



Strasbourg 14.12.2021
COM(2021) 811 final

**KOMISSION TIEDONANTO EUROOPAN PARLAMENTILLE, NEUVOSTOLLE,
EUROOPAN TALOUS- JA SOSIAALIKOMITEALLE JA ALUEIDEN
KOMITEALLE**

EU:n uusi kaupunkiliikenteen kehys

{SWD(2021) 470 final}

1 JOHDANTO

1. Eurooppa on yksi maailman kaupungistuneimmista alueista.¹ Euroopan kaupunkien kirjo on laaja, ja erilaiset isot ja pienet kaupungit ovat tärkeitä taloudellisia ja sosiaalisia keskuksia. Euroopan kaupunkeja pidetään usein muualla maailmassa hyvinä esimerkkeinä kaupunkisuunnittelusta ja kaupunkien elämänlaadusta sekä houkuttelevina paikkoina vierailla, asua, opiskella, työskennellä ja harjoittaa liiketoimintaa. Liikkuminen ja liikenne ovat kaiken tämän keskeisiä mahdollistajia. Kaupungit ovat tärkeitä solmukohtia ja siten myös keskeisiä osatekijöitä Euroopan laajuisessa liikenneverkossa (TEN-T), joka muodostaa yhtenäisen eurooppalaisen liikennealueen selkärangan ja on olennainen osa hyvin toimivia sisämarkkinoita. Monet Euroopan kaupungit ovat liikenteen innovoinnin, kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ja kunnianhimoisten ilmasto- ja liikenneturvallisuustavoitteiden täytäntöönpanon edelläkävijöitä.
2. Kaupungeilla on kuitenkin vieläkin suuria haasteita niiden pyrkiessä parantamaan edelleen liikkumis- ja liikennejärjestelmiään. Samalla niiden on edelleen kehitettävä tehokkaita keinoja puuttua liikenteestä yhteiskunnalle, terveydelle ja ympäristölle koituviin kielteisiin seurauksiin, nimittäin kasvihuonekaasupäästöihin, ilman pilaantumiseen ja melusaasteeseen sekä ruuhkiin ja tieliikennekuolemiin. Näitä haasteita käsitellään Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa², kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategiassa³, 55-valmiuspaketissa⁴, saasteettomuustoimintasuunnitelmassa⁵ ja EU:n syöväntorjuntasuunnitelmassa⁶, joissa esitetään myös visio tulevaisuutta varten.
3. Pariisin sopimuksen osapuolten Glasgow'n konferenssissa (COP26) huomion keskipisteeksi nousi kansainvälisten ilmastositoumusten täytäntöönpano, johon myös unioni pyrkii Euroopan vihreän kehityksen ohjelmalla. Kaupunkiliikenteellä voi olla tässä merkittävä rooli, sillä kaupunkiliikenteen ratkaisulla voidaan paitsi vähentää merkittävästi sen aiheuttamia huomattavia kasvihuonekaasupäästöjä myös vähentää saastumista ja ruuhkia sekä parantaa turvallisuutta. Kuten unionin vuoden 2030 ilmastotavoitesuunnitelmassa⁷ todetaan, siirtymällä kaupunkiympäristöissä vähäpäästöisiin ajoneuvoihin voidaan saavuttaa vain osa näistä tavoitteista. Kansallisesti ja paikallisesti selvästi etusijalle tulisi asettaa julkisen liikenteen kehittäminen, kävely ja pyöräily sekä verkottuneet ja jaetut liikennepalvelut.
4. Liikkuminen on olennainen osa sosiaalista osallisuutta ja tärkeä ihmisten hyvinvointia määrittävä tekijä erityisesti muita heikommassa asemassa olevien ryhmien kannalta. Euroopan sosiaalisten oikeuksien pilarissa liikenne mainitaan välttämättömäksi peruspalveluksi, joka täyttää perustarpeen mahdollistamalla kansalaisten toimimisen osana

¹ Eurooppalaisista 70,9 prosenttia asuu kaupunkialueilla: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fi/IP_21_3541

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>

⁶ EU:n syöväntorjuntasuunnitelmassa (https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer-plan_fi.pdf/) korostetaan liikenteen ja terveyden yhteyttä.

⁷ Ilmastotavoitesuunnitelman tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 55 prosentilla vuoteen 2030 mennessä: https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_fi

yhteiskuntaa ja osallistumisen työmarkkinoille. Toisaalta liikenne muodostaa merkittävän osan kotitalouksien menoista. Yhteyksien parantaminen ja markkinoiden avaaminen ovat auttaneet yhdistämään liikenneverkkoja sekä yhdistäneet EU:ta ja tehneet siitä matkustajille konkreettisemmän ja helpommin saavutettavan. Nämä tavoitteet tuodaan esiin myös komission ehdotuksessa neuvoston suositukseksi oikeudenmukaisesta siirtymisestä ilmastoneutraaliuteen⁸. Tässä ehdotuksessa esitetään yhteinen kehys ja yhteinen käsitys niistä kattavista toimista ja investoinneista, joita tarvitaan siirtymän oikeudenmukaisuuden varmistamiseksi, myös liikenteen osalta.

5. Covid-19-pandemia on toisaalta aiheuttanut merkittäviä häiriöitä liikkumiseen ja liikenteeseen. Toisaalta se on pakottanut erityisesti kaupungit parantamaan aktiivisen liikkumisen infrastruktuuria. Siksi nyt on enemmän kuin tarpeen, että kaupunkiliikennejärjestelmä nousee kriisistä häiriönsietokykyisempänä, älykkäämpänä ja kestävämpänä, mikä on samalla avain koko liikennejärjestelmän ja talouden yleiseen häiriönsietokykyyn. Ratkaisemalla nämä haasteet voidaan luoda kestävämpiä kaupunkisilmukohtia, jotka tarjoavat parempaa elämänlaatua ja paremmat yhteydet, sekä kohtuuhintaisia ja esteettömiä liikkumispalveluja kaupunkeihin ja niitä ympäröiville maaseutualueille. Tämän kaupunkiliikenteen suuren siirtymän toteuttamiseksi tarvitaan nopeita ja merkittäviä toimia ja investointeja EU:n tasolla sekä kansallisesti, alueellisesti ja erityisesti paikallisesti.
6. Vuoden 2013 kaupunkiliikennepaketissa⁹ keskityttiin saamaan aikaan yhteisiä paikallisia, kansallisia ja eurooppalaisia toimia näihin yhteiskunnallisiin haasteisiin vastaamiseksi. Paketin arvioinnissa¹⁰ tuotiin esille useita ongelmia, erityisesti se, että kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmia¹¹, jotka muodostavat keskeisen osan tätä lähestymistapaa, ei ollut otettu käyttöön kaikkialla EU:ssa. Muut puutteet liittyivät muun muassa kaupunkiliikennettä koskevien tietojen epäyhdenmukaiseen keräämiseen sekä EU:n hallintokehykseen, jota on parannettava ottamalla jäsenvaltiot sekä alue- ja paikallisviranomaiset paremmin osaksi sitä. Paikallisviranomaisille olisi tarjottava tukea rajatylittävien liikennestrategioiden paremmaksi yhdistämiseksi kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmiin, valmiuksien kehittämiseen ja koulutukseen sekä kaupunkisuunnittelun parantamiseen. Tarvitaan siis tehokkaampia toimia, jotta Euroopan kaupungit onnistuvat kasvihuonekaasu- ja ilmansaastepäästöjen, ruuhkien ja tieliikenneonnettomuuksien vähentämistavoitteissa.
7. Euroopan laajuisessa liikenneverkossa (TEN-T) sekä henkilö- että tavaraliikenteen ensimmäisen ja viimeisen osuuden yhteydet toteutetaan kaupunkiliikenteen avulla. Kaupungeilla ja alueilla on oltava tulevaisuuden TEN-T-verkossa entistäkin suurempi rooli, jotta liikkumista ja liikennevirtoja saadaan parannettua. Tämä voidaan saavuttaa varmistamalla, että kaupunkisilmukohdat toimivat paremmin osana muuta kehystä ja että paikallisviranomaiset otetaan paremmin mukaan TEN-T-verkon hallintaan.
8. Yhä kunnianhimoisempien ilmasto-, ympäristö-, digitaalisuus-, terveys- ja yhteiskunnallisten tavoitteidensa edistämiseksi EU:n on näin ollen ryhdyttävä kaupunkiliikenteen osalta päättäväisempiin toimiin siirtyäkseen nykyisestä, liikennevirtoihin perustuvasta lähestymistavasta toisenlaiseen toimintamalliin, joka

⁸ COM(2021) 801 final.

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹¹ Ks. liiteasiakirja (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF) sekä <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

perustuu ihmisten ja tavaroiden siirtämiseen kestävämmiin. Tämä tarkoittaa joukkoliikenteen / julkisen liikenteen vahvistamista liikennejärjestelmän selkärankana, parempia aktiivisen liikkumisen vaihtoehtoja (esimerkiksi kävely ja pyöräily) sekä tehokasta, päästötöntä kaupunkilogistiikkaa ja toimitusketjun viimeisen osuuden ratkaisuja. Edellä kuvatun multimodaalisuuden tulisi olla kaupunkiliikenteen ohjaavana periaatteena. Samalla päästöttömyys ja verkottunut, automatisoitu liikkuminen tulevat kuitenkin olemaan keskeisiä osatekijöitä kaupunkien siirtymässä kohti ilmastoneutraalia tulevaisuutta. Ne myös mahdollistavat esikaupunki- ja maaseutualueiden kestävät yhteydet kaupunkeihin. Koko järjestelmän tehokkuuden lisäämiseksi on parannettava liikenteen ja liikkumisen hallintaa multimodaalisten liikennekeskusten ja digitaalisten ratkaisujen avulla.

2 EU:N UUSI KAUPUNKILIIKENTEEN KEHYS

9. Siirtyminen turvalliseen, esteettömään, osallistavaan, älykkääseen, häiriönsietokykyiseen ja päästöttömään kaupunkiliikenteeseen edellyttää, että keskitytään selvästi vähäpäästöisillä ja päästöttömillä ratkaisuilla toteutettuun aktiiviseen, jaettuun liikkumiseen ja joukkoliikenteeseen. Siirtymän toteuttamiseksi tarvitaan enemmän ja ripeämpiä toimia sekä lisää investointeja. Tässä siirtymässä on keskityttävä erityisesti julkiseen liikenteeseen, multimodaalisuuteen ja aktiivisen liikkumisen infrastruktuuriin. Tähän pyritään vahvistamalla jo olemassa olevia välineitä ja täydentämällä niitä uusilla. Tässä asiakirjassa esitellään perusteelliseen analyysiin pohjautuva EU:n uusi kaupunkiliikenteen kehys, jolla jäsenvaltioita, alueita, kaupunkia ja muita sidosryhmiä tuetaan tässä välttämättömässä muutoksessa.

2.1 TEN-T-kaupunkisolmukohtia koskeva tehostettu lähestymistapa

10. Kaupungeilla on tärkeä rooli **TEN-T-verkon** saumattomassa toiminnassa. Verkon pullonkaulat sekä yhteyksien puuttuminen tai huonot yhteydet ovat kuitenkin edelleen merkittäviä haasteita, jotka vaikeuttavat kaupunkisolmukohtien liittämistä TEN-T-verkkoon.

Matkustajat

11. Kaupunkisolmukohdat eivät ole tärkeitä pelkästään kaupungeissa asuville. Noin kolmannes väestöstä asuu kylissä, pikkukaupungeissa ja kaupunkien kehysalueilla. Heille yksityisauto on usein välttämätön, jotta he pääsevät lähellä olevien kaupunkisolmukohtien kautta töihin tai kouluun, sosiaaliin menoihin, matkustamaan tai ostoksille. Tämä puolestaan tarkoittaa, että ruuhkautuminen ja saastuminen aiheuttavat jatkuvia ongelmia kaupungeissa, kun niihin saapuu ja niistä lähtee päivittäin suuri määrä autoja, mikä vaikuttaa kielteisesti myös liikenneturvallisuuteen. Yhtä lailla myös joukkoliikenteellä on haasteita vastata korkeaan kysyntään ruuhka-aikoina, ja rautatie- ja tieverkkojen, junien, raitiovaunujen, linja-autojen ja metrojen ruuhkautuminen luo rajoitteita, jotka vaikeuttavat liikennevirtoja paitsi kaupunkisolmukohdissa myös koko TEN-T-verkossa.
12. Maaseutualueiden, kaupunkien kehysalueiden ja kaupunkialueiden välisten tehokkaiden, osallistavien ja kestäväillä liikennemuodoilla toteutettujen yhteyksien tarve on nostettu esille EU:n tasolla.¹² Tämä tarkoittaa yhdenmukaisen yhteyksien luomista maaseutu-, esikaupunki- ja kaupunkialueiden välille TEN-T-verkkoa suunniteltaessa sekä yhteyksien luomista myös

¹² EU:n pitkän aikavälin maaseutuvisio: https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_fi

näiden alueiden ja kaupunkien välille. Julkisen liikenteen osuuden kasvattamiseksi tarvitaan tarkoituksenmukaisempaa infrastruktuuria. Tämä tarkoittaa esimerkiksi multimodaalisia keskuksia ja niissä sijaitsevia asemia tai pysäkkejä, joista on toimivat yhteydet kaupunkien kevyeen raideliikenteeseen, metroon, raitiovaunuihin, linja-autoihin, jaettuihin liikkumispalveluihin ja paremmille, suuremmille liityntäpysäköintialueille ja joiden yhteydessä on käytettävissä enemmän asianmukaisia pyöräpysäköintialueita sekä yleisessä käytössä olevia lataus- ja tankkauspisteitä vähäpäästöisille ja päästöttömille ajoneuvoille.¹³ Lisäksi kaikkien edellä mainittujen suunnittelussa on kiinnitettävä entistä enemmän huomiota vammaisiin henkilöihin.

Tavaraliikenne

13. Kaukoliikenteen ja ensimmäisen ja viimeisen osuuden väliset yhteydet tehokkaan tavarankuljetuksen mahdollistamiseksi ovat olennaisen tärkeitä, jotta TEN-T-verkon toiminta on sujuvaa, ja ne olisi otettava paremmin huomioon kaupunki- ja aluesuunnittelussa. Kaupunkisolmukohtien nopeamman ja tehokkaamman päästöttömän logistiikan mahdollistamiseksi tarvitaan muun muassa riittävä määrä multimodaalisia terminaaleja ja tavaraliikenteen keskittämiskeskuksia.
14. Erityisesti jakeluajoneuvojen ja kaukoliikenteen kuorma-autojen kannalta on tärkeää, että näissä keskuksissa ja logistiikkakeskittymissä on saatavilla vähäpäästöisten ja päästöttömien ajoneuvojen lataus- ja tankkauspisteitä.¹⁴ Kaupunkilogistiikassa olisi pohdittava ja hyödynnettävä paremmin myös vaihtoehtoisia jakeluratkaisuja, kuten tavarapyöriä ja sisävesiväyliä, samalla kun automatisoidut toimitukset ja droonien (miehittämättömien ilma-alusten) käyttö soveltuvisissa tilanteissa lisääntyvät tulevaisuudessa.
15. Edellä kuvattujen henkilö- ja tavaraliikenteen puutteiden korjaamiseksi TEN-T-asetusta on vahvistettava sisällyttämällä siihen kaupunkiliikenne, joka on verkon yleisen toiminnan kannalta olennaisen tärkeä osatekijä. Samalla kaupunkien on voitava säilyttää riittävä joustavuus siten, että noudatetaan täysin toissijaisuusperiaatetta. TEN-T-asetuksen ehdotetussa tarkistuksessa esitetään näin ollen kaupunkisolmukohtien osalta vahvistettua lähestymistapaa, jossa näiden solmukohtien määrää lisätään¹⁵. Kaupunkisolmukohdat toimivat TEN-T-verkossa liikkuvien matkustajien ja tavarankuljetuksen lähtöpisteinä ja määränpäinä (ensimmäisinä ja viimeisinä osuuksina) sekä yhteyshyönteinä vaihtoyhteyksien ja eri liikennemuotojen välillä, ja niissä painottuu voimakkaasti julkinen liikenne. Tarkistuksessa myös esitetään ratkaisuja tilintarkastustuomioistuimen vuonna 2020 antamassaan erityiskertomuksessa¹⁶ esille tuomiin puutteisiin sekä jatkotoimia tilintarkastustuomioistuimen suositusten johdosta.

Komissio ehdottaa TEN-T-asetuksen tarkistamista ja edellyttää erityisesti, että kaupunkisolmukohdat

- ottavat käyttöön kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman ottaen huomioon

¹³ Komission ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

¹⁴ Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskevassa asetuksessa käsitellään myös tätä aihetta.

¹⁵ Komission ehdotuksessa kaupunkisolmukohtien määrää lisätään 424:ään, joka sisältää käytännössä kaikki yli 100 000 asukkaan kaupungit (tai jos jollakin NUTS 2 -alueella ei ole tällaista yli 100 000 asukkaan kaupunkisolmukohtaa, kyseisen NUTS 2 -alueen osalta sellaiseksi on määritetty alueen pääsolmukohta).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/fi/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

Euroopan laajuisten kaukoliikennevirtojen sujuvoittamisen yleisen tärkeyden, vähentävät liikenteen päästöjä kaupungeissa merkittävästi, kannustavat päästöttömään liikkumiseen – aktiivinen ja jaettu liikkuminen sekä joukkoliikenne mukaan lukien – sekä vähentävät liikenteen energiantensiivisyyttä;

- keräävät ja toimittavat kaupunkiliikennettä koskevia tietoja, vähintään tiedot kasvihuonekaasupäästöistä, ruuhkista, tieliikenneonnettomuuksien aiheuttamista kuolemantapauksista ja vakavista vammautumisista, kulkumuotojakaumasta ottaen huomioon kaikki liikennemuodot, liikkumispalvelujen saatavuudesta¹⁷ sekä kaupunkien ilmansaasteista ja melusaasteista;
- kehittävät multimodaalisia matkustajakeskuksia – liityntäpysäköinti mukaan lukien – ensimmäisen ja viimeisen osuuden yhteyksien parantamiseksi sekä kaupunkisolmukohtien sisäisten ja niiden välisten kaukoliikenneyhteyksien edellytysten parantamiseksi;
- kehittävät jäsenvaltioiden tasolla tehtävän kattavan analyysin pohjalta multimodaalisia rahtiterminaaleja kestävä kaupunkilogistiikan mahdollistamiseksi.

2.2 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien ja liikkumisen hallintaa koskevien suunnitelmien roolin vahvistaminen

16. Vuonna 2013 kehitetty kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskeva konsepti on EU:n kaupunkiliikenteen kulmakivi. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat auttavat vastaamaan koko toiminnallisen kaupunkiseudun liikkumishaasteisiin, ja niiden avulla on myös mahdollista saada aikaan synergioita alue-, energia- ja ilmastosuunnitelmien kanssa. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun yhteisön kanssa on viime vuosina kehitetty laaja kokoelma neuvoja ja ohjeita. Niiden pohjalta on laadittu suuntaviivakokonaisuus¹⁸, joka on asetettu kaupunkien ja sidosryhmien saataville EU:n kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen kautta. Tarjolla on myös itsearviointityökalu¹⁹, jonka avulla kaupungit voivat arvioida kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmiansa vahvuuksia ja heikkouksia.
17. Vuoden 2013 kaupunkiliikennepaketin arvioinnin yhteydessä havaittiin kuitenkin useita puutteita, joiden vuoksi kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmat eivät ole edistäneet Euroopan vihreän kehityksen ohjelmassa ja kestävä älykkään liikkuvuuden strategiassa vahvistettuja, yhä kunnianhimoisempia liikenne-, ilmasto-, terveys- ja yhteiskunnallisia tavoitteita ja sitoumuksia niin tehokkaasti kuin olisi mahdollista. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönotossa on vaihtelua jäsenvaltioiden välillä ja sisällä: useat kaupungit eivät edelleenkään ole laatineet kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmaa, ja käyttöönotettujen suunnitelmien laadussa on suuria eroja. Lisäksi tarvitaan lisätoimia sen varmistamiseksi, että olemassa olevat kestävä kaupunkilogistiikan suunnitelmat sisällytetään paremmin kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevaan kehykseen ja että niitä kehitetään edelleen ja ne pannaan täytäntöön kaikkialla EU:ssa. Nämä puutteet liittyvät suurelta osin siihen, että tähän asti käytössä on ollut ei-sitova lähestymistapa, ja ne on nyt korjattava.

¹⁷ Se osuus väestöstä, jolla on asianmukainen mahdollisuus käyttää liikkumispalveluja (esimerkiksi julkista liikennettä).

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

18. Paikallisviranomaisille ja suunnittelun ammattilaisille olisi hyötyä täydentävistä suunnittelutyökaluista, joissa otettaisiin huomioon liikkumiseen, energiaan ja kestävyysliittävät systeemiset näkökohdat. Mahdollisuuksia vahvistaa tällaisia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien sekä muiden merkityksellisten energiaa ja kestävyttä koskevien kaupunkisuunnitelmien (energia-alan osalta erityisesti kestävää energiaa ja ilmastoa koskevien toimintasuunnitelmien eli SECAP-suunnitelmien) välisiä rajapintoja tullaan selvittämään.
19. Tarkistetussa TEN-T-asetuksessa ehdotetaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevien velvoitteiden asettamista määritellyille kaupunkisolmukohtille. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia olisi myös laajennettava ja täydennettävä ottamalla huomioon yhteydet ympäröiviin maaseutualueisiin sekä ennakoimalla suunnitelmiin liittyvät erityiset indikaattorit ja vaatimukset, joita TEN-T-kaupunkisolmukohtien on otettava käyttöön.
20. Lisäksi komissio kehottaa jokaista jäsenvaltiota laatimaan kansallisen pitkän aikavälin tukiohjelman kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia varten sekä nimittämään sitä varten kansallisen ohjelmapäällikön. Tukiohjelma voisi sisältää lainsäädännöllisiä, taloudellisia ja organisatorisia toimenpiteitä, joilla tuetaan valmiuksien kehittämistä ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien täytäntöönpanoa näitä suunnitelmia koskevien eurooppalaisten suuntaviivojen²⁰ mukaisesti.
21. Samanaikaisesti olisi kannustettava julkisia ja yksityisiä organisaatioita, kuten yrityksiä, sairaaloita, kouluja ja matkailukohteita, laatimaan liikkumisen hallintaa koskevia suunnitelmia sekä kehittämään toimia, joilla edistetään vähäpäästöisiä ja päästöttömiä kulkumuotoja, kuten julkista liikennettä sekä aktiivista ja jaettua liikkumista.

Komissio aikoo

- julkaista vuoden 2022 loppuun mennessä jäsenvaltioille suosituksen kansallisesta ohjelmasta alueiden ja kaupunkien tukemiseksi tehokkaiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönotossa; tähän sisältyy päivitetty kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskeva konsepti, jossa selkeänä painopisteenä on suosia kestäviä ratkaisuja, kuten aktiivista ja jaettua liikkumista sekä joukkoliikennettä (myös kaupunkien ja maaseudun välillä), johon on sisällytetty kattavasti häiriönsietokykyyn liittyviä näkökohtia sekä kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelmat ja joka perustuu päästöttömiin ajoneuvoihin ja ratkaisuihin;
- kannustaa tekemään Euroopan kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopöytäsohjeissa yhteistyötä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien sekä kestävää energiaa ja ilmastoa koskevien toimintasuunnitelmien (SECAP) yhteensovittamista koskevissa kysymyksissä;
- täydentää ja virtaviivaistaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevaa ohjekokonaisuutta.

2.3 Edistymisen seuranta – kestävän kaupunkiliikenteen indikaattorit

22. Saavutetun edistyksen ymmärtämiseksi ja olemassa olevien suunnitelmien parantamiseksi saatavilla on oltava kattavasti tietoa. Paikallisviranomaisten toteuttaessa yksittäisiä toimia poliittisten tavoitteidensa saavuttamiseksi on käymässä yhä selvemmäksi, että tietojen

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

seurannan ja toimittamisen osalta puuttuu yhteinen lähestymistapa. EU:n laajuiset yhdenmukaiset indikaattorit auttaisivat myös kaupunkia jakamaan parhaita käytäntöjä. Tällaisen yhteisen tietopohjan avulla ne voisivat puolestaan toteuttaa Euroopan tasolla yhteisiä toimintatapoja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien täytäntöönpanemiseksi.

23. Komissio on testannut useiden EU:n kaupunkien kanssa toteutetussa pilottihankkeessa kokoelmaa kestävän kaupunkiliikenteen indikaattoreita²¹, jotka mittaavat esimerkiksi julkisen liikenteen kohtuuhintaisuutta, tieliikenteen aiheuttamia kuolemia ja vammoja, kasviuonekaasu- ja ilman epäpuhtauspäästöjä, ruuhkia ja kulkumuotojakautumaa, sekä laatinut niistä koskevan vertailutyökalun. Indikaattoreista saatu palaute on auttanut parantamaan niitä erityisesti siten, että menetelmiä on yksinkertaistettu. Näin on voitu varmistaa, että niitä tuetaan ja niihin sitoudutaan pitkäaikaisesti. Palautteessa myös tuotiin esiin tarve tarjota tukea kaupungeille, lisätä paikallisviranomaisten resursseja sekä tukea tiedonhankintaa.
24. Lisäksi todettiin, että jäsenvaltiot on otettava paremmin mukaan prosessiin, sillä läheskään kaikki jäsenvaltiot eivät kerää järjestelmällisesti asiaankuuluvia tietoja. Erityisen tärkeää tämä on TEN-T-verkon kaupunkisolmukohtien osalta, sillä ne ovat olennainen osa TEN-T-verkkoa.
25. Edellä esitetyn perusteella ehdotetaan vaiheittaista, valmistelevaa lähestymistapaa. Ensimmäisessä vaiheessa indikaattoreita hienosäädetään, minkä jälkeen kaupunkia ja jäsenvaltioita tuetaan tarvittavien tietojen keräämisessä TEN-T-verkon kaupunkisolmukohdille esitettyjen tiedonkeruuvaatimusten täyttämiseksi.

Sen vuoksi komissio aikoo edistää indikaattoreiden käyttöönottoa

- parantamalla ja virtaviivaistamalla jo määritettyjä 19:ää kestävän kaupunkiliikenteen indikaattoria ja niihin liittyvää vertailutyökalua vuoden 2022 loppuun mennessä;
- käynnistämällä vuonna 2023 Verkkojen Eurooppa -välineen puitteissa ohjelmakomission, jolla jäsenvaltioita tuetaan tietojen keräämisessä yhdenmukaistettuja liikkumisindikaattoreita varten, jotta voidaan seurata TEN-T-verkon kaupunkisolmukohtien edistymistä kestävän kaupunkiliikenteen saralla.

2.4 Houkuttelevat julkisen liikenteen palvelut, joita tuetaan multimodaalisella liikennemallilla ja digitalisaatiolla

26. Julkinen liikenne, kuten kaupunkien kevyt raideliikenne, metro, raitiovaunut, linja-autot, vesibussit, lautat ja kaapelivaunut, ovat turvallisista, tehokkain ja kestävin tapa kuljettaa suuria matkustajamääriä. Julkinen liikenne tarjoaa myös kohtuuhintaisia ja osallisuutta edistäviä liikkumisvaihtoehtoja ja mahdollistaa siten sosiaalisen yhteenkuuluvuuden ja paikallisen talouden kehittymisen. Sen vuoksi komissio ehdottaa nyt, että TEN-T-verkon kaupunkisolmukohdat laativat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joilla pyritään lisäämään julkisen liikenteen käyttöä. Tavoitteena on edistää EU:n uudessa kaupunkiliikenteen kehityksessä julkisen liikenteen vahvistamista kaikkialla kaupungeissa ja alueilla.
27. Vuoden 2013 poliittisen kehityksen arviointi osoitti kuitenkin, että julkisen liikenteen käyttö Euroopan kaupungeissa on lisääntynyt vain hieman vuodesta 2013, minkä lisäksi covid-19-pandemia on vaikuttanut voimakkaasti julkisen liikenteen toimintaan ja matkustajamääriin.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Joissakin kaupungeissa paikalliset, alueelliset tai kansalliset liikenne- tai muut viranomaiset ovat toteuttaneet onnistuneesti kampanjoita, joilla on pyritty palauttamaan kansalaisten luottamus ja saamaan ihmiset takaisin julkisen liikenteen pariin. Julkisen liikenteen edistäminen ja julkiseen liikenteeseen liittyvät näkökohdat, kuten multimodaaliset tietojärjestelmät ja älykäs lipunmyynti, vaativat kuitenkin lisää toimia. Tämä olisi otettava asianmukaisesti huomioon erityisesti vahvistetussa kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevassa kehityksessä.

28. Julkinen liikenne luo työpaikkoja, edistää alueellista saavutettavuutta ja sosiaalista osallisuutta ja on maaseutualueiden ja kaupunkien kehysalueiden yhteyksien kannalta avainasemassa. Tässä yhteydessä rautatieliikenteellä on hyvät mahdollisuudet kasvattaa osuuttaan kulkumuotojakautumassa, myös kaupunkialueilla ja niiden ympäristössä. Euroopan rautateiden teemavuosi 2021 oli hyvä tilaisuus käynnistää tämä kehityssuuntaus.
29. Vetybussit ja erityisesti akkukäyttöiset sähköbussit ovat osa laajempaa siirtymää päästöttömään liikkumiseen. Niiden osuus julkisen liikenteen kalustosta on kasvamassa nopeasti eri puolilla EU:ta. Vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuuria koskeva lainsäädäntö²², jota tarkistetaan parhaillaan osana 55-valmiuspakettia²³, luo puitteet latausinfrastruktuurin EU:n tason yhdenmukaistamisen päätökseen saattamiselle. Tarkistetussa puhtaita ajoneuvoja koskevassa direktiivissä²⁴ taas asetetaan kansalliset tavoitteet puhtaiden linja-, kuorma-, henkilö- ja pakettiautojen julkiselle hankinnalle esimerkiksi julkisen liikenteen, jätehuollon tai postin tai pakettipalvelujen toteuttamiseksi. Komissio on asettanut etusijalle tuen tarjoamisen erityisesti tarvittavan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin käyttöönottamiseksi mahdollistaakseen sujuvan siirtymisen päästöttömiin ajoneuvoihin. Komissio on myös perustanut Clean Bus Europe Platform -foorum²⁵ auttaakseen kaupunkeja siirtymään puhtaaseen linja-autokalustoon.
30. Kaupunkien julkisen liikenteen kattavuus ja esteettömyys on parantunut.²⁶ Lisätoimia kuitenkin tarvitaan julkisen liikenteen laadun kehittämiseksi, vammaisten henkilöiden esteettömyyden parantamiseksi sekä julkisen liikenteen, jaetun liikkumisen palvelujen ja aktiivisen liikkumisen yhdistämisen parantamiseksi, mukaan lukien mikroliikennepalvelut, joita voidaan käyttää viimeisellä osuudella silloin, kun julkisen liikenteen pysäkit ovat kaukana tai vuorovälit pitkiä. Tämä myös osaltaan vähentää moottorikäyttöisten ajoneuvojen tarvetta ja voi siten vähentää ruuhkia. Myös julkisen liikenteen ja jaetun liikkumisen palvelujen pitäisi täydentää toisiaan. Joissakin tapauksissa – erityisesti maaseutualueilla – jaettu, kutsupohjainen liikkuminen sisällytettynä liikkuminen palveluna -malliin voisi olla osa julkista liikennettä.
31. Laadukas julkinen liikenne palvelee yhtä lailla työmatkalaisia ja matkailijoita, suuri- ja pienituloisia kotitalouksia, ikääntyneitä ja nuoria, naisia ja miehiä. Kaupunkien julkisen liikenteen infrastruktuuria ja palveluja on mukautettava muun muassa esteettömyyden²⁷

²² Direktiivi 2014/94/EU vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta.

²³ Komission ehdotus asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

²⁴ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2009/33/EY, annettu 23 päivänä huhtikuuta 2009, puhtaiden tieliikenteen moottoriajoneuvojen edistämisestä vähäpäästöisen liikkuvuuden tukemiseksi: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/fi/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

²⁷ Tältä osin sovelletaan rautatieliikenteen matkustajien oikeuksia koskevaa asetusta (EU) 2021/782 ja matkustajien oikeuksia linja-autoliikenteessä koskevaa asetusta (EU) N:o 181/2011.

parantamiseksi, jotta esimerkiksi monien kaupunkien ikääntyvää väestöä sekä vammaisia ja liikuntarajoitteisia henkilöitä voidaan palvella paremmin.

32. Tämän saavuttamiseksi julkisen liikenteen tulee olla kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelun ytimessä sekä kaikkien saatavilla, houkuttelevaa kaikille ja esteetöntä. Julkisessa liikenteessä olisi pidettävä yllä korkeaa turvallisuuskulttuuria suuren yleisön, lasten ja haavoittuvassa asemassa olevien käyttäjien suojelemiseksi ja uusien matkustajaryhmien houkuttelemiseksi. Joukkoliikenteen suunnittelussa tulisi kiinnittää huomiota myös yhteyksiin kaupunkikeskustojen ulkopuolisille alueille, mukaan lukien yhteydet kaupunkien ulkopuolelle esikaupunki- ja maaseutualueille.
33. Lisäksi on panostettava enemmän raitiovaunu- ja linja-autopalvelujen, kaupunkien kevyen raideliikenteen palvelujen ja metropolvelujen digitalisointiin ja automatisointiin, joiden avulla voidaan tihentää palvelujen vuorovälejä ja pienentää toimintakustannuksia. Lisäksi tarvitaan enemmän tietoa todellisista liikennevirroista, jotta koko kaupungin julkisen liikenteen kapasiteettia, reittejä ja aikatauluja voidaan mukauttaa dynaamisesti sen sijaan, että pidetään kiinni vanhasta, totutusta tarjonnasta.
34. Laajemmin tarkasteltuna myös digitaaliset, multimodaaliset ratkaisut ovat ratkaisevassa roolissa julkisen liikenteen houkuttelevuuden lisäämisessä. Siksi on kehitettävä liikkuminen palveluna (MaaS) -sovelluksia, jotka rakentuvat julkisen liikenteen ympärille. Julkisesta liikenteestä vastaavien viranomaisten on huolehdittava siitä, että matkustajilla on käytössään reaaliaikaiset julkisen liikenteen aikataulut sekä multimodaalisia vaihtoehtoja. Tämä edellyttää kaikkien sidosryhmien yhteistyötä kaupallisten ja yleisten etujen yhteensovittamiseksi liikkuminen palveluna -sovellusten suunnittelussa ja toiminnassa. Tarjonnan kokoaminen yhdeksi kokonaisuudeksi, jota voi käyttää yhdellä lipulla, auttaisi myös tekemään yhteydet pitkän matkan rautatieliikenteeseen saumattomiksi ja lisäisi syrjäisillä alueilla, muun muassa maaseutualueilla ja kaupunkien kehysalueilla, asuvien sekä liikuntarajoitteisten ja työmatkalaisten liikkumismahdollisuuksia.
35. Lisäksi on tärkeää varmistaa, että kaupunkiliikennepalvelujen tarjoajat tarjoavat myös tietoa esteettömästi niin, että niiden verkkosivustot, mobiilisovellukset, sähköiset lipunmyyntipalvelut, reaaliaikaiset matkustustietopalvelut sekä lippu- ja lähtöselvitysautomaatit ovat EU:n laajuisten esteettömyysvaatimusten²⁸ mukaisia.
36. Automatisointiin ja digitalisaatioon liittyvät muutokset aiheuttavat julkiselle liikenteelle, myös julkisen liikenteen työntekijöille, samanaikaisesti myös haasteita. Automatisoituminen uhkaa erityisesti kuljettajien työpaikkoja.²⁹ Siksi uudelleen- ja täydennyskoulutuksen on oltava tulevaisuudessa merkittävässä roolissa siirryttäessä päästöttömään julkiseen liikenteeseen. Lisäksi on kehitettävä muita toimenpiteitä työmarkkinaosapuolten kanssa käytävän vuoropuhelun pohjalta. Euroopan osaamissopimus³⁰ auttaa saamaan sidosryhmät mukaan näihin pyrkimyksiin ja kannustaa niitä toteuttamaan uudelleen- ja täydennyskoulutukseen liittyviä toimia.
37. Kaikkien näiden näkökohtien, jotka ovat kiinteä osa kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevaa kehystä, voidaan odottaa parantavan julkista liikennettä sekä

²⁸ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/882, annettu 17 päivänä huhtikuuta 2019, tuotteiden ja palvelujen esteettömyysvaatimuksista (direktiiviä aletaan soveltaa vuonna 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>

²⁹ Liikennealan työpaikkoihin ja taitoihin liittyviä haasteita on analysoitu yksityiskohtaisemmin kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategiaan liittyvässä komission yksiköiden valmisteluasiakirjassa (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=en>

lisäävän sen houkuttelevuutta ja siten myös sen käyttöä kaikkien väestöryhmien, myös kaupunkien kehysalueilla ja maaseutualueilla asuvien, keskuudessa. Julkisia hankintoja koskevat säännöt ovat tärkeässä roolissa, jotta kaupunkiliikenteen palvelujen tarjoaminen toteutetaan tehokkaasti. Komissio kehottaakin jäsenvaltioita asettamaan näihin palveluihin liittyvissä hankintamenettelyissään etusijalle innovatiiviset, digitaaliset, esteettömät, kestävät ja multimodaaliset ratkaisut.

Komissio aikoo

- vahvistaa julkisen liikenteen rahoitusta (ks. kohta 5) ja poliittista tukea (esimerkiksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevan konseptin avulla) sekä tehdä yhteistyötä kansallisten ja paikallisten hallintojen ja kaikkien sidosryhmien kanssa sen varmistamiseksi, että julkinen liikenne pysyy kaupunkiliikenteen selkärankana, ja torjuakseen julkisen liikenteen verkon käyttömahdollisuuksiin liittyvää eriarvoisuutta muun muassa parantamalla rautatieasemien esteettömyyttä;
- harkita multimodaalisia matkatietopalveluja koskevan delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 vuonna 2022 hyväksyttävän tarkistuksen yhteydessä, että toimijoiden reaaliaikaisten tietojen (esimerkiksi aikataulu- ja häiriötietojen) tarjoaminen kansallisten yhteyspisteiden (tietojen jakelupisteiden) kautta, myös julkisen liikenteen tietojen osalta, määrättäisiin pakolliseksi;
- ehdottaa, että osana TEN-T-kehystä kaupunkisolmukohtia vaadittaisiin tarjoamaan matkustajille multimodaalinen digitaalinen palvelu, jonka kautta he voisivat hakea matkatiedot, varata ja maksaa matkansa ja saada lippunsa, mikä edistäisi sitä tavoitetta, että julkinen liikenne on kaupunkisolmukohtien joukkoliikenteen selkäranka vuoteen 2030 mennessä.

2.5 Terveellisempää ja turvallisempaa liikkumista kiinnittämällä enemmän huomiota kävelyn, pyöräilyn ja mikroliikenteeseen

38. Aktiiviset liikkumismuodot, kuten kävely ja pyöräily, ovat edullisia ja päästöttömiä kulkumuotoja, joilla voidaan myös saada aikaan aktiivisempaan elämäntapaan liitettyjä terveyshyötyjä. Näiden liikennemuotojen koko potentiaalin hyödyntämiseksi ne olisi otettava asianmukaisesti huomioon kaupunkiliikennettä koskevissa linjauksissa kaikilla hallinnon ja rahoituksen tasoilla, liikenteen suunnittelussa, tietoisuuden lisäämisessä, julkisen tilan jakamisessa ja turvallisuussäännöksissä sekä varmistamalla, että niitä varten on käytössä asianmukaista infrastruktuuria, kiinnittäen samalla erityistä huomiota liikuntarajoitteisiin henkilöihin. Tämä tukee myös EU:n syöväntorjuntasuunnitelman täytäntöönpanoa. Myös tästä syystä komissio ehdottaa nyt, että TEN-T-verkkoon kuuluvat kaupunkisolmukohdat laativat kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia, joilla pyritään myös lisäämään aktiivista liikkumista. Samasta syystä komissio pyrkii EU:n uudessa kaupunkiliikenteen kehityksessä edistämään tämäntyyppistä liikkumista kaikkialla kaupungeissa ja alueilla.
39. Työnantajat voivat edistää työntekijöiden terveyttä aktiivisen liikkumisen kautta. Edistämiskampanjat ja työnantajien kannustinjärjestelmät yhdessä sellaisten infrastruktuuri-investointien kanssa, joilla helpotetaan työmatkojen kulkemista kävellen tai pyörällä, parantavat työntekijöiden terveyttä ja hyvinvointia.
40. Useat paikallisviranomaiset ovat toteuttaneet covid-19-pandemiasta lähtien toimia osoittaakseen enemmän julkista tilaa kestäville liikkumismuodoille, kuten kävelylle ja pyöräilylle, esimerkiksi muuttamalla pysäköintipaikkoja tähän tarkoitukseen tai

leventämällä jalkakäytäviä. Tieinfrastruktuuri on julkista tilaa, jota voidaan mukauttaa siten, että kaikki kulkumuodot voivat käyttää sitä turvallisesti.

41. Aktiiviset liikkumismuodot voivat olla osa multimodaalisia matkoja (erityisesti ensimmäisellä ja viimeisellä osuudella) ja tarjota jo itsessään yhden ovelta ovelle -liikkumisratkaisun. Nämä liikkumismuodot tarjoavat merkittäviä mahdollisuuksia parantaa ihmisten terveyttä liikunnan kautta sekä vähentää ruuhkia, mikä pienentää hiilidioksidin- ja muita päästöjä ja vähentää ilmansaasteita ja melusaastetta. Aktiivisen liikkumisen infrastruktuuriin investoiminen tuottaa myös konkreettista taloudellista hyötyä.³¹
42. Sähköpyörät mahdollistavat pyöräilyn mäkisillä alueilla sekä esikaupungeissa asuville ja ikääntyneille ihmisille ja myös osalle liikuntarajoitteisia henkilöitä. Niiden avulla huomattavasti suurempi osa työmatkalaisista voi kulkea työmatkansa pyöräillen ja pyöräillä pidempiä matkoja. Myös sähköisten tavarapyörien käyttö kaupallisissa toimituspalveluissa on kasvussa. Sähköpyörät ovat tällä hetkellä nopeimmin kasvava sähköisen liikkumisen segmentti Euroopassa: niiden myynti kasvoi 52 prosenttia vuonna 2020. Tätä kehitystä myötäillen EU on myös kehittämässä vahvempaa teollista perustaa polkupyörien ja kaksipyöräisten ajoneuvojen teknologialle. Älyteknologian käyttö näissä ajoneuvoissa on lisääntymässä. Pyöräilyinfrastruktuuriin tehtävien investointien lisäämiseksi ja digitalisaation ja datan tuomien mahdollisuuksien hyödyntämiseksi onkin tehtävä enemmän, jotta pyöräily lisääntyisi ja se saataisiin sisällytettyä paremmin osaksi multimodaalista kokonaisuutta.
43. Kävelijöiden ja pyöräilijöiden määrän kasvu ja sähköpotkulautojen ja muiden uusien mikroliikennemuotojen nopea yleistymisen tarkoittavat, että kaupunkien kaduilla on enemmän haavoittuvia tienkäyttäjiä³². Kaikkien tienkäyttäjien, myös moottorikäyttöisten ajoneuvojen käyttäjien, on sopeuduttava uuteen liikenneympäristöön, minkä vuoksi liikenneturvallisuusvalistusta ja -koulutusta on lisättävä. Kaupunkien tieliikennekuolemista 70 prosenttia tapahtuu haavoittuville tienkäyttäjille. Siksi tähän ryhmään olisi kiinnitettävä enemmän huomiota, erityisesti jos halutaan saavuttaa EU:n nollavisiotavoite³³ eli vähentää tieliikenteen kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrä lähelle nollaa. Liikenneturvallisuuskäsitteeseen olisi kiinnitettävä enemmän huomiota, ja niiden olisi oltava keskeinen osa kaupunkiliikenteen suunnittelua kaikilla tasoilla. Haavoittuville tienkäyttäjille olisi annettava riittävästi tilaa esimerkiksi erottamalla jalkakäytävät ja pyörävyylät tai mikroliikenteelle tarkoitettut väylät fyysisesti moottoriajoneuvoväylistä aina, kun on mahdollista. Myönnettäessä EU:n rahoitusta kaupunkiliikennehankkeisiin ja kaupunkien infrastruktuurihankkeisiin olisi edellytettävä, että hankkeissa noudatetaan Safe System -lähestymistapaa. Euroopan kaupungit toteuttavat jo nyt toimenpiteitä nopeuksiin liittyvien riskien vähentämiseksi nopeusrajoituksia muuttamalla, ja ne tekevät edelleen työtä nopeuksien hallinnan parantamiseksi.
44. Jo ennen covid-19-pandemiaa useat toimijat lukuisissa EU:n kaupungeissa olivat alkaneet tarjota uusia mikroliikennepalveluja, kuten asemattomia tai asemien kautta tarjottavia (sähköisiä) kaksipyöräisiä ajoneuvoja (polkupyöriä, potkulautoja tai sähkömopoja) ja muita

³¹ Helsingissä jokainen pyöräilyyn investoitu euro kaupungin keskeisillä väylillä tuottaa 3,6 euroa hyötyä: [Helsinki conducts first Bikenomics analysis](#) sekä [CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#).

³² Näiden liikennemuotojen puolesta puhujat käyttävät usein myös käsitettä ”arvokkaat tienkäyttäjät”, koska nämä tienkäyttäjät vähentävät ruuhkia ja parantavat ilmanlaatua, mikä hyödyttää kaikkia.

³³ *EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"*: https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf

henkilökohtaisia liikkumisvälineitä. Sovellettavat säännöt kuitenkin vaihtelevat kansallisesti ja paikallisesti, usein jopa saman jäsenvaltion sisällä, mikä tekee paikallisten sääntöjen noudattamisen vaikeaksi vierailijoille sekä vaikeuttaa sellaisten yhteiskäyttäjärjestelmien tarjoajien liiketoimintaa, jotka haluavat toimia useammassa kuin yhdessä maassa.

45. Tästä syystä EU:n kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen verkkosivustolla julkaistaan tänään kaikille asianomaisille viranomaisille suunnatut mikroliikennevälineiden turvallista käyttöä koskevat ohjeet, jotka on laadittu kuullen huolellisesti kaikkia asianosaisia osapuolia. Tässä kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun aihekohtaisessa oppaassa esitetään parhaita käytäntöjä ja tärkeitä suosituksia mikroliikennevälineiden sisällyttämiseksi kaupunkiliikenteen suunnitteluun, jotta niiden käyttö kaupunkialueilla olisi turvallisempaa. Opas auttaa sisällyttämään mikroliikenteen nollavisiolähestymistapaan ja saavuttamaan EU:n pitkän aikavälin tavoitteen eli vähentämään tieliikenteen kuolonuhrien ja vakavien loukkaantumisten määrän lähelle nollaa.

Tämän vuoksi komissio aikoo

- ehdottaa tarkistetussa TEN-T-asetuksessa kaupunkisolmukohtien multimodaalisia matkustajakeskuksia koskevia vaatimuksia aktiivisten liikennemuotojen sisällyttämiseksi paremmin osaksi liikkumisjärjestelmää sekä vaatimuksia pyörävylien jatkuvuuden ja esteettömyyden ylläpitämiseksi ja siten aktiivisten liikennemuotojen edistämiseksi;
- vahvistaa kävelyn ja pyöräilyn roolia päivitettyissä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevissa ohjeissa;
- julkaista tänään EU:n kaupunkiliikenteen seurantakeskuksen verkkosivustolla mikroliikennevälineiden turvallista käyttöä koskevan aihekohtaisen oppaan, jotta kaupunkiliikenteen suunnittelijoiden ja paikallisviranomaisten olisi helpompi sallia uusien välineiden käyttöönotto kaupunkien kaduilla ja mahdollistaa niiden turvallinen käyttö;
- laatia mikroliikennevälineiden turvallista käyttöä koskevat säännöt turvallisuusvaatimuksista kertyneen kansallisen ja paikallisen kokemuksen pohjalta;
- antaa vuoden 2022 loppuun mennessä ohjeistusta haavoittuvien tienkäyttäjien käyttämän laadukkaan infrastruktuurin vaatimuksista tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetussa direktiivissä 2008/96/EY³⁴ tarkoitetussa suunnitteluvaiheen ensimmäisessä auditoinnissa.

2.6 Päätötön tavaralogistiikka kaupungeissa ja tavaroiden viimeinen toimitusvaihe

46. Tavarankuljetus kaupungeissa eli kaupunkilogistiikka on olennaisen tärkeää kaupunkien talouden toiminnalle. Tämä on korostunut entisestään covid-19-pandemian aikana ja sen jälkeen, sillä pandemian myötä sähköinen kaupankäynti ja kotiinkuljetukset ovat lisääntyneet. Kuluttajien verkossa tekemien ostosten kotiinkuljetukset lisääntyivät pandemian seurauksena 25 prosenttia vuonna 2020, ja viimeisen toimitusvaiheen kotiinkuljetusten määrä tulee todennäköisesti pysymään korkealla tasolla³⁵.

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>

47. Tästä syystä TEN-T-asetuksen tarkistuksessa esitettyjen kaupunkisilmukkoja koskevien ehdotusten lisäksi on vauhditettava nopeasti kehittyvien ja kestävien ratkaisujen, kuten tavarapyörien, käyttöönottoa käyttämällä uusia jakelumalleja ja dynaamista reittisuunnittelua sekä parantamalla kaupunkien kevyen raideliikenteen ja sisävesiliikenteen yhdistettyä multimodaalista käyttöä. Näin edistettäisiin ajoneuvojen ja infrastruktuurin optimoitua käyttöä ja vähennettäisiin tyhjän ja tarpeettoman ajon tarvetta.
48. Tavaraliikenteen ulottuvuuden olisi myös oltava selkeästi esillä kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelussa edellä mainittujen tavarankuljetusratkaisujen käyttöönoton vauhdittamiseksi. On toteutettava lisää toimia sen varmistamiseksi, että olemassa olevat kestävä kaupunkilogistiikan suunnitelmat³⁶ sisällytetään paremmin kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevaan kehykseen ja että niitä kehitetään edelleen ja ne pannaan täytäntöön kaikkialla EU:ssa.³⁷ Näin edistetään vuodeksi 2030 asetetun päästöttömän kaupunkilogistiikan tavoitteen toteutumista.
49. Tämän osa-alueen toimissa tulee keskittyä päästöttömien ratkaisujen, teknologioiden ja ajoneuvojen käyttöönottoon kaupunkilogistiikassa. Komissio aikoo tarkistaa raskaita ajoneuvoja koskevia hiilidioksidipäästönormeja edistääkseen siirtymistä päästöttömiin ajoneuvoihin tällä alalla. Myös kevyiden kuljetusajoneuvojen kunnianhimoisempia hiilidioksidipäästönormeja koskeva komission ehdotus³⁸ lisää merkittävästi päästöttömien pakettiautojen käyttöönottoa kaupunkilogistiikassa.
50. Kaupunkilogistiikan ja viimeisen toimitusvaiheen optimoimiseksi taloudellisesti sekä sosiaaliselta ja ympäristön kannalta on keskeistä varmistaa julkisten ja yksityisten sidosryhmien osallistuminen. Paikallisviranomaisten ja yksityisten sidosryhmien välinen yhteistyö, säännöllinen vuoropuhelu kaikkien osapuolten kesken, verkostoituminen ja kaupunkisuunnittelijoiden vuoropuhelu ovat toimia, jotka sekä paikallisviranomaiset että yksityiset sidosryhmät ovat maininneet keskeisinä keinoina lisätä tietämystä kestävä kaupunkilogistiikan hallinnasta ja suunnittelusta.³⁹ Lisäksi EU:n tasolla tarvitaan enemmän toimia sen arvioimiseksi, onko kaupunkien tavaraliikennettä koskevien tietojen keruuta ja jakamista tarpeen lisätä.⁴⁰

Tämän vuoksi komissio aikoo

- esittää vuoden 2022 loppuun mennessä ehdotuksen raskaita hyötyajoneuvoja koskevien hiilidioksidipäästönormien tarkistamisesta edistääkseen siirtymistä päästöttömiin ajoneuvoihin tällä alalla;
- varmistaa, että olemassa olevat kestävä kaupunkilogistiikan suunnitelmat sisällytetään

³⁶ Kestävä kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevan kehyksen puitteissa julkaistiin lokakuussa 2019 aihekohtainen opas kestävä kaupunkilogistiikan suunnitelmia varten: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf

³⁷ Vuonna 2021 tehdyssä tiedonhankintatutkimuksessa todettiin, että vaikka otokseen valituista EU:n kaupungeista 68 prosenttia oli tietoisia kestävä kaupunkilogistiikan suunnitelmia koskevista suuntaviivoista, vain 13 prosentilla niistä oli erityinen kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelma, kun taas 58 prosenttia kaupungeista oli sisällyttänyt logistiikanäkökohtia kestävä kaupunkiliikenteen suunnitelmiinsa.

³⁸ Ehdotus asetukseksi päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille ja uusille kevyille kuljetusajoneuvoille: [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ Ks. edellinen alaviite.

⁴⁰ Tiedonhankintatutkimuksen mukaan vain 29 prosenttia otokseen valituista EU:n kaupungeista kerää kaupunkilogistiikkaa koskevia tietoja ja vain 32 prosentilla niistä on käytössä arviointikehys.

kaikilta osin kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevaan kehykseen;

- tukea kaikkien osapuolten välistä vuoropuhelua ja yhteistyötä, verkostoitumista sekä kaupunkisuunnittelijoiden välistä vuoropuhelua;
- tukea vapaaehtoista tiedonvaihtoa kaikenlaisien sidosryhmien välillä kaupunkien tavaraliikenteen tehostamiseksi ja sen kestävyys- ja kilpailukykyyn parantamiseksi.⁴¹

2.7 Digitalisaatio, innovointi ja uudet liikkumispalvelut

51. Digitalisaatio tarjoaa runsaasti mahdollisuuksia: kaupunkiliikennettä voidaan kehittää älykkäämmäksi, häiriönsietokykyisemmäksi ja kestävämmäksi esimerkiksi tekoälyllä, digitaalisilla kaksosilla, lohkoketjuilla, esineiden internetillä sekä satelliittinavigointiin ja maapallon havainnointiin liittyvillä eurooppalaisilla ratkaisulla.
52. Uusien sovellusten ja alustojen ansiosta älypuhelinin kautta voidaan saada käyttöön laaja valikoima palveluita. Esimerkiksi liikkuminen palveluna -sovellukset voivat auttaa kaikkien liikkumispalvelujen lippujen varaamisessa ja maksamisessa. Mitä saumattomammaksi multimodaalinen liikkuminen tehdään, sitä useampi suhtautuu siihen myönteisesti. Tulevaisuudessa sekä liikenteenharjoittajat että matkustajat voivat käyttää jäsenvaltioiden myöntämää Euroopan digitaalisen identiteetin lompakkoa⁴², jonka avulla kansalaiset, asukkaat ja yritykset voivat vaihtaa ja esittää valtuustietoja, myös kaupunkiliikenteessä.
53. Digitaaliset liikkumisen hallinnan välineet voivat myös auttaa julkisesta liikenteestä vastaavia viranomaisia saamaan tarkan käsityksen julkisen tilan käytöstä, tekemään parempia investointeja multimodaaliseen infrastruktuuriin ja multimodaalisiin ajoneuvoihin sekä laatimaan sääntöjä ja valvomaan niiden noudattamista tehokkaasti.
54. Liikenteen ja liikkumisen hallintaa parannetaan myös älykkäitä liikennejärjestelmiä koskevan direktiivin suunnitellulla tarkistuksella⁴³ sekä EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamista koskevalla tarkistetulla delegoidulla asetuksella⁴⁴, jotka vahvistavat reaaliaikaisia liikennetietopalveluja ja multimodaalisia digitaalisia liikkumispalveluja.
55. Digitalisaation avulla voidaan myös ratkaista tiettyjä haasteita, jotka liittyvät kaupunkialueita koskeviin ajoneuvojen käyttömääräyksiin. Euroopassa suurin osa (73 %) kaupunkialueita koskevista ajoneuvojen käyttömääräyksistä koskee vähäpäästöisiä (ja päästöttömiä) vyöhykkeitä. Vähäpäästöiset vyöhykkeet voivat olla tehokas väline paikallisten ilmanlaatuongelmien ratkaisemiseksi, erityisesti sellaisilla alueilla, joilla liikenne on merkittävin ilmansaasteiden lähde. Lisäksi useat paikallisviranomaiset

⁴¹ Ottaen asianmukaisesti huomioon digitaalista tavaraliikennettä ja logistiikkaa käsittelevän foorumin (DTLF) puitteissa parhaillaan kehitettävät ratkaisut.

⁴² Euroopan komissio hyväksyi 3. kesäkuuta 2021 ehdotuksen Euroopan parlamentin ja neuvoston asetukseksi asetuksen (EU) N:o 910/2014 muuttamisesta eurooppalaisen digitaalisen identiteetin kehityksen vahvistamisen osalta sekä antoi suosituksen unionin yhteisestä välineistöstä eurooppalaista digitaalisen identiteetin kehystä koskevaa koordinoitua lähestymistapaa varten. Jos lainsäädännölliset keskustelut saadaan päätökseen vuoden 2022 loppuun mennessä, jäsenvaltiot alkavat myöntää digitaalisen identiteetin lompakkoja vuonna 2024.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-fi>

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>

harkitsevat parhaillaan poikkeuksellisessa ilmansaastetilanteessa käyttöönotettavia järjestelyjä tai tiemaksujärjestelmiä esimerkiksi ruuhkien ja muiden ongelmien ratkaisemiseksi.⁴⁵ Useat kaupungit kamppailevat paikallisten liikenneruuhkien ja liikenteen aiheuttamien ilmanlaatuongelmien kanssa, ja EU:n ilmanlaatonormit ja saasteiden raja-arvot ylittyvät niissä toistuvasti.⁴⁶ Erityisesti tieliikenteen saastuttavuutta pitäisi vähentää huomattavasti, etenkin kaupungeissa. Suunniteltu ehdotus tiukemmista normeista ajoneuvojen ilmaa saastuttaville päästöille (Euro 7) auttaa kaupunkia puhtaaseen liikenteeseen siirtymisessä. Myös kaupunkialueita koskevat ajoneuvojen käyttömääräykset voivat olla yksi keino vähentää ilmansaasteita EU:n ilmanlaatonormien mukaiselle tasolle ja rajoittaa ruuhkia ja liikenteen päästöjä. Lisäksi ne kannustavat julkisen liikenteen käyttöön ja aktiiviseen liikkumiseen rajoittamalla saastuttavampien ajoneuvojen pääsyä herkille kaupunkialueille.

56. On tärkeää, että kun käytössä on kaupunkialueita koskevia ajoneuvojen käyttömääräyksiä, ne mahdollistavat saumattoman ja käyttäjäystävällisen matkustamisen kaikkialla sisämarkkina-alueella eivätkä johda alueen ulkopuolella asuvien kuljettajien syrjintään. Kaupunkialueita koskevien ajoneuvojen käyttömääräysten asettaminen kuuluu toimivaltaisten kansallisten ja paikallisten viranomaisten päätäntävaltaan, kuten kuuluukin olla, mutta samalla erilaisten käyttömääräyksien kirjo luo uusia haasteita henkilö- ja tavaraliikenteelle EU:ssa. Tietojen saatavuutta on parannettava, jotta tienkäyttäjät ovat tietoisia näistä määräyksistä ja voivat noudattaa niitä. Lisäksi kaupunkien on usein vaikeaa luoda tehokkaita, toimivia järjestelmiä ja panna ne asianmukaisesti täytäntöön. Nämä haasteet vaikuttavat erityisesti ulkomaisiin ajoneuvoihin, vaikka kyseessä olisi päästötön ajoneuvo. Käytössä ei ole yhdenmukaista, tehokasta tapaa antaa kuljettajille tietoa kaupunkialueita koskevista ajoneuvojen käyttömääräyksistä. Myöskään kaupunkien viranomaisten saatavilla ei ole rajatylittävää täytäntöönpanoa varten tarvittavia tietoja.
57. Komissio on tähän mennessä keskittänyt toimensa tietojen jakamisen parantamiseen
- panemalla täytäntöön yhteistä digitaalista palveluväylää koskevan asetuksen (EU) 2018/1724⁴⁷, jossa edellytetään, että viranomaiset antavat tienkäyttäjille tietoja palveluväylän kautta;
 - valmistelemalla EU:n laajuisten tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamista koskevan delegoidun asetuksen⁴⁸ tarkistamista⁴⁹; tässä asetuksessa edellytetään, että jäsenvaltiot asettavat saataville laajan valikoiman staattista ja dynaamista dataa, muun muassa uusia datakokonaisuuksia, kuten kaupunkialueita koskeviin ajoneuvojen käyttömääräyksiin liittyvää tietoa;

⁴⁵ Kaupunkialueita koskevista ajoneuvojen käyttömääräyksistä, jotka olivat voimassa tai vahvistetusti suunnitteilla 21. lokakuuta 2021, kaikkiaan 328 koski vähäpäästöisiä vyöhykkeitä, 130 poikkeuksellisessa ilmansaastetilanteessa käyttöönotettavia järjestelyjä, 36 päästöttömiä vyöhykkeitä ja 6 kaupunkialueiden tietulleja. Lähde: <https://urbanaccessregulations.eu/>

⁴⁶ Direktiivi 2008/50/EY ilmanlaadusta ja sen parantamisesta: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>

⁴⁷ Yhteistä digitaalista palveluväylää koskevalla asetuksella perustetaan keskitetty yhteyspiste, jonka kautta kansalaiset ja yritykset saavat tietoja säännöistä ja vaatimuksista, joita niiden on noudatettava EU:n, kansallisten, alueellisten tai paikallisten määräysten nojalla. Viranomaisten on annettava tienkäyttäjille palveluväylän kautta tietoa muun muassa kaupunkialueita koskevista ajoneuvojen käyttömääräyksistä. Päästötarrojen hankkimismenettelyjen osalta asetuksessa säädetään, että tällaisten julkisen elimen tai laitoksen liikkeeseen laskemien tarrojen on oltava saatavilla verkossa viimeistään 12. joulukuuta 2023.

⁴⁸ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>

⁴⁹ Delegoitu säädös on tarkoitus hyväksyä vuoden 2022 ensimmäisellä neljänneksellä.

- c. UVARbox-hankkeella⁵⁰, jonka tarkoituksena on auttaa kaupunkia kehittämään käyttäjäystävällinen väline, jonka kautta ne voivat antaa yhtenäisessä muodossa tietoa kaupunkialueita koskevista ja alueellisista ajoneuvojen käyttömääräyksistä;
 - d. UVARexchange-hankkeella⁵¹, jonka tarkoituksena on parantaa tietojen välittämistä kuljettajille sellaisten vyöhykkeiden läheisyydessä, joilla on voimassa kaupunkialueita koskevia ajoneuvojen käyttömääräyksiä, sekä parantaa paikallisviranomaisten tiedonsaantia erityisesti ulkomaisia ajoneuvoja ja kuljettajia koskevien tietojen osalta, jotta mahdollistetaan saumaton matkustaminen ja jotta paikallisviranomaiset voivat panna käyttömääräykset täytäntöön.
58. Työtä on jatkettava edelleen, jotta löydetään tehokkaita, kustannustehokkaita, käyttäjäystävällisiä ja oikeudenmukaisia ratkaisuja, jotka hyödyttävät sekä viranomaisia että ajoneuvojen kuljettajia ja omistajia ja auttavat heitä käyttämään ja soveltamaan kaupunkialueita koskevia ajoneuvojen käyttömääräyksiä.
59. Digitalisaatio mahdollistaa myös uusia liikkumispalveluja, kuten vapaasti käytettävät yhteiskäyttöautot ja -pyörät, yksityisten kuljettajien tarjoamat kyytipalvelut ja innovatiiviset taksi- ja jakelupalvelut, joita tarjotaan pääasiassa mobiilisovellusten kautta. Nämä palvelut ovat myös merkittävä mahdollisuus eurooppalaisille yrityksille.
60. Kyytipalveluyritykset, jotka välittävät yksityisiä vuokra-ajoneuvoja kuljettajineen, voivat mullistaa markkinat ja haastaa perinteiset taksipalvelut. Taksinkuljettajat kokevat usein tällaisia kyytipalveluja välittävien yritysten aiheuttaman kilpailun epäreiluksi, jos näiden yritysten ei tarvitse noudattaa samoja sääntöjä kuin taksiyrittäjien. Kyytipalveluyritykset ja -toimijat puolestaan pitävät yksityisiä vuokra-ajoneuvo- ja kuljettajapalveluja koskevia sääntöjä vanhentuneina. Komissio antaa kohdennettua ohjeistusta taksipalveluja ja yksityisiä vuokra-ajoneuvo- ja kuljettajapalveluja koskevista säännöistä vuonna 2022. Nämä ohjeet täydentävät komission viimeaikaisia ehdotuksia oikeudenmukaisista työoloista alustataloudessa. Jotta varmistetaan, että näitä palveluja kehitetään Euroopan vihreän kehityksen ohjelman mukaisesti, tänään julkaistussa ehdotuksessa TEN-T-verkkoa koskeviksi tarkistetuiksi suuntaviivoiksi esitetään, että kaupunkisilmukohtien kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmissa olisi käsiteltävä myös siirtymistä päästöttömään autokantaan.
61. Kehitteillä on myös muita uudenlaisia liikkumis- ja liikennepalveluja, joita tuetaan usein EU:n tutkimus- ja innovointirahoituksella. Yhteistoiminnalliset, yhteenliitetyt ja automatisoidut liikkumispalvelut (CCAM) sekä kaupunkialueiden ilmaliikenne⁵² ovat kaksi esimerkkiä tällaisista uusista palveluista. Jotta tällaisten palvelujen tuomia mahdollisuuksia voidaan hyödyntää mahdollisimman tehokkaasti kaupunkiliikkuksessa, ne on sisällytettävä osaksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevaa kehystä jo varhaisessa vaiheessa.
62. Yleisemmin ottaen voidaan todeta, että monet Euroopan kaupungit ovat jo nyt liikenteen innovoinnin, kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ja kunnianhimoisten ilmasto- ja

⁵⁰ UVARbox-hanke on Euroopan parlamentin rahoittama ja komission yksiköiden hallinnoima valmistelutoimi (<https://uvarbox.eu>).

⁵¹ UVARexchange-hanke on Euroopan parlamentin rahoittama ja komission yksiköiden hallinnoima valmistelutoimi (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Kaupunkialueiden ilmaliikenteellä tarkoitetaan asutuilla alueilla erittäin alhaisilla korkeuksilla kulkevaa, laajassa mittakaavassa hyödynnettävää lentoliikennettä.

liikenneturvallisuustavoitteiden täytäntöönpanon edelläkävijöitä. Kaupungit ovat usein parhaita ”tosielämän laboratorioita”, joissa suunnitellaan, testataan ja toteutetaan uusia ratkaisuja yhteisiin haasteisiin. Näin paitsi kehitetään kaupunkiliikennettä tehokkaammaksi ja kestävämmäksi myös parannetaan edelleen Euroopan kaupungeissa asuvien ihmisten elämänlaatua. Kaupungit ovat myös parhaillaan kokeilemassa paikallisten digitaalisten kaksosten käyttöä. Paikalliset digitaaliset kaksoset yhdistävät eri osa-alueiden dataa (myös liikkumisdataa) visualisoinnin, mallintamisen ja simuloinnin avulla kokonaisuudeksi, jota kaupungit käyttävät päätöksenteon tukena.

63. Julkinen keskustelu ja uusien liikkumiskonseptien yhteinen kehittäminen ovat olennaisen tärkeitä, jotta nämä konseptit saavat suuren yleisön hyväksynnän. Tätä varten käynnistettiin vuonna 2002 CIVITAS-aloite, jota on tuettu peräkkäisillä tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelmilla ja jonka avulla on toteutettu innovatiivisia toimia paikallisella ja alueellisella tasolla. Aloitteen avulla viranomaiset voivat hallinnoida innovointia paremmin sekä ottaa käyttöön uusia välineitä, ratkaisuja ja prosesseja. Tämä auttaa edistämään kestävien ja älykkäiden kaupunkiliikenneratkaisujen käyttöönottoa ja monistamista kaikkialla Euroopassa – ja sen ulkopuolella.
64. On myös monia muita EU:n tutkimus- ja innovointialoitteita, joissa sivutaan kaupunkiliikennettä. Tällaisia ovat esimerkiksi yhteissuunnitellut kumppanuudet 2ZERO (Towards zero emission road transport eli päästötön tieliikenne) ja CCAM (Connected, Cooperative and Automated Mobility eli yhteistoiminnallinen, yhteenliitetty ja automatisoitu liikkuminen), institutionaaliset kumppanuudet Clean Hydrogen eli puhdasta vetyä koskeva kumppanuus sekä Euroopan rautatieliikennettä koskeva Europe’s Rail, kaupunkien siirtymää käsittelevä yhteisrahoitettu kumppanuus DUT (Driving Urban Transition), kaupunkialueiden innovatiivisia toimenpiteitä koskeva Urban Innovative Actions -aloite, Euroopan innovaatio- ja teknologiainstituutin kaupunkiliikennettä koskeva osaamis- ja innovaatioyhteisö, living-in.eu-aloite sekä Smart Cities Marketplace -alusta. Nämä aloitteet täydentävät toisiaan, ja niissä piilee merkittäviä synergiamahdollisuuksia. Näin ne vauhdittavat innovointia kohti kestävämpiä kaupunkeja ja kaupunkiympäristöjä, joissa on parempi elää. Erityisen lupaava keino koordinoida tehokkaasti kaupunkeihin liittyviä kysymyksiä koskevia aloitteita on ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskeva missio (ks. jäljempänä).

Komissio aikoo

- ehdottaa vuoteen 2022 mennessä lainsäädäntöaloitetta, joka koskee kaupallisesti arkaluonteisten tietojen toimittamista ja käyttöä multimodaalisten digitaalisten liikkumispalvelujen yhteydessä ja jolla myös parannetaan liikuntarajoitteisten henkilöiden esteettömyyttä;
- ehdottaa vuonna 2022 toimia yhteisen eurooppalaisen liikkumisdata-avaruuden kehittämiseksi, tarkoituksena parantaa liikkumisdatan saatavuutta ja jakamista, myös kaupunkitasolla;
- luoda Digitaalinen Eurooppa -ohjelman⁵³ tuella paikallisiin digitaalisiin kaksosiin liittyvän EU:n välineistön, jonka tarkoituksena on auttaa kaupunkeja yhdistelemään niiden omassa paikallisessa kontekstissa eri osa-alueiden dataa, kuten liikkumisdataa, sekä hyödyntämään visualisointia ja simulointia päätöksenteon tukena;

⁵³ Digitaalinen Eurooppa -ohjelman vuosien 2021 ja 2022 työohjelma, asiakirjan C(2021) 7914 final liite. Pyynnöt on tarkoitus käynnistää vuonna 2022.

- käynnistää vuonna 2022 erityisen tutkimuksen, jossa kartoitetaan ja selvennetään, mitä digitaalisia ja teknisiä ratkaisuja olisi saatavilla kaupunkialueita koskevien ajoneuvojen käyttömääräyksien tehokkuuden ja käyttäjäystävällisyyden parantamiseksi toissijaisuusperiaatetta noudattaen;
- antaa ohjeistusta, jossa käsitellään paikallista kutsuliikennettä eli esimerkiksi takseja, kuljettajan kanssa vuokrattavia yksityisiä vuokra-ajoneuvoja sekä yksityisten tarjoamia kyytipalveluja;
- kehittää edelleen CIVITAS-aloitetta Horisontti Eurooppa -ohjelman puitteissa sekä kehittää sen ja muiden asiaankuuluvien EU-rahoitteisten aloitteiden välistä yhteistyötä ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevan mission kautta;
- tukea Horisontti Eurooppa -tutkimus- ja innovointiohjelmaan kuuluvia innovointitoimia kaupunkiliikennettä koskevien toimien kannalta merkityksellisten kumppanuuksien kautta (yhteisrahoitettu DUT-kumppanuus, yhteissuunnitellut kumppanuudet 2ZERO ja CCAM sekä institutionaaliset kumppanuudet Clean Hydrogen ja Europe's Rail).

2.8 Kohti ilmastoneutraaleja kaupunkeja: häiriönsietokykyinen, ympäristöystävällinen ja energiatehokas kaupunkiliikenne

65. Yhtenä kestävä ja älykkään liikkuvuuden strategian keskeisenä virstanpylväänä on se, että Euroopassa on vuoteen 2030 mennessä vähintään 100 ilmastoneutraalia kaupunkia. Päästöttömän liikkumisen toteuttamiseksi on saatavilla sopivia teknologisia ja muita, poliittisia ratkaisuja, joten kaupunkien tulisi toteuttaa toimenpiteitä vihreän siirtymän edistämiseksi ja pyrkiä tällä tavoin lopulliseen tavoitteeseen: tekemään liikkumisesta ja liikenteestä kaupungeissa ilmastoneutraalia mahdollisimman pian. Tässä yhteydessä pitäisi pyrkiä saamaan aikaan synergioita uusiutuvan energian tuotannon ja varastoinnin sekä energiayhteisöjen kanssa. Kaupunkien viranomaisten olisi erityisesti käytettävä valtuuksiaan muun muassa julkisten hankintojen sekä käyttöoikeussopimusten, lupien ja avustusten myöntämismenettelyjen yhteydessä vauhdittaakseen julkisen liikenteen ja kaluston, kuten jaettuun liikkumiseen käytettävien ajoneuvojen, vuokra- ja jakeluaajoneuvojen, taksien sekä yksityisten vuokra-ajoneuvopalvelujen, viherryttämistä.
66. Viranomaisten olisi varmistettava, että käytettävissä on tehokas, yhteentoimiva ja käyttäjäystävällinen latausinfrastruktuuri ja vaihtoehtoisten polttoaineiden tankkausinfrastruktuuri. Kestävä liikenteen foorumi on jo laatinut viranomaisille tätä varten joukon suosituksia⁵⁴, jotka koskevat henkilöautojen ja pakettiautojen sähköisten latausjärjestelmien hankintaa sekä niihin liittyvien käyttöoikeuksien, lupien ja tuen myöntämistä. Lisäksi vuonna 2022 on tarkoitus julkaista ohjeet latausinfrastruktuuriin liittyvien lupamenettelyjen ja verkkoon liittymisessä noudatettavien menettelyjen parantamiseksi sekä suosituksia erikois- ja sidonnaisajoneuvojen sähköistämisen vauhdittamiseksi.
67. Ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevaan missioon⁵⁵ osallistuvat kaupungit kehittävät ja demonstroivat käytännössä siirtymistä ilmastoneutraaliuteen. Mission tavoitteena on, että Euroopassa on vuoteen 2030 mennessä 100 ilmastoneutraalia ja älykästä kaupunkia, ja sen tarkoituksena on luoda pohja ilmastoneutraaliuden saavuttamiseksi kaikissa kaupungeissa vuoteen 2050 mennessä. Kaupunkiliikenne on

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>

tämän haasteen ytimessä. Tutkimus- ja innovointitoiminnan osalta Horisontti Eurooppa -ohjelman ensimmäiseen työohjelmaan vuosiksi 2021 ja 2022 sisältyy joukko toimia, jotka auttavat luomaan perustan mission toteuttamiselle, muun muassa monilla keskeisillä osa-alueilla, kuten julkisessa liikenteessä.

Komissio aikoo

- ehdottaa, että tarkistettuun TEN-T-asetukseen sisällytetään muun muassa kaupunkisolmukohdille asetettavia lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saatavuutta koskevia velvoitteita, jotka perustuvat komission ehdotukseen asetukseksi vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönnotosta⁵⁶;
- sisällyttää Horisontti Eurooppa -tutkimus- ja innovointiohjelman työohjelmiin aiheita, joilla pyritään auttamaan kaupunkia investoimaan kaupunkiliikennettä ja erityisesti julkista liikennettä ja aktiivista liikkumista koskevaan innovointiin ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkia koskevan mission puitteissa sekä tukemaan automatisoituja, älykkäitä ja päästöttömiä ajoneuvoja ja niiden integrointia kaupunkialueiden latausjärjestelmiin liikennekumppanuuksien puitteissa;
- myöntää vuosina 2021–2023 Horisontti Eurooppa -ohjelman puitteissa 359,3 miljoonaa euroa ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkia koskevan mission ensimmäiseen täytäntöönpanovaiheeseen;
- kehittää lisää synergioita muista EU:n ohjelmista (kuten Euroopan rakenne- ja investointirahastoista, Verkkojen Eurooppa -välineestä sekä elpymis- ja palautumistukivälineestä) saatavan, Euroopan investointipankin tarjoaman ja yksityisen sektorin lähteistä peräisin olevan rahoituksen kanssa päästöttömän liikkumisen sekä päästöttömien ajoneuvojen käyttöönoton ja niiden mahdollistajien tukemiseksi.

2.9 Tietoisuuden lisääminen ja valmiuksien kehittäminen

68. Vuodesta 2002 lähtien järjestetty Euroopan liikkujan viikko⁵⁷ (16.–22. syyskuuta) on Euroopan komission yhteistyössä kansallisten koordinaattoreiden verkoston kanssa toteuttama kampanja, jonka tarkoituksena on muuttaa ihmisten tottumuksia kohti kestäväää liikkumista sekä edistää aktiivista liikkumista, julkista liikennettä ja muita kestäviä ja älykkäitä liikennetarkoituksia. Kampanjaa toteutetaan vuoden ympäri, ja hajautettu päätapahtuma on syyskuussa, jolloin kaupungit järjestävät vuosittaiseen teemaan liittyviä tapahtumia, kuten yhä suosittumia autottomia päiviä. Vuonna 2021 vietetyn 20. Euroopan liikkujan viikon teemana oli turvallinen, terveellinen ja kestävä liikkuminen, ja siihen osallistui ennätysmäärä kaupunkia: yhteensä 3 200 kaupunkia 53 maasta ympäri maailmaa. Myös näiden aiheiden tiimoilta järjestettävät vuotuiset tapahtumat, kuten suuret EU:n tason konferenssit⁵⁸, sekä EU:n tasolla jaettavat kaupunkiliikenteeseen liittyvät palkinnot tukevat näitä tavoitteita ja tarjoavat osallistujille tilaisuuden verkostoitua ja jakaa parhaita käytäntöjä. Myös meneillään oleva Euroopan tulevaisuutta käsittelevä konferenssi tarjoaa erinomaisen foorumin, jonka kautta kansalaisia voidaan kuulla vuorovaikutteisesti kestävästä liikennetarkoituksista.

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>

⁵⁸ Erityisesti Civitas Forum, kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskeva konferenssi sekä Urban Mobility Days.

69. Euroopan komission vuodesta 2010 jakamalla vuotuisella Esteetön kaupunki -palkinnolla⁵⁹ annetaan tunnustusta sellaisille Euroopan kaupungeille, jotka ovat toteuttaneet toimia vammaisten henkilöiden esteettömyyden parantamiseksi muun muassa liikenteen ja siihen liittyvän infrastruktuurin alalla. Euroopan rautateiden teemavuoden 2021 kunniaksi 12:nnessä Esteetön kaupunki -kilpailussa annettiin erityismaininta rautatieasemien esteettömyyden parantamisesta. Kilpailulla kannustetaan kaikkia EU:n kaupunkeja varmistamaan vammaisten ja ikääntyneiden henkilöiden yhtäläiset mahdollisuudet osallistua kaupunkielämään. Kilpailun kautta kaupungit voivat myös saada innoitusta toisiltaan ja jakaa esimerkkejä hyvistä käytännöistä.
70. Tietoisuuden lisäämisen ohella on myös autettava paikallis- ja alueviranomaisia ja kaupunkiliikenteen työntekijöitä kehittämään valmiuksiaan, jotta he voivat tosiasiallisesti täyttää kestävän ja älykkään kaupunkiliikenteen edistämiseen liittyvät tehtävänsä. EU on tukenut valmiuksien kehittämistä erityisesti kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun alalla tarjoamalla teknistä apua ja koulutusta, toteuttamalla lukuisia hankkeita sekä laatimalla ohjeasiakirjoja.

Komissio aikoo

- jatkaa tietoisuuden lisäämiseen liittyviä toimia Euroopan liikkujan viikon ja EU:n kaupunkiliikenteen palkintojen ja tapahtumien ympärillä;
- jatkaa teknisen avun antamista ja erityisesti toimia, joilla kehitetään paikallisten, alueellisten ja kansallisten viranomaisten valmiuksia laatia kaupunkiliikennettä koskevia toimenpiteitä ja strategioita ja panna ne täytäntöön.

3 HALLINNOINTI JA KOORDINOINTI

71. Liikkumiseen liittyvät kysymykset koskettavat kaikkia päätöksenteon tasoja (EU:n, kansallisia, alueellisia ja paikallisia viranomaisia). Pyrittäessä kohti ilmastoneutraaliutta kaupunkiliikennettä ja muita siihen liittyviä aloja, kuten energiaa, koskevia kysymyksiä käsiteltäessä on noudatettava **monitasoista, integroitua hallinnollista lähestymistapaa**, jollainen on esimerkiksi ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskeva missio. Tässä yhteydessä on erittäin tärkeää varmistaa kaupunkien tiivis osallistuminen EU:n tavoitteiden edistämiseen. Samalla olisi noudatettava toissijaisuusperiaatetta, ja tuettava kansallisia, paikallisia ja alueellisia viranomaisia niiden työssä sekä mahdollistettava yhteinen toimintamalli koko EU:ssa.
72. Tarvitaan tehokkaampi foorumi vuoropuhelua varten, EU:n uuden kaupunkiliikenteen kehityksen täytäntöönpanemiseksi on kehitettävä uusia toimia yhdessä, jäsenvaltioiden on sitouduttava kehukseen voimakkaammin ja kaupunkien, alueiden ja sidosryhmien kanssa on käytävä parempaa vuoropuhelua kaikista kaupunkiliikenteeseen liittyvistä kysymyksistä. Tätä varten olisi mahdollisuuksien mukaan käytettävä jo olemassa olevia rakenteita ja mukautettava niitä.⁶⁰

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141>

⁶⁰ Vuodeksi 2023 suunnitellussa EU:n kaupunkiagendan uudelleentarkastelussa voitaisiin tutkia kaupunkiagendaan kuuluvan monitasoisen hallinnollisen vuoropuhelun sekä kaupunkiliikenneyhteisön ja kaupunkiliikenteeseen liittyvien sidosryhmien välisiä synergioita.

73. Kaupunkiliikenteen asiantuntijaryhmää⁶¹ voitaisiin uudistaa, jolloin sillä voisi olla keskeinen rooli tämän uuden hallinnollisen lähestymistavan suunnittelussa ja täytäntöönpanossa. Sen yleinen toiminta ei ole tähän mennessä vastannut alkuperäisiä odotuksia, ja julkisissa kuulemisissa ja työpajoissa on tuotu esiin tarve parantaa sen rakennetta ja työjärjestelyjä. Osana tätä tulisi mahdollistaa paikallisviranomaisten, kaupunkiverkoston ja työmarkkinaosapuolten osallistuminen sekä määrittää selkeät tavoitteet ja tuotokset. Asiantuntijaryhmän toiminnan tueksi olisi tarvittaessa perustettava alaryhmiä.
74. Asiantuntijaryhmän olisi keskityttävä työssään erityisesti julkiseen liikenteeseen, jaettuun ja aktiiviseen liikkumiseen, päästöttömään kalustoon, kaupunkilogistiikkaan ja ensimmäiseen ja viimeiseen toimitusvaiheeseen, myös rajatylittävillä kaupunkialueilla, sekä kaupunkien ja maaseutualueiden välisiin yhteyksiin. Asiantuntijaryhmän olisi myös koordinoitava varautumista kaupunkiliikenteen osalta jäsenvaltioiden⁶² välillä sekä kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun kansallisten ohjelmapäälliköiden ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun koordinointifoorumin välillä.

Komissio aikoo

- vuoteen 2022 mennessä tarkastella uudelleen komission kaupunkiliikenteen asiantuntijaryhmän toimeksiantoa ja toimintaa.

4 KANSAINVÄLISET NÄKÖKOHDAT

75. Kaupunkiliikenne on yksi kestävän kehityksen tavoitteen 11 (kestävät kaupungit ja yhteisöt) sekä uuden EU:n kaupunkiagendan kattamista ulottuvuuksista. Nämä maailmanlaajuiset puiteasiakirjat ovat ohjanneet EU:n monenvälistä ja kahdenvälistä yhteistyötä sekä muita toimia, joilla tuetaan käytäntöjen ja ratkaisujen levittämistä EU:n ulkopuolelle.
76. Kansainvälisen kaupunkiyhteistyön ohjelmalla (International Urban Cooperation programme⁶³) 2017–2020 edistettiin liikkumiskysymyksistä käytävää vuoropuhelua eri puolilla maailmaa sijaitsevien kaupunkien välillä muodostamalla pareja ja laatimalla yhteisiä toimintasuunnitelmia. Esimerkkeinä mainittakoon Torinon (Italia) ja São Paulon (Brasilia) välinen yhteistyö multimodaalisen kaupunkiliikenteen toteuttamiseksi useista kunnista koostuvissa laajoissa järjestelmissä sekä Nagpurin (Intia) ja Karlsruhen (Saksa) työ, jossa tarkasteltiin ihmislähtöistä liikkumista ja yhteiskäyttöpöyriä osana julkista liikennettä.
77. Uuden kansainvälisen kaupunki- ja alueyhteistyön ohjelman⁶⁴ (IURC) 2021–2024 puitteissa 44 kaupunkia EU:n jäsenvaltioista ja EU:n ulkopuolisista maista ovat osoittaneet kiinnostuksensa luoda temaattinen verkosto käsittelemään kaupunkien ja alueiden uudistamista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta, mikä käsittää erityisesti kestävään liikkumiseen ja liikenteeseen liittyviä kysymyksiä.

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=fi>

⁶² Myös rajatylittävien kysymysten asiantuntijoista koostuva komission raja-alueiden yhteyspiste voisi tukea asiantuntijaryhmän työtä (esimerkiksi ratkaisemalla rajoista johtuvia oikeudellisia ja hallinnollisia esteitä).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/fi/policy/cooperation/international/urban/

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

78. Kestävien kaupunkiliikennetarkaisujen edistämiseksi ja täytäntöönpanemiseksi on toteutettu myös lukuisia muita kansainvälisiä toimia, joilla on tuettu EU:n kehitysyhteistyötä ja kumppanuuksia eri maantieteellisillä alueilla. Nämä toimet kattavat investointiulottuvuudet ja kuntatason strategisen liikenteenhallinnon kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun kannalta, minkä yhteydessä EU:n kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevasta konseptista ja suuntaviivoista on tullut maailmanlaajuinen viitekehys. Niitä on mukautettu maailmanlaajuisesti erilaisiin maantieteellisiin konteksteihin ja erityispiirteisiin.
79. Paikallisten poliittisten toimijoiden entistä vahvempi sitoutuminen kestävän liikkumisen tavoitteisiin on avainasemassa EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamiseksi. Komissio aikoo vahvistaa eurooppalaisen ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskevan mission tavoitteiden pohjalta kansainvälistä yhteistyötä, jota tehdään monialaisten lähestymistapojen edistämiseksi luotettavien ja kohtuuhintaisten puhtaan energian ratkaisujen käyttöönottamiseksi, myös kaupunkiliikenteessä, maailmanlaajuisen Mission Innovation -aloitteeseen kuuluvan kaupunkiliikennettä koskevan mission⁶⁵ avulla.

Komissio aikoo

- edistää kaupunkiliikennettä koskevissa asioissa kaupunginjohtajien energia- ja ilmastopoliittisten puitteissa tehtävää yhteistyötä;
- tiivistää kaupunkiliikennettä koskevissa asioissa tehtävää yhteistyötä muiden asiaankuuluvien kansainvälisten elinten, kuten kansainvälisen liikennefoorumin, kanssa;
- jatkaa kestävää kaupunkiliikennettä tukevien lähestymistapojen edistämistä EU:n ulkopuolella esimerkiksi osana Länsi-Balkanin⁶⁶, itäisen kumppanuuden maiden⁶⁷ ja eteläisten naapurimaiden⁶⁸ talous- ja investointisuunnitelmien täytäntöönpanoa.⁶⁹

5 KAUPUNKILIIKENNEHANKKEIDEN RAHOITUS

80. Hiiletön, puhdas, digitalisoitu ja uudenaikainen kaupunkiliikenne edellyttää merkittäviä ponnisteluja uusien ratkaisujen kehittämiseksi ja testaamiseksi sekä investoimista liikkuvaan kalustoon ja infrastruktuuriin.
81. Vuosien 2021–2027 rahoituskaudella on käytettävissä useita Euroopan ja kansallisen tason rahoitusvälineitä, joilla voidaan tukea siirtymistä kestäväan kaupunkiliikenteeseen. Tällaisia välineitä ovat esimerkiksi Verkkojen Eurooppa -väline, InvestEU-rahasto, Euroopan aluekehitysrahasto, koheesiorahasto, tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelma Horisontti Eurooppa, Digitaalinen Eurooppa -ohjelma ja elpymis- ja palautumistukiväline

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>

⁶⁶ Tiedonanto *Länsi-Balkanin talous- ja investointisuunnitelma*, COM(2020) 641 final.

⁶⁷ Yhteinen tiedonanto *Selviytymiskykyä parantava ja kaikkia hyödyttävä itäinen kumppanuus*, JOIN(2020) 7 final, sekä komission yksiköiden yhteinen valmisteluasiakirja *Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities*, SWD(2021) 186 final.

⁶⁸ Yhteinen tiedonanto *Uudistettu kumppanuus eteläisten naapurimaiden kanssa – Uusi Välimeren alueen toimintaohjelma*, JOIN(2021) 2 final, ja komission yksiköiden yhteinen valmisteluasiakirja *Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood – Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours*, SWD(2021) 23 final.

⁶⁹ Nämä toimet ja ohjelmat rahoitetaan uudesta naapuruus-, kehitys- ja kansainvälisen yhteistyön väline – Globaali Eurooppa -välineestä.

sekä laajentumisprosessiin osallistuvalla alueella naapuruus-, kehitys- ja kansainvälisen yhteistyön väline – Globaali Eurooppa -väline ja liittymistä valmisteleva tukiväline (IPA III).

82. Myös rahoitusjärjestelmän kestävyysparantamiseksi on toteutettu merkittäviä toimia, joista voidaan mainita erityisesti vuonna 2020 annettu luokitusjärjestelmäasetus, jolla luodaan luokittelujärjestelmä vihreälle taloudelliselle toiminnalle. Tämä helpottaa sellaisten vihreiden rahoitustuotteiden laajentamista, jotka soveltuvat kaupunkiliikenteeseen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden käyttöönottoon tehtävien investointien edistämiseen. Ilmastoneutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskeva missio tukee tätä prosessia varmistamalla paremman synergian ja täydentävyyden muiden EU:n ohjelmien kanssa ja auttamalla kaupunkeja toteuttamaan vihreän ja digitaalisen siirtymän laatimalla ja panemalla täytäntöön ilmastokaupunkisopimuksen. Tähän sisältyy myös investointisuunnitelma, joka sisältää EU:n tason sekä kansallista ja alueellista rahoitustukea ja jossa kuvataan, miten kaupunki aikoo saada rahoitusta muista lähteistä voidakseen laajentaa ja ottaa käyttöön innovatiivisia ratkaisuja sitoumustensa toteuttamiseksi.
83. Komissio tukee teknisen tuen välineen⁷⁰ kautta jäsenvaltioita sellaisten uudistusten suunnittelussa ja toteuttamisessa, joilla pyritään kuroma umpeen investointivajetta sekä nopeuttamaan vihreää ja digitaalista siirtymää. Jäsenvaltiot voivat pyytää teknisen tuen välineestä tukea suunnitellakseen ja toteuttaakseen toimenpiteitä, joiden avulla ne voivat osallistua tehokkaisiin, kestäviin uudistuksiin ja investointeihin puhtaamman, älykkäämmän ja integroidumman kaupunkiliikenteen edistämiseksi ja helpottaakseen näin siirtymistä kohti kestävästä kaupunkiliikennettä.
84. Neuvonnan muodossa tarjottavaa tukea ja teknistä apua annetaan myös InvestEU-neuvontakeskuksen ja siihen kuuluvien, tätä varten tarkoitettujen välineiden kautta – joita ovat erityisesti ELENA, URBIS ja SIA/JASPERS –, Euroopan komission teknisen avun ohjelman (TAIEX) sekä kolmansien maiden kanssa toteutettavien twinning-hankkeiden kautta. Tämä auttaa myös maksimoimaan EU:n varojen hyödyntämisen ja vaikutuksen.
85. Yhdennetty kaupunkiliikennestrategia (kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma tai vastaava) osana järjestelmällistä lähestymistapaa voi antaa lisävarmuutta investointien tuloksellisuudesta ja tehokkuudesta.

Komissio aikoo

- vahvistaa kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien ja rahoitusvälineiden välistä yhteyttä ja esimerkiksi asettaa Verkkojen Eurooppa -välineen työohjelmissa etusijalle sellaiset kaupunkiliikennehankkeet, joiden tukena on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma tai vastaava, sekä asettaa Horisontti Eurooppa -ohjelman ehdotuspyyntöjen yhteydessä etusijalle ne hakijat, joilla on kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma;
- jatkaa rahoitustukea kestäviin kaupunkiliikenneinvestointeihin sekä EU:ssa että sen ulkopuolella, myös kaupunkien älykästä ja kestävästä kaupunkiliikennettä koskeviin hankkeisiin, EU:n tutkimuksen ja innovoinnin puiteohjelman Horisontti Eurooppa (2021–2027) kautta.

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_fi

6 PÄÄTELMÄT

86. Tällä tiedonannolla pyritään kokoamaan yhteen kaikkien hallinnon tasojen toimet kaupunkialueiden kohtaamien liikennehaasteiden ratkaisemiseksi. Komissio aikoo lisätä tukeaan osa-alueilla, joilla EU:n toimien on todettu tuottavan lisäarvoa (erityisesti TEN-T-verkon kaupunkisolmukohtien sekä jäsenvaltioille annettavien, kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia koskevien suositusten osalta), ja luoda lisäksi kaikille EU:n kaupungeille yhteisen kehyksen, jolla niitä tuetaan siirtymässä kohti kestävämpää ja älykkäämpää kaupunkiliikennettä. Jäsenvaltioita kehoitetaan tukemaan paikallisviranomaisia näiden lisätessä pyrkimyksiään tehdä kaupunkiliikenteestä kestävämpää, älykkäämpää ja häiriönsietokykyisempää. Vaikka ilmastoneutraaliin ja puhtaaseen kaupunkiliikenteeseen siirtymisen vauhdittaminen on suuri haaste, se myös tarjoaa merkittäviä mahdollisuuksia kaupungeille ja alueille sekä teollisuudelle kaikkialla unionissa ja sen ulkopuolella. Viime kädessä tällä siirtymällä täytetään kansalaisten odotukset – sillä saadaan aikaan parempi ilmanlaatu, vähennetään ruuhkia ja melua sekä parannetaan liikenneturvallisuutta ja terveyttä –, mikä vastaa täysin Euroopan uuden kasvustrategian tavoitteita.