

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne”

COM(2013) 913 final

(2014/C 424/09)

Esittelijä: **Edgardo Maria IOZIA**

Euroopan komissio päätti 7. maaliskuuta 2014 Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 304 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne

COM(2013) 913 final.

Asian valmistelusta vastannut ”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 21. toukokuuta 2014.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 4.–5. kesäkuuta 2014 pitämässään 499. täysistunnossa (kesäkuun 4. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 132 ääntä puolesta 3:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Euroopan talous- ja sosiaalikomitea (ETSK) suhtautuu myönteisesti komission 17. joulukuuta 2013 antamaan tiedonantoon ja pitää erittäin tärkeänä, että tehokkaan ja kestäväpohjaisen kaupunkiliikenteen kehittämiseen suunnattuja tukiohjelmia (esimerkiksi Civitas, Älykäs energiahuolto Euroopassa) jatketaan. Tarkasteltavana olevan ehdotuksen kaltaisten kunnianhimoisten hankkeiden ja käytössä olevien niukkojen taloudellisten resurssien yhteensovittaminen edellyttää kaikkien mahdollisten vaihtoehtojen huolellista ja perusteellista tarkastelua, jotta kiireelliset kestäväpohjaista liikkuvuutta edistävät aloitteet voidaan toteuttaa.

1.2 ETSK pitää välttämättömänä, että

- laaditaan realistisia, yhdennettyjä, koordinoituja suunnitelmia, joiden toteuttamista seurataan jatkuvasti, joissa keskitytään sekä henkilöiden liikkuvuuteen että logistiikkaketjuun ja joissa otetaan huomioon kaikki yhteisön jäsenet, erityisesti liikuntarajoitteiset
- kunnioitetaan toissijaisuusperiaatetta; komissio onkin järkevästi jakanut vastuuta tasapuolisesti eri tasoille ja on erityisesti ottanut jäsenvaltiot aktiivisesti mukaan
- edistetään taloudellisten resurssien hankintaa myös houkuttelemalla mukaan yksityistä pääomaa
- kansalaiset sekä työmarkkinaorganisaatiot ja kansalaisjärjestöt otetaan mukaan, jotta kestäväpohjaisesta liikkuvuudesta tulee koko yhteisön yhteinen haaste
- tuetaan hyvien käytänteiden vaihtoa laajan yhteisen eurooppalaisen portaalin kautta
- annetaan uutta vauhtia kaupunginjohtajien energia- ja ilmastositoumukselle (*Covenant of Mayors*)
- lisätään unionin ja EIP:n rahoitusosuutta: niiden tulisi edistää kaikin keinoin kestäväpohjaista kaupunkiliikennettä koskevan hankkeen toteuttamista Euroopan tasolla, sillä se vaikuttaa 70 prosenttiin unionin kansalaisista

- tehostetaan viranomaisten ja täydentäviä kaupunkiliikennepalveluja tarjoavien yksityisten tahojen koordinoitua kokonaisvaltaisen ja kohdennetun lähestymistavan pohjalta
- toteutetaan johdonmukaista logistiikkaa, jolla pyritään aktiivisesti saavuttamaan kestävä ja muuttuvan kaupungin (*resilient, transition town*) tavoitteet: siinä kaikki osatekijät toimivat yhdessä kansalaisten elämänlaadun ja terveyden parantamisen puolesta
- hallinnoidaan julkisen ja yksityisen sektorin täydentävyyttä avaamalla markkinat kilpailulle sillä edellytyksellä, että sosiaalisia perusvaatimuksia noudatetaan kaikilta osin, hintoja valvotaan ja varmistetaan ympäristön kannalta kestävä kehitys
- määritetään ohjeelliset vaatimukset julkisen liikenteen ajoneuvojen ominaisuuksista ja luodaan näin Euroopan laajuiset markkinat, joilla voidaan saavuttaa mittakaavaetuja yhteishankintaorganisaatioiden kautta.

1.3 ETSK on samaa mieltä kaupunkiliikenteen strategisesta roolista kehityksessä kohti älykkäitä, ihmisläheisiä kaupunkeja, jotka pystyvät ratkaisemaan ympäristöhaasteet ja sopeutumaan uusiin tilanteisiin, ja korostaa jatkuvaa tarvetta välttää kapea-alaista ajattelua, johon liikennepolitiikassa usein edelleen syyllistytään.

1.4 Toteutettavissa toimenpiteissä on otettava asianmukaisesti huomioon tarve tasapainottaa sosiaaliset, taloudelliset ja ympäristöön liittyvät näkökohdat, sillä ne ovat kestävä kehityksen kolme pilaria.

1.5 ETSK ei vastusta kaupunkiliikenteen markkinoiden avaamista kilpailulle, mikäli työntekijöiden oikeudet ja työpaikat turvataan, kattavan liikenneverkon säilyttäminen taataan ja palvelu ja hintataso todella paranevat. Sopimusehtojen tarkka noudattaminen on varmistettava jatkuvan seurannan avulla.

1.6 ETSK katsoo, että tehokas, tulokellinen ja kestävä kehityksen mukainen liikennepolitiikka perustuu seuraaviin osa-alueisiin:

EU:n tasolla

- Kestävä liikkuvuuden suunnitelmista tehdään unionin laajuinen hanke, jossa kaupungit toteuttavat paikallistason aloitteita, jotta kansalaiset tiedostavat paremmin tarpeen muuttaa käyttäytymistä ja myös syvään juurtuneita tapoja.
- Annetaan uutta pontta kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopoliittisen energiatehokkuutta käsittelevälle osiolla, johon sisältyy myös kaupunkiliikenteen tehostaminen.
- Rahoitetaan tarvittavat toimenpiteet käyttämällä EU:n varoja (rakennerahastot, Horisontti 2020 -puiteohjelma) alan tutkimus- ja innovointitoimintaan.
- Myönnetään halpakorkoista EIP:n rahoitusta ja kehitetään mahdollisuuksien mukaan julkisen ja yksityisen sektorin kumppanuuksia suurten kaupunki-infrastruktuurien toteuttamista ja hallinnointia varten.

Valtakunnallisella tasolla

- Kannustetaan käyttämään tehokkaampia ja vähemmän saastuttavia liikennemuotoja ja uutta teknologiaa.
- Taataan kaikkien ja erityisesti liikuntarajoitteisten oikeus kestäväpohjaiseen liikkuvuuteen.

Alue- ja paikallistasolla

- Parannetaan yhteentoimivuutta.
- Kehitetään etätyökeskuksia.

- Toteutetaan viranomaisille ja alan ammattilaisille suunnattua yhteistä koulutuspolitiikkaa yhdenmukaisen osaamisen ja yhdenmukaisten strategioiden kehittämiseksi.
- Toteutetaan kohdennettua ja kestäväpohjaista politiikkaa kaupunkien keskusta-alueille pääsyn sääntelemiseksi.
- Koordinoidaan toimintaa suuria kaupunkikeskuksia ympäröivien alueiden kanssa yhdenmukaisesti strategioiden toteuttamiseksi.
- Otetaan kansalaiset mukaan etsimään parhaita ratkaisuja.
- Seurataan jatkuvasti saavutettuja tuloksia ja tehdään tarvittaessa nopeita muutoksia tehottomiin toimenpiteisiin.
- Annetaan valistusta julkisen ja yksityisen liikenteen vastuullisesta käytöstä.
- Kehitetään yritysten välistä yhteistyötä tuotantokeskuksiin ja käsiteollisuusalueille suuntautuvien ja sieltä lähtevien kuljetusten koordinoimiseksi.
- Otetaan kohderyhmät eli vastaavanlaisia vaatimuksia ajavat ryhmät mukaan arvioimaan yhdessä erityistarpeisiin kohdennettujen palvelujen ominaisuuksia.

1.7 ETSK korostaa tarvetta nykyistä tiiviimpään yhteistyöhön toimivaltaisten julkishallinnon elinten ja kansalaisten välillä ja muistuttaa, että komissio kehotti kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelmassa ⁽¹⁾ kiinnittämään erityistä huomiota muuta heikommassa asemassa olevien ryhmien, kuten vanhusten, pienituloisten ja liikuntarajoitteisten, liikkuvuustarpeisiin, joihin vastaamiseksi tarvitaan erityistä politiikkaa.

1.8 ETSK katsoo, että komission olisi pitänyt jälleen ajaa voimakkaasti näitä asioita, joista aiheutuvaa syrjintää ei voida hyväksyä. Komission tulisi valvoa, että tämä eurooppalainen perusoikeus – oikeus liikkuvuuteen – taataan jäsenvaltioissa kaikille kansalaisille ilman minkäänlaista syrjintää.

1.9 Komitea pyytää käsittelemään myös köyhyyden ja liikkuvuuden välistä kytköstä ja puuttumaan siihen samalla tavalla kuin unioni on käsitellyt energiaköyhyyttä ja köyhyyttä muilla aloilla. Jäsenvaltioiden olisi toteutettava toimenpiteitä, joilla tuetaan heikoimmassa asemassa olevia ja köyhimpiä väestönosia. Oikeus liikkuvuuteen kuuluu kaikille eikä vain hyväosaisille.

1.10 ETSK kehottaa kiinnittämään huomiota kaupunkilogistiikan mahdollisuuksiin tehostamiskeinona ja kestävä kehityksen edistäjänä. Logistiikka olisikin otettava asianmukaisesti huomioon kaupunkisuunnittelussa ja yhteistyöhankkeissa. ETSK onkin tyytyväinen komission tällä alalla kaavailemiin aloitteisiin.

1.11 ETSK kehottaa komissiota yhdistämään kaikki kaupunkiliikenteeseen liittyvät aloitteet ja poliittiset linjaukset yhteen välineeseen. Tällä hetkellä aihetta käsitellään ainakin viidessä portaallissa, mistä aiheutuu resurssien tuhlausta ja tehottomuutta.

1.12 Euroopan unionin ja jäsenvaltioiden tulee kehittää yhdennettyä politiikkaa ja määrittää yhteiset kunnianhimoiset tavoitteet. Kansalaisille on jaettava tietoa vaihtoehtoisista, vähemmän saastuttavista liikennemuodoista. Valistus on muutoksen ensimmäinen edellytys. Kansalaisten tulee löytää uudelleen kaupungilla kävelyn viehätys ja pyöräily keinona mennä töihin tai tapaamaan ystäviä. Viranomaisten tulisi tukea tällaista kestävä kehityksen mukaista liikkumista kulttuurihankkein luomalla kaupunkien keskustoihin historiallisia tai arkkitehtonisia tai arkkitehtonisia reittejä sekä opastetuin retkin tukemalla sellaisten pyöräilyretkien organisointia, jotka herättävät kiinnostusta ja houkuttelevat lisää käyttäjiä.

1.13 Nykyisissä kaupungeissa tapahtuu perinpohjaisia arkkitehtuurin ja kaupunkisuunnittelun muutoksia tulevina vuosikymmeninä. ETSK suosittelee jakamaan tietoa kaikista mahdollisista toimenpiteistä. Liikkuvuutta ja tulevien sukupolvien kaupunkien viihtyvyyttä pystytään parantamaan tieto- ja viestintätekniikan, kaupunkisuunnittelun innovaatioiden ja paikallisten aloitteiden ansiosta.

1.14 ETSK suosittelee, että otetaan asianmukaisesti huomioon tarve varmistaa kaupunkiliikenneverkon tasapuolinen ja yhtenäinen levittäytyminen, jotta vältetään tilanteelta, jossa huonojen tai olemattomien liikenneyhteyksien päässä olevien alueiden asukkaat jäävät modernien kaupunkigettojen vangeiksi.

⁽¹⁾ COM(2009) 490 final/2.

1.15 Kaikkien julkisten ja yksityisten päättäjien välille on luotava tehokkaita ja johdonmukaiset koordinoitumekanismit kaikilla tasoilla. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat, jotka ovat ilmastoa, ympäristöä, energiaa, terveyden suojelua sekä ajan- ja energiansäästöä koskevien tavoitteiden mukaisia ja jotka edistävät taloutta merkittävällä tavalla, on otettava ensisijaiseksi tavoitteeksi kaikilla tasoilla EU:ssa.

1.16 ETSK suosittelee konkreettisten toimenpiteiden toteuttamista pyöräteiden ja jalankulkuväylien kehittämiseksi yksinomaan näitä, kestävän kehityksen mukaisia liikennemuotoja varten, ja ne olisi mahdollisuuksien mukaan suunniteltava julkisen liikenteen intermodaalisten solmukohtien yhteyteen.

2. Johdanto

2.1 Eurooppa on yksi maailman kaupungistuneimmista maanosista. Yli kaksi kolmasosaa Euroopan väestöstä asuu nykyisin kaupunkialueilla, ja prosenttiosuus kasvaa koko ajan (raportti "Huomispäivän kaupungit", Euroopan komissio, 2011). Monissa kaupungeissa liikkuminen on yhä vaikeampaa ja resurssien käytön kannalta tehotonta: tyypillisiä piirteitä ovat usein jatkuvat liikennemuutokset, joiden vuotuisten kustannusten arvioidaan olevan 80 miljardia euroa (ruuhkien kokonaiskustannukset, ks. SEC(2011) 358 final), huono ilmanlaatu, onnettomuudet, melusaaste ja korkeat hiilidioksidipäästöt. Kaupunkiliikenne tukeutuukin Euroopassa valtaosin perinteisiä polttoaineita käyttäviin yksityisautoihin.

2.2 Euroopan komission varapuheenjohtajan, liikenteestä vastaavan komission jäsenen Siim Kallasin mukaan kaupunkiliikenteen ongelmien ratkaiseminen on tällä hetkellä liikennealan keskeisiä haasteita. "Koordinoitua toiminnalla onnistumme tässä paremmin" (http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-1255_fi.htm).

2.3 Euroopan parlamentti ja EU:n neuvosto ovat tunnustaneet, että energiatehokkuuden parantamiseksi ja energian säästämiseksi on tarpeen laatia tarkoituksenmukaiset liikennealan strategiat energiankulutukseen ja kasvihuonekaasupäästöihin liittyvän ongelman ratkaisemiseksi. Tätä varten annettiin 23. huhtikuuta 2009 direktiivi 2009/33/EY, jonka tavoitteena on edistää puhtaiden ja energiatehokkaiden tieliikenteen ajoneuvojen markkinoita ottaen huomioon energia- ja ilmastovaikutukset ajoneuvon koko käyttöajan aikana.

2.4 Valkoisessa kirjassa **"Yhtenäistä Euroopan liikennealuetta koskeva etenemissuunnitelma – Kohti kilpailukykyistä ja resurssitehokasta liikennejärjestelmää"** (COM(2011) 144, 28.3.2011) on asetettu tavoitteeksi moderni ja kilpailukykyinen liikennejärjestelmä, joka edistää talouskasvua ja työllisyyttä, vähentää Euroopan öljyriippuvuutta ja alentaa hiilidioksidipäästöjä.

2.5 Liikenne aiheuttaa nykyisin EU:ssa neljänneksen kaikista hiilidioksidipäästöistä ja heikentää merkittäväällä tavalla ilmanlaatua erityisesti kaupunkialueilla (pienhiukkaset, typen oksidit, hiilivedyt ja hiilidioksidi). Vaihtoehtoisten polttoainoiden käyttö bensiiniin ja dieseliin sijaan vähentäisi tieliikenteen ympäristövaikutuksia, mikäli polttoaineet on tuotettu kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti.

2.6 ETSK on ilmaissut lausunnossaan "Kaupunkiliikenteen toimintasuunnitelma"⁽²⁾ vahvan tukensa Euroopan komission vuonna 2009 julkaisemalle kaupunkiliikennesuunnitelmalle, jossa paikallis-, alue- ja keskushallinnon viranomaisille esitetään ehdotuksia siitä, miten tarjota kaupunkialueilla mahdollisimman korkeatasoinen ja kestävällä pohjalla oleva elämänlaatu. Toimenpiteistä suurin osa ei kuitenkaan ollut luonteeltaan sitovia.

2.7 Komission ehdottaman kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan liikennejärjestelmän tavoitteita ovat tavanomaisia polttoaineita käyttävien autojen käytön puolittaminen kaupunkiliikenteessä vuoteen 2030 mennessä ja niiden poistaminen kaupungeista asteittain vuoteen 2050 mennessä, hiilidioksidivapaa kaupunkilogistiikka suurissa kaupunkikeskuksissa vuoteen 2030 mennessä sekä tieliikennekuolemien määrän saaminen lähelle nollaa vuoteen 2050 mennessä⁽³⁾.

2.8 Tässä lausunnossa otetaan huomioon tiivistetysti Euroopan unionin aloitteet kestävän kaupunkiliikenteen edistämiseksi mutta keskitytään komission äskettäin julkistamaan tiedonantoon "Tavoitteena kilpailukykyinen ja resurssitehokas kaupunkiliikenne". Nykyisen kehitysmallin suuntaaminen kohti mallia, jossa käytettävissä olevia resursseja käytetään tehokkaammin, on mahdollista aloittaa nimenomaan kaupungeista, joissa väestötiheys on suuri.

⁽²⁾ EUVL C 21, 21.1.2011, s. 56–61.

⁽³⁾ COM(2011) 144 final.

2.9 Kaupunkien ja kaupunkilaisten lähitulevaisuuden uudet ympäristöhaasteet ovat auttaneet nostamaan kaupunkiliikenteen keskeiseen asemaan rakennettaessa nk. muuttuvia kaupunkeja (*transition town*). Mukautumiskyvyn käsitteen tulisi kaupunkiliikennepolitiikan yhteydessä antaa ratkaiseva sysäys kaupungeissa tapahtuvien muutosten yhdentämiseksi tehokkaammin siten, että varmistetaan yhdenmisen lähestymistavan soveltaminen energia-, ympäristö- ja liikennepolitiikkaan.

2.10 ETSK kannattaa yhdenmista lähestymistapaa, jolla edistetään toimenpiteitä eri aloilla, kuten ympäristön ja terveyden, puhtaiden ja energiatehokkaiden tekniikoiden, infrastruktuurin kehittämisen, kaupunki- ja liikennesuunnittelun, tavarankuljetuslogistiikan, innovoinnin ja tutkimuksen, liikenneturvallisuuden ja yleisötiedotuksen aloilla.

2.11 ETSK korostaa, että on tärkeää kiinnittää huomiota liikenneonnettomuuksien vähentämiseen ja kansalaisten terveyden parantamiseen laatimalla pitkän aikavälin strategioita, joilla kaikki kunnianhimoisten tavoitteiden saavuttamisen edellyttämät toimenpiteet pannaan täytäntöön. Jokainen näillä toimenpiteillä pelastettu ihmishenki, jokainen vältetty onnettomuus, jokainen suojattu kansalainen on yhteiskunnalle mittamattoman arvokas, ja tätä tulisi käyttää keskeisenä perusteena pohdittaessa toimenpiteiden kiireellisyyttä.

3. Euroopan unionin aloitteet kaupunkiliikenteen alalla

3.1 EU:n strategioilla ja aloitteilla on pyritty tukemaan kestävän kehityksen mukaisia kaupunkiliikennemuotoja, jotka tukevat innovointia kaupunkiliikenteen mallien ja kulkuneuvojen alalla, yhteentoimivan kaupunkijärjestelmän edistämiseksi, julkisen liikenteen sekä jalankulun ja pyöräilyn tukipolitiikassa ja kaupunkiliikenteen sisällyttämisessä osaksi yhdenmista strategista kaupunkikehitysohjelmaa. Käytettävissä olevia varoja on valitettavasti supistettu, eivätkä ne riitä tarvittavien aloitteiden toteuttamiseen eri tasoilla. Jäsenvaltiot ovat puolestaan leikanneet paikallishallinnon määrärahoja, ja kaupunkiliikenteen kehittämissuunnitelmia on siksi jouduttu hidastamaan. Tarvitaan kiireellisesti perusteellinen suunnanmuutos, jotta investoinnit ja työllisyys saadaan takaisin nousuun ja jotta ennen kaikkea ihmisten elämänlaatu paranisi nopeasti.

3.2 Älykkäät kaupungit ja yhteisöt

3.3 Eurooppalainen innovaatiokumppanuus "Älykkäät kaupungit ja yhteisöt" on jatkoa Euroopan komission vuonna 2011 käynnistämälle älykkäitä kaupunkeja ja yhteisöjä käsittelevälle aloitteelle. Se tuo yhteen kansalaisten, yritysten ja yhteisöjen edustajat ja tarjoaa foorumin, jolla nämä voivat määrittää, kehittää ja toteuttaa innovatiivisia ratkaisuja ja muuttaa ne todellisuudeksi. Kestävähajautunut kaupunkiliikenne on yksi innovaatiokumppanuuden tärkeimmistä aloista; muita aiheita ovat kestävän kehityksen periaatteen mukaiset kaupunginosat ja rakennettu ympäristö sekä yhdenmisen energianalan, tieto- ja viestintätekniikan ja liikenteen infrastruktuurit ja prosessit.

3.4 Civitas

3.5 Euroopan komission osarahoittama Civitas-aloite on vuodesta 2002 antanut uutta vauhtia kaupungeille: sen avulla on otettu käyttöön kestävyysajattelun mukaisia liikennejärjestelmiä yli 200 eurooppalaisessa kaupungissa, ja se muodostaa nykyisin erittäin aktiivisen verkon tällä alalla. Komissio aikoo vahvistaa aloitetta Horisontti 2020 -puiteohjelman turvin ja tukea innovatiivisen teknologian hyödyntämistä kilpailukykyisen ja resurssitehokkaan liikenteen luomiseksi. ETSK on useaan otteeseen korostanut tämän aloitteen ja muiden kestäväpohjaisen liikkuvuuden edistämiseksi kaavailtujen hankkeiden merkitystä.

3.6 Euroopan laajuiset liikenneverkot (TEN-T)

3.7 Euroopan unioni tukee yhteisen edun mukaisia kaupunkialueiden hankkeita, kuten kansallisiin tai kansainvälisiin toimitusketjuihin liittyvien kaupunkilogistiikan toimien parantamista.

3.8 Kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopöytäkirja

3.9 Siirtyminen kestäväpohjaisempiin liikennemuotoihin tapahtuu hyvin hitaasti. Komission vuonna 2008 käynnistämässä kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopöytäkirjahankkeessa kannustetaan allekirjoittajakaupunkeja sisällyttämään liikkuvuuteen ja kaupunkiliikenteeseen liittyvät kysymykset kestävyysperiaatteiden mukaisiin energiankäytön toimintasuunnitelmiin siten, että taataan kansalaisten ja laajemmin koko kansalaisyhteiskunnan osallistuminen (kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopöytäkirjaan sisältyvät ohjeet kestävyysperiaatteiden mukaisista energiankäytön toimintasuunnitelmista).

4. Tiedonannon sisältö

4.1 Komission tiedonannossa kiinnitetään huomiota tämänhetkisiin liikenneongelmiin ja liikkumisen tehottomuuteen Euroopan kaupungeissa ja pohditaan muun muassa liikenneturvuuhiin, korkeisiin hiilidioksidipäästöihin, ilmanlaatuun, kuolemaan johtaneisiin kaupunkiliikenneonnettomuuksiin ja ihmisten terveyteen kohdistuviin vaikutuksiin liittyviä ongelmia.

4.2 Tiedonannon tarkoituksena on lisätä Euroopan kaupungeille annettavaa tukea kaupunkiliikenteen haasteiden ratkaisemiseksi, jotta kehitys saataisiin kestäväpohjaiselle uralle ja jotta kilpailukykyistä ja resurssitehokasta eurooppalaista liikennejärjestelmää koskevat EU:n tavoitteet saavutettaisiin.

4.3 Tätä varten komissio aikoo lujittaa kestävyysajattelun mukaisen liikenteen tukitoimiaan aloilla, minne EU:n toimet tuovat lisäarvoa.

4.3.1 *Kokemusten vaihto ja parhaiden käytänteiden esittely:* toimenpiteet parhaiden käytänteiden levittämiseksi, aiheelle omistetut portaalit ja eurooppalaisen asiantuntijaryhmän perustaminen ovat pääasiallisia toimia, jotka komissio on päättänyt toteuttaa.

4.3.2 *Kohdennettu rahoitustuki:* EU:n rakenne- ja investointirahastojen avulla voidaan toteuttaa konkreettisia, yhteisiä toimia erityisesti muita heikommassa asemassa olevilla alueilla. Kaupunkiliikennealan menositoumuksia rahoitetaan edelleen rakennerahastoista, Euroopan sosiaalirahastosta ja muista käytettävissä olevista rahastoista.

4.4 Tutkimuksen ja innovoinnin tukeminen: Horisontti 2020 -puiteohjelmaan sisältyvässä Civitas 2020 -aloitteessa kaupungit, yritykset, tiedemaailma ja muut kumppanit voivat kehittää ja testata uudenlaisia kaupunkiliikenneratkaisuja.

4.4.1 Komissio ehdottaa erityisesti seuraavien aiheiden työstämistä:

4.5 Jäsenvaltioiden osallistuminen: Komissio kehottaa jäsenvaltioita luomaan oikeanlaiset puitteet, joissa kaupungit ja metropolit voivat laatia ja toteuttaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmiaan. Tämä on keskeinen tekijä komission suunnitelmassa, ja on ratkaisevan tärkeää, että jäsenvaltiot saadaan vakuuttumaan ja suhtautumaan asiaan myönteisesti. Toissijaisuusperiaatteen mukainen strategia on tässä tapauksessa välttämätön onnistumisen edellytys, ja kaikkien on sitouduttava tekemään oma osuutensa.

4.6 Yhteistyö: komissio esittää erityisiä suosituksia, jotka koskevat kaikkien hallintotasojen välistä sekä julkisen ja yksityisen sektorin välistä koordinoitua toimintaa neljällä alalla:

- kaupunkilogistiikka
- taajamaliikenteen säätelytoimet
- älykkäisiin liikennejärjestelmiin perustuvien ratkaisujen täytäntöönpano
- kaupunkien katuliikenteen turvallisuus.

Bryssel 4. kesäkuuta 2014.

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Henri MALOSSE