaa tarvittavalla tavalla siirtymistä tulevaisuudessa entistä paremmin koordinoituihin ja ekologisesti kestäviin liikenne- ja maankäyttömalleihin.

5.4 EU:n toimivaltuudet tällä alalla ovat tietysti rajalliset, ja toisijaisuusperiaatteen soveltamisen vuoksi päävastuu paikallisliikenteestä ja maankäytön suunnittelusta on vastaisuudessaakin suurelta osin paikallisviranomaisilla ja jäsenvaltioilla. Komitea katsoo kuitenkin, että Euroopan unionin toimintaa paikallis- ja valtakunnallisella tasolla toteutettavien toimenpiteiden katalysoimiseksi ja kannustamiseksi olisi mahdollista vahvistaa huomattavasti erityisesti kun otetaan huomioon Euroopan unionin johtava asema ilmastonmuutoksen torjunnassa ja hiilidioksidipäästöjen vähentämisessä.

5.5 Komitea kannattaa Euroopan parlamentin ja alueiden komitean äskettäin antamia suosituksia Euroopan unionin roolin kehittämiseksi tällä alalla. Komitea suosittelee, että komissio hyväksyy viisiosaisen lähestymistapaan perustuvan uuden toimintasuunnitelman:

5.6 A. Käynnistetään merkittävä uusi tutkimustoiminta kaupunkien maankäytön ja kaupunkiliikenteen yhteyksien selvittämiseksi

EU:n neljännen ja viidennen tutkimuksen ja teknologisen kehittämisen puiteohjelman yhteydessä toteutettiin pitkään merkittäviä tutkimushankkeita kaupunkiliikenteen ja maankäytön yhteyksistä (ks. esim. Marshall ja Banister [toim.]: *Land Use and Transport: European Research: Towards Integrated Policies*. London/Amsterdam, Elseviers, 2007). Tämä tutkimusperinne katkesi kuudennessa ja seitsemännessä puiteohjelmassa. Ilmastonmuutos ja mahdollinen tuleva energiapula asettavat kaupunkisuunnittelulle uusia haasteita ja edellyttävät poliittisesti kohdennettua tutkimusta luotettavan tiedon tarjoamiseksi päätöksentekijöille sellaisten mahdollisten integroitujen strategioiden todennäköisistä vaikutuksista, joiden avulla pyritään selviämään energian hinnannoususta ja saavuttamaan EU:n asettamat kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteet. Sen vuoksi aikaisempien tutkimusten tulokset on syytä tarkistaa ja ajantasaistaa näiden, ehkä perusteellisesti muuttuneiden olosuhteiden valossa. Erityisesti seuraavat poliittiset kysymykset olisi selvitettävä kiireesti:

- *Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:* Mitkä liikenne- ja maankäyttöpolitiikkojen yhdistelmät ovat välttämättömiä ja toteuttamiskelpoisia ilmastonmuutoksen aiheuttamien ennakoitavissa olevien riskien, kuten tulvien, maanvyöryjen, hyökyaaltojen ja helleaaltojen, rajoittamiseksi?
- *Ilmastonmuutoksen lieventäminen:* Millä liikenne- ja maankäyttöpolitiikkojen yhdistelmillä liikenneala voi todennäköisimmin toteuttaa oman osuutensa EU:n ja jäsenvaltioiden vuosiksi 2020 ja 2050 asettamista kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistavoitteista, siten että taloudelliset kustannukset sekä yhteiskunnalliseen tasa-arvoon ja elämänlaatuun kohdistuvat kielteiset vaikutukset jäävät mahdollisimman vähäisiksi?
- *Mahdollisuus käyttää peruspalveluita ja osallistua sosiaaliseen elämään:* Millä liikenne- ja maankäyttöpolitiikkojen yhdistelmillä voidaan parhaiten turvata kansalaisten mahdollisuudet päästä julkisilla liikennevälineillä paikkoihin, joissa tarjotaan

peruspalveluita (terveys-, vähittäismyynti- ja koulutuspalveluita) ja joissa he voivat harjoittaa sosiaalista kanssakäymistä (siten että myös vanhusten, vammaisten ja pienituloisten kotitalouksien erityistarpeet tyydytetään), kun otetaan huomioon väestön ikääntyminen ja väheneminen sekä energian korkea hinta.

5.7 B. Kehitetään yhteisesti hyväksytyjä indikaattoreita mittaamaan sitä, miten pitkälle kaupunkialueet ovat edenneet ekologisesti kestävä liikenteen edistämiseksi

Indikaattorit voisivat mitata muun muassa kaikkien ekologisesti kestäville liikennemuodoilla (kävely, pyöräily ja julkinen liikenne) tehtyjen matkojen osuutta verrattuna yksityisliikenteen osuuteen. Ne voisivat lisäksi antaa tietoa palveluiden (koulujen, sairaaloiden, virastojen ja kauppakeskusten) asiointialueista sekä siitä, miten asiointialueita voitaisiin ajan myötä pienentää kannustamalla pienimuotoisempaa paikallista palveluntarjontaa sekä varmistamalla, että julkisia palveluita tarjotaan vastaisuudessaakin hajautetuissa yksiköissä, mikä lyhentäisi asiointimatkoja.

5.8 C. Käynnistetään kaupunkiliikennettä ja maankäyttöä koskeva Euroopan laajuinen tarkastelu

Päätavoitteena olisi oltava niiden institutionaalisten, oikeudellisten ja rahoitusjärjestelmien määrittäminen, jotka parhaiten helpottavat siirtymistä ekologisesti kestäväan liikenteeseen ja maankäyttöön. Katsauksessa voitaisiin käsitellä erityisesti eräitä uudehkoja ja kiistanalaisia ideoita. Niitä ovat muun muassa seuraavat:

- Luodaan tie- ja pysäköintimaksujärjestelmiä tai rajoitetaan pysäköintiä kaupunkien keskustoissa.
- Luodaan järjestelmiä vaatimukset täyttävien julkisen liikenteen järjestelmien rahoittamiseksi ja tuetaan niiden toimintaa.
- Luodaan järjestelmiä, joilla yleisölle tarkoitettujen suurten palvelukeskusten kehittäjät veloitetaan varmistamaan riittävät yhteydet julkisen liikenteen järjestelmiin sekä rajoittamaan yksityisautoille tarkoitettua pysäköintiä.
- Luodaan järjestelmiä, joilla julkiset ja yksityiset kaavoittajat ja rakentajat veloitetaan ottamaan kehityssuunnitelmiansa valmistelussa huomioon niiden liikennevaikutukset. Lisäksi kaavoittajilta ja rakentajilta sekä suurten palvelukeskusten operaattoreilta voitaisiin ehkä kerätä veroja tai maksuja niiden tekemien päätösten yhteisöissä aiheuttamien ylimääräisten matkojen ja hiilidioksidipäästöjen perusteella.

5.9 D: Luodaan ekologisesti kestävä kaupunkiliikennettä ja maankäyttöä koskevat eurooppalaiset kehykset

Kehyksiin voisi sisältyä

- ohjeita jäsenvaltioille ekologisesti kestävä kaupunkiliikennettä ja maankäyttöä edistävien kansallisten strategioiden laatimiseksi. Kussakin kansallisessa strategiassa paikallisesta suunnittelusta, liikenteestä ja tieverkosta vastaaville viranomaisille (ja muille asianomaisille julkisille elimille) olisi annettava tehtäväksi laatia yhteistyössä paikallista maankäyttöä ja ekologisesti kestävä liikennettä koskevat suunnitelmat kutakin kaupunkia ja suurta taajamaa varten.

- ohjeita paikallisten strategioiden kehittämistä koskevista hyvistä käytänteistä ja vertailuanalyyseistä, myös järjestelmällisten ja kattavien kuulemisten järjestämisestä yleisölle ja kaikille asiasta kiinnostuneille sidosryhmille, jotta saadaan kansalaiset tiedostamaan selvästi muutostarve sekä päästään mahdollisimman suureen yksimielisyyteen etenemistavoista.
- indikaattoreita, jotka mittaavat etenemistä kestävyysperiaatteen noudattamisessa ja joiden avulla voidaan arvioida, missä määrin eri kaupungit ja alueet panostavat hiilidioksidipäästöjen vähentämiseen parantamalla suunnitelmiansa ekologista kestävyyttä.
- määräyksiä strategioiden täytäntöönpanemiseksi ajan myötä tarvittavien investointien rahoittamisesta Euroopan unionin tai jäsenvaltioiden tuella. Civitas-ohjelmasta on tuettu eräitä erinomaisia aloitteita, ja komitea mielestä ohjelmaa onkin laajennettava.

Bryssel 16. heinäkuuta 2009.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Mario SEPI*

5.10 E: Liikenteeseen ja maankäyttöön vaikuttavien muiden Euroopan unionin lainsäädäntö- ja rahoitusohjelmien tarkistaminen

Suurin osa Euroopan unionin liikennemäärärahoista on suunnattu maanteiden, rautateiden ja lentoliikenteen perusrakenteiden laajentamiseen talouskasvun edistämiseksi. Hankkeiden vaikutukset hiilidioksidipäästöihin ja kestäväan kehitykseen on arvioitu vain rajallisesti. Nyt olisikin tarkoituksenmukaista tarkistaa näiden ohjelmien painotus, ryhtyä järjestelmällisesti arvioimaan tällaisten investointien vaikutukset hiilidioksidipäästöihin sekä kohdentaa ohjelmat uudelleen siten että ne tukevat nykyistä enemmän julkista liikennettä, rautatieverkon kehittämistä ja ekologisesti kestäväää kaupunkiliikennettä ja edistävät entistä vähemmän runsaasti hiilidioksidipäästöjä aiheuttavan pitkän matkan liikenteen jatkuvaa lisäämistä.