

FI

FI

FI



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 29.5.2007
KOM(2007) 551

VIHREÄ KIRJA

Uutta ajattelua kaupunkiliikenteeseen

SISÄLLYSLUETTELO

1	Johdanto	3
2	Haasteeseen vastaaminen	5
2.1	Tavoitteena sujuvaliikenteiset kaupungit.....	6
2.2	Tavoitteena vihreämmät kaupungit.....	8
2.3	Tavoitteena älykkäämpi kaupunkiliikenne	11
2.4	Tavoitteena vaivattomat kaupunkiliikennejärjestelyt	13
2.5	Tavoitteena turvallinen kaupunkiliikenne.....	16
3	Uudenlaisen kaupunkiliikennekulttuurin luominen	18
3.1	Tietotason parantaminen	18
3.2	Tietojen kerääminen.....	18
4	Rahoitusvarat.....	18
5	Kuulemiset	22

KOMISSION YKSIKÖIDEN VALMISTELUASIAKIRJA:

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility
SEC (2007)1209 – 25.9.2007.

1 JOHDANTO

Yli 60 prosenttia eurooppalaisista asuu kaupunkialueilla.¹ EU:n bruttokansantuotteesta liki 85 prosenttia on kaupunkien synnyttämää. Kaupungit ovat Euroopan talouden moottori. Ne vetävät puoleensa investointeja ja työvoimaa. Talouden dynaamisuus on niistä riippuvainen.

Ylivoimaisesti suurin osa Euroopan kansalaisista elää nykyisin kaupungeissa, ja heille on pystyttävä tarjoamaan mahdollisimman hyvä elämänlaatu. Sen vuoksi nyt on tarpeen yhdessä suunnitella kaupunkiliikenteen tulevaisuutta.

Eurooppalaiset kaupungit ovat erilaisia, mutta haasteet ovat samanlaisia ja yhteisiä ratkaisuja tarvitaan

Kaupunkikeskustojen liikennemäärien kasvu kaikkialla Euroopassa aiheuttaa usein toistuvia ruuhkia. Tällä ilmiöllä on monia kielteisiä vaikutuksia, kuten ajan hukkaantuminen ja ympäristöhaitat. Euroopan talous menettää ruuhkautumisen takia vuosittain lähes 100 miljardia euroa eli 1 prosentin EU:n BKT:stä.

Ilmansaasteet ja meluhaitat lisääntyvät vuosi vuodelta. Maantieliikenteen aiheuttamista hiilidioksidipäästöistä 40 prosenttia ja muista epäpuhtauksista 70 prosenttia tulee kaupunkiliikenteestä.

Tieliikenneonnettomuuksien määrä kaupungeissa kasvaa vuosittain. Nykyisin yksi kolmesta kuolemaan johtaneesta onnettomuudesta tapahtuu kaupunkialueella, ja onnettomuuksien uhreiksi joutuvat ennen kaikkea turvattomimmat liikkujat eli jalankulkijat ja pyöräilijät.

Vaikka ongelmat ilmenevät paikallisesti, niillä on vaikutuksia koko mantereeseen: ilmasto lämpenee, terveysongelmat lisääntyvät ja logistiikkaketjuun syntyy pullonkauloja.

Paikallisviranomaiset eivät pysty ratkaisemaan näitä ongelmia yksin, vaan koko Euroopassa on tehtävä koordinoitua yhteistyötä. Kaupunkiliikenteen haasteisiin vastaaminen on keskeinen ongelma, johon on etsittävä ratkaisuja yhteisvoimin kaikilla tasoilla, niin paikallisesti, alueellisesti, kansallisesti kuin Euroopan laajuisesti. Euroopan unionin velvollisuutena on käynnistää työskentely tämän ongelman ratkaisemiseksi.

Euroopassa on käytävä keskustelua, tehtävä ehdotuksia ja mobilisoitava toimintaa paikallisesti päätettävän ja toteutettavan politiikan tueksi

Esittäessään vuonna 2006 liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnin² komissio ilmoitti aikovansa laatia kaupunkiliikenteen vihreän kirjan.

Viime kuukausien aikana komissio on toteuttanut laajan julkisen kuulemisen. Keskeisille asiaan liittyville toimijoille on järjestetty kaksi kokousta ja neljä teknistä työpajaa. Internetin

¹ Kaupunkialueilla, joilla on yli 10 000 asukasta (lähde: Eurostat).

² KOM(2006) 314.

kautta tapahtuva kuuleminen on aloitettu. Komissio on jo saanut useita kannanottoja³, ja Euroopan talous- ja sosiaalikomitea on antanut asiasta lausuntonsa⁴.

Kuulemisprosessin perusteella on päädytty tässä vihreässä kirjassa esitettyihin ajatusmalleihin. Kuulemisessa vahvistui etenkin se, että toimijat odottavat todellisen eurooppalaisen kaupunkiliikennepolitiikan määrittelyä. Komissio toivoo vihreän kirjan käynnistävän mittavan julkisen keskustelun siitä, millaista tämän eurooppalaisen politiikan pitäisi olla.

Kaupunkiliikenteen uudelleenahmottamiseen kuuluu kaikkien liikennemuotojen mahdollisimman tehokas käyttö ja mahdollisuus niiden yhdistämiseen eli komodaalisuus joukkoliikenteen⁵ eri muotojen (juna, raitiovaunu, metro, linja-auto) ja yksilöliikenteen (henkilöauto, pyöräily, kävely) välillä. Siihen kuuluu myös pyrkiminen yhteisiin tavoitteisiin, jotka liittyvät taloudelliseen hyvinvointiin, liikkumisoikeuden kunnioittamiseen liikenteen kysynnänhallinnan avulla, elämänlaatuun ja ympäristönsuojeluun. Se tarkoittaa myös rahti- ja henkilöliikenteen etujen yhteensovittamista kaikissa liikennemuodoissa.

Eurooppalainen strategia kansalaisten odotuksia vastaavan kaupunkiliikenteen järjestämiseksi

Kaupunkiliikenne tunnustetaan kasvua ja työllisyyttä merkittävästi edistäväksi tekijäksi, joka vaikuttaa paljon myös EU:n kestäväan kehitykseen. Sen vuoksi komissio on päättänyt selvittää kaupunkiliikenteen vihreän kirjan avulla, voiko se antaa lisäarvoa paikallistasolla jo toteutettaville toimille ja jos voi, millä tavalla. Kaupunkiliikenteeseen liittyviä kysymyksiä on viime vuosina jo käsitelty useilla EU-politiikan aloilla. Lainsäädäntöaloitteita on laadittu, mutta joskus hyvin hajanaisesti.

Vihreän kirjan valmistelua varten järjestetty kuuleminen on antanut komissiolle tietoja, joiden pohjalta se on laatinut politiikkavaihtoehtoja ja niihin liittyvät 25 avointa kysymystä. Komissio käynnistää tämän vihreän kirjan myötä toisen, 15. maaliskuuta 2008 asti kestäväan kuulemisprosessin voidakseen esittää alkusyksystä 2008 toimintasuunnitelman, jossa esitetään joukko konkreettisia toimenpiteitä ja aloitteita paremman ja kestävämmän kaupunkiliikenteen kehittämiseksi. Toimintasuunnitelmassa ilmoitetaan kunkin toimenpiteen täytäntöönpanon aikataulu ja eri toimijoiden välinen vastuunjako.

Komission tehtävänä onkin käydä keskustelua kaikkien asianosaisten toimijoiden kanssa voidakseen sen jälkeen ehdottaa toissijaisuusperiaatteen mukaista yleistä strategiaa. Uusi kuuleminen suunnataan muun muassa seuraaville yhteiskunnallisille ryhmille: kaupungeissa asuvat kansalaiset, kaupunkiliikenteen (julkisen ja muun) käyttäjät, joukkoliikenteen organisaatioiden työnantajat ja työntekijät; talouselämän ryhmät kuten paikalliset yrittäjät, pk-yritykset mukaan luettuina, kaupunkiliikenneala, autoteollisuus; valtion, alue- ja paikallisviranomaiset, sidosryhmien edustajat ja asiaankuuluvien alojen järjestöt.

Strategia perustuu toteutettuun ja tulevaan kuulemiseen sekä komission vuodesta 1995 lähtien kaupunkiliikenteen alalta hankkimaan kokemukseen samoin kuin sen kansalaisten verkkoa

³ Komission yksiköiden valmisteluasiakirja: Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility - SEC (2007)1209 – 25.9.2007.

⁴ CESE 615/2007.

⁵ Joukkoliikenne on julkista liikennettä laajempi käsite, joka kattaa myös esimerkiksi taksi- ja tilausliikenteen.

koskevaan vihreään kirjaan ja tiedonantoon⁶. Tutkimus- ja kehityshankkeista on niin ikään saatu paljon tietoa, jota hyödynnetään strategiassa.

Yksi näkökanta tulee kuitenkin jatkuvasti vääjäämättä esille: jotta kaupunkiliikennettä koskeva politiikka olisi tehokasta, siinä on sovellettava mahdollisimman integroitua lähestymistapaa, jossa kuhunkin ongelmaan haetaan juuri siihen sopivat ratkaisut. On hyödynnettävä teknistä innovointia, kehitettävä puhtaita, turvallisia ja älykkäitä liikennemuotoja, luotava taloudellisia kannustimia ja muutettava lainsäädäntöä.

Tässä yleisstrategiassa otetaan huomioon kaikki asian kannalta merkitykselliset aloitteet, joita yhteisön politiikan puitteissa on toteutettu, ja pyritään kaikilta osin edistämään konkreettisesti Lissabonin strategian toteutumista.

Euroopan unionin on toimittava muutoksen alulle panijana, mutta se ei voi antaa ylhäältäpäin valmiita ratkaisuja, jotka saattaisivat sopia huonosti erilaisiin paikallisiin tilanteisiin.

Eurooppalaista lisäarvoa voidaan saada monella tavalla: voidaan edistää hyvien toimintatapojen vaihtoa kaikilla tasoilla (paikallis-, alue- ja kansallisella tasolla); tukea yhteisten standardien määrittelemistä ja tarvittaessa sääntöjen yhdenmukaistamista; tarjota rahoitustukea sitä eniten tarvitseville; tukea tutkimusta, jonka sovelluksilla voidaan parantaa liikkuvuutta, turvallisuutta ja ympäristöä; yksinkertaistaa lainsäädäntöä ja joissakin tapauksissa kumota nykyisiä säädöksiä tai antaa uusia.

Euroopan tasolla määritetty strategia voi onnistua vain paikallistason päättäväisen toiminnan avulla: paikallisviranomaisten on otettava vastuu konkreettisista toiminnoista ja toteutettava ne.

Kaupunkiliikennettä koskevan uuden ajattelutavan hahmottelu

Kaupunkialueiden kestävä kehitys on valtava haaste. Se edellyttää kaupunkien talouskehityksen ja helppokulkuisuuden ja toisaalta elämänlaadun parantamisen ja ympäristönsuojelun yhteensovittamista.

Ratkaisujen löytämiseksi näihin ongelmiin, joilla on monenlaisia vaikutuksia, on yhteisvoimin pyrittävä etsimään kaupunkiliikenteen alalla innovatiivisia ja kunnianhimoisia ratkaisumalleja, jotta kaupungit olisivat vähemmän saastuneita, niihin olisi helppo päästä ja niiden sisäinen liikenne olisi sujuvampaa.

Yhdessä toimimalla on löydettävä tavat, joilla voidaan parantaa kaupunkien ja esikaupunkien liikennettä ja tehdä siitä kestävä kehityksen mukaista ja kaikkia Euroopan kansalaisia hyödyttävää, mutta samalla sellaista, joka mahdollistaa talouden toimijoiden sijoittautumisen kaupunkiin.

2 HAASTEeseen VASTAAMINEN

Kaupunkiliikenteen avulla on voitava varmistaa kaupunkien talouskehitys, siellä asuvien ihmisten elämänlaatu ja ympäristön suojeleminen. Eurooppalaisilla kaupungeilla on viisi näihin tavoitteisiin liittyvää haastetta, joihin on etsittävä vastauksia kokonaisvaltaisen lähestymistavan puitteissa.

⁶ KOM(95) 601, KOM(1998) 431.

2.1 Tavoitteena sujuvaliikenteiset kaupungit

Ongelma:

Kaupunkien ruuhkautuminen on yksi suurimmista kuulemisissa ilmi tulleista ongelmista. Sillä on kielteisiä taloudellisia, sosiaalisia, terveys- ja ympäristövaikutuksia ja se vahingoittaa luontoa ja rakennettua ympäristöä. Ruuhkat vaivaavat usein kaupunkien kehäteitä ja heikentävät Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) kapasiteettia. Sujuva liikennejärjestelmä mahdollistaisi ihmisten ja tavaroiden pääsemisen perille ajoissa ja vähentäisi haittavaikutuksia. Paikallistasolla on erittäin vaikeaa vähentää ruuhkautumisen kielteisiä vaikutuksia ja samalla ylläpitää kaupunkialueiden taloudellista kukoistusta. Ruuhkautumisen ehkäisemisen edelläkävijäkaupunkien työlle on annettava tunnustusta.

Vaihtoehdot:

Sidosryhmien kokemukset osoittavat, että ruuhkautumisen ehkäisemiseen ei ole yhtä oikeaa ratkaisua. Voidaan kuitenkin todeta, että yksityisautoilun korvaavista vaihtoehdoista kuten kävelemisestä, pyöräilystä, joukkoliikenteestä tai moottoripyörien ja skoottereiden käytöstä olisi tehtävä houkuttelevampaa ja turvallisempaa. Kansalaisten olisi pystyttävä matkustamaan mahdollisimman joustavasti siirtymällä vaivattomasti liikennemuodosta toiseen. Viranomaisten olisi edistettävä liikennemuotojen yhteiskäyttöä ja otettava ruuhkautumista helpottavien toimien tuloksena vapautuvat alueet uuteen käyttöön. Älykkäät ja mukautuvat liikenteenhallintajärjestelmät ovat myös osoittautuneet tehokkaiksi ruuhkien vähentämisessä.

Lisätään kävelemistä ja pyöräilyä

Jotta käveleminen ja pyöräily olisi houkuttelevampaa ja turvallisempaa, paikallis- ja alueviranomaisten on huolehdittava siitä, että nämä liikkumismuodot otetaan täysimääräisesti huomioon kaupunkiliikennepolitiikan laadinnassa ja seurannassa. Riittävän infrastruktuurin kehittämiseen on kiinnitettävä enemmän huomiota. On olemassa uudenlaisia tapoja, joilla perheet, lapset ja nuoret voidaan tehokkaasti ottaa mukaan politiikan laadintaan. Kaupunkien, yritysten ja koulujen aloitteilla voidaan edistää pyöräilyä ja kävelemistä esimerkiksi liikennepelien, tieturvallisuuden arviointien tai opetuspakettien avulla. Sidosryhmät ovat ehdottaneet, että suurissa kaupungeissa voitaisiin harkita kävelemiseen ja pyöräilyyn liittyvistä kysymyksistä vastaavan virkamiehen nimittämistä.

Tehdään yksityisautojen käytöstä mahdollisimman tehokasta

Autoista vähemmän riippuvaista elämäntapaa voidaan edistää uusilla ratkaisuilla kuten autojen yhteiskäytöllä. Olisi kannustettava yksityisautojen kestävämpää käyttöä kuten kimppekyytejä, jolloin teillä on vähemmän autoja ja kussakin niistä enemmän matkustajia. Vaihtoehtona voi olla myös virtuaalinen liikkuvuus kuten etätyöskentely ja etäostokset.

Kuten kuulemisen yhteydessä todettiin, tarvitaan myös asianmukaista pysäköintipolitiikkaa, jotta autoilu kaupunkikeskustoissa saadaan vähenemään. Jos pysäköintipaikkoja järjestetään lisää, se voi pitkällä aikavälillä kannustaa autolla liikkumiseen, varsinkin jos pysäköintipaikat ovat ilmaisia. Pysäköintimaksuja voidaan käyttää taloudellisena välineenä. Voidaan määrätä erisuuruisia maksuja sen mukaan, kuinka paljon julkista tilaa on käytettävissä, ja luoda kannustimia (esimerkiksi ilmaiset pysäköintialueet kaupunkien laitamilla ja korkeat maksut keskustassa).

Houkuttelevat liityntäpysäköintipaikat voivat kannustaa yksityis- ja joukkoliikenteen yhdistämiseen. Esimerkiksi Münchenissä on tällaisella integroidulla liikennejärjestelmällä, jossa siirtyminen tehokkaaseen ja laadukkaaseen julkiseen liikenteeseen on saumatonta, pystytty vapauttamaan kaupunkien keskusta-alueita liikenteeltä.

Joskus saatetaan tarvita uusia infrastruktuureja, mutta ensiksi olisi syytä kartoittaa mahdollisuudet hyödyntää tehokkaammin olemassa olevia infrastruktuureja. Kaupunkien tiemaksujärjestelmät esimerkiksi Lontoossa ja Tukholmassa ovat parantaneet liikennesujuvuutta. Älykkäät liikennejärjestelmät mahdollistavat tehokkaan matkasuunnittelun, parantavat liikenteen hallintaa ja helpottavat kysynnän hallintaa. Infrastruktuurin käyttäminen joustavasti ja moninaisesti esimerkiksi Barcelonassa (joustavat linja-autokaistat, joustavat kuormausalueet/pysäköintipaikat) voi vähentää teiden painetta.

Liikkuvuuden hallinnalla täydennetään perinteisiä infrastruktuuriin pohjaavia toimenpiteitä vaikuttamalla matkustuskäyttäytymiseen etukäteen ja kohdistamalla ihmisten mielenkiinto kestävämpiin liikennevaihtoehtoihin. Esimerkiksi rakennuttajia voidaan kannustaa laatimaan työmaakohtainen liikkuvuussuunnitelma osana menettelyä, jolla haetaan rakennuslupaa. Lisäksi sidosryhmät ehdottivat liikkuvuutta koskevan vaikutusten arvioinnin sisällyttämistä laajamittaisiin infrastruktuurihankkeisiin.

Tehostetaan rahtiliikennettä

Tavaralogistiikalla on vaikutusta myös kaupunkeihin.⁷ Sidosryhmien kannanottojen mukaan kaupunkiliikennepolitiikan on katettava sekä henkilö- että tavaraliikenne. Kaupunkialueiden jakelupalvelut edellyttävät toimivia liittymiä pitkän matkan kuljetusten ja lopulliseen määräpaikkaan vievän lähijakelun välillä. Paikallisessa jakelussa voitaisiin käyttää pienempiä, tehokkaita ja vähän saastuttavia ajoneuvoja. Kaupunkialueiden läpi kulkevien pitkän matkan rahtikuljetusten kielteisiä vaikutuksia olisi vähennettävä suunnittelulla ja teknisillä toimenpiteillä.

Palvelutalous aiheuttaa teiden lisäkysyntää. On näyttöä siitä, että 40 prosenttia niistä ajoneuvoista, jotka eivät ole henkilöautoja, liittyy palveluihin (muuttoajoneuvot, huoltopalvelut, pienjakelu jne.). Kuriiripalveluissa käytetään usein moottoripyöriä tai mopoja. Yhdistetty jakelu on mahdollista kaupunkialueilla ja liikennejärjestelyillä, mutta se edellyttää huolellista reittisuunnittelua, jolla ehkäistään tyhjänä ajot tai tarpeettomat ajot ja pysäköinnit. Näiden ratkaisujen kehittämiseen tarvitaan kaikkien sidosryhmien osallistumista.

Kaupunkien tavarankuljetus voitaisiin integroida paremmin paikalliseen politiikan laadintaan ja institutionaalisiin puitteisiin. Julkista henkilöliikennettä valvoo yleensä toimivaltainen hallintoelin, mutta tavaraliikenne ja jakelu on tavallisesti yksityissektorin hoidossa. Paikallisviranomaisten on suunniteltava sekä henkilö- että tavarankuljetuksiin liittyvää kaupunkilogistiikkaa yhtenä kokonaisuena logistiikkajärjestelmänä.

⁷ Tätä ulottuvuutta käsitellään yksityiskohtaisemmin parhaillaan laadittavassa logistiikan toimintasuunnitelmassa.

1. Olisiko perustettava laatuleimajärjestelmä, jolla annettaisiin tunnustusta ruuhkien ehkäisemisen ja elinolojen parantamisen edelläkävijäkaupungeille?
2. Millä toimenpiteillä voitaisiin edistää kävelemistä ja pyöräilyä todellisina vaihtoehtoina autoilulle?
3. Miten kaupungeissa voitaisiin edistää siirtymistä kestäviin liikennemuotoihin?

Mitkä voisivat olla EU:n mahdolliset tehtävät?

2.2 Tavoitteena vihreämmät kaupungit

Ongelma:

Tärkeimmät ympäristökysymykset kaupungeissa liittyvät siihen, että liikenteen polttoaineena käytetään ylivoimaisesti eniten öljyä, mikä aiheuttaa hiilidioksidipäästöjä ja muita epäpuhtauksia ilmaan sekä melua.

Liikenne on yksi hankalimmin hallittavista aloista hiilidioksidipäästöjen suhteen. Autojen tekniikan kehittymisestä huolimatta liikennemäärien kasvu ja kaupunkialueille tyypillinen tempoileva ajo johtavat siihen, että kaupungit tuottavat suurimman ja yhä kasvavan osan ilmastomuutosta aiheuttavista hiilidioksidipäästöistä. Ilmastomuutos muuttaa huolestuttavalla tavalla maapallon ekosysteemiä, ja vaikutusten pitäminen hallittavalla tasolla edellyttää kiireellisiä toimia. Eurooppa-neuvosto⁸ on asettanut tavoitteen, jonka mukaan kasvihuonekaasupäästöjä on vähennettävä EU:ssa 20 prosenttia vuoteen 2020 mennessä. Se edellyttää päästöjen vähenemistä kaikista lähteistä.

EU:ssa myytyjen uusien henkilöautojen hiilidioksidipäästöt ovat vähentyneet 12,4 prosenttia vuodesta 1995 vuoteen 2004 sen jälkeen, kun Euroopan komissio ja autoteollisuus tekivät asiaa koskevan vapaaehtoisen sopimuksen. Jotta EU:ssa voitaisiin päästä asetettuun 120 g:n tavoitteeseen vuoteen 2012 mennessä, komissio hahmotteli helmikuussa 2007 antamassaan tiedonannossa⁹ uuden kattavan strategian. Lainsäädäntöpuitein hiilidioksidipäästöjä olisi pystyttävä laskemaan 130 grammaan kilometriä kohti ajoneuvojen moottoritekniikan parannusten myötä ja lisäksi 10 g/km muilla teknisillä parannuksilla ja lisäämällä biopolttoaineiden käyttöä. Ajoneuvojen saastepäästöjä on onnistuttu vähentämään myös tiukentamalla asteittain päästöjä koskevia Euro-normeja. EU:n sääntelyllä, jolla on jatkuvasti madallettu uusia ajoneuvoja koskevia päästörajoja, on pystytty viimeisten 15 vuoden aikana eli ensimmäisten Euro-normien käyttöönoton jälkeen vähentämään maantieliikenteen typpioksidin- ja hiukkaspäästöjä yhteensä 30–40 prosenttia liikennemäärien kasvusta huolimatta.

Tästä myönteisestä kehityksestä huolimatta ympäristön tila ei vielä ole tyydyttävä. Paikallisviranomaisilla on suuria vaikeuksia noudattaa ilmanlaatua koskevia vaatimuksia kuten ympäröivään ilmaan joutuvien hiukkasten ja typpioksidin rajoja. Tällä on kielteinen vaikutus kansanterveyteen.

⁸ Eurooppa-neuvoston päätelmät, 8.–9. maaliskuuta 2007; verrattuna vuoden 1990 tasoon.

⁹ KOM(2007) 19.

Myös meluntorjuntaan liittyvien toimien toteuttamista on helpotettu melukartoitusta koskevalla EU:n direktiivillä. Paikallisviranomaiset voivat meludirektiivin¹⁰ nojalla kerättyjen tietojen perusteella laatia meluntorjuntasuunnitelmia ja toteuttaa käytännön toimenpiteitä. Meluntorjuntasuunnitelmissa voidaan hyödyntää tietojen vaihtoa EU:n tasolla. Sidosryhmien mukaan melun syntymistä voitaisiin vähentää tiukentamalla maantie- ja raideajoneuvojen ja renkaiden aiheuttamia melupäästöjä koskevia EU-normeja. Kaupunkien melua vähentävät osaltaan myös maanalaiset liikennejärjestelmät.

EU:ssa olisi edelleen edistettävä ja tuettava kestävän kaupunkiliikenteen hankkeita, joilla esimerkiksi laajennetaan, kunnostetaan ja parannetaan vähän saastuttavaa julkista kaupunkiliikennettä kuten johdinautoja, raitiovaunuja, metroja ja lähijunia.

Vaihtoehdot:

Uudet teknologiat

Teollisuus on reagoinut eurooppalaisten päästörajojen asettamiseen ja kehittää perinteistä polttomootoritekniologiaa entistä puhtaammaksi. Saastepäästöjä vähentävillä katalysaattoreilla ja hiukkassuodattimilla saadaan tulevaisuudessa aikaan merkittävää parannusta. EU:n osarahoittamassa tutkimuksessa ja tekniikan kehittämisessä on keskitytty voimakkaasti saastuttamattomiin ja energiatehokkaisiin ajoneuvoteknologioihin sekä vaihtoehtoisiin polttoaineisiin, kuten biopolttoaineisiin, vetyyn ja polttokennoihin.¹¹

Nykyisen ajoneuvokannan ympäristöystävällisyyttä voitaisiin parantaa vieläkin asettamalla ajoneuvojen käytölle yhdenmukaistetut vähimmäisympäristönormit. Näiden normien tiukentaminen asteittain ajan myötä voisi johtaa siihen, että vanhoja, runsaasti saastuttavia ajoneuvoja kunnostettaisiin tai poistettaisiin vähitellen käytöstä. Tällainen yleinen lähestymistapa voisi lisätä puhtaiden ja energiatehokkaiden ajoneuvojen käyttöä kaupunkiliikenteessä ja estää pitkällä aikavälillä sen, että syntyy toisistaan irrallisia vähäpäästöisiä vyöhykkeitä.

Uuden teknologian pääsyä laajasti markkinoille voitaisiin edistää sekä taloudellisilla välineillä, esimerkiksi viranomaisille tarkoitetuilla kannustimilla hankkia ja käyttää puhtaita ja energiatehokkaita ajoneuvoja, että muilla kuin taloudellisilla välineillä, kuten rajoittamalla runsaasti saastuttavien ajoneuvojen käyttöä ja antamalla vähäpäästöisille ajoneuvoille etuoikeutettu pääsy herkille alueille, kunhan se ei vääristä sisämarkkinoiden toimintaa.

Puhdasta kaupunkiliikennettä koskevien parhaiden toimintatapojen vaihtoa on mahdollista edistää myös Euroopan ulkopuolisten valtioiden kanssa ja hyödyntää EU-aloitteista, esimerkiksi Civitas-aloitteesta¹², saatua tietoa ja kokemusta. Eräissä siihen kuuluvissa hankkeissa kolmannet maat voivat käyttää hyödykseen Euroopan unionin kaupunkien kokemuksia kaupunkiliikenteen integroidusta toimintamallista. Kun tarkastellaan energian saatavuutta ja hintanäkymiä pitkällä aikavälillä, on Euroopan strategisten etujen mukaista edistää muiden alueiden vähemmän energiavaltaista kasvua. Tällaisella kansainvälisellä yhteistoiminnalla voidaan myös lisätä Euroopan teollisuuden vientimahdollisuuksia.

¹⁰ Direktiivi 2002/49/EY.

¹¹ Katso esim. KOM(2007) 541 lopullinen – komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle sekä alueiden komitealle – Kohti turvallisempaa, puhtaampaa ja älykkäämpää Euroopan laajuista liikkuvuutta: Ensimmäinen raportti älyautoaloitteesta, 17.9.2007.

¹² Civitas-verkkosivut: www.civitas-initiative.eu.

Ympäristöystävälliset julkiset hankinnat

Kuten komissio on jo suunnitellut¹³ ja sidosryhmät ehdottaneet kuulemisen yhteydessä, vähän saastuttavien ja energiatehokkaiden ajoneuvojen tuomista markkinoille voitaisiin tukea ympäristöystävällisillä julkisilla hankinnoilla.

Yksi mahdollinen toimintatapa on ottaa huomioon ajoneuvon hinnan lisäksi ulkoiset kustannukset ja käyttää valintaperusteena ajoneuvojen hankinnalle niiden käyttöön liittyvästä energiankulutuksesta, hiilidioksidipäästöistä ja epäpuhtauspäästöistä johtuvia koko elinkaaren kustannuksia. Elinkaaren kustannusten sisällyttäminen hankintapäätösten tekemiseen parantaisi tietoisuutta käyttökustannuksista. Näin vähiten saastuttavat ja energiatehokkaimmat ajoneuvot saisivat kilpailuedun, ja samalla kokonaiskustannukset pienenisivät. Julkinen sektori voisi tällä tavalla näyttää kestävästä taloudenpidon mallia, jota muut markkinatoimijat voisivat seurata. Lisäksi julkisissa hankinnoissa voitaisiin suosia uusien Euro-normien noudattamista. Vähemmän saastuttavien ajoneuvojen käytön aikaistaminen voisi parantaa myös kaupunkialueiden ilmanlaatua. Komissio aikoo esittää kyseiset näkökohdat sisältävän tarkistetun ehdotuksen vuoden 2007 loppuun mennessä.

Ympäristöystävälliset yhteishankinnat

Eräät viranomaiset ovat parantaneet julkisen liikenteen kalustonsa ja taksien ympäristöystävällisyyttä hankkimalla vähemmän saastuttavia ajoneuvoja ja tarjoamalla yksityisille toimijoille taloudellisia kannustimia. Julkinen rahoitustuki vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluun tarvittavalle uudelle infrastruktuurille on myös ollut avuksi useissa kaupungeissa. Vähän saastuttavien ja energiatehokkaiden ajoneuvojen yhteishankinnoilla viranomaiset voisivat vauhdittaa uuden teknologian markkinoiden syntymistä ja varmistaa niiden taloudellisen kannattavuuden. Komissio tukee jo tällä hetkellä pilottihankkeilla viranomaisten ympäristöystävällisten yhteishankintaohjelmien kehittämistä kaikkialla EU:ssa.¹⁴ Näiden hankkeiden tulosten perusteella komissio saattaa harkita vastaavien toimenpiteiden toteuttamista laajemmin.

Uudistuneet ajotavat

Taloudellista ajotapaa eli ajamistottumusten muuttamista vähemmän energiaa kuluttaviksi olisi kannustettava etenkin autokouluissa ja ammattiautoilijoiden koulutuksessa. Ajokäyttäytymistä voitaisiin parantaa kuljettajaa tukevien elektronisten järjestelmien avulla. Myös parempi infrastruktuuri, liikenteenhallintajärjestelmät ja älykkäämmät autot ovat merkittävässä osassa.

Liikennerajoitukset

Joissakin tapauksissa on otettu käyttöön paikallisia liikennerajoituksia ja kaupunkien tiemaksuja. Näiden yksittäisten toimien vaikutukset ovat jo tähän mennessä olleet ansiokkaita. Joidenkin sidosryhmien mielestä näin on kuitenkin vaarana luoda toisistaan irrallisia

¹³ Ehdotus saastuttamattomien maantieajoneuvojen edistämistä koskevaksi direktiiviksi, KOM(2005) 634.

¹⁴ STEER-ohjelma http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html.

kaupunkialueita ja uusia ”rajalinjoja” Eurooppaan. Jotkin viranomaiset rajoittavat esimerkiksi pääsyä kaupunkien keskustoihin Euro-normien perusteella ja jotkin toiset muilla perusteilla.

Monet sidosryhmät kaipaavat vihreitä kaupunkivyöhykkeitä (kävelyalueiden luominen, rajoitettu pääsy, nopeusrajoitukset, kaupunkimaksut jne.) koskevaa neuvontaa ja yhdenmukaisia sääntöjä koko EU:hun, jotta kyseisiä toimia voitaisiin toteuttaa laajalti aiheuttamatta kohtuuttomia esteitä kansalaisten ja tavaroiden liikkumiselle. Yhdenmukaistaminen ja samankaltaisen teknologian yhteentoimivuus myös pienentää kustannuksia. Kaikki ajoneuvot kattava eurooppalainen rekisteri ja rajat ylittävä täytäntöönpanon valvonta kaupungeissa ovat kysymyksiä, joita voitaisiin tarkastella lähemmin EU:n tasolla, kuten eräät sidosryhmät ovat ehdottaneet.

4. Miten voitaisiin lisätä puhtaan ja energiatehokkaan teknologian käyttöä kaupunkiliikenteessä?
5. Miten voitaisiin edistää ympäristöystävällisiä yhteishankintoja?
6. Olisiko laadittava kriteerit vihreiden vyöhykkeiden perustamista ja niitä koskevia rajoitustoimenpiteitä varten ja järjestettävä asiaan liittyvää neuvontaa? Miten voidaan parhaiten taata niiden yhteensopivuus vapaan liikkuvuuden periaatteen kanssa? Onko vihreitä vyöhykkeitä koskevien paikallisten sääntöjen noudattamisen valvonta yli rajojen ongelma?
7. Miten voitaisiin edistää taloudellista ajotapaa?

Mitkä voisivat olla EU:n mahdolliset tehtävät?

2.3 Tavoitteena älykkäämpi kaupunkiliikenne

Ongelma:

Eurooppalaisten kaupunkien on selviydyttävä jatkuvasti lisääntyvistä rahti- ja henkilöliikennemääristä. Liikennemäärien kasvusta selviämiseksi tarvittavien infrastruktuurien kehittämiseksi on kuitenkin huomattavia esteitä kuten tilan puute ja ympäristörajoitteet. Tässä yhteydessä sidosryhmät ovat tuoneet esille, että älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyviä sovelluksia hyödynnetään tällä hetkellä liian vähän kaupunkiliikenteen hallinnassa tai niitä kehitetään kiinnittämättä asianmukaista huomiota yhteentoimivuuteen.

Vaihtoehdot:

ATK-pohjaiset liikenne- ja matkatiedot voivat tarjota matkustajille, kuljettajille, liikenteenharjoittajille ja verkkojen hallinnoijille tietoa, apua ja mahdollisuuden dynaamiseen liikenteenvalvontaan. Useita maantie-, raide- ja vesiliikenteeseen tarkoitettuja sovelluksia on jo käytettävissä. Tulevina vuosina nämä sovellukset saavat lisää tehoa Galileo-satelliittijärjestelmästä, joka tekee paikannuksesta entistä täsmällisempää.

Älykkäät maksujärjestelmät

Älykkäiden maksujärjestelmien tehokkuudesta kysynnän hallintamenetelmänä ollaan yhä paremmin tietoisia. Joukkoliikenteessä voidaan älykkäitä liikennejärjestelmiä käyttämällä varmistaa toimien parempi hallinta ja uudet palvelut (kalustonhallinta, matkustajien tietojärjestelmät, lipunmyyntijärjestelmät jne.). Jotta tiedon jakaminen näiden sovellusten välillä olisi mahdollista, tarvitaan tiedontiedonsiirtoprotokollat. Sidosryhmät ovat korostaneet sitä, että standardien olisi oltava yhteentoimivia ja avoimia uudistuksille. Älykkäissä maksujärjestelmissä olisi käytettävä älykortteja, jotka toimivat useissa eri liikennemuodoissa ja mahdollistavat erilaisia toimintoja (kuten matkustukseen liittyvä maksaminen, muut kuin matkustuspalvelut, pysäköinti ja kanta-asiakasjärjestelmät) useilla eri alueilla ja pitkällä aikavälillä myös useissa maissa. Järjestelmään voitaisiin sisällyttää myös mahdollisuus periä eri maksu eri aikoina tai eri kohderyhmiltä (esimerkiksi ruuhka-aika/hiljainen aika).

Parannetaan liikkuvuutta parantamalla tiedotusta

Yksi ratkaisevista tekijöistä kaupunkien liikenneverkkojen sujuvuuden kannalta on se, että matkustajat voivat valita matkustustapansa ja -aikansa oikean tiedon perusteella. Se edellyttää, että matkan suunnittelua varten on käytettävissä helppokäyttöistä, paikkansa pitävää tietoa eri liikennemuotoja yhdistävistä reiteistä.

Sidosryhmien mukaan älykkäät liikennejärjestelmät mahdollistavat nykyisten infrastruktuurien dynaamisen hallinnan. Tehostamalla tienkäyttöä voidaan kapasiteettia lisätä vähintään 20–30 prosenttia. Tämä on erityisen tärkeää siksi, että kaupunkialueilla on yleensä hyvin vähän mahdollisuuksia uusien teiden rakentamiseen. Kaupunkiliikenteen infrastruktuurien aktiivinen hallinta voi vaikuttaa myönteisesti myös turvallisuuteen ja ympäristöön. Älykkäillä liikennejärjestelmillä voitaisiin erityisesti hallita kaupunki- ja kaukoliikenneverkkojen välisten siirtymien saumattomia yhteyksiä.

Myös kaupunkien tavarajakelun tehokkuutta voidaan parantaa älykkäiden liikennejärjestelmien avulla, sillä ne mahdollistavat toiminnan paremman ajoittamisen, korkeamman lastaustehon ja ajoneuvojen tehokkaamman käytön. Tähän tarvitaan integroituja järjestelmiä, joissa yhdistyvät älykäs reittisuunnittelu, kuljettajan apujärjestelmät, älykkäät ajoneuvot ja vuorovaikutteiset infrastruktuurit.

Paikallisviranomaisten ja yksityisten tahojen olisi osallistuttava täysipainoisesti tällaisten sovellusten ja palvelujen käyttöönottoon ja käyttöön jo varhaisessa vaiheessa. Näitä sidosryhmiä ovat muun muassa teknologian toimittajat, liikennöitsijät ja infrastruktuurien ylläpitäjät, teollisuus, lisäarvopalvelujen tarjoajat, digitaalisten karttojen valmistajat, täytäntöönpanoviranomaiset ja infrastruktuurien käyttäjät.

Sidosryhmät ovat ehdottaneet, että komissio tukisi älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyvien hyvien käytäntöjen laajempaa levittämistä. Erityisesti on ehdotettu, että EU:n kaupunkeihin luodaan älykkäiden liikennejärjestelmien hyödyntämistä koskevat puitteet, jotka mahdollistavat yhteentoimivuuden suunnittelun sekä tiedonvaihdon.

8. Olisiko tarpeen kehittää ja edistää parempia matkustajille tarkoitettuja tietojärjestelmiä?
9. Tarvitaanko lisätoimia käyttöliittymien standardoinnin ja älykkäiden liikennejärjestelmien yhteentoimivuuden varmistamiseksi kaupungeissa? Jos toimiin ryhdytään, mitkä sovellukset ovat etusijalla?
10. Miten voitaisiin parantaa tietojen ja parhaiden käytäntöjen vaihtamista kaikkien älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyvien tahojen välillä?

2.4 Tavoitteena vaivattomat kaupunkiliikennejärjestelyt

Ongelma:

Liikkumisen vaivattomuus koskee ennen kaikkea liikuntarajoitteisia, vammaisia, vanhuksia, pienten lasten kanssa liikkuvia perheitä sekä lapsia itseään. Heidän on pystyttävä käyttämään vaivattomasti kaupunkiliikenteen infrastruktuureja.

Vaivattomuus viittaa myös siihen, kuinka helposti ihmiset ja yritykset pystyvät käyttämään kaupunkien liikennejärjestelmiä sekä infrastruktuurin että palvelujen osalta.

Kaupunkien infrastruktuurin, johon kuuluvat muun muassa tiet ja pyörätiet sekä niiden lisäksi junat, linja-autot ja julkiset alueet, pysäköintipaikat, linja-autopysäkit ja terminaalit, olisi oltava korkealuokkaista. Oleellisina pidetään myös toimivia yhteyksiä kaupunkien sisällä, kaupungeista ympäröivälle alueelle, kaupunki- ja kaukoliikenneverkkojen välillä ja Euroopan laajuisiin liikenneverkkoihin (TEN-T). Erityisen tärkeitä ovat hyvät kulkuyhteydet lentokentille, rautatieasemille ja satamiin sekä intermodaalirahtiterminaaleihin, sillä ne liittävät eri liikennemuodot toisiinsa.

Lisäksi kansalaiset odottavat, että julkisessa liikenteessä otetaan huomioon heidän tarpeensa sekä laadun, tehokkuuden että saatavuuden osalta. Jotta julkinen liikenne olisi houkuttelevaa, sen on oltava paitsi helppopääsyistä myös aikataulultaan tiheää, nopeaa, luotettavaa ja mukavaa. Kokemus on osoittanut, että esteenä siirtymiselle yksityisliikenteestä julkiseen on usein julkisen liikenteen palvelujen huono laatu, hitaus ja epäluotettavuus.¹⁵

Sidosryhmien mukaan liikennemuotojen yhteiskäyttöön eli komodaalisuuteen kiinnitetään liian vähän huomiota ja kaupunkien laitamien joukkoliikenneterminaaleihin on integroitu liian vähän muita joukkoliikenteen ratkaisuja kuten esikaupunkijunia, raitio- ja junaliikenteen yhdistäviä järjestelmiä sekä oikein sijoitettuja liityntäpysäköintipaikkoja. Tavaroiden jakelulogistiikkaa varten tarvitaan usein esikaupunkialueilla sijaitsevia keskuksia tai terminaaleja.

Vaihtoehdot:

Kansalaisten tarpeiden mukainen joukkoliikenne

Liikennepolitiikan valkoisen kirjan väliarvioinnissa korostetaan, että kaikkia liikennemuotoja varten on määritettävä matkustajien perusoikeudet kiinnittäen erityistä huomiota liikuntarajoitteisiin ihmisiin. Sidosryhmien mielestä komission olisi vietävä eteenpäin ajatusta joukkoliikenteen matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskevasta eurooppalaisesta peruskirjasta.

Sidosryhmät korostivat, että kansalaiset odottavat joukkoliikenteen täyttävän heidän tarpeensa siltä osin kuin on kyse ylipäänsä liikkumisesta paikasta toiseen ja myös liikkumisen vaivattomuuden osalta. Yhteiskunta muuttuu, se ikääntyy ja odottaa älykkäämpiä ratkaisuja liikkumiseen. Tehokkuus on olennaista: joukkoliikenne ei voi kilpailla yksityisautoilun kanssa, jos se ei pysty vastaaviin matkustusaikoihin.

¹⁵ Yleishyödyllisiä palveluja koskevien tutkimusten mukaan kaupunkiliikenne on yleishyödyllisistä palveluista se, johon Euroopan unionin kuluttajat ovat vähiten tyytyväisiä. EU-25:n kuluttajista 13 % pystyy käyttämään julkista liikennettä huonosti ja 4 % ei ollenkaan.
http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.html.

Kansalaisten odotusten mukaan sekä tavara- että henkilöliikenteessä olisi löydettävä joustavampia ratkaisuja. Monin paikoin taksiyhtiöt ovat jo alkaneet tunnustella uusia markkinoita. Kysyntään vastaavissa palveluissa voitaisiin käyttää myös pienempiä ajoneuvoja.

Liikkuvuuteen liittyvät sosiaaliset näkökohdat ovat haaste kaupungeissa. Kaupunkiliikenteen on oltava kohtuuhintaista ja myös pienituloisten käytettävissä. Liikuntarajoitteiset ja vanhukset odottavat enemmän ja parempilaatuisia liikkumismahdollisuuksia. Henkilökohtainen liikkuvuus on riippumattomuuden kannalta ratkaisevaa.

Tukena asianmukainen EU:n lainsäädäntökehys

Julkisista hankinnoista annettua kahta direktiiviä¹⁶ sovelletaan täysimääräisesti julkisia palveluhankintoja, esimerkiksi linja-auto- ja raitioliikennettä, koskeviin sopimuksiin. Näiden lisäksi uusi asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista¹⁷ tuo lisää avoimuutta ja auttaa viranomaisia ja toimijoita parantamaan laatua ja tehokkuutta.

Uuden asetuksen nojalla toimivaltaiset viranomaiset voivat määritellä julkisen liikenteen velvollisuudet, jotta yleishyödylliset palvelut maitse tapahtuvan henkilöliikenteen alalla voidaan varmistaa. Sen myötä viranomaiset voivat asettaa erityishintoja sosiaalisin perustein. Jos julkisiin palveluihin liittyvien velvollisuuksien täyttäminen edellyttää taloudellisia korvauksia ja/tai yksinoikeuksien myöntämistä, viranomaisen on tarjousmenettelyä noudattaen tehtävä sopimus valitun palveluntarjoajan kanssa.

Sekä direktiivien että uuden asetuksen mukaan toimivaltaiset viranomaiset voivat vapaasti huolehtia palveluista itse tai teettää ne tarjousten perusteella ulkopuolella. Ne voivat ottaa käyttöön tarjoajien valmiuksia koskevia valintaperusteita ja palvelujen laatua koskevia myöntämisperusteita.

Innovatiiviset ratkaisut ja tarvittavat taidot

Yksi kuulemisen yhteydessä esiin tulleista suosituksista oli, että Euroopan komission olisi edistettävä kustannuksiltaan alhaisempia joukkoliikenneratkaisuja kuten nopeita linja-autoyhteyksiä vaihtoehtona kalliimmille raitiotie- ja metrojärjestelmille. Linja-autoilla ajettavat pikayhteydet tarjoavat nopeita ja tiheitä julkisia linja-autopalveluja tietyillä väylillä, joilla olevat asemat ovat yleensä luonteeltaan metroaseman kaltaisia. Tähän mennessä kehitettyjä innovatiivisia parhaita käytäntöjä voitaisiin levittää. Yhtenä erityisalueena on (vähän saastuttavien) taksien käyttäminen joukkoliikenneketjussa ja tarvelähtöisessä liikenteessä älykkäiden liikennejärjestelmien avulla. Kuulemisen yhteydessä tuli ilmi myös joukkoliikenteen intermodaaliterminaaleja koskevan neuvonnan tarve.

Hyvät käyttömahdollisuudet edellyttävät lisäksi, että kaupunkiliikenneverkkojen palvelut tarjoavat hyvät yhteydet kauppoihin, yrityksiin ja taloudellisen toiminnan alueille, myös tavaraterminaaleihin ja –satamiin, jotta tavarankuljettajat, palveluntarjoajat, työntekijät ja asiakkaat pääsevät kyseisiin paikkoihin vaivattomasti. Tämä on tärkeää erityisesti silloin, kun pääsyä tietyille vyöhykkeille rajoitetaan.

¹⁶ Direktiivi 2004/17/EY ja direktiivi 2004/18/EY, 31.3.2004.

¹⁷ Asetus rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (toimielinten välinen asia 2000/0212 (COD)).

Kaupunkiliikenteen on pystyttävä houkuttelemaan ammattitaitoisia työntekijöitä ja pitämään heistä kiinni. Koulutusohjelmilla, esimerkiksi opettamalla taloudellista ajotapaa kuten kuulemisessa ehdotettiin, pystytään parantamaan joukkoliikenteessä ja tavaraliikenteessä työskentelevien osaamista ja vähentämään hiilidioksidipäästöjä ja saastumista.

Eurooppa on maailmanlaajuisesti ajateltuna merkittävä matkailukohde ja matkailijoista monet suuntaavat kaupunkiin. Matkailulla voi olla vaikutusta talouden kehitykseen ja työllisyyteen. Sidosryhmien mukaan matkailijat ovat oma ryhmänsä liikennejärjestelmien käyttäjien joukossa, ja heillä on sekä määränsä että liikkumistarpeidensa puolesta omanlaisiaan vaatimuksia, joista saattaa aiheutua kaupunkiliikennejärjestelmille erityistä painetta. Tämä olisi otettava huomioon, kun suunnitellaan helppopääsyisyyttä kaupunkialueiden sisällä sekä pääsyä kyseisille alueille niiden ulkopuolelta.

Alueiden tasapuolinen kattaminen ja yhtenäinen lähestymistapa kaupunkiliikenteeseen

Ne toimijat, joita asia koskee eniten, etenkin kokemustenvaihtoverkostoihin kuuluvien kaupunkien edustajat, ovat korostaneet ongelmia kaupunkitaajamissa, joissa on haasteena parantaa kaikkien keskustan kehityksen vaikutuspiiriin kuuluvien alueiden saavutettavuutta. Esikaupungistuminen ja kaupunkien hallitsematon laajeneminen johtavat hajanaiseen maankäyttöön ja harvaan asumistiheyteen. Sen vuoksi kodit, työpaikat ja vapaa-ajan palvelut sijaitsevat kaukana toisistaan ja liikennepalvelujen tarve kasvaa.¹⁸ Kaupunkien laitamien pieni asumistiheys vaikeuttaa sellaisten joukkoliikennetarjousien tarjoamista, jotka ovat riittävän laadukkaita houkuttelemaan tarpeeksi paljon käyttäjiä. Vanhusten terveydenhuoltopalvelut voi olla hankalampi järjestää, jos liikennetarjous eivät ole oikeanlaisia (sosiaalisen eristyneisyyden lisäksi). Esikaupunkialueille olisi enemmän hyötyä niiden tarpeiden mukaan suunnitelluista ratkaisuista kuten tarvelähtöisestä liikenteestä tai poikittaisyhteyksistä yleensä säteittäisten, kaupunkikeskustoihin suuntautuvien yhteyksien välillä.

Sidosryhmien näkemyksen mukaan viranomaistoimien koordinointi auttaisi ratkaisemaan kaupunkiliikenteeseen liittyviä haasteita. Lisäksi kaupunkiliikenteen suunnittelussa saataisiin etua yhdistämällä politiikan useita eri sektoreita kuten kaupunkisuunnittelu, talous- ja sosiaaliasiat, liikenne jne.

Vankan pohjan toimivan kaupunkiliikenteen suunnittelulle antavat myös liikennesuunnitelmat, joihin sisältyvät suurkaupunkeja ympäröivät taajamat ja jotka kattavat sekä henkilö- että tavaraliikenteen kaupungeissa ja niitä ympäröivillä alueilla. Sidosryhmät ovat korostaneet tarvetta luoda asianmukaiset organisaatorakenteet helpottamaan tällaisten suunnitelmien laadintaa ja toteuttamista.

Kaupunkiympäristöä koskevassa teemakohtaisessa strategiassa¹⁹ määritettiin useita ympäristöön liittyviä ongelmia, joita voitaisiin korjata laatimalla ja toteuttamalla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia²⁰. Euroopan komissio sitoutui strategiassaan laatimaan ohjeet kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien valmistelemista varten. Nyt kun kaupunkiliikenteestä käydään laajaa keskustelua ja tämä vihreä kirja julkaistaan, on sopiva tilaisuus tarkastella kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien jatkotoimia osana kaupunkiliikennettä koskevaa toimintasuunnitelmaa.

¹⁸ Euroopan ympäristökeskuksen raportti *Urban sprawl in Europe – The ignored challenge*, 2006.

¹⁹ KOM(2005) 718.

²⁰ Katso: http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm.

11. Miten voidaan parantaa joukkoliikenteen laatua Euroopan kaupungeissa?
12. Olisiko pelkästään joukkoliikenteelle tarkoitettujen ajokaistojen järjestämistä kannustettava?
13. Onko joukkoliikenteen matkustajien oikeuksia ja velvollisuuksia koskeva eurooppalainen peruskirja tarpeen?
14. Millaisilla toimenpiteillä henkilö- ja tavaraliikenne saataisiin otetuksi paremmin huomioon tutkimuksessa ja kaupunkiliikennesuunnittelussa?
15. Miten voidaan parantaa kaupunki- ja kaukoliikenteen ja maankäytön suunnittelun välistä koordinoitua? Minkä tyyppinen organisaatorakenne olisi sopiva?

Mitkä voisivat olla EU:n mahdolliset tehtävät?

2.5 Tavoitteena turvallinen kaupunkiliikenne

Ongelma:

Jokaisen EU-kansalaisen olisi pystyttävä elämään ja liikkumaan kaupunkialueilla turvallisesti. Kävelemiseen, pyöräilyyn ja henkilö- tai kuorma-autolla ajoon liittyvän loukkaantumisen riskin pitäisi olla mahdollisimman pieni. Tämä edellyttää infrastruktuurien ja erityisesti risteysalueiden huolellista suunnittelua. Kansalaiset tiedostavat vähitellen paremmin, että heidän on käytäyttyävä vastuullisesti suojellakseen itseään ja muita ihmisiä.

Vuonna 2005 EU:n teillä kuoli 41 600 henkilöä.²¹ Se jää kauas yhteisestä tavoitteesta, joka on vähentää liikennekuolemien vuotuinen määrä enintään 25 000:een vuoteen 2010 mennessä.²² Noin kaksi kolmannesta onnettomuudesta ja kolmannes tieliikennekuolemista tapahtuu kaupunkialueilla, ja uhreiksi joutuvat turvattomimmat tienkäyttäjät. Tieliikenneonnettomuudessa kuoleminen vaara on pyöräilijöillä ja jalankulkijoilla kuusi kertaa suurempi kuin autolla liikkujilla. Hyvin usein uhrin ovat naisia, lapsia ja vanhuksia.

Joskus matkustajien huonoksi kokema henkilökohtainen turvallisuus estää tiettyjä sosiaaliryhmiä matkustamasta tai käyttämästä julkisen liikenteen palveluja. Tällöin on kyse ajoneuvoista, terminaaleista ja linja-auto- tai raitiovaunupysäkeistä samoin kuin kävelymatkoista pysäkeille. Tämä voi johtaa tarpeettomaan ajoneuvoilla ajamiseen, ja se voi estää ihmisiä viettämästä aktiivista elämää.

Vaihtoehdot:

Eurooppalainen liikenneturvallisuuspolitiikkaa kattaa liikennekäyttäytymiseen, ajoneuvoihin ja infrastruktuureihin liittyvät kysymykset.

Turvallisempi liikennekäyttäytyminen

²¹ CARE: tieliikenneonnettomuuksia koskeva yhteisön tietokanta.

²² KOM(2001) 370.

Sidosryhmien ehdotusten mukaan komissio voisi parantaa tieturvallisuutta edistämällä parhaita käytäntöjä ja käymällä tiiviimpää, suunnitelmallista vuoropuhelua paikallisten ja alueellisten toimijoiden ja jäsenvaltioiden kanssa esimerkiksi uusista teknologioista – varsinkin älykkäistä liikennejärjestelmistä.

Valistus- ja tiedotuskampanjat ovat ehdottoman tärkeitä, jotta kansalaiset saadaan paremmin tietoisiksi liikennekäyttäytymisestään. Erityisiä tieturvallisuuskampanjoita ja nuorten valistamiseen tarkoitettuja erityisaloitteita voitaisiin toteuttaa ja jokin seuraavista eurooppalaisista tieturvallisuuspäivistä voitaisiin kohdentaa kaupunkialueisiin. Lisäksi sidosryhmät ovat ehdottaneet, että pyöräilijöiden turvallista käyttäytymistä kannustetaan esimerkiksi edistämällä pyöräilykypärän käyttöä kaikkialla Euroopassa ja tukemalla ergonomisempien kypärien suunnitteluun liittyvää tutkimusta. Liikennesääntöjen noudattamisen tiukka valvonta on myös tärkeää kaikkien moottoripyöräilijöiden, skootterin kuljettajien ja polkupyöräilijöiden kannalta. Sidosryhmien mielestä EU:ssa voitaisiin tukea toimia, joilla yleistetään kaupungeissa sellaisten välineiden käyttöä, joilla voidaan valvoa liikennesääntöjen noudattamista kaikkien tienkäyttäjien osalta.

Turvallisemmat infrastruktuurit

Sidosryhmien näkemysten mukaan turvallisuudentunteen parantamiseksi on toteutettava eräitä kaupunkiympäristöön liittyviä toimenpiteitä. Laadukkaat infrastruktuurit, esimerkiksi hyvät jalkakäytävät ja pyörätiet, voivat olla ratkaisevia. Näkyvyyden parantaminen esimerkiksi lisäämällä valaistusta sekä lainvalvojen näkyvämpi läsnäolo kaduilla voi auttaa lisäämään turvallisuudentunnetta. Myös älykkäiden liikennejärjestelmien ratkaisulla, jotka mahdollistavat paikkansa pitävän tiedon nopean saannin sekä turvallisuuslähtöisen liikenteenhallinnan, voidaan vaikuttaa turvallisuuteen merkittävästi. Sidosryhmät ovat ehdottaneet, että EU:ssa voitaisiin myös laatia suositukset kaupunkiliikenteen turvallisuuteen ja turvallisuusnormeihin liittyvien kysymysten sisällyttämiseksi osaksi kaupunkien infrastruktuurien suunnittelua.

Terrorismin torjunta on yksi kaupunkiliikenteen turvallisuuteen liittyvä erityiskysymys. Komissio tarkastelee aiheeseen liittyvää tiedonantoa lähitulevaisuudessa.

Turvallisemmat ajoneuvot

Ajoneuvojen parempi turvallisuus on erityisen tärkeää kaupunkialueilla, joilla ne liikkuvat samoilla kaduilla kuin jalankulkijat, pyöräilijät ja joukkoliikenne. Pimeänäköön, jarrutusavustimiin, törmäyksenestoon ja nukahtamisenestoon liittyvä teknologia voi parantaa kaikkien tielläliikkujien turvallisuutta huomattavasti. Euroopan komission tiedonannoissa, jotka koskevat eSafety-aloitetta²³ ja i2010-älyautoaloitetta (Tieto- ja viestintäteknikka älykkäämpiä ja turvallisempia autoja varten)²⁴, esitetään ansiokkaita ratkaisuja, joita voitaisiin soveltaa kaupunkiolosuhteissa. Matkustajaliikennettä voitaisiin hoitaa myös ”kaupunkiajoneuvoilla”, ja sidosryhmät ovat esittäneet, että suurikokoisten kuorma- ja henkilöautojen pääsyä voitaisiin rajoittaa.

²³ KOM(2003) 542

²⁴ KOM(2006) 59

16. Millaisin lisätoimin kaupunkeja voitaisiin auttaa vastaamaan kaupunkiliikenteen tieturvallisuuteen ja henkilökohtaiseen turvallisuuteen liittyviin haasteisiin?
17. Miten liikennöitsijöille ja kansalaisille saataisiin paremmin tietoa mahdollisuuksista parantaa turvallisuutta kehittyneen infrastruktuurihallinnan ja ajoneuvoteknologian avulla?
18. Onko syytä kehittää automaattitutkia kaupunkiympäristöä varten ja edistää niiden käyttöä?
19. Onko videovalvonta hyvä tapa parantaa turvallisuutta kaupunkiliikenteessä?

Mitkä voisivat olla EU:n mahdolliset tehtävät?

3 UUDENLAISEN KAUPUNKILIIKENNEKULTTUURIN LUOMINEN

3.1 Tietotason parantaminen

Kuulemisten aikana on käynyt selväksi, että uuden ”kaupunkiliikennekulttuurin” luominen Eurooppaan edellyttää kumppanuuksien perustamista. Tässä uudenaikaisessa kaupunkiliikennekulttuurissa on tärkeä sijansa myös uusilla suunnittelumenetelmillä ja -välineillä. Valistus, harjoittelu ja tietoisuuden lisääminen on siinä keskeistä.

Kaupunkiliikenteen alalla työskentelevien ammattilaisten ammattitaitoa on vahvistettava. Tässä EU voisi sidosryhmien mielestä toimia näkyvämmiin helpottamalla järjestelmällistä henkilöstön koulutus- ja vaihtotoimintaa.

Kaupunkiliikenne on jo ollut aiheena esillä EU:n aluepolitiikkaan kuuluvissa verkostoitumisaloitteissa kuten URBACT:issa ja alueiden asemaa talouden muutosten edistäjinä koskevassa aloitteessa.²⁵ Euroopan komissiolla on tarkoitus vahvistaa ja tukea näiden aloitteiden puitteissa vielä uusia kaupunkiliikenteeseen liittyviä verkostoja.

Kuulemisten yhteydessä saatujen ehdotusten mukaan komissio voisi aktiivisesti selittää ja tuoda esiin kaupunkiliikennepolitiikan alalla tekemäänsä työtä. Komissio voisi järjestää yhdessä alan toimia jo toteuttavien sidosryhmien kanssa Euroopan laajuisen yleisen tiedotuskampanjan toimistaan, jotka koskevat kestävästä kaupunkiliikennettä. Sen yhteydessä voitaisiin vaikuttaa tiettyjen kohderyhmien liikkumiskäyttäytymiseen niille suunnattujen valistuskampanjoiden ja informaation avulla. Lisäksi on ehdotettu, että järjestetään vuosittain Euroopan laajuinen tapaaminen, jossa käsitellään kehittyneitä kaupunkiliikennetarkoituksia. Sitä voisi johtaa Civitas-foorumi.

3.2 Tietojen kerääminen

Kuulemiset ja aikaisemmat tiedonkeruuhankkeet ovat osoittaneet, että EU:n laajuisissa kaupunkiliikennetilastoissa on suuria puutteita ja että huolimatta eräistä EU:n aluepolitiikan puitteissa kehitetyistä aloitteista yhteiset määritelmät puuttuvat. Nämä puutteet olisi pyrittävä paikkaamaan, jotta päättäjät ja asiantuntijat kaikilla tasoilla saisivat tarvitsemansa tiedot.

²⁵ Katso: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm.

Sidosryhmien ehdotuksen mukaan Euroopan komissio, jolla on laaja kokemus Euroopan laajuisten tilastotietojen kokoamisesta, yhdenmukaistamisesta ja hyödyntämisestä, voisi toimia tämän asian hyväksi perustamalla seurantakeskuksen. Seurantakeskuksen avulla poliittiset päättäjät ja yleisö saisivat helpommin tarpeellisia tietoja ja kaupunkiliikenteen tuntemus paranisi. Se voisi välittää tietoa ja toimia parhaiden käytäntöjen vaihtoforumina.

20. Olisiko kaikkien sidosryhmien tehtävä yhteistyötä uuden kaupunkiliikennekulttuurin luomiseksi Eurooppaan? Olisiko tällaisen yhteistyön tukemiseksi hyötyä Euroopan tieliikenneturvallisuuden seurantakeskuksen mallin mukaisesta Euroopan kaupunkiliikenteen seurantakeskuksesta?

4 RAHOITUSVARAT

On investoitava infrastruktuureihin, matkustajaliittymiin, verkkojen ylläpitoon ja toimintaan, kaluston uudistamiseen ja huoltoon sekä valistamiseen ja tiedottamiseen, eli rahoitusta tarvitaan runsaasti moniin eri kohteisiin. Pääosa kustannuksista lankeaa asianomaisille paikallisviranomaisille.

Erään äskettäin tehdyn tutkimuksen²⁶ mukaan kaupunkien raitio- ja kevytraidekalustosta yli 40 prosenttia 15 jäsenvaltion EU:ssa ja 67 prosenttia uusissa jäsenvaltioissa on vähintään 20 vuotta vanhaa ja olisi korvattava vuoteen 2020 mennessä.

Kaupunkiliikennehankkeiden rahoittamisen onnistuminen edellyttää talousarviomäärärahojen, säädösvälineiden ja taloudellisten välineiden yhdistämistä, paikalliset erityisverot mukaan luettuina. Se vaatii pitkän aikavälin suunnittelua.

Kaupunkien rahoitusvälineet

Kaikkien paikallisten, alueellisten, kansallisten ja EU:n tason sidosryhmien osallistuminen on tarpeen. Myös käyttäjien olisi annettava panoksensa ja maksettava kohtuullinen hinta joukkoliikenteen palveluista. Käyttäjät ovat valmiita maksamaan korkealaatuisesta palvelusta. Yksityisellä rahoituksella, yleensä julkisten ja yksityisten tahojen kumppanuuksien muodossa, voi olla merkitystä, mutta sitä varten tarvitaan vakaat oikeudelliset puitteet. Kaupunkiliikennettä voidaan rahoittaa osittain myös pysäköintimaksuilla ja kaupunkien tiemaksuilla ja varsinkin varaamalla kerätyt tulot kaupunkiliikennettä koskeviin toimenpiteisiin. Lontoon ruuhkamaksujärjestelmä on osoittanut, kuinka tarpeellista on parantaa linja-autopalveluja.

Sidosryhmät ovat ehdottaneet, että EU:ssa voitaisiin harkita eurovinjettidirektiivin soveltamisalan laajentamista koskemaan myös kaupunkeja, jotta tiemaksuja voitaisiin periä kaikenlaisilta ajoneuvoilta kaikissa infrastruktuureissa. Tämä voitaisiin tehdä samalla kun kehitetään liikenteen ulkoisten kustannusten yhdenmukaistettu laskentamenetelmä vuoden 2008 puoliväliin mennessä.

Markkinapohjaisia mekanismeja, esimerkiksi päästökauppajärjestelmän mahdollista käyttämistä – myöntämällä päästöoikeuksia tai vastaavia hyvityksiä viranomaisille, jotka investoivat uuteen ja saastuttamattomampaan infrastruktuuriin – voitaisiin sidosryhmien

²⁶ *Light rail and metro systems in Europe*, ERRAC, 2004.

mielestä tutkia tarkemmin. On kuitenkin vältettävä järjestelmän toiminnan ja ympäristösuorituskyvyn kannalta kielteisiä vaikutuksia.

Komissio on valtiontukipolitiikassaan sitoutunut ottamaan huomioon sekä puhtaaseen liikenteeseen investoimisella saavutettavat ympäristöedut että vähemmän saastuttaviin liikennemuotoihin siirtymisen tarpeen. Esimerkkinä mainittakoon luonnos ympäristönsuojelua koskeviksi suuntaviivoiksi²⁷, jotka sallisivat poikkeukset, kun on kyse tuen myöntämisestä uusien liikennevälineiden hankkimista varten, jotta yhteisön normien noudattaminen nopeutuu jo ennen niiden tuloa pakollisiksi. Lisäksi komission ehdotuksessa uudeksi ryhmäpoikkeusasetukseksi²⁸ sallitaan nimenomaan tuen myöntäminen investointeihin, jotka kohdistuvat muuhun kuin maantierahtaukseen ja ilmakuljetuksiin tarkoitettuihin kulkuneuvoihin ja liikennevälineisiin. Tämän lisäksi komissio harkitsee parhailaan rautatiesektorin valtiontukea koskevien suuntaviivojen antamista, jotta vähitellen kilpailulle avautuvan taloudellisen toiminnan, jolla on ratkaiseva asema kestävän liikkuvuuden varmistamisessa Euroopassa, avoimuutta ja oikeusvarmuutta voitaisiin parantaa. Yksi komission tarkasteltavaksi tulevista kysymyksistä on ikääntyvän liikkuvan kaluston pikainen korvaaminen luotettavuuden, turvallisuuden ja paremman yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Euroopan tietyillä maantieteellisillä alueilla tämä tarve on erityisen suuri, ja aluetuet vaikuttavat siksi sopivalta välineeltä haasteeseen vastaamiseksi.

Moninainen eurooppalainen rahoitustuki

EU:n tasolla on käytettävissä useita rahoituslähteitä kuten rakennerahastot, koheesiorahasto ja Euroopan investointipankin lainat. EU:n koheesiopolitiikka säilyy vuosina 2007–2013 menneiden vuosien tapaan tärkeänä rahoituslähteenä tukikelpoisilla alueilla. Edellisellä kaudella 2000–2006 Euroopan aluekehitysrahastosta (EAKR) myönnettiin rahoitusta liikennehankkeille noin 35 miljardia euroa, josta hieman yli 2 miljardia euroa kohdistui kaupunkiliikenteeseen. Ohjelma-asiakirjojen mukaan EAKR:stä ja koheesiorahastosta osoitetaan lähes 8 miljardia euroa kaupunkiliikenteeseen vuosina 2007–2013. Lisäksi on varattu 9,5 miljardia euroa kaupunkien ja maaseudun elvyttämiseen liittyville integroiduille hankkeille, joihin saattaa sisältyä liikennettä koskevia investointeja.

Käynnissä olevan kauden 2007–2013 koheesiovälineet tarjoavat kattavamman ja vakaamman pohjan kaupunkiliikenteen ja joukkoliikenteen yhteisrahoittamiselle koko Euroopassa.²⁹ EAKR:ää ja koheesiorahastoa koskevissa asetuksissa on selkeä viittaus puhtaaseen kaupunkiliikenteeseen ja joukkoliikenteeseen sekä lisäksi, ensimmäistä kertaa, puhdasta liikennettä koskevaan integroituun strategiaan. Etenkin uusien jäsenvaltioiden viranomaisten olisi hyödynnettävä nämä mahdollisuudet uudistaa kaupunkiliikennejärjestelmiään.

Kestävää kaupunkiliikennettä koskevia toimia sisältyy useimpiin jäsenvaltioiden toimittamiin kansallisiin strategisiin viittekehyksiin. EU:n koheesiovälineillä voidaan yhteisrahoittaa investointeja infrastruktuureihin (esimerkiksi rautatiet ja terminaalit) ja liikkuvaan kalustoon, kuten puhtaisiin linja-autoihin, johdinautoihin, raitiovaunuihin, metroihin ja esikaupunkijuniin. Sama koskee toimenpiteitä, joilla integroitua ja käyttäjäystävällisiä kaupunkiliikennejärjestelmiä kunnostetaan ja uudistetaan muilta osin (älykkäät

²⁷ Ympäristönsuojeluun myönnettävää valtiontukea koskevien uusien yhteisön suuntaviivojen luonnos http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf.

²⁸ Komission ehdotus uudeksi ryhmäpoikkeusasetukseksi, tehty 24. huhtikuuta 2007, SEK(2007) 513 lopullinen.

²⁹ Katso: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm.

liikennejärjestelmät, matkustajatiedotus, yhteiset lipunmyyntijärjestelmät, liikenteen hallinta jne.). EAKR:stä voidaan rahoittaa myös laitteistoja, jotka liittyvät ympäristön kannalta kestävästä kaupunkiliikennestä koskeviin hankkeisiin, ja myöntää tukea väestön tietyille kohderyhmille (vanhukset, vammaiset), jotta nämä voisivat käyttää tavanomaisia julkisen liikenteen palveluja. EAKR:stä rahoitetaan yhä useampia älykkäisiin liikennejärjestelmiin liittyviä hankkeita.

Euroopan investointipankki³⁰ myöntää lainoja kaupunkiliikennehankkeille keskimäärin noin 2,5 miljardia euroa vuosittain. Näihin hankkeisiin kuuluu joukkoliikenteen infrastruktuurin rakentaminen, laajentaminen ja kunnostaminen sekä liikkuvan kaluston hankkiminen suurtaajamissa ja keskisuurissa kaupungeissa kaikkialla Euroopassa. Tavanomaisen lainaustoiminnan lisäksi EIP tekee yhteistyötä komission ja Euroopan jälleenrakennus- ja kehityspankin kanssa uusien rahoitusvälineiden ja -aloitteiden kehittämiseksi.

Tutkimuksen ja teknologian kehittämisen seitsemännellä puiteohjelmalla edistetään tutkimusta, teknologian kehittämistä ja demonstrointitoimia, jotka liittyvät kaupunkiliikkuvuuteen, liikenteen energianäkökohtiin, saastuttamattomaan kaupunkiliikenteeseen sekä kaikkien kansalaisten kestävästä liikkumisesta.

Yksi seitsemännen puiteohjelman liikennettä käsittelevän teeman toimialoista on ”kaupunkiliikenteen kestävyden takaaminen”. Se kattaa uusiin liikenne- ja liikkuvuuskonsepteihin, innovatiivisiin kysynnänhallintajärjestelmiin, korkealaatuiseen julkiseen liikenteeseen ja saastuttamatonta kaupunkiliikennettä koskeviin innovatiivisiin strategioihin liittyvän teknisen tutkimuksen, demonstroinnin ja politiikan tukemisen. Lisäksi on toimia, joissa keskitytään erittäin innovatiivisten, saastuttamattomien ja älykkäiden liikenne- ja liikkumiskonseptien kehittämiseen ja niiden hyödyntämiseen. Seitsemännen puiteohjelman ”tieto- ja viestintäteknikka” -teeman puitteissa tuetaan myös liikkuvuuteen ja palveluihin liittyviä toimia. Tieinfrastruktuureja ja älykkäitä ja saastuttamattomia ajoneuvoja koskevassa tutkimuksessa ei oteta huomioon maantieteellisiä oloja, mutta tutkimustyön tuloksia voidaan soveltaa kaupunkiympäristöön.

Civitas on saastuttamatonta kaupunkiliikennettä koskeva komission demonstraatio- ja tutkimusohjelma. Civitas-aloitteen avulla kaupungit voivat kokeilla ja demonstroida poliittisia ja teknisiä toimenpiteitä yhdistäviä kokonaisuuksia, joiden tavoitteena on kestävämpien, saastuttamattomien ja energiatehokkaiden kaupunkiliikennejärjestelmien kehittäminen. Civitas-aloitteesta on tähän mennessä myönnetty EU:n yhteisrahoitusta 100 miljoonaa euroa 36 kaupungissa toteutettuihin toimiin. Seitsemännen puiteohjelmaan kuuluva Civitas-plus -aloite on jo käynnistetty.

Sidosryhmät ovat tähdentäneet Civitas-aloitteen jatkamisen tärkeyttä. Civitas-aloitteen mukainen lähestymistapa voisi olla mallina sidosryhmien ehdottamalle EU:n tukiohjelmalle, jolla rahoitettaisiin tutkimuksen puiteohjelmaan kuulumattomia saastuttamatonta kaupunkiliikennettä koskevia toimia. Ohjelmassa voitaisiin keskittyä laajamittaisiin toimiin, jotka liittyvät etupäässä innovatiivisten toimien integroimiseen kaupungeissa ja niiden reuna-alueilla. Tällaiseen ohjelmaan liittyviä ajatuksia voidaan tarkastella sen jälkeen, kun kaupunkiliikennettä koskeva toimintasuunnitelma on hyväksytty.

³⁰ Katso: www.eib.org.

Euroopan älykäs energiahuolto -ohjelmaan, jota rahoitetaan kilpailukykyä ja innovointia koskevasta ohjelmasta³¹, kuuluvat Altener- ja Steer-alaohjelmat, joilla tuetaan esimerkiksi uusiin ja uusiutuviin energialähteisiin sekä vaihtoehtoisten polttoaineiden ja liikenteen energiatehokkuuden edistämiseen liittyviä aloitteita.

21. Miten nykyisiä rahoitusvälineitä kuten rakenne- ja koheesiorahastoja voitaisiin käyttää paremmin ja johdonmukaisesti integroidun ja kestävästä kaupunkiliikenteen tukemiseen?
22. Millä tavalla taloudelliset ja varsinkin markkinapohjaiset välineet voisivat tukea puhdasta ja energiatehokasta kaupunkiliikennettä?
23. Miten kohdennettu tutkimustoiminta voisi paremmin tukea kaupunkien kohdistuvien paineiden integroimista kaupunkiliikenteen kehittämiseen?
24. Olisiko kaupunkien kannustettava kaupunkimaksujen perimiseen? Tarvitaanko kaupunkimaksuja varten yleiset puitteet ja/tai neuvontaa? Olisiko osa tuloista korvamerkittävä kaupunkien joukkoliikenteen parantamiseen? Olisiko ulkoiset kustannukset sisällytettävä hinnoitteluun?
25. Mitä lisäarvoa voitaisiin saada pitkällä aikavälillä, jos yhteisön tukea kohdistettaisiin puhtaasti ja energiatehokkaasti kaupunkiliikenteen rahoittamiseen?

Mitkä voisivat olla EU:n mahdolliset tehtävät?

5 KUULEMISET

Komissio haluaa ottaa sidosryhmien näkemykset huomioon myös tulevassa työskentelyssään. Tämä vihreä kirja käynnistää toisen kattavan kuulemisen, joka kestää **15. maaliskuuta 2008** asti. Kaikkia asiaan liittyviä osapuolia pyydetään osallistumaan kaupunkiliikennettä koskevan EU:n politiikan muotoilemiseen vastaamalla tämän vihreän kirjan 25 kysymykseen ja ottamalla kantaa siinä käsiteltyihin yleisiin aiheisiin. Kannanotot voidaan julkaista, ellei luottamuksellisuutta pyydetä nimenomaisesti.

Kannanottoja ja ehdotuksia voi lähettää

- sähköpostitse osoitteeseen

tren-urbantransport@ec.europa.eu

- kirjeitse osoitteeseen

European Commission
Directorate General for Energy and Transport
Clean Transport and Urban Transport Unit

³¹ Neuvoston päätös N:o 1639/2006/EY, tehty 24. lokakuuta 2006, EUVL L 310, 9.11.2006, s. 15.

(DM28 02/64)
200, rue de la Loi
B - 1049 Brussels

Lisätietoja on saatavilla Euroopan komission verkkosivuilla osoitteessa

http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm.

On tärkeää, että tämä vihreä kirja johtaa nopeasti konkreettisiin toimiin. Komissio katsoo, että kuulemisen jälkeen olisi laadittava konkreettinen toimintasuunnitelma. Se on tarkoitus julkaista alkusyksystä 2008. Toimintasuunnitelmassa esitetään EU:n, jäsenvaltioiden, alueellisen ja paikallisen tason samoin kuin elinkeinoelämän ja kansalaisten tason toimia. Siinä määritetään tarkasti kuhunkin toimeen sopivat välineet.