



Strasbourg, 14.12.2021  
COM(2021) 811 final

**KOMISJONI TEATIS EUROOPA PARLAMENDILE, NÕUKOGULE, EUROOPA  
MAJANDUS- JA SOTSIAALKOMITEELE NING REGIOONIDE KOMITEELE**

**Uus ELi linnalise liikumiskeskonna raamistik**

{SWD(2021) 470 final}

## 1 SISSEJUHATUS

1. Euroopa on üks maailma kõige linnastunumaid piirkondi,<sup>1</sup> kus on väga mitmesuguseid suuremaid ja väiksemaid linnu, mis on olulised majandus- ja ühiskonnaelu keskused. Mis puudutab linnaplaneerimist ja elukvaliteeti, siis ülejäänud maailm näeb Euroopa linnades sageli eeskuju võtmist väärivaid atraktiivseid kohti, mida külastada ning kus elada, õppida, töötada ja ettevõtlusega tegeleda, kusjuures liikuvus ja transport on peamised tegurid, mis selleks eeldusi loovad. Peamiste ühenduspunktidenä on linnad olulised komponendid üleeuroopalises transpordivõrgus (TEN-T), mis on Euroopa ühtse transpordipiirkonna tuumikvõrk, ja nad on ka hädavajalikud ühtse turu hea toimimise seisukohast. Paljud Euroopa linnad on transpordi uuendamisel, säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamisel ning kaugeleaatavate kliima- ja liiklusohutuseesmärkide rakendamisel maailmas esirinnas.
2. Kõigele sellele vaatamata on linnades liikuvuse ja transpordisüsteemi edasiseks täiustamiseks veel palju vaja ära teha. Samal ajal tuleb pöörata täit tähelepanu negatiivsetele tagajärgedele, mida transport avaldab ühiskonnale, tervisele ja keskkonnale kasvuhoonegaaside heite, õhu- ja mürasaaste ning ummikute ja liiklussurmade näol. Need probleemid, aga ka edasise arengu visioon, on välja toodud Euroopa rohelises kokkuleppes,<sup>2</sup> säästva ja aruka liikuvuse strateegias,<sup>3</sup> pakettis „Eesmärk 55“,<sup>4</sup> nullsaaste tegevuskavas<sup>5</sup> ja Euroopa vähktõvevastase võitluse kavas<sup>6</sup>.
3. Pariisi kliimakokkuleppe osaliste konverents (COP26) Glasgow's tõi tähelepanu keskpunkti rahvusvaheliste kliimakohustuste täitmise, mida liit teeb Euroopa rohelise kokkuleppe raames. Linnaliikuvus võib anda olulise panuse – ja mitte ainult linnaliikuvusest tingitud märkimisväärse hulga kasvuhoonegaaside heite vähendamisega, vaid ka saaste ja ummikute vähendamise ning ohutuse suurendamise kaudu. Nagu kinnitatakse liidu 2030. aasta kliimaeesmärgi kavas,<sup>7</sup> täidab heiteta sõidukite kasutuselevõtmine linnakeskkonnas vaid osa neist eesmärkidest. Riigi ja kohalikul tasandil tuleks selgelt seada esmatähtsaks eesmärgiks edendada ühistransporti, jalgsi käimist ja rattasõitu ning jagatud liikuvuse teenuseid, mis on omavahel ühendatud.
4. Liikuvus on sotsiaalse kaasatuse ülitähtis aspekt ja inimeste heaolu oluline tegur, eriti ebasoodsas olukorras olevate rühmade puhul. Transport, mida Euroopa sotsiaalõiguste samba raames käsitatakse esmatähtsa teenusena, täidab üht elementaarset vajadust, võimaldades kodanikel integreeruda ühiskonda ja tööturule; samal ajal langeb transpordi arvele ka märkimisväärne osa leibkondade kuludest. Parem ühendatus ja turu avamine on aidanud siduda transpordivõrke ja seeläbi ühendada Euroopa Liitu ning muuta see reisijatele käegakatsutavamaks ja juurdepääsetavamaks. Neid eesmärke on rõhutatud ka komisjoni ettepanekus võtta vastu nõukogu soovitus kliimaneutraalsusele õiglase

---

<sup>1</sup> Linnapiirkondades elab 70,9 % inimestest; <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

<sup>2</sup> COM(2019) 640 final.

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

<sup>4</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/IP\\_21\\_3541](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/et/IP_21_3541).

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

<sup>6</sup> [https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non\\_communicable\\_diseases/docs/eu\\_cancer\\_plan\\_et.pdf/](https://ec.europa.eu/health/sites/default/files/non_communicable_diseases/docs/eu_cancer_plan_et.pdf/). Selles rõhutatatakse transpordi ja tervishoiu seostamise tähtsust.

<sup>7</sup> Vähendada kasvuhoonegaaside heidet 2030. aastaks vähemalt 55 %; [https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan\\_et](https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_et).

ülemineku tagamise kohta,<sup>8</sup> milles esitatakse ühtne raamistik ja ühine arusaam terviklikust poliitikast ja investeeringutest, mida on vaja õiglase ülemineku tagamiseks, sealhulgas transpordi valdkonnas.

5. Ühest küljest on COVID-19 pandeemia liikuvust ja transporti häirinud. Teisalt – ja eriti linnades – on pandeemia ajendanud aktiivse liikuvuse taristut parendama. Seega on nüüd vaja kriisist väljuda vastupidavamana, arukama ja säästvamana linnaliikuvusega, mis on äärmiselt oluline ka transpordisüsteemi ja majanduse üldise vastupidavuse seisukohast. Nende küsimuste lahendamine võimaldab luua kestlikumaid linnatranspordisõlmi, kus on parem elukvaliteet ning kus linnapiirkondade ja ümberkaudsete maapiirkondade liikuvusteenuseid iseloomustab parem ühendatus, taskukohasus ja kättesaadavus. Linnaliikuvuses ulatusliku muutuse saavutamine eeldab märkimisväärseid kiireid meetmeid ja investeeringuid ELi, riikide, piirkondade ja eelkõige kohalikul tasandil.
6. 2013. aasta linnaliikuvuspaketis<sup>9</sup> keskenduti nendele ühiskondlike sõlmküsimuste lahendamiseks ühiste kohalike, riigisiseste ja Euroopa tasandi meetmete hoogustamisele. Paketi hindamisel<sup>10</sup> toodi välja mitu probleemi, eelkõige asjaolu, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavasad,<sup>11</sup> mis on lähenemisviisi keskne element, ei ole kõikjal ELis kasutusele võetud. Muud probleemid hõlmasid linnaliikuvusandmete järjepideva kogumise puudumist ja vajadust ELi parema juhtimisraamistiku järele, millesse liikmesriigid, piirkonnad ja kohalikud omavalitsused oleksid rohkem kaasatud. Kohalikele omavalitsustele tuleks pakkuda toetust piiriülese transpordi strateegiate paremaks sidumiseks säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega, suutlikkuse suurendamiseks ja koolituseks ning paremaks linnaplaneerimiseks. Selleks et Euroopa linnadel õnnestuks vähendada kasvuhooenergia ja õhusaasteainete heidet, ummikuid ja liiklusõnnetusi, on niisiis vaja teha suuremaid jõupingutusi.
7. Üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T) tugineb linnalisele liikumiskeskonnale nii reisijate- kui ka kaubaveo „esimese ja viimase kilomeetri“ ühenduste osas. Liikuvuse ja transpordivoogude parandamiseks peavad linnad ja piirkonnad edaspidi etendama TEN-Ts veelgi suuremat rolli. Selle saavutamiseks tuleb tagada linnatranspordisõlmede parem toimimine üldises raamistikus ja kohalike omavalitsuste parem kaasamine TEN-T juhtimisse.
8. ELi üha ambitsioonikamate kliima-, keskkonna-, digipöörde-, tervishoiu- ja sotsiaaleesmärkide saavutamisele kaasa aitamiseks tuleb ELis linnaliikuvuse valdkonnas võtta otsustavamaid meetmeid, et minna praeguselt liiklusvoogudel põhinevalt lähenemisviisilt üle inimeste ja kaupade säästvamaal transportimisel põhinevale lähenemisviisile. See tähendab tugevamat alust kollektiivse/ühistranspordi näol, ulatuslikumat aktiivset liikuvust (nt jalgsi käimine, rattasõit) ning tõhusamaid heitevaba linnalogistika ja viimase kilomeetri lahendusi. Kui selline mitmeliigilisus peaks olema meie linnaliikuvuse juhtpõhimõte, siis kliimaneutraalsele linnatulevikule ülemineku keskne komponent on heitevaba ning ühendatud ja automatiseeritud liikuvus, mis võimaldab ka linnalähi- ja maapiirkondi linnadega kestlikult ühendada. Kogu süsteemi tõhustamiseks on vaja transporti ja liikuvust paremini hallata, kasutades mitmeliigilise transpordi sõlmi ja digilahendusi.

---

<sup>8</sup> COM (2021) 801.

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

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

<sup>11</sup> Vt [https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC\\_4&format=PDF](https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF) lisa ja <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

## 2 ELI UUS LINNALIHKUVUSE RAAMISTIK

9. Ohutu, juurdepääsetava, kaasava, aruka, vastupidava ja heitevaba linnaliikuvuse saavutamise eeldab kindlat keskendumist aktiivsele, kollektiivsele ja jagatud liikuvusele, mille aluseks on vähese heitega ja heiteta lahendused. Seetõttu on vaja võtta rohkem ja kiiremini meetmeid ning teha uusi investeeringuid, pöörates erilist tähelepanu ühistranspordile, mitmeliigilise transpordi ja aktiivse liikuvuse taristule. Selleks tuleb tugevdada olemasolevaid vahendeid ja täiendada neid uute vahenditega. Põhjaliku analüüsi põhjal esitatakse käesolevas teatises ELi uus linnaliikuvuse raamistik, mille eesmärk on toetada liikmesriike, piirkondi, linnu ja teisi sidusrühmi vajalike muutuste esilekutsumisel.

### 2.1 Tugevdatud lähenemisviis TEN-T linnatranspordisõlmedele

10. Linnad on hästitoimiva **TEN-T võrgu** olulised elemendid. Linnatranspordisõlmede TEN-T võrku integreerimisel tekitavad aga endiselt suuri probleeme võrgu kitsaskohad ning puuduvad ja kehvad ühendused.

#### Reisijad

11. Linnatranspordisõlmed ei ole olulised üksnes linnaelanike jaoks. Umbes kolmandik elanikkonnast elab küldes, väikelinnades ja linnalähedastes piirkondades ning on sageli sunnitud kasutama isiklikku autot, et jõuda lähedal asuvasse linnatranspordisõlme, et minna tööle või kooli, suhelda, reisida või sisseoste teha. See omakorda tähendab, et linnades jätkuvad ummikud ja saastamine, sest iga päev saabub ja lahkub suur hulk autosid; sellel on negatiivne mõju ka liiklusohutusele. Samuti on ühistranspordil tiptundidel keeruline tulla toime suure nõudlusega, ning ülekoormatud raudtee- ja maanteevõrke, ronge, tramme, busse ja metroosid võivad mõjutada piirangud, mis ei takista liiklusvooge üksnes linnatranspordisõlmes, vaid kogu TEN-T võrgus.
12. ELi tasandil on tunnustatud vajadust tõhusa ja kaasava ühendatuse järele maa-, linnalähi- ja linnapiirkondade vahel säästva liikuvuse võimaluste kaudu<sup>12</sup>. See hõlmab TEN-T võrgu planeerimisel maa-, linnalähi- ja linnapiirkondade vahel integreeritud ühenduste kavandamist ning nende piirkondade ja linnade vaheliste ühenduste rajamist. Ühistranspordi osakaalu suurendamiseks on vaja rohkem sobivat taristut. See tähendab näiteks mitmeliigilise transpordi sõlmi, kus jaamad/peatused on tõhusalt ühendatud linna raudtee-, metroo-, trammi- ja bussitranspordiga, kus saab kasutada jagatud liikuvuse teenuseid ning süsteemi „Pargi ja sõida“ paremaid ja suuremaid rajatiseid ning mis on paremini varustatud sobivate rattaparklate ning üldkasutatavate laadimispunktide ja tanklatega vähese heitega ja heiteta sõidukite jaoks<sup>13</sup>. Kõigi nende rajatiste kavandamisel tuleb pöörata ka rohkem tähelepanu puuetega inimeste vajadustele.

#### Kaup

13. TEN-T sujuvaks toimimiseks on oluline tagada tõhusa kaubaveo jaoks vajalikud pikamaaühendused ning „esimese ja viimase kilomeetri“ ühendused ning see peaks paremini kajastuma linna- ja regionaalplaneerimises. Näiteks selleks, et toetada kiiremat ja

---

<sup>12</sup> ELi maapiirkondade pikaajaline visioon [https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas\\_et](https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_et).

<sup>13</sup> Komisjoni ettepanek võtta vastu määrus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta (alternatiivkütuste taristu määrus): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/et/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

tõhusamat heitevaba logistikat linnatranspordisõlmedes, on vaja piisaval arvul mitmeliigilise transpordi terminale ja veoste koondamise keskusi.

14. Vähese heitega ja heiteta sõidukite laadimise ja tankimise taristu kasutuselevõtmine veoste koondamise keskustes ja logistikakeskustes on eriti oluline tarnesõidukite ja pikamaaveokite puhul<sup>14</sup>. Linnalogistikas tuleks kaaluda ja paremini kasutada ka alternatiivseid tarnelahendusi, nagu kaubaveorattad ja siseveeteed, ning tulevikus kasutatakse võimaluse korral rohkem ka automatiseeritud tarneid ja droone (mehitamata õhusõidukeid).
15. Kõnealuste puuduste kõrvaldamiseks reisijate- ja kaubaveol on vaja tugevdada TEN-T määrust, et hõlmata linnaliikuvus, mis on võrgu üldise hea toimimise jaoks hädavajalik. Samal ajal tuleb täielikult kinni pidada subsidiaarsuse põhimõttest ja jätta linnadele piisav paindlikkus. Seepärast nähakse TEN-T määruse kavandatava muutmisega ette tugevdatud lähenemisviisi, mida kohaldatakse suurema arvu linnatranspordisõlmede puhul<sup>15</sup>. Need linnatranspordisõlmed on TEN-T võrgus liikuvate reisijate ja kauba lähte- ja lõppsihtkohad (esimene ja viimane kilomeeter) ning eri transpordiliikide sisesed või vahelised üleminekupunktid ning nende puhul pööratakse suurt tähelepanu ühistranspordile. Muutmisega kõrvaldatakse ka kontrollikoja 2020. aasta eriaruandes<sup>16</sup> välja toodud puudused ja rakendatakse kontrollikoja soovitusi.

Komisjon teeb ettepaneku muuta TEN-T määrust ja kehtestada linnatranspordisõlmede kohta eelkõige järgmised nõuded:

- säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmine, võttes arvesse pikemaid vahemaid läbivate üleeuroopaliste transpordivoogude hõlbustamise, linnades transpordist tingitud saastamise olulise vähendamise, heitevaba liikuvuse, sealhulgas aktiivse, kollektiivse ja jagatud liikuvuse stimuleerimise ning transpordi energiamahukuse vähendamise üldist tähtsust;
- linnaliikuvuse andmete kogumine ja esitamine; need andmed hõlmavad vähemalt kasvuhooenergia heidet, ummikuid, liiklusõnnetustest põhjustatud surmajuhtumeid ja raskeid vigastusi, kõikide transpordiliikide osakaalu, liikuvusteenustele juurdepääsu<sup>17</sup> ning õhu- ja mürasaastet linnades;
- mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktide, sealhulgas süsteemi „Pargi ja sõida“ rajatiste arendamine, et parandada esimese ja viimase kilomeetri ühendusi ning suurendada võimalusi tagada ühendatus linnatranspordisõlme siseselt ja kaugühendused linnatranspordisõlmede vahel;
- säästva linnalogistika tagamiseks mitmeliigilise kaubaveo terminalide arendamine, tuginedes liikmesriikide tasandil tehtud põhjalikule analüüsile.

<sup>14</sup> Seda käsitletakse ka alternatiivkütuste taristu määruses.

<sup>15</sup> Komisjoni ettepanekuga suurendatakse nende arvu 424ni, hõlmates kõik üle 100 000 elanikuga linnad (kui NUTS 2. tasandi piirkonnas ei ole üle 100 000 elanikuga linnatranspordisõlme, siis hõlmatakse selle NUTS 2. tasandi piirkonna peamine transpordisõlm).

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

<sup>17</sup> Liikuvusteenustele (nt ühistranspordile) asjakohast juurdepääsu omavate inimeste osakaal.

## **2.2 Tugevdatud lähenemisviis säästva linnalise liikumiskeskonna kavadele ja liikuvuskorralduse kavadele**

16. 2013. aastal kasutusele võetud säästva linnalise liikumiskeskonna kavad on ELi linnaliikuvuse nurgakivi. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavad aitavad lahendada liikuvusega seotud sõlmküsimusi kogu funktsionaalses linnapiirkonnas, sealhulgas tagada koostoimet ruumi-, energia- ja kliimakavadega. Viimastel aastatel on koos kogukonnaga välja töötatud ulatuslik nõuannete ja suuniste kogum ning linnadele ja sidusrühmadele on tehtud kättesaadavaks ELi linnaliikuvuse vaatluskeskuse suunised<sup>18</sup>. Loodud on ka enesehindamise vahend, mis aitab linnadel mõista oma säästva linnalise liikumiskeskonna kavade tugevaid ja nõrku külgi<sup>19</sup>.
17. 2013. aasta linnaliikuvuspaketi hindamisel leiti siiski mitmeid puudusi, mille tõttu säästva linnalise liikumiskeskonna kavad ei aita täiel määral kaasa ELi üha ambitsioonikamate transpordi-, kliima-, tervishoiu- ja sotsiaaleesmärkide ja kohustuste täitmisele, mis tulenevad Euroopa rohelisest kokkuleppesest ning säästva ja aruka liikuvuse strateegiast. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade rakendamine on liikmesriigiti ja liikmesriikidesiseselt ebahühtlane: paljudes linnades ei ole säästva linnalise liikumiskeskonna kava ikka veel vastu võetud ja linnade puhul, kus säästva linnalise liikumiskeskonna kavad on olemas, on nende kavade kvaliteet väga erinev. Lisaks on vaja teha rohkem jõupingutusi, et tagada olemasolevate säästva linnalogistika kavade parem integreerimine säästva linnalise liikumiskeskonna kava raamistikku ning nende edasiarendamine ja rakendamine kogu ELis. Need puudused on suuresti seotud siduvate kohustuste puudumisega ja need tuleb kõrvaldada.
18. Kohalikele omavalitsustele ja planeerimisspetsialistidele oleksid kasulikud täiendavad planeerimisvahendid, mis hõlmavad süsteemseid liikuvus-, energia- ja kestlikkusaspekte. Kavas on vaadata läbi võimalused säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ja muude asjakohaste energiale ja kestlikkusele pühendatud kavade (eelkõige säästva energia ja kliimameetmete tegevuskavade) vaheliste seoste tugevdamiseks.
19. Muudetud TEN-T määrusega on kavas linnatranspordisõlmede puhul kehtestada säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega seotud kohustused. Samal ajal tuleks säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ulatust veelgi laiendada ja täiendada, pidades silmas ühendusi ümberkaudsete maapiirkondadega ning vajadust kehtestada TEN-T linnatranspordisõlmede säästva linnalise liikumiskeskonna kavade jaoks konkreetseid näitajad ja nõuded.
20. Lisaks kutsub komisjon kõiki liikmesriike üles kehtestama riikliku säästva linnalise liikumiskeskonna kavade pikaajalise toetusprogrammi ja määrama riikliku programmijuhi. See programm võiks sisaldada õiguslikke, rahalisi ja korralduslikke meetmeid, mille kaudu suurendatakse suutlikkust ja rakendatakse säästva linnalise liikumiskeskonna kavasid kooskõlas Euroopa säästva linnalise liikumiskeskonna kavade suunistega<sup>20</sup>.
21. Samal ajal tuleks julgustada avaliku ja erasektori organisatsioone, näiteks ettevõtteid, haiglaid, koole või turismiobjektide haldajaid, töötama välja liikuvuskorralduse kavasid ja

---

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

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

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

meetmeid, millega edendatakse vähese heitega ja heiteta liikuvusvahendeid, nagu ühistransport, aktiivne liikuvus või jagatud liikuvus.

Komisjon teeb järgmist:

- avaldab 2022. aasta lõpuks oma soovitusel liikmesriikidele riikliku programmi kohta, mille eesmärk on toetada piirkondi ja linnu tõhusate säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kasutuselevõtmisel. See hõlmab säästva linnalise liikumiskeskonna kava uuendatud kontseptsiooni, milles seatakse säästvate lahenduste, sealhulgas aktiivse liikuvuse, kollektiivse transpordi ja ühistranspordi ning jagatud liikuvuse (sealhulgas linna- ja maapiirkondade ühenduste puhul) soodustamise selged prioriteedid, võetakse igakülselt arvesse vastupidavusaspekte ning integreeritakse heiteta sõidukitel ja lahendustel põhineva säästva linnalogistika kavade;
- ergutab koostööd Euroopa linnapeade paktiga säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ning säästva energia ja kliimameetmete kavade kooskõlastamisel;
- täiendab ja ühtlustab säästva linnalise liikumiskeskonna kavadeid käsitlevaid suuniseid.

### **2.3 Edusammude jälgimine – säästva linnalise liikumiskeskonna näitajad**

22. Tehtud edusammude mõistmiseks ja olemasolevate kavade parandamiseks on vaja põhjalikke andmeid. Kuna kohalikud omavalitsused võtavad poliitikaeesmärkide saavutamiseks individuaalseid meetmeid, muutub üha ilmsemaks, et puudub ühtne lähenemisviis järelevalve teostamisele ja teabe edastamisele. Kogu ELi hõlmavad standardnäitajad muudaksid ka parimate tavade jagamise linnade jaoks lihtsamaks. See ühine teadmistebaas võib omakorda võimaldada linnadel kasutada Euroopa tasandil ühiseid lähenemisviise säästva linnalise liikumiskeskonna kavade rakendamiseks.
23. Mitut ELi linna hõlmavas katseprojektis katsetas komisjon säästva linnalise liikumiskeskonna näitajaid, nagu ühistranspordi taskukohasus, liiklussurmad ja -vigastused, kasvuhoonegaaside ja õhusaasteainete heide, ummikud ja transpordiliikide jaotus, ning pakkus välja vastava võrdlusanalüüsi vahendi<sup>21</sup>. Saadud tagasiside on andnud suuniseid selle kohta, kuidas näitajate kogumit parandada, eelkõige lihtsustada näitajate meetodikat ja tagada selle meetodika pikaajaline kasutamine. Samuti ilmnis tagasisidest vajadus pakkuda linnadele toetust, suurendada kohalike omavalitsuste asjakohaseid ressursse ja toetada andmete hankimist.
24. Lisaks tehti kindlaks, et liikmesriike tuleb protsessi paremini kaasata, sest paljud liikmesriigid ei kogu asjakohaseid andmeid süstemaatiliselt. See on eriti oluline TEN-T linnatranspordisõlmede puhul, kuna need on TEN-T võrgu olulised osad.
25. Eeltoodu põhjal tehakse ettepanek rakendada etapiviisilist ettevalmistavat lähenemisviisi. Esimene etapp hõlmab näitajate täiustamist, millele järgneb linnade ja liikmesriikide toetamine vajalike andmete kogumisel, pidades silmas TEN-T linnatranspordisõlmede kohta andmete kogumise seoses kavandatavaid nõudeid.

Näitajate kasutuselevõtu ergutamiseks teeb komisjon järgmist:

<sup>21</sup> [https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban\\_mobility/sumi\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en)

- täiustab ja tõhustab 2022. aasta lõpuks säästva linnalise liikumiskeskonna 19 näitajat, mis on juba kindlaks määratud, ning nendega seotud võrdlusanalüüsi vahendit;
- käivitab 2023. aastal Euroopa ühendamise rahastu raames liikmesriikide jaoks toetusmeetme seoses ühtlustatud liikuvusnäitajate jaoks andmete kogumisega, et jälgida TEN-T linnatranspordisõlmede edusamme säästva linnalise liikumiskeskonna saavutamisel.

#### **2.4 Atraktiivsed ühistransporditeenused, mida toetavad mitmeliigilisus ja digitaliseerimine**

26. Ühistransport, nagu raudtee, metroo, trammid, bussid, veebussid, parvlaevad või köisraudtee, pakub paljudele inimestele reisimiseks kõige ohutuid, tõhusamaid ja säästvamaid võimalusi. Ühistransport pakub ka taskukohaseid ja kaasavaid liikuvusvõimalusi, mis toetavad sotsiaalset ühtekuuluvust ja majandusarengut kohapeal. Seepärast teeb komisjon nüüd ettepaneku, et TEN-T võrgu linnatranspordisõlmed töötaksid välja säästva linnalise liikumiskeskonna kavad, mille eesmärk on suurendada ühistranspordi kasutamist, ning kavatseb ELi uue linnaliikuvusraamistiku kaudu edendada selle transpordiliigi tugevdamist kõigis linnades ja piirkondades.
27. 2013. aasta poliitikaraamistiku hindamisel selgus, et alates 2013. aastast on ühistranspordi kasutamine Euroopa linnades vaid veidi suurenenud ning COVID-19 pandeemia on ühistransporti ja selle kasutajate arvu tugevalt mõjutanud. Mõnes linnas on osutunud tõhusaks kohalike, piirkondlike või riiklike ühistranspordiasutuste kampaaniad, mis viidi ellu eesmärgiga saavutada taas linlaste usaldus ja taastada inimeste harjumus kasutada ühistransporti. Rohkem on vaja ära teha ühistranspordi ja sellega seotud aspektide, nagu mitmeliigilise transpordi infosüsteemide ja arukate piletimüügisüsteemide puhul. Seda tuleks asjakohaselt kajastada eelkõige säästva linnalise liikumiskeskonna kavade tugevdatud raamistikus.
28. Ühistransport loob töökohti, edendab territoriaalset juurdepääsetavust ja sotsiaalset kaasatust ning on oluline tegur maa- ja linnalähipiirkondadega ühendatuse tagamisel. Selles kontekstis on võimalik suurendada raudteetranspordi osakaalu, sealhulgas linna- ja linnalähipiirkondades. Euroopa raudteeaasta 2021 andis hea võimaluse selle protsessi käivitamiseks.
29. Laiemal heitevabale liikuvusele üleminekul moodustavad vesinikul töötavad ja eelkõige akutoitega elektribussid kõikjal ELis juba praegu kiiresti kasvava osa ühistranspordipargist. Alternatiivkütuste taristut käsitlevas õigusaktis,<sup>22</sup> mis on praegu paketi „Eesmärk 55“<sup>23</sup> raames muutmisel, kehtestatakse raamistik laadimistaristu standardimise lõpuleviimiseks ELi tasandil ning keskkonnasäästlike sõidukite muudetud direktiivis<sup>24</sup> on sätestatud keskkonnasäästlike busside, veoautode, sõiduautode ja kaubikute (mida kasutatakse selliste teenuste jaoks nagu ühistransport, jäätmete kogumine või posti- ja pakivedu) riigihangete

<sup>22</sup> Direktiiv 2014/94/EL alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta.

<sup>23</sup> Komisjoni ettepanek võtta vastu määrus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

<sup>24</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta direktiiv 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike maanteesõidukite edendamise kohta vähese heitega liikuvuse toetamiseks: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.



riigisisesed eesmärgid. Komisjon on seadnud prioriteediks toetuse võimaldamise, eelkõige vajaliku laadimis- ja tankimistaristu kasutuselevõtuks, et tagada sujuv üleminek heiteta sõidukitele. Komisjon on loonud ka „Euroopa keskkonnasäästlike busside platvormi“,<sup>25</sup> et aidata linnadel minna üle keskkonnasäästlike busside kasutamisele.

30. Ühistranspordi katvus ja kättesaadavus linnades on paranenud<sup>26</sup>. Sellele vaatamata on vaja rohkem ära teha, et tõsta ühistranspordi kvaliteeti, parandada puuetega inimeste juurdepääsu ühistranspordile ning tagada ühistranspordi ning jagatud liikuvuse teenuste ja aktiivse liikuvuse, sealhulgas mikroliikuvusteenuste parem integreerimine, et katta nn viimane kilomeeter, kus juurdepääsupunktid on kaugel või ühistransport liigub harva. See aitab vähendada ka vajadust kasutada mootorsõidukeid ja võib seega vähendada ummikuid. Lisaks peaksid ühistranspordi- ja jagatud liikuvuse teenused üksteist täiendama. Mõnel juhul võib jagatud ja tellitav liikuvus olla ühistranspordi osa, eelkõige maapiirkondades, ning integreeritud terviklikesse liikuvusteenuse mudelitesse.
31. Kvaliteetne ühistransport on kasulik nii pendelrändajatele kui ka reisijatele, nii suure kui ka väikese sissetulekuga leibkondadele, nii eakatele kui ka noortele, nii naistele kui ka meestele. Me peame kohandama linnade ühistransporditaristut ja -teenuseid, et tagada parem juurdepääs,<sup>27</sup> sealhulgas selleks, et paremini teenindada vananevat elanikkonda paljudes linnades, samuti puudega või piiratud liikumisvõimega inimesi.
32. Selle saavutamiseks tuleb säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamisel ühistransporti käsitada keskse elemendina, see peab olema kõigile kättesaadav ja atraktiivne ning sellele tuleb tagada takistusteta juurdepääs. Tagada tuleks kõrge ohutuskultuur, et kaitsta üldsust, lapsi ja vähekaitstud kasutajaid ning meelitada ühistransporti kasutama uusi elanikkonnarühmi. Ühistranspordi kavandamisel tuleks käsitleda ka ühendusi väljaspool kesklinna asuvate piirkondadega, sealhulgas eeslinnadega, ja väljaspool linna asuvate maapiirkondadega.
33. Suuremat tähelepanu tuleb pöörata ka trammi-, busi-, linnaraudtee- ja metrooteenuste digitaliseerimisele ja automatiseerimisele; seeläbi võib olla võimalik suurendada teenuste osutamise sagedust ja vähendada tegevuskulusid. Lisaks on vaja rohkem andmeid tegelike liiklusvoogude kohta, et dünaamiliselt kohandada ühistranspordimahtu, -marsruute ja -graafikuid kogu linnas, selle asemel et jätkata minevikus loodud lahenduste pakkumist.
34. Laiemalt võttes on digitaalsed mitmeliigilise liikuvuse lahendused olulised ka ühistranspordi atraktiivsuse suurendamisel. Seepärast tuleb töötada välja liikuvusteenuste mobiilirakendusi, mille keskseks elemendiks on ühistransport. Ühistranspordiasutused peavad tagama, et reisijatele antakse reaalsajas teavet ühistranspordigraafikute ja mitmeliigilise transpordi võimaluste kohta. Kõik sidusrühmad peavad tegema koostööd, et ühitada liikuvuse kui teenuse (MaaS) rakenduste kavandamisel ja rakendamisel ärilised ja avalikud huvid. Ühtset piletit sisaldav integreeritud pakkumine aitaks võimaldada sujuvaid üleminekuid pikemaid vahemaid hõlmavatele rongireisidele ning suurendada liikumisvõimalusi kõrvalistes piirkondades elavate inimeste, piiratud liikumisvõimega inimeste ja pendelrändajate jaoks, sealhulgas maa- ja linnalähedastest piirkondadest alguse saavate sõitude puhul.

---

<sup>25</sup> <https://cleanbusplatform.eu/>

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

<sup>27</sup> Sellega seoses kohaldatakse määrust 2021/782 rongireisijate õiguste kohta ja määrust 181/2011 bussireisijate õiguste kohta.

35. Lisaks on oluline, et linnatransporditeenuste osutajad pakuksid kättesaadavat teavet, seeläbi tagades, et nende veebisaidid, mobiilirakendused, elektroonilised piletimüügiteenused, reaalajas pakutava reisirakenduse teenused ning piletimüügi- ja registreerimisautomaadid vastavad kogu ELis kohaldatavatele ligipääsunõuetele<sup>28</sup>.
36. Samal ajal tekitavad automatiseerimise ja digitaliseerimisega seotud muutused ühistranspordi valdkonnas probleeme, sealhulgas töötajatele. Eelkõige ohustab automatiseerimine sõidukijuhtide töökohti<sup>29</sup>. Seepärast peab tulevikus heitevabale ühistranspordile üleminekul oluline roll olema ümber- ja täiendusõppel ning tööturu osapooltega peetavas dialoogis tuleb välja töötada ka muid meetmeid. Euroopa oskuste pakt<sup>30</sup> aitab sidusrühmi kaasata ning motiveerib neid võtma ümber- ja täiendusõppega seotud meetmeid.
37. Kõik need aspektid, mis on kindlalt sätestatud säästva linnalise liikumiskeskonna kavade raamistikus, peaksid aitama ühistransporti parandada, muutes selle atraktiivsemaks ja seeläbi suurendades selle kasutamist kõigi demograafiliste rühmade, sealhulgas linnalähi- ja maapiirkondades elavate rühmade seas. Linnaliikuvuse teenuste tõhusal osutamisel etendavad olulist rolli riigihanke-eeskirjad. Seepärast kutsub komisjon liikmesriike üles viima läbi nende teenustega seotud hankeid, seades esikohale uuenduslikud, digitaalsed, juurdepääsetavad, säästvad mitmeliigilise liikuvuse lahendused.

Komisjon teeb järgmist:

- suurendab ühistranspordi rahastamist (vt 5. jagu) ja poliitilist toetust ühistranspordile (nt säästva linnalise liikumiskeskonna kavade tugevdatud kontseptsioon) ning teeb koostööd riiklike ja kohalike ametiasutuste ning kõigi sidusrühmadega, tagamaks, et see transpordiliik jääb linnaliikuvuse keskseks elemendiks, ning et vähendada ebavõrdsust ühistranspordivõrgule juurdepääsul, sealhulgas parandada juurdepääsu rongijaamadele;
- kaalub delegeeritud määruse 2017/1926 (mitmeliigilise liikuvuse võimalusi käsitleva teabe teenuste kohta) läbivaatamisel (läbivaadatud määrus võetakse vastu 2022. aastal) ettevõtjate reaalaja-andmete (nt sõiduplaanide ja häirete kohta), sealhulgas ühistranspordi puhul, kohustuslikku esitamist riiklike (andmete) juurdepääsupunktide kaudu;
- teeb ettepaneku, et TEN-T osana peavad linnatranspordisõlmed võimaldama reisijatel saada teavet, broneerida reise ja maksta nende eest ning saada pileteid digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste kaudu; seeläbi tagatakse, et 2030. aastaks on ühistransport linnatranspordisõlmede kollektiivse liikuvuse keskne element.

## **2.5 Tervislikum ja ohutum liikuvus: seame jalgsi käimise, rattasõidu ja mikroliikuvuse taas tähelepanu keskpunkti**

38. Aktiivse liikuvuse vormid, nagu jalgsi käimine ja rattasõit, on odavad ja heitevabad liikuvusvormid, mis võivad tuua kaasa ka aktiivsema eluviisiga kaasnevat tervisealast kasu. Nende liikuvusvormide täieliku potentsiaali arendamiseks tuleks neid asjakohaselt käsitleda

<sup>28</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (seda hakatakse kohaldama 2025. aastal): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>.

<sup>29</sup> Transpordivaldkonna töökohtade ja oskustega seotud sõlmküsimuste põhjalikum analüüs on esitatud säästva ja aruka liikuvuse strateegiale lisatud komisjoni talituste töödokumentis (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

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

linnaliikuvuse poliitikas kõigil valitsemis- ja rahastamistasanditel, transpordi planeerimisel, teadlikkuse tõstmisel, ruumi jaotamisel, ohutuseeskirjades ja piisava taristu kavandamisel, pöörates erilist tähelepanu liikumispuudega inimestele. Seeläbi toetatakse ka Euroopa vähktõvevastase võitluse kava rakendamist. See on üks põhjus, miks komisjon teeb nüüd ettepaneku, et TEN-T võrgu linnatranspordisõlmed töötaksid välja säästva linnalise liikumiskeskonna kavad, mille eesmärk on suurendada ka aktiivset liikuvust, ning ta kavatseb ELi uue linnaliikuvuse raamistiku kaudu edendada seda liiki liikuvuse tugevdamist kõigis linnades ja piirkondades.

39. Tööandjad saavad aktiivse liikuvuse kaudu edendada töötajate paremat tervist. Aktiivse liikuvuse edendamise kampaaniad ja töökohtadel rakendatavad stiimulikavad, mida toetavad vajalikud taristuinvesteeringud, et hõlbustada jalgsi käimist ja rattasõitu, aitavad parandada töötajate tervist ja suurendada heaolu.
40. Pärast COVID-19 epideemiat on paljud kohalikud omavalitsused võtnud meetmeid, näiteks kujundanud ümber parkimisalasid või laiendanud kõnniteid, et eraldada rohkem avalikku ruumi säästvale liikuvusvormidele, nagu jalgsi käimine ja rattasõit. Teetaristu on avalik ruum, mida on võimalik kohandada nii, et seda saavad ohutult kasutada kõik liiklejad.
41. Aktiivne liikuvus võib moodustada osa mitmeliigilisest reisist (eriti nn esimesel ja viimasel kilomeetril), ent olla ka tervenisti uksest ukseni liikumise lahenduseks. Sellel on suur potentsiaal parandada inimeste tervist tänu kehalisele aktiivsusele ja leevendada ummikuid, vähendades seega CO<sub>2</sub> heidet ning õhu- ja mürasaastet. Aktiivse liikuvuse taristusse investeerimine toob ka reaalselt majanduskasu<sup>31</sup>.
42. Elektri jalgrattad pakuvad rattasõiduvõimalust neile, kes elavad mägistes piirkondades või äärelinnades, eakamatele inimestele ja mõningatele piiratud liikumisvõimega inimestele, võimaldades palju rohkematel inimestel jalgrattaga tööle ja koju sõita ning märksa pikemaid vahemaid läbida. Elektri-kaubaveorattaid kasutatakse üha enam ka erasektoris kohaletoimetamisteenuste osutamiseks. Elektri jalgrattad moodustavad Euroopas e-liikuvuse kõige kiiremini kasvava segmendi ja 2020. aastal suurenes nende müük 52 %. Senist suundumust arvestades arendatakse ELis ka tugevamat tööstusbaasi jalgrataste ja muude kahe rattaliste sõidukite tehnoloogia valdkonnas. Need sõidukid on muutumas arukamaks. Rattataristusse tuleb rohkem investeerida ning lisaks tuleks teha rohkem jõupingutusi digitaliseerimise ja andmete potentsiaali kasutamiseks, et suurendada rattasõidu kasutuselevõttu ja selle integreerimist eri transpordiliikide valikusse.
43. Jalgsi käivate ja rattaga sõitvate inimeste arvu suurenemine ning elektritõukerataste ja muude uute mikrolíikuvusvormide kiire esilekerkimine tähendab, et linnatänavatel on rohkem vähekaitstud liiklejaid<sup>32</sup>. Kõik liiklejad, sealhulgas mootorsõiduki kasutajad, peavad uue liiklusolukorraga kohanema; selleks tuleb tõsta liiklusohutusala teadlikkust ja teha rohkem selleteemalist teavitustööd. Vähekaitstud liiklejate arvele langeb linnades 70 % liiklussurmades ning seetõttu tuleks sellele rühmale rohkem tähelepanu pöörata, eriti kui EL soovib saavutada oma eesmärgi vähendada liiklussurmade ja vigastuste arvu peaaegu nullini<sup>33</sup>. Liiklusohutusele tuleks pöörata täiendavat tähelepanu ja seda tuleks

---

<sup>31</sup> Helsingi peamistesse linnamagistraalidesse investeeritud iga euro toob tagasi 3,6 eurot [[Helsinki conducts first Bikenomics analysis | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

<sup>32</sup> Selliste liikuvusvormide pooldajad nimetavad neid sageli väärtuslikeks liiklejateks, kuna need liiklejad vähendavad ummikuid ja parandavad õhukvaliteeti kõigi jaoks.

<sup>33</sup> ELi liiklusohutuse poliitikaraamistik 2021–2030: järgmised sammud nulleesmärgi saavutamiseks, [https://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00\\_3.pdf](https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf).

linnalise liikumiskeskonna kavandamisel kõigil tasanditel arvesse võtta. Vähekaitstud liiklejatele tuleks anda piisavalt ruumi; näiteks tuleks kõnniteed ning ratta-/mikroliikuvuste mootorsõidukite liiklusest füüsiliselt eraldada, kui see on vähegi teostatav. Linnaliikuvus- ja -taristuprojektidele ELi rahaliste vahendite eraldamisel tuleks nõuda, et nende projektide puhul järgitakse nn ohutu süsteemi põhimõtet. Euroopa linnad juba rakendavad meetmeid kiirusest tuleneva ohu vähendamiseks, kohandades piirkiirusi, ning jätkavad tööd kiiruse parema haldamise nimel.

44. Juba enne COVID-19 pandeemiat olid arvukad ettevõtjad paljudes ELi linnades hakanud pakkuma uusi mikroliikuvusteenuseid, nagu dokita või laadimispunktipõhised kahe rattalised (elektrilised) sõidukid (jalgrattad, tõukerattad või elektrilised mopeedid) ja muud individuaalse liikuvuse vahendid. Riigi ja kohaliku omavalitsuse tasandil, sageli isegi ühe liikmesriigi piires, kohaldatakse aga erinevaid eeskirju, mis muudab kohalike eeskirjade korrektse järgimise külastajate jaoks keeruliseks ja takistab selliste ühiskasutussüsteemide käitajate tegevust, kui nad soovivad tegutseda rohkem kui ühes riigis.
45. Seepärast avaldatakse ELi linnaliikuvuse vaatluskeskuse veebisaidil asjaomaste asutuste jaoks mikroliikuvusvahendite ohutu kasutamise suunised, mis põhinevad kõigi huvitatud isikutega peetud põhjalikul konsulteerimisel. Neis säästva linnalise liikumiskeskonna kavade seotud temaatilistes suunistes esitatakse parimad tavad ja põhisoovitused mikroliikuvusvahendite integreerimiseks linnalise liikumiskeskonna kavandamisse, et saavutada nende ohutum kasutamine linnapiirkondades. See aitab siduda mikroliikuvuse liiklussurmade ärahoidmise põhimõttega ning saavutada ELi pikaajalise eesmärgi viia liikluses hukkunute ja raskete vigastuste arv võimalikult nulli lähedale.

Seetõttu teeb komisjon järgmist:

- teeb ettepaneku kehtestada muudetud TEN-T määruses linnatranspordisõlmedes mitmeliigilise reisijateveo keskuste puhul aktiivse liikuvuse vormide parema integreerimise nõude, samuti nõude tagada kõnni- ja rattateede pidevus ja juurdepääsetavus, et edendada aktiivset liikuvust;
- suurendab säästva linnalise liikumiskeskonna kavasid käsitlevates ajakohastatud juhenddokumentides jalgsi käimise ja rattasõidu rolli;
- avaldab täna ELi linnaliikuvuse vaatluskeskuse veebisaidil säästva linnalise liikumiskeskonna kavade seotud temaatilise suunise mikroliikuvusvahendite ohutu kasutamise kohta, mis on linnalise liikumiskeskonna kavandajatele ja kohalikele ametiasutustele abiks linnatänavatel uute vahendite ohutu kasutuselevõtu võimaldamisel;
- tuginedes riigi ja kohaliku omavalitsuse tasandil ohutusnõuetega seoses saadud kogemustele, töötab välja eeskirjad mikroliikuvusvahendite ohutuse kohta;
- esitab 2022. aasta lõpuks direktiivi 2008/96/EÜ (maanteed infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta)<sup>34</sup> alusel suunised kvaliteetsele taristule esitatavate nõuete kohta projekteerimisetapi esialgse auditi tarbeks, pidades silmas vähekaitstud liiklejate vajadusi.

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

## **2.6 Heitevaba kaubaveo logistika ja kaubaveo „viimase kilomeetri“ lahendused linnades**

46. Linnas toimuv kaubavedu või kaubaveologistika on linnamajanduse toimimiseks hädavajalik. Iseäranis selgelt ilmnes see COVID-19 pandeemia ajal ja järel, mil e-kaubanduse ja kauba kojutoimetamise mahud suurenesid. Tarbijate ostud e-kaubandusest kasvasid 2020. aastal pandeemia tõttu 25 % ning tõenäoliselt kasvab kaubavedu nn viimasel kilomeetril edaspidigi<sup>35</sup>.
47. Lisaks muudetud TEN-T määruses linnatranspordisõlmedega seoses kavandatud sätetele tuleb seega kiirendada kiiresti arenevate ja säästvate lahenduste, näiteks kaubaveorastete kasutuselevõttu, tuginedes uutele jaotusmudelitele, dünaamilisele marsruutide kavandamisele ning linnaraudtee ja siseveeteede paremale, ühendatud mitmeliigilisele kasutamisele. See toetaks sõidukite ja taristu kasutamise optimeerimist ning vähendaks vajadust tarbetute sõitude ja tühisõitude järele.
48. Lisaks peaks kasutuselevõtu kiirendamiseks kaubaveomõõde olema säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamises olulisel kohal. On vaja teha rohkem jõupingutusi, et tagada olemasolevate säästva linnalogistika kavade<sup>36</sup> parem integreerimine säästva linnalise liikumiskeskonna kavade raamistikku ning nende edasiarendamine ja rakendamine kogu ELis<sup>37</sup>. See aitab saavutada heitevaba linnalogistika eesmärgi 2030. aastaks.
49. Selle valdkonna meetmed peavad keskenduma heiteta lahenduste, sõidukite ja tehnoloogia kasutuselevõtule linnalogistikas. Komisjon kavandab raskeveokite CO<sub>2</sub>-heitte normide muutmist, et liikuda kõnealuses sektoris heiteta sõidukite kasutuselevõtu suunas. Komisjoni ettepanek kergsõidukite rangemate CO<sub>2</sub> heitete normide kohta<sup>38</sup> suurendab märkimisväärselt ka linnalogistikas kasutatavate heiteta kaubikute kasutuselevõttu.
50. Avaliku ja erasektori sidusrühmade kaasatuse tagamine on keskse tähtsusega tegur linnalogistika ja nn viimase kilomeetri tarnete optimeerimisel majanduslikus, sotsiaalses ja keskkonnaalases mõttes. Kohalike omavalitsuste ja erasektori sidusrühmade koostöö, korrapärased dialoogid kõigi osaliste vahel, võrgustikutöö ja teabevahetus linnaplaneerijate vahel on nii kohalike omavalitsuste kui ka erasektori sidusrühmade sõnul olulised meetmed,<sup>39</sup> mis võimaldavad arendada teadmisi säästva linnalogistika juhtimise ja planeerimise kohta. Lisaks tuleb ELi tasandil täiendavalt hinnata, kas oleks vaja koguda ja jagada rohkem andmeid linnades toimuva kaubaveo kohta<sup>40</sup>.

Seetõttu teeb komisjon järgmist:

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

<sup>36</sup> 2019. aasta oktoobris avaldati säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega seoses vastav temaatiline suunis: [https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable\\_urban\\_logistics\\_planning\\_0.pdf](https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf)

<sup>37</sup> 2021. aasta teabekogumisuuringu tulemusena selgus, et kui 68 % valimisse kaasatud ELi linnadest oli säästva linnalogistika kavade (SULP) suunistest teadlik, siis vaid 13 %-l linnadest on olemas eraldi säästva linnalogistika kava ja 58 % linnade kestliku linnalise liikumiskeskonna kava sisaldab logistikale pühendatud elemente.

<sup>38</sup> Ettepanek: määrus, millega kehtestatakse uute sõiduaudote ja uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01)).

<sup>39</sup> Sama.

<sup>40</sup> Teabekogumisuuringu kohaselt kogub linnalogistika kohta andmeid vaid 29 % valimisse kaasatud ELi linnadest ja ainult 32 %-l linnadest on olemas hindamisraamistik.

- esitab 2022. aasta lõpuks ettepaneku muuta raskeveokite CO<sub>2</sub>-heite norme, et liikuda selles sektoris heiteta sõidukite kasutuselevõtu suunas;
- tagab olemasolevate säästva linnalogistika kavade täieliku integreerimise säästva linnalise liikumiskeskonna kavade raamistikku;
- toetab dialoogi ja koostööd kõigi osaliste vahel, samuti võrgustikutööd ja teabevahetust linnaplaneerijate vahel;
- toetab iga liiki sidusrühmade vahel vabatahtlikku andmete jagamist eesmärgiga muuta linnades toimuv kaubavedu tõhusamaks, säästvamaks ja konkurentsivõimelisemaks<sup>41</sup>.

## **2.7 Digitaliseerimine, innovatsioon ja uued liikuvusteenused**

51. Digitaliseerimise potentsiaal ei ole veel täielikult ära kasutatud: sellised tehnoloogialahendused nagu tehisintellekt, digiteisikud, plokiahelad, asjade internet ning satelliitnavigatsiooni ja Maa seire Euroopa lahendused võimaldaksid muuta linnaliikuvuse arukamaks, vastupidavamaks ja säästvamaks.
52. Tänu uutele rakendustele ja platvormidele saavad nutitelefonid pakkuda juurdepääsu mitmesugustele teenustele. Näiteks liikuvusteenuste rakendused võivad olla abiks reiside broneerimisel ja piletite eest maksmisel kõikide liikuvuspakkumiste puhul. Mida sujuvamaks me mitmeliigilise reisimise muudame, seda rohkem kasutajad seda aktsepteerivad ja kasutavad. Tulevikus on nii transpordiettevõtjatel kui ka reisijatel võimalus kasutada Euroopa digiidentiteeditaskut,<sup>42</sup> mille liikmesriigid annavad välja selleks, et võimaldada kodanikel, elanikel ja ettevõtjatel vahetada ja esitada dokumente, sealhulgas linnaliikuvuse jaoks.
53. Lisaks võivad digitaalsed liikuvuskorraldusvahendid aidata ühistranspordiasutustel saada täpse ülevaate avaliku ruumi kasutamisest, teha paremaid investeeringuid mitmeliigilise liikuvuse taristusse ja sõidukitesse ning tõhusalt kavandada eeskirju ja jälgida nende täitmist.
54. Selleks et täiendavalt toetada paremat liiklus- ja liikuvuskorraldust, tugevdatakse reaalajas saadava liiklusteabe ja digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste osutamist intelligentsete transpordisüsteemide direktiivi<sup>43</sup> kavandatud muutmisega ja ELis reaalajas saadava liiklusteabe teenuste pakkumist käsitleva muudetud delegeeritud määrusega<sup>44</sup>.
55. Digitaliseerimine võimaldab lahendada ka teatavaid probleeme, mis on seotud linnakeskkonnas sõidukite juurdepääsu reguleerivate eeskirjadega. Euroopas puudutab enamik (73 %) sellistest eeskirjadest vähese heitega (ja heitevabasid) piirkondi. Vähese heitega piirkondade kindlaksmääramine võib olla tõhus vahend kohalike õhukvaliteediprobleemide lahendamiseks, eriti piirkondades, kus liiklus on peamine üldise

<sup>41</sup> Võttes asjakohaselt arvesse digitaalse transpordi ja logistika foorumil (DTLF) väljatöötatavaid lahendusi.

<sup>42</sup> 3. juunil 2021 võttis Euroopa Komisjon vastu ettepaneku Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse kohta, millega muudetakse määrust (EL) nr 910/2014 seoses Euroopa digiidentiteedi raamistiku kehtestamisega, koos komisjoni 3. juuni 2021. aasta soovitusel, mis käsitleb ühiseid liidu tööriistu Euroopa digiidentiteedi raamistiku koordineeritud käsitusviisi jaoks. Kui 2022. aasta lõpuks õnnestub seadusandlikud arutelud lõpule viia, hakkavad liikmesriigid 2024. aastal digiidentiteeditaskuid välja andma.

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

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

õhusaaste allikas. Lisaks kaaluvad mitmed kohalikud omavalitsused erakorralisi saastekavasid või teemaksusüsteeme, et lahendada muid probleeme, nagu ummikud<sup>45</sup>. Paljud linnad on tõepoolest hädas ummikutega ja transpordist tingitud õhukvaliteediprobleemidega ning seal ületatakse sageli ELi õhukvaliteedinorme ja saastepiirmäärasid<sup>46</sup>. Maanteetransport peaks muutuma oluliselt vähem saastavaks, eriti linnades. Kavandatud ettepanek kehtestada sõidukitele rangemad õhusaasteainete heite normid (Euro 7) on linnadele abiks keskkonnahoidlikule liikuvusele üleminekul. Lisaks võivad sõidukite juurdepääsu reguleerivad eeskirjad kujutada endast meetet, mis aitab järgida ELi õhukvaliteedinorme ning vähendada ummikuid ja liiklusest tulenevat heidet. Peale selle stimuleerivad need ka ühistranspordi kasutamist ja aktiivset liikuvust, vähendades saastavate sõidukite pääsu tundlikesse linnapiirkondadesse.

56. Sõidukite juurdepääsu reguleerivate eeskirjade kehtestamisel on oluline tagada, et need võimaldaksid sujuvat ja kasutajasõbralikku reisimist kogu ühtsel turul, põhjustamata teiste riikide sõidukijuhtide diskrimineerimist. Kuigi sõidukite juurdepääsu reguleerivate eeskirjade kehtestamine on ja peakski olema pädevate riiklike ja kohalike asutuste ülesanne, tekitab eri eeskirjade mitmekesisus ELis reisijate- ja kaubaveol uusi probleeme. Liiklejad peavad teabe paremini kätte saama, et olla neist eeskirjadest teadlikud ja neid järgida; linnad omakorda ei suuda sageli tõhusaid ja funktsionaalseid kavasid luua ega nõuetekohaselt rakendada. Need probleemid on eriti tõsised välismaiste sõidukite puhul, isegi kui tegemist on heiteta sõidukitega. Puudub standarditud tõhus viis juhtidele sõidukite juurdepääsu reguleerivate eeskirjade kohta teabe edastamiseks. Samuti puuduvad linnade ametiasutustel piiriüleseks rakendamiseks vajalikud andmed.
57. Komisjoni jõupingutused teabe edastamise ja andmete jagamise parandamiseks on seni keskendunud järgmisele:
- ühtset digiväravat käsitleva määruse (EL) 2018/1724<sup>47</sup> rakendamine, millega nõutakse, et avaliku sektori asutused annaksid liiklejatele teavet digivärava kaudu;
  - reaalajas saadavat liiklusteavet käsitleva muudetud<sup>48</sup> delegeeritud määruse<sup>49</sup> väljatöötamine, mille kohaselt peavad liikmesriigid tagama juurdepääsu mitmesugustele staatilistele ja dünaamilistele andmetele, sealhulgas uutele andmetikele, näiteks sõidukite juurdepääsu reguleerivate eeskirjade kohta;
  - projekt „UVARbox“<sup>50</sup>, mille eesmärk on aidata linnadel töötada välja kasutajasõbralik vahend, mille abil tehakse kättesaadavaks standardvormis andmed linnade ja piirkondade juurdepääsueeskirjade kohta;

<sup>45</sup> 21. oktoobri 2021. aasta seisuga hõlmasid kehtestatud või kavandatud eeskirjad 328 vähese heitega piirkonda, 130 erakorralist saastekava, 36 heitevaba piirkonda ja 6 teemaksu. Allikas: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

<sup>46</sup> Direktiiv 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>.

<sup>47</sup> Ühtne digivärv toimib ühtse kontaktpunktina, kus inimesed ja ettevõtjad saavad juurdepääsu teabele eeskirjade ja nõuete kohta, mida nad peavad ELi, riiklikest, piirkondlikest või kohalikest õigusnormidest tulenevalt täitma. Muude nõuete kõrval peavad ametiasutused andma liiklejatele digivärava kaudu teavet sõidukite juurdepääsu reguleerivate eeskirjade kohta. Seoses heitekleebiste saamise menetlusega on määruuses sätestatud, et sellised avaliku sektori organi või asutuse väljastatud kleebised peavad olema interneti kaudu täielikult kättesaadavad hiljemalt 12. detsembril 2023.

<sup>48</sup> Delegeeritud õigusakt võetakse eeldatavasti vastu 2022. aasta esimeses kvartalis.

<sup>49</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ET/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>.

<sup>50</sup> Euroopa Parlamendi rahastatud ettevalmistav tegevus, mida haldavad komisjoni talitused (<https://uvarbox.eu>).

- d. projekt „UVARexchange“,<sup>51</sup> mille eesmärk on parandada sõidukite juurdepääsu reguleerivate eeskirjadega hõlmatud piirkondade läheduses sõidukijuhtidele teabe edastamist ning ühtlasi parandada kohalike ametiasutuste juurdepääsu teabele, eelkõige seoses välismaiste sõidukite ja juhtidega, et tagada sujuv reisimine ja sõidukite juurdepääsu reguleerivate eeskirjade rakendamine.
58. Tuleb jätkata tööd tulemuslike, kulutõhusate, kasutajasõbralike ja õiglaste lahenduste leidmiseks, mis on kasulikud nii ametiasutustele kui ka sõidukijuhtidele ja -omanikele ning mis aitavad sõidukite juurdepääsu reguleerivaid eeskirju kasutada ja rakendada.
59. Digitaliseerimine võimaldab pakkuda ka uusi liikuvusteenuseid, nagu autode ja jalgrataste ühiskasutus, mille puhul sõiduki võib pärast kasutamist jätta vabalt valitud kohta, sõidujagamisteenused ja uuenduslikud taksoteenused või kättetoimetamisteenused, mida osutatakse peamiselt mobiilirakenduste kaudu. Need teenused pakuvad Euroopa ettevõtjatele häid ärivõimalusi.
60. Sõidujagamisfirmad võivad transpordivaldkonda otsustavalt muuta, pakkudes eraviisiliselt renditavaid sõidukeid koos juhiteenustega ning konkureerides väljakujunenud taksoteenustega. Taksojuhid peavad sõidujagamisfirmadest tulenevat konkurentsi sageli ebaõiglaseks, kuna need firmad ei pea järgima samu eeskirju nagu taksod. Sõidujagamisfirmad ning eraviisiliselt renditavate sõidukite ja juhiteenuste pakkujad omakorda leiavad, et selliseid sõidukeid ja teenuseid reguleerivad eeskirjad on vananenud. Komisjon esitab 2022. aastal suunised takso- ja sõidujagamisteenuseid käsitlevate eeskirjade kohta. Need suunised täiendavad komisjoni hiljutisi ettepanekuid õiglaste töötingimuste kohta platvormimajanduses. Selleks et tagada nende teenuste arendamine kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppega, nähakse tänases muudetud TEN-T suuniste ettepanekus ette, et linnatranspordisõlmede säästva linnalise liikumiskeskonna kavad peaksid hõlmama heiteta sõidukiparkide kasutuselevõtu kavasid.
61. Esile on kerkimas ka muud uued liikuvus- ja transporditeenused, mida sageli toetatakse ELi rahalistest vahenditest, mis on ette nähtud teadustegevuse ja innovatsiooni jaoks. Sellised teenused on näiteks ühendatud koostööpõhised automatiseeritud liikuvuse teenused ja linnalennuliiklus<sup>52</sup>. Selleks et maksimeerida nende teenuste võimalikku panust linnaliikvusse, tuleb need integreerida säästva linnalise liikumiskeskonna kava raamistikku juba varases etapis.
62. Laiemas plaanis on paljud Euroopa linnad transpordi uuendamisel, säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamisel ning kaugeleaatavate kliima- ja liiklusohutuslaste eesmärkide rakendamisel maailmas juba praegu esirinnas. Meie linnad on sageli parimad „eluslaborid“, kus töötatakse välja, katsetatakse ja rakendatakse ühistele probleemidele uusi lahendusi, mis aitavad saavutada tõhusamat ja säästvamat linnaliikvust ning lisaks võimaldavad parandada ka Euroopa linnade elanike elukvaliteeti. Linnad katsetavad ka kohalike digiteisikute kasutamist, kombineerides eri valdkondade (sh liikuvus) andmeid ning kasutades visualiseerimist, modelleerimist ja simulatsiooni, mis toetavad otsuste tegemist integreeritult.
63. Avalik arutelu uute liikuvuskontseptsioonide üle ja nende „ühine loomine“ on väga olulised selleks, et üldsus neid liikuvuskontseptsioone aktsepteeriks. Sel eesmärgil on alates 2002. aastast järjestikuste teadusuuringute ja innovatsiooni raamprogrammide raames toetatud algatust CIVITAS, mis on aidanud tuua kohalikule ja piirkondlikule tasandile

<sup>51</sup> Euroopa Parlamendi rahastatud ettevalmistav tegevus, mida haldavad komisjoni talitused (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

<sup>52</sup> Määratletud kui asustatud piirkondade kohal väga madalal kõrgusel toimuv lennuliiklus.



uuenduslikke meetmeid, võimaldades ametiasutustel innovatsiooni paremini juhtida ja võtta kasutusele uusi vahendeid, lahendusi või protsesse. See aitab edendada säästvate ja arukate linnaliikuvuslahenduste kasutuselevõttu ja jälgendamist kogu Euroopas ja ka mujal maailmas.

64. Lisaks on ELis välja töötatud arvukalt teadus- ja innovatsioonialgatusi, millel on seos linnaliikuvusega, sealhulgas ühiselt kavandatud partnerlused 2ZERO (heiteta maanteetranspordi suunas liikumine) ja CCAM (ühendatud, koostööpõhine ja automatiseeritud liikuvus), saastevaba vesiniku ühissetevõtte ja Euroopa raudtee ühissetevõtte institutsionaalsed partnerlused, DUTi (*Driving Urban Transition*) kaasrahastatud partnerlus, linnadega seotud uuenduslike meetmete algatus, Euroopa Innovatsiooni- ja Tehnoloogiainstituudi linnaliikuvuse teadmis- ja innovaatikakogukond, algatus living.eu ja arukate linnade turu algatus (*Smart Cities Marketplace*). Need algatused täiendavad üksteist ja neil on suur potentsiaal luua sünergiat, kiirendamaks innovatsiooni säästvamate ja elamisväärsemate linnade ja linnaruumide saavutamiseks. Eriti paljutöotavaid võimalusi linnadega seotud algatuste tõhusaks koordineerimiseks pakub kliimanetraalsete ja arukate linnade missioon (vt allpool).

Komisjon teeb järgmist:

- esitab 2022. aastaks ettepaneku seadusandliku algatuse kohta, mis käsitleb tundlike äriandmete edastamist ja kasutamist digitaalsete mitmeliigilise liikuvuse teenuste jaoks, sealhulgas piiratud liikumisvõimega inimeste juurdepääsu parandamiseks;
- esitab 2022. aastal meetmed liikuvuse ühtse Euroopa andmeruumi loomiseks, et hõlbustada liikuvusandmete kättesaadavust ja jagamist, sealhulgas linnade tasandil;
- loob programmi „Digitaalne Euroopa“<sup>53</sup> toel ELi kohalike digiteisikute töövahendi, et aidata linnadel kohalikus kontekstis kombineerida eri valdkondade (sh liikuvus) andmeid ning kasutada otsuste tegemise toetamiseks visualiseerimist ja simulatsiooni;
- käivitab 2022. aastal spetsiaalse uuringu, mille käigus selgitatakse välja, milliseid digi- ja tehnikalahendusi saaks kasutada selleks, et sõidukite juurdepääsu reguleerivad eeskirjad oleksid mõjusamad ja kasutajasõbralikumad, järgides samal ajal subsidiaarsuse põhimõtet;
- annab välja suunised kohaliku tellitava transpordi (taksod, eraviisiliselt renditavad sõidukid koos juhiga ja sõidujagamisteenused) kohta;
- arendab algatust CIVITAS programmi „Euroopa horisont“ raames edasi ja edendab selle algatuse raames tehtavat koostööd asjaomaste muude ELi rahastatud algatustega kliimanetraalsete ja arukate linnade missiooni kaudu;
- toetab innovatsioonimeetmeid teadusuuringute ja innovatsiooni programmi „Euroopa horisont“ raames linnaliikuvusega seotud tegevuse seisukohast asjakohaste partnerluste kaudu (DUTi kaasrahastatud partnerlus, ühiselt kavandatud partnerlused 2ZERO ja CCAM ning saastevaba vesiniku ühissetevõtte ja Euroopa raudtee ühissetevõtte institutsionaalsed partnerlused).

<sup>53</sup> Digitaalse Euroopa tööprogramm 2021–2021, C(2021) 7914 (final), lisa. Projektikonkurss algatatakse eeldatavalt 2022. aastal.

## **2.8 Kliimanetraalsete linnade saavutamise vastupidava, keskkonnasõbraliku ja energiatõhusa linnatranspordi abil**

65. Säästva ja aruka liikuvuse strateegia üks oluline vahe-eesmärk on saavutada Euroopas 2030. aastaks vähemalt 100 kliimanetraalset linna. Arvestades heitevaba liikuvuse jaoks sobivate tehnoloogialahenduste ja muude poliitiliste lahenduste kättesaadavust, peaksid linnad võtma meetmeid, et hõlbustada rohepööret ning lõppkokkuvõttes tagada, et linnaliikuvus ja transport muutuksid kliimanetraalseks nii kiiresti kui võimalik. See peaks hõlmama koostoimet taastuvenergia tootmisega, energia salvestamisega ja energiakogukondadega. Eelkõige peaksid linnavalitsused kasutama oma volitusi, sealhulgas riigihangete, kontsessioonide või lubade andmise menetluste ning toetuste andmise menetluste raames, et kiirendada ühistranspordi ja sõidukiparkide (nt jagatud liikuvuseks kasutatavad ja rendisõidukid, veovahendid, taksod ja sõidujagamise teenusteks kasutatavad sõidukid) keskkonnasäästlikumaks muutmist.
66. Ametiasutused peaksid tagama tõhusa, koostalitlusvõimelise ja kasutajasõbraliku laadimistaristu ja alternatiivkütuste tankimise taristu kättesaadavuse. Sel eesmärgil on säästva transpordi foorum juba koostanud ametiasutustele soovitud sõiduautode ja kaubikute laadimise taristu hangete läbiviimiseks ning kontsessioonide, lubade ja/või toetuse andmiseks<sup>54</sup>. Lisaks avaldatakse 2022. aastal suunised laadimistaristu jaoks lubade andmise ja võrku ühendamise menetluste parandamiseks ning soovitud eriotstarbeliste sõidukite ning regulaarselt kasutatavate ja tangitavate sõidukite elektrifitseerimise kiirendamiseks.
67. Kliimanetraalsusele üleminekut arendavad ja demonstreerivad praktikas linnad, kes osalevad kliimanetraalsete ja arukate linnade missioonis<sup>55</sup>. Missiooni eesmärk on saavutada 2030. aastaks 100 kliimanetraalset ja arukat Euroopa linna ning panna alus 2050. aastaks kõigi linnade kliimanetraalsuse saavutamisele. Selle eesmärgi keskmeks on linnaliikuvus. Teadusuuringute ja innovatsiooni valdkonnas sisaldab programmi „Euroopa horisont“ esimene tööprogramm aastateks 2021–2022 rida meetmeid, mis aitavad luua eeldusi missiooni elluviimiseks, sealhulgas mitmes olulises valdkonnas, nagu ühistransport.

Komisjon teeb järgmist:

- teeb ettepaneku lisada muudetud TEN-T määrusesse laadimis- ja tankimistaristu kättesaadavusega seotud kohustused, mis tulenevad komisjoni ettepanekust võtta vastu määrus alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu kohta,<sup>56</sup> sealhulgas linnatranspordisõlmedes;
- lisab teadusuuringute ja innovatsiooni programmi „Euroopa horisont“ tööprogrammi asjakohased teemad, et aidata linnadel linnade missiooni raames investeerida linnaliikuvusalasessse innovatsiooni, keskendudes ühistranspordile ja aktiivsele liikuvusele, ning et transpordipartnerluste raames toetada automatiseeritud, arukate ja heiteta sõidukite kasutuselevõttu ning nende integreerimist linnapiirkondade laadimissüsteemidesse;
- eraldab kliimanetraalsete ja arukate linnade missiooni esialgseks rakendusetapiks aastatel 2021–2023 programmi „Euroopa horisont“ raames 359,3 miljonit eurot;

<sup>54</sup> [https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907\\_et](https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_et).

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

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

- arendab koostoimet rahastamise ja finantseerimisega muudest ELi programmidest (nt Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid, Euroopa ühendamise rahastu ning taaste- ja vastupidavusrahastu), Euroopa Investeerimispank ja erasektori allikatest, et toetada heitevaba liikuvust, heiteta sõidukite kasutuselevõttu ja selleks vajalike eeltingimuste loomist.

## **2.9 Teadlikkuse tõstmine ja suutlikkuse suurendamine**

68. Euroopa liikuvusnädalaga (16.–22. september),<sup>57</sup> mis on Euroopa Komisjoni kampaania, mida viiakse ellu koostöös riiklike koordinaatorite võrgustikuga, on alates 2002. aastast edendatud säästvate liikuvusele suunatud muutust käitumisharjumustes, soodustades aktiivset liikuvust ja ühistranspordi ning muude säästvate ja arukate transpordilahenduste kasutamist. Kuigi kampaania kestab aastaringelt, leiab peamine detsentraliseeritud sündmus aset septembris, mil linnad korraldavad aasta põhiteemaga seotud üritusi, nagu autovabad päevad, mis on muutumas üha populaarsemaks. 2021. aastal toimunud 20. kampaania teema oli „Ohutus ja tervis säästva liikuvuse kaudu“ ning kampaanias osales 3200 linna 53 riigist üle maailma (senine rekord osalejate arvu mõttes). Iga-aastased üritused, nagu suured ELi konverentsid<sup>58</sup> ja ELi tasandi linnalise liikumiskeskonna auhinnad, teenivad samasugust eesmärki ning võimaldavad osalejatel teha võrgustikutööd ja jagada parimaid tavasid. Käimasolev Euroopa tulevikku käsitlev konverents pakub samuti suurepärase võimaluse säästvate transpordilahenduste teemal kodanikega interaktiivselt suhelda.
69. Iga-aastase juurdepääsuauhinnaga Access City Award,<sup>59</sup> mida Euroopa Komisjoni algatusel antakse välja alates 2010. aastast, tunnustatakse Euroopa linnu nende jõupingutuste eest muuta linn puuetega inimeste jaoks juurdepääsetavamaks, sealhulgas transpordi ja sellega seotud taristu valdkonnas. Kaheteistkümnendat korda välja antud auhinna puhul toodi eraldi välja rongijaamadesse pääsu parandamine, et tähistada Euroopa Raudteeaastat (2021). Auhinnaga julgustatakse kõiki ELi linnu tagama puuetega inimestele ja eakatele võrdne juurdepääs linnaelule. Lisaks võimaldab see linnadel üksteist inspireerida ja jagada heade tavade näiteid.
70. Teadlikkuse tõstmise kõrval on vaja aidata kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel ning linnatransporditöötajatel suurendada suutlikkust, et nad saaksid tulemuslikult täita oma kohustusi säästva ja aruka linnaliikuvuse valdkonnas. EL on toetanud suutlikkuse suurendamist, eelkõige säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamiseks, tehnilise abi, koolituse, arvukate projektide ja juhenddokumentide kaudu.

Komisjon teeb järgmist:

- jätkab teadlikkuse tõstmise meetmeid, keskendudes Euroopa liikuvusnädalale ning ELi linnaliikuvusega seotud auhindadele ja üritustele;
- jätkab tehnilise abi andmist, eelkõige meetmeid kohalike, piirkondlike ja riiklike ametiasutuste suutlikkuse suurendamiseks linnaliikuvusega seotud tegevuse ja strateegiate ettevalmistamisel ja rakendamisel.

<sup>57</sup> <https://mobilityweek.eu/home/>.

<sup>58</sup> Eelkõige Civitase foorum, säästva linnalise liikumiskeskonna kavadele pühendatud konverents ja linnaliikuvuse päevad.

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

### 3 JUHTIMINE JA KOORDINEERIMINE

71. Liikuvusküsimustesse on kaasatud kõik poliitikatasandid (ELi, riiklikud, piirkondlikud ja kohalikud ametiasutused). Kliimaneutraalsuse saavutamiseks on vaja **mitmetasandilisel integreeritud juhtimisel** põhinevat lähenemisviisi linnaliikuvuse haldamisele koos muude asjaomaste sektoritega (nt energeetika), näiteks kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni kaudu. Sellega seoses on väga oluline tagada linnade täielik kaasatus ja toetus Euroopa eesmärkide saavutamisele. Seejuures tuleks toetada riiklikke ametiasutusi ning kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi nende töös ning võimaldada ühtse lähenemisviisi rakendamist kogu ELis, järgides subsidiaarsuse põhimõtet.
72. ELi uue linnaliikuvuse raamistiku rakendamiseks on vaja tugevamat dialoogiplatvormi ja uute meetmete ühist loomist, kaasates rohkem liikmesriike ning pidades sisukamat dialoogi linnade, piirkondade ja sidusrühmadega kõigis linnaliikuvusega seotud küsimustes. Selleks tuleks võimalikult suures ulatuses kasutada ja kohandada olemasolevaid struktuure<sup>60</sup>.
73. Selle uue juhtimisviisi väljatöötamisel ja rakendamisel võib etendada kesksel rollil linnaliikuvuse reformitud eksperdirühm<sup>61</sup>. Rühma senine üldine toimimine ei ole vastanud esialgsetele ootustele ning avalike konsultatsioonide ja seminaride käigus toodi esile vajadus parandada rühma struktuuri ja töökorraldust. See peaks hõlmama osalemisvõimaluse andmist kohalikele omavalitsustele, linnavõrgustikele ja sotsiaalpartneritele ning selgete tööeesmärkide ja -tulemuste kindlaksmääramist. Eksperdirühma tegevust peaksid vajaduse korral toetama allrühmad.
74. Eksperdirühm peaks eelkõige tegelema ühistranspordi, jagatud ja aktiivse liikuvuse, heiteta sõidukiparkide, linnalogistika, esimese ja viimase kilomeetri kaubaveolahenduste (sealhulgas piiriülestes linnapiirkondades) ning linna- ja maapiirkondade ühenduste küsimustega. Samuti peaks ta koordineerima valmisolekut linnatranspordi hädaolukordadeks liikmesriikide vahel<sup>62</sup> ning säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riiklike programmide juhtide ja säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koordineerimisplatvormi rühma vahel.

Komisjon teeb järgmist:

- vaatab 2022. aastaks läbi komisjoni linnaliikuvuse eksperdirühma volitused ja tegevuse.

### 4 RAHVUSVAHELISED ASPEKTID

75. Linnaliikuvus on üks neist mõõtmetest, mis on hõlmatud kestliku arengu 11. eesmärgiga (kestlikud linnad ja kogukonnad) ning uue linnade tegevuskavaga. Need üldised raamdokumendid on suunanud ELi mitme- ja kahepoolset koostööd ning muud tegevust, mille eesmärk on toetada tavade ja lahenduste kasutuselevõttu väljaspool ELi.

<sup>60</sup> Linnade tegevuskava läbivaatamisel, mis on kavandatud 2023. aastaks, võiks uurida koostoiimet tegevuskava mitmetasandilise juhtimise dialoogi ning linnaliikuvuse kogukonna ja sidusrühmade vahel.

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

<sup>62</sup> Eksperdirühma tööle võib kaasa aidata ka komisjoni piirikeskus, mis koosneb piiriüleste küsimuste ekspertidest (nt õiguslike ja halduslike piiritõkete kõrvaldamine).

76. Linnade rahvusvahelise koostöö programm,<sup>63</sup> mida viidi ellu aastatel 2017–2020, aitas kaasa maailma linnade vahel liikuvusküsimustele pühendatud dialoogi sisseeadmisele linnapaaride moodustamise ja ühiste tegevuskavade väljatöötamise kaudu. Näidetena võib nimetada Torino (Itaalia) ja São Paulo (Brasiilia) koostööd mitmeliigilise linnaliikuvuse edendamiseks suurtes omavalitsusüksustevahelistes süsteemides ning Nagpuri (India) ja Karlsruhe (Saksamaa) tööd, mis oli pühendatud inimesekeskele liikuvusele ja jalgrataste ühiskasutusele.
77. Aastatel 2021–2024 viiakse ellu uut linnade ja piirkondade rahvusvahelise koostöö programmi,<sup>64</sup> millega seoses on 44 linna EList ja kolmandatest riikidest väljendanud huvi luua linnade ja piirkondade uuendamisele ja sotsiaalsele ühtekuuluvusele pühendatud temaatiline võrgustik, mille raames käsitletakse muu hulgas eelkõige säästva liikuvuse ja transpordi küsimusi.
78. Säästva linnalise liikumiskeskonna lahenduste edendamiseks ja rakendamiseks on ellu viidud mitmesugust muud rahvusvahelist tegevust, millega toetada ELi arengukoostööd ja partnerlussuhteid eri geograafiliste piirkondadega. See tegevus hõlmab investeerimismõõdet ja liikuvuse strateegilist juhtimist kohapeal säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamiseks; selles valdkonnas on ELi säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsioonist ja suunistest saanud ülemaailmne lähtealus. Neid on kogu maailmas kohandatud vastavalt geograafilistele oludele ja eripärale.
79. Kohaliku tasandi poliitiline omalus säästva liikuvuse eesmärkide suhtes on ELi kliimaeesmärkide saavutamise seisukohast otsustava tähtsusega. Tuginedes Euroopa kliimanetraalsete ja arukate linnade missiooni eesmärkidele, tugevdab komisjon rahvusvahelist koostööd seoses sektoriüleste lähenemisviisidega usaldusväärsete ja taskukohaste puhta energia lahenduste integreerimisele, sealhulgas linnatranspordi valdkonnas, linnade üleminekule pühendatud innovatsioonimissiooni ülemaailmse algatuse kaudu<sup>65</sup>.

Komisjon teeb järgmist:

- ergutab linnaliikuvuse küsimustes koostööd ülemaailmse linnapeade kliima- ja energiapaktiga;
- arendab linnaliikuvuse valdkonnas tihedamat koostööd teiste asjaomaste rahvusvaheliste organisatsioonidega, nagu Rahvusvaheline Transpordifoorum;
- jätkab säästva linnaliikuvusega seotud lähenemisviiside edendamist väljaspool ELi, näiteks Lääne-Balkani riikide majandus- ja investeerimiskavade,<sup>66</sup> idapartnerluse<sup>67</sup> ja lõunapartnerluse<sup>68</sup> rakendamise raames<sup>69</sup>.

<sup>63</sup> [https://ec.europa.eu/regional\\_policy/et/policy/cooperation/international/urban/](https://ec.europa.eu/regional_policy/et/policy/cooperation/international/urban/).

<sup>64</sup> <https://www.iurc.eu>.

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

<sup>66</sup> Teatis „Majandus- ja investeerimiskava Lääne-Balkani jaoks“, COM(2020) 641 final.

<sup>67</sup> Ühisteatis „Vastupanuvõime tugevdamine – idapartnerlus, mis toob kasu kõigile“ (JOIN(2020) 7 final) ja komisjoni talituste ühine töödokument „Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities“ (SWD(2021) 186 final).

<sup>68</sup> Ühisteatis „Uuendatud partnerlus lõunapoolsete naaberriikidega – Vahemere piirkonna uus tegevuskava“ (JOIN(2021) 2 final) ja komisjoni talituste ühine töödokument „Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours“ (SWD(2021) 23 final).

## 5 LINNALIIKUVUSPROJEKTIDE RAHASTAMINE JA FINANTSEERIMINE

80. Linnaliikuvuse CO<sub>2</sub>-heite vähendamine, keskkonnasõbralikumaks muutmine, digitaliseerimine ja ajakohastamine nõuab märkimisväärseid jõupingutusi uute lahenduste väljatöötamiseks ja katsetamiseks, samuti investeeringuid mobiilsetesse varadesse ja taristusse.
81. Rahastamisperioodil 2021–2027 on säästvale linnaliikuvusele ülemineku toetamiseks kättesaadavad mitu Euroopa ja liikmesriikide tasandi rahastamisvahendit, nagu Euroopa ühendamise rahastu, InvestEU, Euroopa Regionaalarengu Fond, Ühtekuuluvusfond, raamprogramm „Euroopa horisont“, programm „Digitaalne Euroopa“ ning taaste- ja vastupidavusrahastu; laienemiskiirkonnas saab kasutada naabruspiirkonna, arengu- ja rahvusvahelise koostöö instrumenti „Gloaalne Euroopa“ ning ühinemiseelse abi rahastamisvahendit (IPA III).
82. Samuti on astunud olulisi samme, et muuta finantssüsteem kestlikumaks, eelkõige 2020. aastal taksonoomiamääruse vastuvõtmisega, millega loodi keskkonnahoidliku majandustegevuse klassifitseerimise süsteem. See hõlbustab selliste keskkonnahoidlike finantstoodete laiendamist, mis sobivad linnaliikuvusse ja alternatiivkütuste kasutuselevõttu investeerimise edendamiseks. Kliimaneutraalsete ja arukate linnade missioon toetab seda protsessi, tagades suurema koostoime ja vastastikuse täiendavuse teiste ELi programmidega ning aidates samal ajal linnadel saavutada rohe- ja digipööret, valmistades ette ja rakendades kliimalinnade lepinguid, mis hõlmavad ka investeerimiskavasid, mis tuginevad ELi, riigi ja piirkonna tasandi rahastamisele ning milles kirjeldatakse, kuidas kavatakse saada juurdepääs muudest allikatest pärit rahastamisele, et võtta kasutusele ja laiendada uuenduslikke lahendusi linnade võetud kohustuste täitmiseks.
83. Komisjon toetab tehnilise toe instrumendi<sup>70</sup> kaudu liikmesriike selliste reformide kavandamisel ja rakendamisel, mille eesmärk on ületada investeeringute puudujääk ning kiirendada rohe- ja digipööret. Liikmesriigid võivad taotleda toetust tehnilise toe instrumendi kaudu, et kavandada ja kehtestada meetmeid, mis võimaldavad neil viia ellu tulemuslikke ja jätkusuutlikke reforme ning teha investeeringuid keskkonnasõbralikumaks, arukama ja integreerituma linnalise liikumiskeskonna saavutamiseks ning hõlbustada sel viisil üleminekut säästvale linnaliikuvusele.
84. Täiendavat nõustamisalast ja tehnilist abi antakse InvestEU nõustamiskeskuse, sealhulgas sihtotstarbeliste algatuste, eelkõige ELENA, URBISe ja SIA/JASPERSi kaudu, samuti Euroopa Komisjoni tehnilise abi ja teabevahetuse vahendi (TAIEX) või kolmandate riikidega seotud mestimisprojektide kaudu. See aitab ka maksimeerida ELi rahaliste vahendite kasutamist ja mõju.
85. Tervikliku linnaliikuvusstrateegia (säästva linnalise liikumiskeskonna kava või samaväärse kava) olemasolu võib anda täiendava kindluse süsteemse lähenemisviisi osaks olevate investeeringute tulemuslikkuse ja tõhususe kohta.

Komisjon teeb järgmist:

- loob tugevama seose säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ja rahastamisvahendite

<sup>69</sup> Neid ettevõtmisi ja programme rahastatakse uuest naabruspiirkonna, arengu- ja rahvusvahelise koostöö instrumendist „Gloaalne Euroopa“.

<sup>70</sup> [https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi\\_et](https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_et).

vahel, näiteks seades Euroopa ühendamise rahastu tööprogrammides prioriteediks linnaliikuvusprojektid, mida toetavad säästva linnalise liikumiskeskonna kavad või samaväärsed kavad, ning eelistades programmi „Euroopa horisont“ projektikonkurssidel taotlejaid, kellel on olemas säästva linnalise liikumiskeskonna kava;

- jätkab nii ELis kui ka mujal maailmas säästvasse linnaliikuvusse tehtavate investeeringute, sealhulgas aruka ja säästva linnaliikuvuse projektide rahalist toetamist ELi teadusuuringute ja innovatsiooni programmi „Euroopa horisont“ (2021–2027) kaudu.

## 6 KOKKUVÕTE

86. Käesoleva teatisega kutsutakse üles linnaliikuvusega seotud sõlmküsimuste lahendamiseks võimendama meetmeid kõigil valitsemistasanditel: komisjon suurendab oma toetust valdkondades, kus Euroopa lisaväärtus on kindlaks tehtud (eelkõige TEN-T linnatranspordisõlmed ja soovitused liikmesriikidele tõhusate säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kohta), luues samal ajal kõigi ELi linnade jaoks ühise raamistiku üleminekuks säästvamale ja arukamale linnaliikuvusele. Liikmesriike kutsutakse üles toetama kohalike omavalitsuste suuremaid jõupingutusi linnaliikuvuse säästvamaks, arukamaks ja vastupidavamaks muutmisel. Kliimanetraalsele ja keskkonnasõbralikule linnaliikuvusele ülemineku kiirendamine ei ole mitte ainult suur väljakutse, vaid pakub ka tohutuid võimalusi linnadele ja piirkondadele ning ka tööstusele kogu liidus ja mujalgi. Lõpptulemusena vastatakse seeläbi kodanike ootustele puhtama õhu, vähemate ummikute ja väiksema müra ning suurema liiklusohutuse ja parema tervise suhtes, mis on täielikult kooskõlas meie uue Euroopa majanduskasvu strateegiaga.