C/2025/4211

20.8.2025

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto
Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu EU:ssa
(oma-aloitteinen lausunto)

(C/2025/4211)

Esittelijä: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Yhteisesittelijä: **Mateusz SZYMAŃSKI**

Neuvonantajat	Pedro HOMEM DE GOUVEIA (esittelijän neuvonantaja) Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (yhteisesittelijän neuvonantaja)
Komitean täysistunnon päätös	23.1.2025
Oikeusperusta	työjärjestyksen 52 artiklan 2 kohta
Vastaava jaosto	”liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta” -jaosto
Hyväksyminen jaostossa	27.5.2025
Hyväksyminen täysistunnossa	19.6.2025
Täysistunnon numero	597
Äänestystulos (puolesta / vastaan / pidättyi äänestämästä)	111/1/3

1. Päätelmät ja suositukset

1.1 Hyvä kaupunkiliikennejärjestelmä on olennainen edellytys elämänlaadulle, asianmukaisille työoloille ja taloudelliselle kilpailukyvylle yhteiskunnissa. Se on riippuvainen monista, ja monet ovat riippuvaisia siitä. Kaupunkiliikennejärjestelmien valmisteleminen aikamme uusiin haasteisiin vaatii yhteisiä toimia ja taloudellisen, poliittisen ja sosiaalisen pääoman mobilisointia.

1.2 Kaupunkiliikennejärjestelmiä on ohjattava kohti ympäristökestävyyttä ja sosiaalista ja taloudellista kestävyyttä. On edettävä rinnakkain näillä kaikilla kolmella alalla tai muutoin ei päästä eteenpäin lainkaan – ainakaan siinä laajuudessa ja sillä vauhdilla, joka on tarpeen.

1.3 Kaupunkiliikenteessä on käynnissä muutos, joka tuo mukanaan uhkia ja mahdollisuuksia. Tehokas toiminta edellyttää vankkaa strategiaa yhteisen hyvän puolustamiseksi, räätälöityjä toimenpiteitä, poliittista tahtoa panna toimenpiteet täytäntöön ja organisatorisia valmiuksia tämän tahdon täyttämiseksi.

1.4 Kaupunkiliikenteen parantamiseksi ja ympäristövaikutusten vähentämiseksi on laadittava kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia. ETSK kehottaa jäsenvaltioita laatimaan kansalliset ohjelmat, joiden tarkoituksena on auttaa paikallis- ja alueviranomaisia kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämisessä ja täytäntöönpanossa ohjauksen, valmiuksien kehittämisen ja rahoituksen avulla, ja komissiota tukemaan CIVINET-verkostojen toiminnan jatkamista ja laajentamista.

1.5 Vuoden 2027 jälkeisellä monivuotisella rahoituskehyksellä on olennainen asema, jotta voidaan edistää kestävää liikkumista ja saavuttaa Euroopan laajuisia liikenneverkkoja, ympäristönsuojelua ja liikenneturvallisuutta koskevat EU:n tavoitteet. Komission olisi edistettävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöä investointijatkumona, joka tarjoaisi myös myönteisen kannustimen täyttää Euroopan laajuisen liikenneverkon kaupunkisolmukohdille asettamat velvoitteet.

1.6 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmilla on avainasema tasapainoisessa aluekehityksessä. Tärkeänä askeleena on valjastaa alueen luovuus ja sosiaalinen pääoma; työnantaja- ja työntekijäjärjestöillä ja kansalaisyhteiskunnan organisaatioilla on keskeinen rooli, ja niitä on kannustettava osallistumaan tähän vuoropuheluun. Suunnitteluun on tärkeää ottaa mukaan kaikki asiaankuuluvat paikallisen, kansallisen ja EU:n tason sidosryhmät, myös silloin, kun on kyse rajatylittävistä asioista.

1.7 Kaupunkiliikennettä suunniteltaessa on huomioitava, että kaupunkialueiden sosiaalinen ja taloudellinen elämä ulottuu aina esikaupunkialueille, kaupunkien lähiympäristöön ja maaseutualueille ja että näiden näkemykset ja tarpeet on otettava huomioon. Liikennejärjestelmä, joka ei ole tehokas, luo ja ylläpitää kaupunkien ja maaseudun välistä kuilua ja siitä aiheutuvia kielteisiä taloudellisia, sosiaalisia ja poliittisia vaikutuksia. Liikennejärjestelmän oikeudenmukaisuus tarkoittaa, että liikkuminen on kohtuuhintaista eikä luo etuoikeuksia niille, jotka ovat jo paremmassa asemassa.

1.8 Kestävän kaupunkiliikenteen perustana on julkinen liikenne yhdessä aktiivisen ja jaetun liikkumisen kanssa. Jotta kansalaisilla olisi mahdollisuus valita tehokkain matkustusvaihtoehto, heille on oltava tarjolla kohtuuhintainen, saavutettavissa oleva, turvallinen ja luotettava multimodaalinen liikennevalikoima. On tärkeää, että sosiaalisessa ilmastorahastossa ja siihen liittyvissä ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmissa noudatetaan tätä lähestymistapaa liikenneköyhyyden torjumiseksi ja hiilen hinnoittelun sosiaalisten vaikutusten lieventämiseksi erityisesti silloin, kun ne kohdistuvat haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin.

1.9 Nuorilla on tärkeä rooli, sillä heidän käyttäytymisellään ja tottumuksillaan on pitkäkestoinen vaikutus. Liikenneratkaisuja suunniteltaessa ei pidä unohtaa vuoropuhelua nuorten kanssa, ja heidän näkökantansa on otettava huomioon.

1.10 Työntekijöiden ja työnantajien tukeminen julkisen liikenteen, jaetun liikkumisen ja pyöräilyn avulla on olennaisen tärkeää kestävän, esteettömän, osallistavan ja kohtuuhintaisen liikkumisen saavuttamiseksi.

1.11 Työoloista ja -ehdoista olisi tehtävä sellaiset, että ne kannustavat työntekijöitä ja rohkaisevat uusia työntekijöitä hakeutumaan liikennealalle.

2. **Taustaa**

2.1 Liikkuvuus voidaan määritellä mahdollisuudeksi liikkua vapaasti. Se on demokratian perusedellytys ja talouksien selkäranka. Ihmisten on päästävä töihin, kouluun, terveys- ja sosiaalipalvelujen äärelle, kulttuuritapahtumiin ja osallistumaan kansalaistoimintaan (tämä kuuluu Euroopan sosiaalisten oikeuksien pilarin periaatteisiin), ja työnantajille on tärkeää, että työntekijät ja asiakkaat pääsevät sinne, missä liiketoimintaa harjoitetaan, ja että tavarat saadaan toimitettua ja palvelut tarjottua.

2.2 Kaupunkiliikennejärjestelmällä on keskeinen rooli EU:n taloudessa. Se mahdollistaa maankäytön (liikenneverkkoon liittäminen on edellytys rakentamiselle), tavaroiden liikkumisen ja ajoneuvoteollisuuden sekä luo ja ylläpitää työpaikkoja.

2.3 Kaupunkiliikennejärjestelmästä aiheutuu erilaisia kustannuksia, muun muassa pääomakustannuksia, joista vastaa julkinen sektori (infrastruktuurin rakentaminen ja ylläpito), toimintakustannuksia, joista vastaavat käyttäjät (yksittäiset ihmiset ja yritykset) ja viranomaiset (varmistaakseen oikeuden vapaaseen liikkumiseen), ulkoisvaikutuksista johtuvia välillisiä kustannuksia, joista vastaa yhteiskunta verojen välityksellä (esimerkiksi tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten sekä ilmansaasteiden ja melusaasteen aiheuttamat kansanterveysvaikutukset).

2.4 Kaupunkiliikennejärjestelmä on muutosten kourissa. Viimeksi kuluneiden kahden vuosisadan aikana nämä muutosvoimatekijät ovat johtaneet pääosin sen laajentumiseen, mikä on lisännyt maantie- ja rautatieverkkojen kattavuutta sekä ajoneuvojen, ajettujen kilometrien ja kulutetun energian määrää.

2.5 Nykyiset muutosvoimatekijät ajavat kaupunkiliikennejärjestelmään perustavanlaatuisempaa muutosta. Osa muutoksista juontaa juurensa teknologian ja liike-elämän innovaatioista: sähköistäminen, digitalisaatio, verkkopohjainen globalisaatio, alustatalous, riskipääoma ja näiden tekijöiden yhdistelmän mahdollistama nopea (toisinaan sääntelemätön) käyttöönotto ja kasvu. On myös tekijöitä, jotka perustuvat yleiseen etuun. Näitä ovat muun muassa sitoutuminen tieliikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten huomattavaan vähentämiseen, ympäristötietoisuuden lisääntyminen sekä tarve varautua äärimmäisiin ja entistä useammin esiintyviin ilmastoilmiöihin ja infrastruktuurin kaksoiskäyttöön.

2.6 Muutokset ovat vääjäämättä jo käynnissä. On tehtävä valinta, toteutetaanko siirtymä suunnitellusti vai jättäydytäänkö ajelehtimaan epävarmasti pahempaan suuntaan. Kaupunkiliikenne ylläpitää sosiaalista ja taloudellista elämää, ja hallittu siirtymä on ratkaisevan tärkeä monille sidosryhmille sekä liikennealalla että sen ulkopuolella. Hallittu siirtymä edellyttää vakaata strategiaa, joka on kehitetty vankkojen suunnitteluprosessien ja työmarkkina- ja kansalaisvuoropuhelujen pohjalta. Tämä on kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun ydintehtävä.

3. **Yleistä**

3.1 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelu ei ole EU:ssa vain käsitteellistä: siitä on vankkaa kokemusta, sitä ohjataan selkeästi ja sille on sääntelyllistä tarvetta. Euroopan laajuista liikenneverkkoa (TEN-T) koskevassa EU:n asetuksessa on eritelty 431 kaupunkisolmukohtaa, joista jokaisen on laadittava kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma vuoden 2027 loppuun mennessä.

3.2 Euroopan laajuisen liikenneverkon kaupunkiliikenteen solmukohtaa varten laadittavan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman olisi katettava toiminnallinen kaupunkiseutu, joka käsittää yleensä kaupungin ja sen työmatka-alueeseen kuuluvat lähiseudun kunnat. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimisen ja täytäntöönpanon yhteydessä on olennaisen tärkeää käydä vuoropuhelua ja tehdä yhteistyötä saman toiminnallisen kaupunkiseudun kuntien välillä, näiden kuntien ja kansallisten hallitusten välillä sekä viranomaisten ja kaikkien asiaankuuluvien sidosryhmien välillä.

3.3 Kaupunkiliikennettä suunniteltaessa on huomioitava, että toiminnallisen kaupunkiseudun sosiaalinen ja taloudellinen elämä ulottuu aina esikaupunkialueille, kaupunkien lähialueille ja maaseudulle ja se on riippuvaista ihmisten ja tavaroiden liikkumisesta, jonka alkupiste on kaupungin rajojen ulkopuolelta. Esimerkkinä voidaan mainita esikaupungeissa asuvien työntekijöiden työmatkat ja maaseudun tiloilta markkinoille tuotavat elintarvikkeet. EU:n pitkän aikavälin maaseutuvisiossa 2040 korostetaan liikenneyhteyksiä ja digitaalisia yhteyksiä.

4. **Erityistä**

Lähdetään perusasioista

4.1 Kävely on perustuvanlaatuisin osa liikennejärjestelmää, ja sitä varten tarkoitettu infrastruktuuri on ratkaisevan tärkeä jokapäiväisessä elämässä, jotta voidaan päästä lähikouluun, palvelujen äärelle ja kauppoihin ja saavuttaa julkinen liikenne. Kävelyinfrastruktuurin esteettömyyden ja turvallisuuden puute haittaa suhteettomasti kaikkein heikoimmassa asemassa olevia ja on merkittävä este kestävälle liikkumiselle.

4.2 On olennaisen tärkeää varmistaa, että liikenneinfrastruktuuri on kaikkien ulottuvilla, jotta julkisesta tilasta ja julkisesta liikenteestä tulisi aidosti julkisia, jotta vammaisilla kansalaisilla olisi täydet mahdollisuudet nauttia ihmisoikeuksista ja sosiaalisista oikeuksista, jotta voitaisiin parantaa turvallisuutta ja mukavuutta kaikille käyttäjille ja suojella rahoituksen kestävyyttä yhteiskunnassa, sillä esteet aiheuttavat riippuvuutta ja riippuvuudesta aiheutuu kustannuksia, jotka olisivat väestön ikääntymisen takia kestämättömiä.

4.3 Liikenneturvallisuus on avainasemassa, jotta voidaan puuttua yleisimpään kuoleman ja vakavien loukkaantumisten syyhyn, ja se on välttämättömyys kestävän liikkumisen edistämiseksi. Tieliikenteen vaarat ovat yksi suurimmista esteistä kävelyn, pyöräilyn, julkisen liikenteen käytön ja jaetun mikroliikkumisen lisääntymiselle. Kun kaduista tehdään turvallisia, voidaan hyödyntää niiden täyttä sosiaalista ja taloudellista potentiaalia ja ympäristöpotentiaalia.

Osallistuminen ja vuoropuhelu

4.4 Kestävää liikkumista koskevien politiikkojen täytäntöönpano paikallistasolla voi luoda jännitteitä viranomaisten ja eri liikennemuotojen käyttäjien, etenkin autoilijoiden, välille. Ruohonjuuritason osallistuminen ja vuoropuhelu ovat avainasemassa, ja on pyrittävä ottamaan rakentavasti mukaan kaikki ne, joita asia mahdollisesti koskee, eikä ainoastaan ne, jotka ovat asiasta samaa mieltä.

4.5 Vuoropuhelua tarvitaan yli puoluerajojen: kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelma saattaa tarvita taakseen enemmistön, ja sen toteuttaminen saattaa ulottua yli vaalikausien.

4.6 Eri sukupolvet kattava vuoropuhelu on myös välttämätöntä, jotta voidaan hahmotella pitkän aikavälin visio, jossa otetaan huomioon kaikkien sukupolvien, erityisesti nuorten, oikeudet ja tarpeet. EU-tason nuorisotestin soveltaminen liikennepolitiikan alalla edistää kestävää liikkumista.

Käyttäytymisen muuttaminen

4.7 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmalla pyritään muuttamaan kestämättömiä liikkumistapoja. Tämä edellyttää väistämättä liikkumiskäyttäytymisen muuttamista, joka voidaan toteuttaa tukemalla vaihtoehtoja ja tarjoamalla sopivia kannustimia niiden käyttöön ottamiseksi. Käyttäytymistutkimuksista saatua tietoa olisi hyödynnettävä politiikassa mahdollisimman aikaisessa vaiheessa.

4.8 Tärkeänä hetkenä on varhaiseen aikuisuuteen siirtyminen, sillä uusi asuinpaikka ja työ tuovat mukanaan muutoksia liikkumiskäyttäytymiseen. Myös kaupungin julkisen tilan parantaminen on erinomainen tilaisuus. Esimerkiksi Ljubljanassa kaupunki ilmoitti hyvissä ajoin etukäteen aikovansa sulkea pääkadun moottoriliikenteeltä ja tarjosi hyviä vaihtoehtoja keskusta-alueelle pääsemiseksi.

Liikenneköyhyys ja multimodaalisuus

4.9 Ei riitä, että keskitytään kaupunkikeskustoihin ([1]). Monien esikaupunkialueilla ja kaupunkien lähialueilla asuvien on tehtävä valinta sen välillä, viettävätkö he paljon aikaa julkisessa liikenteessä vai käyttävätkö he paljon rahaa omaan autoon. Hyvien vaihtoehtojen puuttuminen vääristää valintaa ja pakottaa omistamaan auton. Tämä ongelma koskee monia työntekijöitä. Esikaupunkialueiden halvemmat asumiskustannukset kuittautuvat helposti korkeammilla liikkumiskustannuksilla (ajassa ja rahassa mitattuna), kun työntekijöillä on pitkät työmatkat ja vuorotyötä tekevillä (jotka ovat usein kriittisiä työntekijöitä) ei ole mahdollisuutta käyttää julkista liikennettä ruuhka-aikojen ulkopuolella. Tehoton kaupunkiliikenne vaikuttaa elinkustannuksiin ja elämänlaatuun.

4.10 Kyseessä on alueellinen haaste. Julkisen liikenteen päivittäinen käyttäminen voi olla hyvinkin kallista, jos matkustajien on ostettava useita lippuja samalle matkalle. Hyvä ratkaisu on kohtuullisen ajan (esim. 75 minuuttia) voimassa oleva lippu, jota voidaan käyttää kaikessa julkisessa liikenteessä. Tämä vaatii hintojen yhdentämistä, mikä puolestaan edellyttää asianmukaista liikennesuunnittelua ja alue- ja paikallisviranomaisten yhteistyötä. Kaupunkiseutujen joukkoliikenneviranomaisilla on tässä tärkeä rooli.

4.11 Julkinen liikenne on EU:n kaupunkiliikennejärjestelmän selkäranka ([2]). Julkisen palvelun velvoitteet ovat oleellisia, jotta voidaan varmistaa, että yleisölle on tarjolla elintärkeitä palveluja, myös siellä ja silloin, kun ne eivät ole välttämättä kannattavia. On investoitava julkisen liikenteen tarjontaan, turvallisuuteen ja mukavuuteen sekä huolehdittava sen sujuvuudesta vuorotiheyden ja luotettavuuden lisäämiseksi.

4.12 On myös ymmärrettävä julkisen liikenteen rajoitukset harvemmin asutuilla alueilla ja ruuhka-aikojen ulkopuolella (esim. työntekijöille, jotka lopettavat työvuoronsa myöhään, tai nuorille, jotka palaavat yöllä erilaisista tapahtumista). On tuettava julkisen liikenteen, pyöräilyn ja jaetun liikkumisen (esim. kimppakyyti, autojen yhteiskäyttö ja kysyntäohjauksinen liikenne) yhdistämistä. Ihmiset tarvitsevat multimodaalista liikennevalikoimaa – mitä monipuolisempi valikoima on, sitä tehokkaammin se pystyy vastaamaan erilaisiin tarpeisiin luotettavalla tavalla ja kohtuuhintaan.

4.13 Yhteisillä mikroliikennepalveluilla (yhteiskäyttöpyörät, sähköpyörät, tavarapyörät, sähköpotkulaudat ja sähkömopot) on oma roolinsa multimodaalisessa valikoimassa. Monet tällaiset palvelut toimivat vain tiheästi asutuilla kaupunkialueilla, missä on helpompi tuottaa tuloja. Harvemmin asutuilla alueilla ne voisivat auttaa monia ihmisiä tavoittamaan julkisen liikenteen ja tarjota ratkaisun lyhyille matkoille (5 km).

4.14 Toiminnallisilla kaupunkiseuduilla on strategisesti tärkeää ottaa käyttöön jaettuja liikkumispalveluja ja laajentaa niitä. Tähän tarvitaan julkista tukea niin, että hinnat pysyvät kohtuullisina käyttäjille ja toiminta kannattavana palvelujen tarjoajille, jotta samalla voidaan houkutella yksityisiä investointeja ja ohjata niitä julkisiin tarpeisiin. Kolmannella sektorilla voi myös olla merkittävä rooli, kuten Latviassa, jossa maaseutualueilla on käytössä sosiaalialan tilaustaksipalvelu.

4.15 Kun kaupunkikeskuksiin päästetään vain vähäpäästöiset autot, saatetaan asettaa epäedulliseen asemaan ne, joilla ei ole varaa tällaisiin autoihin. Oikeus päästä kaupunkikeskuksiin on pyrittävä turvaamaan tavalla, joka sopii yhteen sen kanssa, että näissä keskuksissa asuvilla ja työskentelevillä ihmisillä on oikeus puhtaampaan ilmaan, turvallisempiin katuihin ja suurempaan määrään viheralueita tulvien ja helleaaltojen hillitsemiseksi. Jotta voidaan välttää ristiriidat perusteltujen oikeuksien välillä, on keskityttävä pääsyn parantamiseen ihmisille ja tavaroille.

Työllisyys ja liikenne

4.16 Työssäkäynti synnyttää kysyntää liikkumiselle, ja työpaikkojen keskittäminen mahdollistaa matkojen keräämisen yhteen, mikä on keskeinen edellytys tehokkaalle ja kohtuuhintaiselle liikenteelle. Suuret työnantajat tarjosivat ennen kuljetuksia työntekijöille. Nykyään julkisen liikenteen käyttäminen yhdessä jaetun liikkumisen kanssa voi tarjota tehokkaampia ratkaisuja myös työntekijöille, jotka aloittavat tai lopettavat työvuoronsa yöllä ja asuvat syrjässä.

([1]) Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”EU:n pitkän aikavälin maaseutuvisio” (COM(2021) 345 final) (EUVL C 290, 29.7.2022, s. 137).

([2]) Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Julkisen liikenteen merkitys Euroopan vihreälle elpymiselle” (oma-aloitteinen lausunto) (EUVL C 75, 28.2.2023, s. 115).

4.17 Olisi harkittava niiden työnantajien tukemista, jotka antavat avustuksia julkisen liikenteen lippujen ostamiseen ja edistävät autottomuutta muun muassa mahdollisin verokannustimin ja yhteisrahoitustoimenpitein, joilla työntekijöitä kannustetaan tekemään työmatkansa kestäväpohjaisemmalla tavalla (esim. kimppakyytiautoille varatut pysäköintipaikat, turvalliset pyöräparkit, suihkut töihin pyöräileville). Työntekijöiden liikkumiseen tarkoitetusta tuesta on aina keskusteltava ja sovittava työntekijöiden edustajien ja ammattijärjestöjen kanssa.

Kestävä liikkuminen ja kilpailukykyiset yritykset

4.18 Tavaraliikenteen kestävyyden parantaminen voi tuoda liiketoimintaetuja (kuljetus kuuluu kustannustekijöihin) ja kollektiivisia hyötyjä (päästöjen ja liikenneruuhkien vähentäminen) ja parantaa kaupunkialueiden kilpailukykyä. Julkisen ja yksityisen sektorin yhteistyö on olennaisen tärkeää, ja kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelmat tarjoavat vankan perustan. Kestävän kaupunkilogistiikan suunnitelmat eivät ole yhtä yleisiä kuin kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat, ja niitä molempia olisi kehitettävä rinnakkain.

4.19 Kaupunkien tavaraliikenteen ja viimeisen toimitusvaiheen kestävyyden parantaminen edellyttää innovatiivista toimintamallia, joka ei ole haitallinen yrityksille ja voi jopa tuottaa tehokkuus- ja kilpailuetuja. Erityistä tukea on annettava mikro- ja pk-yrityksille ([3]), kauppiaille, käsityöläisille ja muille pienille talouden toimijoille. Tätä on edistettävä ympäristöä säästävillä hankinnoilla.

4.20 Energiasiirtymä edellyttää muutoksia taloudessa, yrityksissä ja työpaikoissa. Olisi pyrittävä varmistamaan, että luodut työpaikat ovat laadukkaita, tarjoavat vakaat työolot, turvaavat työntekijöiden oikeudet ja tarjoavat kohtuullista palkkaa. Näitä muutoksia on käsiteltävä työmarkkinaosapuolten vuoropuhelussa.

Kestävän liikenteen työpaikat

4.21 Kestävä liikenne tarvitsee työntekijöitä. Liikennealalla esiintyy työvoimapulaa, ja on pohdittava, miten työntekijöitä (myös naisia ([4])) voidaan kannustaa valitsemaan tämä ala. On otettava huomioon valmiudet ja osaaminen julkisella sektorilla, mutta myös muualla, ja työolojen turvaamiseksi ja parantamiseksi tarvitaan työmarkkinaosapuolten vuoropuhelua.

4.22 Jotta julkisen liikenteen alalle voidaan houkutella työntekijöitä ja pitää heistä kiinni, on tarpeen varmistaa, että ala on turvallinen työntekijöille, jotka joutuvat usein kokemaan matkustajien taholta uhkailua ja väkivaltaa. Julkisen liikenteen työntekijöiden turvallisuus on lisäksi edellytys kaikkien matkustajien turvallisuudelle. Tämä koskee myös seksuaalisen häirinnän tehokasta torjumista julkisen liikenteen asemilla, pysäkeillä ja ajoneuvoissa.

Uutta energiaa, uusia ajoneuvoja ja vanhat ongelmat

4.23 Sähköisen liikkumisen ja vaihtoehtoisten polttoaineiden hyödyt on asetettava oikeisiin mittasuhteisiin. On otettava huomioon muutakin kuin päästöt: sähköajoneuvoilla on myönteinen vaikutus ilmanlaatuun, mutta ne eivät ratkaise monia muita liikenteeseen liittyviä ongelmia, joita ovat muun muassa mikrohiukkaset renkaista ja jarruista, liikenneruuhkat, pysäköintipaikkojen kysyntä, tieliikennevaarat ja ajoneuvojen valmistuksen kaikki ympäristövaikutukset.

4.24 Kaupungit suunnittelevat ja tekevät mittavia investointeja nykyaikaiseen vähäpäästöiseen ja päästöttömään ajoneuvokantaan. Jotta näille investoinneille saataisiin paras mahdollinen tuotto, viranomaisten on toteutettava julkiset hankinnat siten, että ne voivat pitää osan investoinneista alueellisessa taloudessa, ja EU:hun sijoittautuneiden linja-autonvalmistajien on parannettava teollisia valmiuksiaan toimittaa suurempia määriä ajoneuvoja lyhyemmässä ajassa.

4.25 On erityisen tärkeää pyrkiä optimoimaan ja tehostamaan eri teknologioiden käyttöä, jotta saavutetaan parhaat tulokset tietyin kustannuksin erityisesti käytettäessä julkisia varoja.

Aluesuunnittelu ja liikennesuunnittelu

4.26 Aluesuunnittelun ja liikennesuunnittelun on oltava yhteydessä toisiinsa ja niitä on koordinoitava. Parempi integrointi on avain yhteyksien parantamiseen ja matkustustarpeen hallitsemiseen. Kaupunkisuunnittelussa tämä voidaan saavuttaa parantamalla taloudellisten toimintojen alueellista yhdistelyä ja sen tukena liikkumista.

([3]) Ks. Kaupunkiliikenteen asiantuntijaryhmän (EGUM) suositukset kaupunkilogistiikasta.
([4]) Mnenje Evropskega ekonomsko-socialnega odbora – Ženske in promet – platforma za spremembe (raziskovalno mnenje na zaprosilo Komisije) (EUVL C 246, 28.7.2017, s. 1).

4.27 Kaupunkialueita laajennettaessa laajennetaan aina myös yleishyödyllisten palvelujen (esim. sähkö, vesi ja sanitaatio) infrastruktuuria, sillä uudet rakennukset luovat uutta kysyntää. Kestävien liikenneratkaisujen tarjoaminen olisi myös suunniteltava, rahoitettava ja varmistettava heti alusta lähtien, sillä muutoin uusi kehitys pahentaa liikkumisongelmia, kun autoliikenne lisääntyy ja uusien kotitalouksien on pakko omistaa auto.

Ilmastoneutraalit kaupungit

4.28 ETSK kannattaa EU:n missiota, joka tähtää ilmastoneutraaleihin ja älykkäisiin kaupunkeihin vuoteen 2030 mennessä ja jonka tarkoituksena on tarjota yhteiset puitteet ilmastoneutraaliudelle kaupungeissa. Missiossa kaupunkeja kannustetaan ponnekkaasti laatimaan kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmansa ja sovelletaan monialaista ja kysyntään perustuvaa lähestymistapaa, jolla luodaan synergioita olemassa olevien aloitteiden välille ja jossa toiminta perustuu kaupunkien todellisiin tarpeisiin.

Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat ja rahoitus

4.29 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatiminen 431 kaupunkisolmukohdalle ennen vuotta 2027 vaatii suurta ponnistusta ja tarjoaa ainutlaatuisen ja merkittävän mahdollisuuden saavuttaa hyviä tuloksia. Toimiin on ryhdyttävä heti. Kansalliset tukiohjelmat, joilla on asianmukaiset valmiudet teknisen ja taloudellisen tuen antamiseen, vakiotoimintamallien parantamiseen ja sidosryhmien osallistumisen edistämiseen, ovat keskeisen tärkeitä. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelman kansallisilla yhteyspisteillä on avainasema.

4.30 On erittäin tärkeää arvioida, hyödynnetäänkö kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien täytäntöönpanon tukemiseen käytettävissä olevia varoja kokonaisuudessaan ja saavutetaanko synergioita. Tällä hetkellä tukea voidaan saada Euroopan strategisten investointien rahastosta, Euroopan rakenne- ja investointirahastoista, Verkkojen Eurooppa -välineen TEN-T-rahastoista, Euroopan investointihankeportaalista, kaupunkialueiden innovatiivisista toimenpiteistä, URBACT-ohjelmasta, polttokenno- ja vety-yhteisyrityksestä, Horisontti 2020 -ohjelmasta ja Interreg Europe -ohjelmasta. Käytettävissä on erilaisia taloudellisia resursseja, jotka ovat kaikki riippuvaisia monivuotisesta rahoituskehyksestä.

4.31 Vuoden 2027 jälkeinen monivuotinen rahoituskehys on olennaisen tärkeä kestävän liikkumisen edistämiseksi ja liikkumiseen liittyvien EU:n tavoitteiden saavuttamiseksi. EU harkitessa rahoitusvälineidensä uudistamista komission olisi edistettävä kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien käyttöä välineenä, jolla luodaan hankejatkumoita ja järkeistetään EU:n rahoitusta. Näin voitaisiin täyttää myönteisin kannustimin Euroopan laajuisen liikenneverkon 431 kaupunkisolmukohdalle asettamat velvoitteet, edistää laadukkaiden kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien kehittämistä ja tukea niiden täytäntöönpanoa. Tällainen yhdenmukaisuus voisi myös houkutella yksityisiä investointeja alueellisiin talouksiin ja auttaa luomaan työpaikkoja.

Valmiuksien kehittäminen

4.32 Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmaa koskevissa suuntaviivoissa määritellyn prosessin olisi toimittava viitekehyksenä kaikille kaupunkisolmukohdille, mutta yhtä kaikille sopivaa ratkaisua ei ole olemassa. Kaupunkialueiden on löydettävä optimaaliset ratkaisut, jotta ne voivat ottaa huomioon omat erityispiirteensä ja hyödyntää mahdollisuuksiaan ja valmiuksiaan parhaalla mahdollisella tavalla. Tästä syystä valmiuksien kehittäminen paikallistasolla on oleellisen tärkeää.

4.33 Maiden, joilla ei ole kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelua koskevia kansallisia suuntaviivoja, olisi suositeltavaa laatia ne mahdollisimman pian, jotta kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmat saataisiin luotua tehokkaalla ja standardoidulla tavalla. Tässä voidaan hyödyntää komission suosituksia kestävän kaupunkiliikenteen suunnittelun kansallisista tukiohjelmista. Kansalliset suuntaviivat olisi laadittava yhteistyössä kaupunkien, aluehallintojen, tiedeyhteisön, kaupunkiliikenteen sidosryhmien, asiantuntijoiden ja kansalaisyhteiskunnan kanssa.

4.34 Kunkin toiminnallisen kaupunkiseudun asiaankuuluvien elinten välillä olisi toteutettava jatkuvaa koordinointia. Kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien täytäntöönpanoa olisi seurattava ja arvioitava asianmukaisesti ja jatkuvasti siten, että otetaan käyttöön mekanismeja, joilla mitataan edistymistä tavoitteiden saavuttamisessa.

4.35 CIVITAS-aloitteella on tärkeä rooli avustusten, hankkeiden, koulutuksen sekä tietoisuuden lisäämisen välityksellä, ja CIVINET-verkostot helpottavat tiedottamista ja hyvien käytäntöjen jakamista paikallisten ja kansallisten sidosryhmien kesken niiden omalla kielellä. Tämä on hyvin onnistunut prosessi, ja sitä olisi tuettava edelleen ja levitettävä useampiin maihin.

4.36 Asiantuntijoiden ja kaupunkitutkimusinstituuttien tietämystä olisi hyödynnettävä paikallis- ja alueviranomaisten valmiuksien suunnittelussa ja vahvistamisessa, ja niiden olisi tehtävä yhteistyötä vaaleilla valittujen edustajien kanssa poliittisen tahdon ja ymmärryksen rakentamiseksi ja vahvistamiseksi.

Bryssel 19. kesäkuuta 2025.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja
Oliver RÖPKE