

VKE Torttila Maria(LVM)

28.01.2022
JULKINEN

Asia

Komission tiedonanto EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä

Kokous

U/E/UTP-tunnus

Käsittelyvaihe ja jatkokäsittelyn aikataulu

Euroopan komissio on antanut tiedonannon EU:n uudesta kaupunkiliikenteen kehyksestä 14.12.2022 osana ns. tehokkaan ja vihreän liikkuvuuden pakettia.

Näillä näkymin tiedonannosta ei anneta neuvoston päätelmiä.

Suomen kanta

Suomi pitää kestävän kaupunkiliikenteen ja kaupunkilogistiikan kehittämistä tärkeänä ja yhtyy tiedonannossa esitettyihin tavoitteisiin. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä niihin kytkeytyvien palveluiden kehittäminen tulee olla kaupunkiliikenteen kehittämisen prioriteetteina. Toimenpiteet ovat linjassa Suomessa jo käynnissä olevien suunnitelmien ja ohjelmien kanssa.

Kaupunkisolmuja koskevien ehdotusten, kuten kestävän kaupunkiliikenteen (*Sustainable Urban Mobility Plan, SUMP*) ja kaupunkilogistiikan (*Sustainable Urban Logistics Plan, SULP*) suunnitelmien käyttöönoton, osalta Suomi pitää tärkeänä, että ne voidaan toteuttaa nykyistä toimintaa kehittämällä siten, että nykyisen kaupunkiseutujen liikenteen ja maankäytön suunnittelun voidaan suurelta osin katsoa vastaavan kestävää kaupunkiliikennesuunnitelmaa.

Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevan asetuksen uudistukseen sisältyviin ehdotuksiin otetaan kantaa TEN-T-uudistusta koskevassa U-kirjelmässä.

Suomi yhtyy näkemykseen, että joukkoliikenteen kehittämisessä tulisi huomioida multimodaalisuuden ja digitalisaation tarjoamat mahdollisuudet palvelujen kehittämisessä. Kaupunkiliikenteen edistämistoimissa tulee huomioida markkinalähtöisten palveluiden kehittyminen ja varmistaa niiden toimintamahdollisuudet julkisten palveluiden rinnalla. Suomi tukee komission näkemystä siitä, että uudet liikkumispalvelut täydentävät joukkoliikenteen tarjontaa ja niiden parempi (koko EU:n laajuinen ja eri liikennemuotojen välinen) yhteentoimivuus tarjoaa monipuolisempia vaihtoehtoja ja voi siten lisätä kestävien liikkumistapojen käyttöä. Kaupunkien mahdollisuuksia järjestää ja kehittää joukkoliikennepalveluja tulee edistää. Joukkoliikenne ja liikennepalvelut ovat tehokkaan ja kestävän kaupunkiliikenteen ja liikkumispalvelujen perusta.

Suomi tukee aktiivisen liikkumisen ja sitä täydentävän mikroliikkuvuuden edistämistä. Vähäpäästöisen liikkumisen lisäksi on tarpeen pyrkiä edistämään siirtymistä henkilöautoilusta muihin kulkumuotoihin, huomioiden samalla paikalliset olosuhteet.

Suomi pitää tärkeänä, että EU:n eri ohjelmat ja rahoitusinstrumentit tukevat monipuolisesti liikennealan uudistumista, liikenteen tutkimusta ja kehittämistä, innovaatioita sekä uusien teknologioiden pilotointia.

Toimia toteutettaessa on noudatettava EU:n monivuotisen rahoituskehiksen mukaisia enimmäismääriä sekä EU:n vuosittaisia talousarvioita. Kansallinen rahoitustarve käsitellään normaaliin tapaan osana valtion talousarvioletusten ja julkisen talouden suunnitelmien valmistelua.

Pääasiallinen sisältö

Komission tiedonantoon on koottu komission näkemyksiä eurooppalaisten kaupunkien kaupunkiliikenteen kehittämiseksi sekä tietoa eri lainsäädäntö-, rahoitus- ja muihin instrumentteihin sisältyvistä kaupunkiliikenteeseen liittyvistä toimenpiteistä. Tiedonanto ei ole oikeudellisesti sitova.

Tiedonannon tarkoituksena on tukea Euroopan kaupungeja kaupunkiliikenteen haasteiden ratkaisemisessa ja EU:n kunnianhimoisten ilmasto-, ympäristö-, digitaali-, terveys- ja yhteiskunnallisten tavoitteiden edistämässä. Komission tavoitteena on siirtyminen turvalliseen, saavutettavaan, osallistavaan, älykkääseen, kestäväan ja päästöttömään kaupunkiliikenteeseen. Siksi komission mukaan tarvitaan lisää ja nopeutettuja toimia sekä uusia investointeja. Erityisesti on panostettava joukkoliikenteeseen, multimodaalisuuteen ja aktiivisen liikkumisen infrastruktuuriin. Tähän pyritään vahvistamalla ja täydentämällä olemassa olevia työkaluja.

Tiedonannossa kehoitetaan toimiin kaikilla hallinnon tasoilla kaupunkialueiden liikkuvuushaasteiden ratkaisemiseksi. Komissio tehostaa tukeaan uudella samanaikaisesti tiedonannon kanssa annetulla TEN-T –asetusehdotuksella ja erityisesti kaupunkisolmukohtiin liittyvillä toimenpiteillä ja jäsenvaltioille annettavilla suosituksilla kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmista (SUMP).

TEN-T-kaupunkisolmukohtien vahvistaminen

Kaupungit ovat tärkeä osa toimivaa TEN-T-verkkoa. Verkkojen pullonkaulat, puuttuvat tai heikot yhteydet ovat kuitenkin edelleen suuria haasteita kaupunkisolmukohtien integroimiseksi TEN-T-verkkoon.

Komissio on uudessa TEN-T- asetusehdotuksessa esittänyt kaupunkisolmukohtien osalta:

- kestävien kaupunkiliikenteen suunnitelmien (SUMP) laajempaa käyttöönottoa, kaupunkiliikennettä koskevien tietojen keräämistä ja toimittamista vähintään kasvihuonekaasupäästöistä, ruuhkista, liikenneonnettomuuksista (kuolemista ja vakavista loukkaantumisista), kulkutapaosuuksista kaikissa liikennemuodoissa ja liikkumispalvelujen saatavuudesta sekä kaupunkien melutilanteesta ja ilman pilaantumisesta koskevista tiedoista;
- multimodaalisten matkustajasolmupisteiden kehittämistä ns. ensimmäisen ja viimeisen kilometrin yhteyksien parantamiseksi ja tarvittavan kapasiteetin

- parantamiseksi kaukoliikenteen yhteyksissä kaupunkisolmupisteissä ja niiden välillä;
- multimodaalisten rahtiterminaalien kehittämistä kestävästä kaupunkilogistiikan varmistamiseksi.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat (SUMP)

Vuonna 2013 käyttöönotetut kestävästä kaupunkiliikenteen suunnitelmat (SUMP) ovat EU:n kaupunkiliikenteen kulmakivi. TEN-T-asetuksen uudistusehdotuksen mukaan vakiintuneille kaupunkisolmupisteille esitetään SUMP:ejä koskevia velvoitteita. Samalla SUMP:ien soveltamisalaa tulisi edelleen täydentää ja parantaa.

Tiedonannon mukaan komissio julkaisee vuoden 2022 loppuun mennessä suosituksen kansallisesta ohjelmasta, jolla tuetaan alueita ja kaupunkeja kestävien kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönotossa. Tähän sisältyy päivitetty SUMP-konsepti, jossa asetetaan selkeät prioriteetit, joilla suositetaan kestäviä ratkaisuja, huomioidaan palautumiskyky ja kestävästä kaupunkilogistiikkasuunnitelmat (SULP), jotka perustuvat nollapäästöisiin ajoneuvoihin ja ratkaisuihin.

Lisäksi komissio kehottaa jokaista jäsenmaata perustamaan kansallisen pitkän aikavälin SUMP-tukiohjelman, jossa on kansallinen koordinaattori. Ohjelma voi sisältää lainsäädännöllisiä, taloudellisia ja organisatorisia toimenpiteitä, joilla tuetaan SUMPien toteuttamista ohjeistuksen¹ mukaisesti.

Samalla julkisia ja yksityisiä organisaatioita, kuten yrityksiä, sairaaloita, kouluja tai matkailukohteita, tulisi kannustaa kehittämään liikkumisen hallintasuunnitelmia ja toimenpiteitä, jotka edistävät vähäpäästöisiä ja päästöttömiä liikkumismuotoja.

Kestävän kaupunkiliikenteen seurantaindikaattorit

Tavoitteiden saavuttamisen edistymisen ymmärtämiseksi ja olemassa olevien suunnitelmien parantamiseksi tarvitaan kattavaa seurantatietoa. Kun kunnat ja kaupungit toteuttavat politiikkatavoitteita yksilöllisesti, on tärkeää saada yhteinen lähestymistapa seurantaan ja tiedottamiseen. EU:n laajuiset vakioidut indikaattorit helpottaisivat kaupunkien hyvien käytäntöjen jakamista.

Seurantaindikaattorien käyttöönoton lisäämiseksi komissio:

- parantaa jo tunnustettua kestävästä kaupunkiliikenteen indikaattorikokonaisuutta sekä siihen liittyvää vertailutalustietoa² vuoden 2022 loppuun mennessä;
- käynnistää vuonna 2023 Verkkojen Eurooppa - välineestä jäsenvaltioille suunnatun ohjelmavarojen tietojen keräämiseksi liikkuvuusindikaattoreita varten, jotta voidaan seurata kestävästä kaupunkiliikenteen edistymistä TEN-T-kaupunkisolmupisteissä.

Vetovoimainen joukkoliikenne, jota tukee multimodaalinen lähestymistapa ja digitalisaatio

¹ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

² https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_en

Tiedonannossa todetaan, että kaupunkien raideliikenne, metrot, raitiovaunut, bussit, vesibussit ja lautat ovat turvallisimpia, tehokkaimpia ja kestävimpiä tapoja suurten ihmismäärien kuljettamiseen. Lisäksi joukkoliikenne tarjoaa kohtuuhintaisia ja esteettömiä vaihtoehtoja, mahdollistaa sosiaalista yhteenkuuluvuutta ja taloudellista kasvua. Näitä tavoitteita komissio haluaa edistää asettamalla velvoitteen kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöönotosta kaupunkisolmuissa. Suunnitelmat tähtäävät joukkoliikenteen kysynnän kasvuun ja joukkoliikenteen aseman vahvistamiseen kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla.

Joukkoliikenteen tulee komission mukaan olla kestävien kaupunkiliikenteen suunnitelmien (SUMP) keskiössä, ja lisätoimia tarvitaan joukkoliikenteen käytön kasvattamiseen ja siihen liittyviin toimenpiteisiin, kuten multimodaalisten matkatietojärjestelmien ja –lippujärjestelmien kehittämiseen. Tiedonannossa nostetaan esiin myös raideliikenteen osuuden kasvattaminen ja sekä vety- ja erityisesti sähköbussien määrän nopea kasvu joukkoliikenteessä.

Tiedonannossa todetaan, että joukkoliikenteen kattavuus ja saavutettavuus on yleisesti kehittynyt, mutta edelleen tulisi kiinnittää huomiota laadun ja saavutettavuuden parantamiseen. Palveluiden kehittämisessä tulisi huomioida erityisryhmien tarpeet. Joukkoliikenne ja aktiivisen liikkumisen muodot sekä mikroliikkuminen täydentävät toisiaan ja niiden parempaa integraatiota tulisi edistää. Joissain tilanteissa, erityisesti harvaan asutuilla alueilla, jaetut kulkumuodot ja kutsupohjainen liikenne voivat olla osa joukkoliikennettä liikenne palveluna -konseptin (Mobility as a Service, MaaS) mukaisesti.

Digitalisaation ja automaation avulla voidaan parantaa joukkoliikenteen laatua ja vähentää sen kustannuksia. Palveluista kerätyn tiedon avulla niitä voidaan suunnitella entistä paremmin. Digitaaliset multimodaaliset ratkaisut ovat väline lisätä joukkoliikenteen houkuttelevuutta. MaaS-ratkaisujen kehittämisen tulee perustua joukkoliikenteeseen. Joukkoliikenneviranomaisen tulee varmistaa, että reaaliaikaiset aikataulutiedot ja multimodaaliset vaihtoehdot ovat matkustajien saatavilla. Tämä edellyttää julkisten ja yksityisten toimijoiden yhteistyötä ja tavoitteiden yhteensovittamista MaaS-palveluiden suunnittelussa ja toteuttamisessa.

Digitalisaatio ja automaatio on myös haaste työntekijöiden osaamisen kannalta. Eurooppalainen osaamissopimus³ tukee eri sidosryhmiä osaamisen kasvattamisessa ja uudelleensuuntaamisessa.

Tiedonannossa esitetyt toimenpiteet joukkoliikenteen edistämiseksi:

- rahoituksen vahvistaminen ja politiikkatuki, esimerkiksi kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat;
- EU:n laajuisten multimodaalisten matkatietopalvelujen tarjoamista koskevan delegoidun asetuksen (EU) 2017/1926 päivittämisessä komissio arvioi reaaliaikaisten tietojen tarjoamista mm. aikataulu- ja häiriötiedoista;
- osana TEN-T-asetuksen päivittämistä TEN-T-verkon kaupunkisolmukohdat veloitetaan mahdollistamaan matkustajille pääsy multimodaaliseen, digitaliseen liikkumispalveluun, jonka kautta matkan voi suunnitella, varata ja maksaa.

Terveellisempi ja turvallisempi liikkuminen: kävelyyn, pyöräilyyn ja mikroliikkumiseen panostetaan

³ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=en>

Tiedonannossa todetaan, että aktiivisen liikkumisen muodot kuten kävely ja pyöräily ovat kustannuksiltaan edullisia, nollapäästöisiä ja terveyshyötyjä tuovia liikkumismuotoja. Aktiivisen liikkumisen muotojen potentiaalin hyödyntämiseksi ne tulisi huomioida hyvin kaupunkiliikkuvuuden suunnittelussa. Erityisesti on huomioitava haavoittuvat ihmisryhmät ja liikuntarajoitteiset. Aktiiviset liikkumismuodot toimivat osina multimodaaleja matkaketjuja ja tarjoavat ovelta-ovelle-liikkumISRatkaisun myös yksinään.

Tiedonannossa huomioidaan myös sähköpyörät, jotka kasvattavat potentiaalisten pyöräilijöiden joukkoa. Sähköiset tavarapyörät yleistyvät myös jakeluliikenteessä. Lisäksi mikroliikkuvuuden palvelut (kuten erilaiset telakattomat sähköskootterit ja –pyörät) yleistyivät jo ennen pandemiaa. Niin käyttäjien kuin useissa maissa toimivien operaattoreiden näkökulmasta erilaisten sääntöjen soveltaminen eri maissa hankaloittaa mikroliikkuvuuden sääntöjen noudattamista.

Oleellinen näkökulma on myös turvallisuus. Kasvava määrä käveleviä ja pyöräileviä ihmisiä, yhdessä sähköskoottereiden ja muiden mikroliikkuvuuden välineiden kanssa on huomioitava tieliikenteen turvallisuudessa.

Aktiivisen liikkuvuuden ja mikroliikkuvuuden edistämiseksi komissio ehdottaa seuraavaa:

- aktiivisten liikkumistapojen edistämiseksi TEN-T-asetusehdotuksessa ehdotettaisiin kaupunkisolmukohtien multimodaalisille matkustajasolmupisteille vaatimuksia aktiivisten liikkumistapojen paremmaksi integroimiseksi sekä vaatimuksia pyöräteiden jatkuvuuden ja esteettömyyden ylläpitämiseksi, ja kävelyn ja pyöräilyn roolia osana SUMP-ohjeita kasvatetaan;
- komissio julkaisisi kaupunkiliikenteen suunnittelijoiden ja paikallisten viranomaisten käyttöön erityisen SUMP-oppaan mikroliikkuvuusvälineiden turvallisesta käytöstä;
- komissio laatii kansallisella ja paikallisella tasolla saatujen turvallisuusvaatimusten pohjalta säännöt mikroliikkumisvälineiden turvallisuudesta;
- komissio valmistelee vuoden 2022 loppuun mennessä ohjeita ”haavoittuvine tienkäyttäjien” laadukkaan infrastruktuurin vaatimuksista, jota hyödynnetään tieinfrastruktuurin turvallisuuden hallinnasta annetun direktiivin 2008/96/EC34 mukaisen suunnitteluvaiheen alustavassa auditoinnissa.

Kaupunkien nollapäästöinen logistiikka ja viimeisen kilometrin (last-mile) jakelu

Kaupunkilogistiikka on keskeistä urbaaneille talouksille. Covid19-pandemia on osaltaan johtanut merkittävään sähköisen kaupan ja kotiinjakelun kasvuun. Kasvu viimeisen kilometrin jakelussa tulee todennäköisesti pysymään pandemian jälkeenkin.

TEN-T-asetusehdotuksessa ehdotettujen kaupunkisolmukohtien ominaisuuksien lisäksi kestävien ratkaisujen, kuten tavarapyörien, käyttöönottoa tulee vauhdittaa, käyttäen uusia jakelutapoja, dynaamista reititystä ja parempaa multimodaalista kaupunkiraiteiden ja sisävesien käyttöä. Tämä tukisi ajoneuvojen käytön ja infrastruktuurin optimointia sekä vähentäisi tarvetta tyhjille ja tarpeettomille kuljetuksille.

Kuljetusyksiköiden ja oikeiden pakkauskokojen tulisi olla keskeinen osa urbaanin liikkuvuuden suunnittelua, ja kestävä logistiikan suunnitelmat (SULP) sisällyttää paremmin osaksi SUMP-kehystä koko EU:ssa. Kaupunkilogistiikan toimenpiteiden tulisi keskittyä nollapäästöisten ratkaisujen, teknologioiden ja ajoneuvojen käyttöönottoon.

Nollapäästöisen kaupunkilogistiikan ja viimeisen kilometrin jakelun edistämiseksi komissio:

- tekee 2022 loppuun mennessä ehdotuksen raskaan kaluston CO₂-raja-arvojen päivittämiseksi;
- takaa, että olemassa olevat kestävä kaupunkilogistiikan suunnitelmat (SULP) ovat täysin integroituja SUMP-kehykseen;
- tukee kaupunkisuunnittelijoiden, eri toimijoiden välistä dialogia ja yhteistyötä, verkostoitumista ja näkemysten vaihtoa;
- tukee vapaaehtoista datan jakamista eri sidosryhmien välillä tehdäkseen kaupunkirahdin tehokkaammaksi, kestävämmäksi ja kilpailukykyisemmäksi.

Digitalisaatio, innovaatiot ja uudet liikkumispalvelut

Komission mukaan digitalisaatiota tulisi laajamittaisemmin hyödyntää älykkäämmän, sopeutumiskykyisemmän ja kestävämmän kaupunkiliikenteen kehittämiseksi.

Digitaaliset välineet liikkumisen ohjaukseen voivat muun muassa lisätä ymmärrystä julkisen tilan käytöstä ja tukea investointeja multimodaaliseen infrastruktuuriin. Älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun direktiivin (EU) 2010/40 (nk. ITS-direktiivi) uudelleentarkastelusta samanaikaisesti tiedonannon kanssa annettu ehdotus ja ehdotus tosiaikaisten liikennetietopalvelujen tarjoamisesta annetun komission delegoidun asetuksen (EU) 2015/962 (nk. RTTI-asetus) muuttamisesta tukevat liikenteen hallintaa ja liikkumisen ohjausta.

Tiedonannossa tuodaan esiin, että useilla EU:n tutkimus- ja innovaatioaloitteilla on yhteys kaupunkiliikenteeseen. Horisontti Eurooppa –ohjelman ilmaston neutraaleja ja älykkäitä kaupunkeja koskeva tutkimus- ja innovaatiomissio voi tukea eri aloitteiden koordinaatiota.

Tiedonannossa esitetyt toimenpiteet digitalisaation, innovaatioiden ja uusien palveluiden edistämiseksi:

- lainsäädäntöaloite vuoteen 2022 mennessä liiketaloudellisesti arkaluonteisten tietojen toimittamisesta ja käyttämisestä multimodaalisissa digitaalisissa liikkumispalveluissa sekä liikuntarajoitteisten matkustajien huomioiminen palveluiden saatavuudessa;
- vuonna 2022 ehdotettavat toimet, joilla kehitetään eurooppalaista data-avaruutta liikenteen alalla;
- välineet paikallisten digitaalisten kaksosten kehittämiseen, jotka tukevat kaupunkeja datan yhdistelyssä yli sektorirajojen sekä dataan perustuvien visualisointien ja simulointien tuottamisessa päätöksenteon tueksi;
- vuonna 2022 tehtävä selvitys, jossa kartoitetaan ja selkeytetään saatavilla olevia ratkaisuja, jotka mahdollistavat ajoneuvojen pääsyn rajoittamista taajamissa (Urban Vehicle Access Regulation, UVAR);
- vuonna 2022 julkaistava komission kohdennettu ohjeistus taksipalveluja ja kyydinjakopalveluja koskeviin sääntöihin;

- CIVITAS-aloitteen edelleen kehittäminen osana Horisontti Eurooppa –ohjelmaa kaupunkiliikenteen kannalta olennaisten tutkimus- ja innovaatiokumppanuuksien kautta.

Kohti ilmastoneutraaleja kaupunkeja: kestävä, ympäristöystävällinen ja energiatehokas kaupunkiliikenne

Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian tavoitteena on vähintään 100 ilmastoneutraalia kaupunkia Euroopassa 2030 mennessä. Nollapäästöisen liikkuvuuden ratkaisujen ollessa saatavilla kaupunkien tulisi ryhtyä toimenpiteisiin vihreän siirtymän edistämiseksi ja urbaanin liikkuvuuden ja liikenteen ilmastoneutraaliuden mahdollistamiseksi mahdollisimman pian. Tiedonannossa korostetaan julkisten viranomaisten roolia myös tehokkaan, yhteentoimivan ja käyttäjäystävällisen vaihtoehtoisten käyttövoimien lataus- ja tankkausinfrastruktuurin saatavuuden takaamiseksi.

Tutkimus ja innovaatiot ovat keskiössä kaupunkien ilmastoneutraaliuden saavuttamisessa. Horisontti Eurooppa –tutkimus- ja innovaatiotoimintaa tukeva puiteohjelma sisältää toimenpiteitä ja erityisen mission 100 ilmastoneutraalin kaupungin tavoitteen saavuttamiseksi.

Komissio:

- ehdottaa uuteen TEN-T asetukseen sisällytettäväksi AFIR-asetusehdotuksesta johtuvat velvoitteet latauksen ja tankkauksen saatavuudesta, ml. kaupunkisilmukoidissa;
- sisällyttää Horisontti Euroopan tutkimus- ja innovaatio-ohjelmaan aiheita, jotka auttavat kaupunkeja investoimaan kaupunkiliikkumiseen, fokuksena joukkoliikenne ja aktiiviset liikkumistavat, sekä tukeakseen automaattisia, älykkäitä ja nollapäästöisiä ajoneuvoja sekä niiden integroitumista latausjärjestelmiin urbaaneilla alueilla;
- tarjoaa Horisontti Eurooppa- ohjelmassa 359,3 milj. euroa vuosina 2021-2023 Climate neutral and smart cities –mission alustavaan toimeenpanoon;
- kehittää lisää synergioita EU-ohjelmien välillä (kuten Euroopan rakenne- ja investointirahastot, Verkkojen Eurooppa (CEF), EU:n elpymisväline (RRF)), Euroopan investointipankista ja yksityisen sektorin lähteistä tukeakseen nollapäästöistä liikkuvuutta, ajoneuvoja ja niiden mahdollistajia.

Tietoisuuden lisääminen ja valmiuksien kehittäminen

Mm. Euroopan komission kampanja, eurooppalainen liikkujan viikko⁴, yhteistyössä kansallisen koordinaattoriverkoston kanssa, on edistänyt käyttäytymismuutosta kohti kestävästä liikkumisesta vuodesta 2002 alkaen.

Komissio jatkaa edelleen valistustoimiaan, jotka keskittyvät liikkujan viikolle ja EU:n kaupunkiliikkuvuusalkutalviin ja -tapahtumiin; ja jatkaa teknisen avun antamista ja toimia, joilla vahvistetaan paikallisten, alueellisten ja kansallisten viranomaisten valmiuksia valmistella ja toteuttaa kaupunkien liikkumista koskevia toimenpiteitä ja strategioita.

Hallinto ja koordinointi

⁴ <https://mobilityweek.eu/home>

Kaupunkiliikenteen suunnittelu on toissijaisuusperiaatteen mukaisesti kaupunkien järjestämää. Valtionhallinnon ja paikallishallintojen tulisi kuitenkin tukea kaupunkien kestävän liikenteen suunnittelussa ja EU:n tavoitteiden varmistamisessa. Tarvitaan myös keskustelufoorumia sitouttamaan sekä jäsenmaita että kaupunkia, alueita ja muita toimijoita toteuttamaan EU:n kaupunkiliikenteen tavoitteita. Komissio ehdottaa perustettavaksi kestävän kaupunkiliikenteen koordinaattorin tehtävää (SUMP manager) sekä kansallista kaupunkiliikenteen koordinaatioryhmää. Koordinaatioryhmään ottaisivat osaa myös muiden kuin liikennesektorin asiantuntijat.

Koska Euroopan komission kaupunkiliikenteen asiantuntijatyöryhmän (Expert Group on Urban Mobility, EGUM) ei ole katsottu täyttäneen kaikkia sille asetettuja tavoitteita, komissio tarkastelee vuoden 2022 aikana asiantuntijatyöryhmän mandaattia ja tehtäviä uudelleen. Osanottoa laajennettaisiin ja asiantuntijatyöryhmä voisi perustaa alatyöryhmiä.

Kansainväliset näkökohdat

Monissa kansainvälisissä yhteyksissä, kuten YK:n kestävän kehityksen tavoitteissa ja YK:n kestävän kaupunkikehityksen tavoitteissa, kaupunkiliikenne on yksi niistä ulottuvuuksista, joita visio turvallisista ja kestävästä kaupungeista ja asuinyhteisöistä kattaa. Sekä EU-maat, että sen ulkopuoliset maat ovat kiinnostuneita luomaan verkostoja, joissa kehitetään alueiden uudistamista ja sosiaalista yhteenkuuluvuutta sekä erityisesti kestävästä liikkumisesta ja kuljettamisesta. EU:n kestävien liikennetarkkailujen konseptista on tullut jo globaali vertailukohta kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelulle. Kestävän liikkumisen tavoitteet ovat myös avainasemassa EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamisessa.

Kaupunkia kehoitetaan keskinäiseen yhteistyöhön paremman urbaanin elämän luomisessa ja kestävän liikenteen toimintasuunnitelmien suunnittelussa. Samaan aikaan komissio tiivistää yhteistyötä muidenkin kansainvälisten toimijoiden, esimerkiksi OECD:n alaisen ITF:n (International Transport Forum) kanssa. Komissio jatkaa kestävän kaupunkiliikenteen lähestymistapojen edistämistä myös EU:n ulkopuolella.

Kaupunkiliikennehankkeiden rahoitus

Rahoituskaudelle 2021–2027 on käytössä useita EU-rahoitusinstrumentteja.

”Tekninen tuki” -välineen⁵ avulla komissio tukee jäsenvaltioita suunnittelemaan ja ottamaan käyttöön toimenpiteitä, joilla ne voivat sitoutua tehokkain ja kestäviin uudistuksiin ja investointeihin, jotka koskevat puhtaampaa, älykkäämpää ja integroidumpaa kaupunkiliikennettä, ja näin helpottaa siirtymistä kestäväan kaupunkiliikenteeseen.

Komissio kehittää vahvempaa yhteyttä SUMP:iin ja rahoitusinstrumenttien välillä ja esimerkiksi antaa Verkojen Eurooppa -välineen työohjelmissa ja Horisontti Eurooppa -hauissa etusijan kaupunkiliikennehankkeille, joita tuetaan SUMPeilla tai vastaavilla suunnitelmilla.

Komissio jakaa myös EU:n tutkimus- ja innovaatio-ohjelman Horisontti Eurooppa (2021–2027) kautta tukea kestäviin kaupunkiliikenneinvestointeihin sekä EU:ssa että sen ulkopuolella.

⁵ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_en

EU:n oikeuden mukainen oikeusperusta/päätöksentekomenettely

Komission tiedonantoon ei liity päätöksentekoa. Tiedonanto ei ole oikeudellisesti sitova.

Käsittely Euroopan parlamentissa

-

Kansallinen valmistelu

EU22-liikennejaostonkokous 12.1.2022 ja kirjallinen menettely 11-17.1.2022 sekä alue- ja rakennepolitiikkajaoston (EU4) kirjallinen menettely 11-17.1.2022.

Eduskuntakäsittely

Tiedonannossa esitettyihin keskeisimpiin toimenpide-ehdotuksiin otetaan erikseen kantaa seuraavissa asiakirjoissa:

- Tieliikenteen älykkäiden liikennejärjestelmien käyttöönoton sekä tieliikenteen ja muiden liikennemuotojen rajapintojen puitteista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2010/40/EU uudelleentarkastelu (ITS), U-kirjelmä toimitetaan eduskunnalle alkuvuodesta 2022
- TEN-T asetusuudistus, U-kirjelmä toimitetaan eduskunnalle alkuvuodesta 2022
- Multimodaalisten digitaalisten liikennepalveluiden edistäminen, E-kirje toimitetaan eduskunnalle helmikuussa 2022

Kansallinen lainsäädäntö, ml. Ahvenanmaan asema

Tiedonannolla ei ole vaikutusta kansalliseen lainsäädäntöön eikä Ahvenanmaan asemaan.

Taloudelliset vaikutukset

Tiedonannolla ei suoraan ole taloudellisia vaikutuksia. Tiedonannossa viitattujen lainsäädäntö- ja muiden hankkeiden vaikutukset - mukaan lukien niiden vaikutukset EU:n talousarvion rahoitusohjelmiin ja kansalliseen talousarvioon - arvioidaan tapauskohtaisesti erikseen. TEN-T-asetusehdotukseen sisältyvien kaupunkiliikenteen toimenpiteiden sekä nk. ITS-direktiivin uudelleentarkastelussa ehdotettujen toimenpiteiden vaikutukset arvioidaan niitä koskevissa U-kirjelmissä.

Kaupunkiseuduilla on tehty liikennejärjestelmäsuunnittelua jo pitkään, ja kestävä liikummisen edistäminen on suunnitelmissa hyvin huomioitu. Liikenneturvallisuus ja terveys, ilmastonmuutoksen hillintä ja liikenteen muut ympäristökysymykset sekä digitalisaatio ovat niin ikään jo nykyisissä suunnitelmissa ja ohjelmissa tavoitteina.

Tiedonannon ehdotus kansallisesta SUMP-tukiohjelmasta on huomioitu valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa. Suunnitelmaan on kirjattuna, että valtio lisää liikkumisen ohjauksen rahoitusta ja nostaa kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille suuntautuvan tuen määrärahan 2,5 miljoonaan euroon vuodessa vuodesta 2025 alkaen. Lisäksi suunnitelman mukaan tarkoituksena on laajentaa valtionavustusta

yksityisille työnantajille työpaikkojen liikkumisen ohjaukseen vuodesta 2025 alkaen. Osa kunnille suuntautuvasta valtionavustuksesta suunnataan kaupunkiseutujen kestävästi liikkumisen suunnitelmien ja pysäköintistrategioiden laadintaan. Suomessa on myös käytössä valtiontuki joukkoliikenneviranomaisille sekä valtionavustuksia kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin parantamiseen.

Muut asian käsittelyyn vaikuttavat tekijät

Tiedonanto on osa komission tehokkaan ja vihreän liikenteen pakettia, jolla toteutetaan Euroopan vihreän kehityksen ohjelmaa ja kestävästi ja älykkäästi liikkumisen strategiaa, ja kytkeytyy vahvasti TEN-T-asetuksen muutosehdotukseen.

Asiakirjat

COM (2021) 811/2

Laatijan ja muiden käsittelijöiden yhteystiedot

LVM Maria Torttila, maria.torttila@gov.fi, 050 572 2237

LVM Tiia Orjasniemi, tiia.orjasniemi@gov.fi, 050 441 5730

LVM Helinä Teittinen, helina.teittinen@gov.fi, 050 477 0519

EUTORI-tunnus

Liitteet

Viite

Asiasanat	joukkoliikenne, liikennepolitiikka, kaupunkikehitys
Hoitaa	LVM, YM
Tiedoksi	EUE, LIIVI, STM, TEM, UM, VNK, VTV
