Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/1021

26.5.2025

KOMISSION SUOSITUS (EU) 2025/1021,

annettu 22 päivänä toukokuuta 2025,

liikenneköyhyydestä: varmistetaan kohtuuhintainen, saavutettava ja esteetön sekä oikeudenmukainen liikkuminen

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen ja erityisesti sen 292 artiklan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Euroopan sosiaalisten oikeuksien pilarin ([1]) periaatteen 20 mukaan jokaisella on oikeus saada keskeisiä palveluja, kuten liikennepalveluja, ja tällaisten palvelujen käyttömahdollisuuteen liittyvää tukea olisi oltava saatavilla sitä tarvitseville. Liikenne mahdollistaa myös aktiivisen yhteiskuntaan ja työmarkkinoille osallistumisen tarjoamalla helpomman pääsyn keskeisiin toimintoihin, kuten työllisyys-, terveydenhuolto- ja koulutuspalveluihin. Tätä taustaa vasten erityisesti haavoittuvassa asemassa olevien ryhmien liikenneköyhyys on yhä suurempi huolenaihe, sillä se vaarantaa näiden palvelujen saatavuuden ja edistää siten sosiaalista syrjäytymistä.

(2) Kilpailukykykompassissa ([2]) todetaan, että asianmukainen liikenneinfrastruktuuri, jolla tuetaan logistiikkaa, oikea-aikaista tuotantoa sekä ihmisten, tavaroiden ja palvelujen liikkuvuutta, on EU:n kilpailukyvyn edellytys. Tutkimukset osoittavat, että liikenne edistää keskeisellä tavalla talouskehitystä, hyvinvointia ja sosiaalista oikeudenmukaisuutta, sillä se tukee laadukkaiden työpaikkojen saantimahdollisuuksia, myös köyhyys- ja syrjäytymisvaarassa oleville henkilöille ja tietyille yhteiskunnan haavoittuville ryhmille ([3]). Se voi osaltaan edistää sukupolvien välistä oikeudenmukaisuutta ja solidaarisuutta.

(3) Sosiaalinen ilmastorahasto perustettiin torjumaan ja lieventämään mahdollisia kielteisiä jakaumavaikutuksia, joita aiheutuu EU:n hiilimarkkinoiden kattavuuden laajentamisesta koskemaan rakennuksia ja tieliikennettä uudella päästökauppajärjestelmällä (ETS2) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2003/87/EY ([4]) mukaisesti. Sosiaalisen ilmastorahaston odotetaan vuosina 2026–2032 mobilisoivan 86,7 miljardia euroa tukemaan haavoittuvia kotitalouksia, liikenteen käyttäjiä ja mikroyrityksiä, jotka kärsivät erityisesti energia- ja liikenneköyhyydestä. Rahoituksen saamiseksi jäsenvaltioiden on toimitettava kansalliset ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmansa 30. kesäkuuta 2025 mennessä ja saavutettava asiaankuuluvat välitavoitteet ja tavoitteet tyydyttävällä tavalla. Tämän suosituksen tarkoituksena on tukea jäsenvaltioita niiden työssä.

(4) Jäsenvaltiot voivat käyttää sosiaalista ilmastorahastoa rakenteellisten toimenpiteiden ja investointien tukemiseen energiatehokkuuden parantamiseksi ja rakennuskannan vähähiilistämiseksi sekä puhtaiden liikenneratkaisujen edistämiseksi edellyttäen, että aloitteet kohdistuvat pääasiassa haavoittuviin kotitalouksiin, mikroyrityksiin tai liikenteen käyttäjiin. Tukikelpoisia liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä ja investointeja ovat muun muassa kannustaminen kohtuuhintaisen, saavutettavan ja esteettömän julkisen liikenteen käyttöön, yksityisten ja julkisten tahojen, myös osuuskuntien, tukeminen kestävän kysynnän mukaisen liikkumisen, jaetun liikkumisen palvelujen ja aktiivisten liikkumisvaihtoehtojen kehittämisessä ja tarjoamisessa, päästöttömien ajoneuvojen ja polkupyörien saatavuuden helpottaminen, lataus- ja tankkausinfrastruktuurin kehittäminen sekä käytettyjen päästöttömien ajoneuvojen markkinoiden kehittämisen tukeminen.

(5) Sosiaalista ilmastorahastoa koskevan asetuksen ([5]) 2 artiklan 2 kohdassa otettiin käyttöön ensimmäinen ja ainoa unionin laajuinen liikenneköyhyyden määritelmä. Liikenneköyhyydellä tarkoitetaan ”sitä, että henkilöt ja kotitaloudet eivät pysty kattamaan yksityisen tai julkisen liikenteen kustannuksia tai se on heille vaikeaa tai henkilöillä ja kotitalouksilla ei ole mahdollisuutta tai heillä on vaikeuksia saada liikennepalveluja, jotka ovat tarpeen, jotta he saisivat pääsyn olennaisiin sosioekonomisiin palveluihin ja toimiin, kansalliset ja maantieteelliset olosuhteet huomioon ottaen”.

([1]) https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/european-pillar-social-rights-20-principles_en.
([2]) https://commission.europa.eu/topics/eu-competitiveness_fi.
([3]) Economic Perspectives on Transport and Equality (OECD, 2011); Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers (EU 2022).
([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2003/87/EY, annettu 13 päivänä lokakuuta 2003, kasvihuonekaasujen päästöoikeuksien kaupan järjestelmän toteuttamisesta yhteisössä ja neuvoston direktiivin 96/61/EY muuttamisesta (EUVL L 275, 25.10.2003, s. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87/oj).
([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/955, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, sosiaalisen ilmastorahaston perustamisesta ja asetuksen (EU) 2021/1060 muuttamisesta (EUVL L 130, 16.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj).

(6) Sosiaalista ilmastorahastoa koskevaan asetukseen sisältyvän liikenneköyhyyden määritelmän osalta voidaan yksilöidä seuraavat kolme ulottuvuutta:

a) kohtuuhintaisuus: yksityishenkilöiden ja kotitalouksien mahdollisuudet kohtuuhintaiseen yksityiseen tai julkiseen liikenteeseen

b) liikenteen saatavuus: olemassa olevat liikennepalvelut ja nykyinen vuorotiheys

c) saavutettavuus ja esteettömyys: yksilöiden ja kotitalouksien mahdollisuudet päästä hyödyntämään olennaisia sosioekonomisia palveluja ja toimintoja kohtuullisessa ajassa.

Neljäs ulottuvuus, ”liikennejärjestelmän tarkoituksenmukaisuus”, ei sisälly liikenneköyhyyden varsinaiseen määritelmään, mutta sillä voidaan kuvata järjestelmän käytettävyyttä. Tarkoituksenmukaisuuteen sisältyy useita lisätekijöitä, kuten liikennejärjestelmän luotettavuus, soveltuvuus henkilöille, jotka matkustavat työn ja hoitovelvoitteiden vuoksi (kuten työpaikan ja kodin väliset matkat tai lasten kuljettaminen,) turvallisuus ja toimintavarmuus, tarjonta tavanomaisten liikennöintiaikojen ulkopuolella, esteettömyyskysymykset sekä se, onko matkustusmahdollisuuksia koskevia tietoja laajasti saatavilla ([6]).

(7) Liikenneköyhyyden taustalla on pienituloisuus ja muut systeemiset esteet, kuten työpaikan, oppilaitosten ja välttämättömien palvelujen läheisyydessä sijaitsevien kohtuuhintaisten asuntojen puute, maantieteellinen eristyneisyys, julkisen tai yksityisen liikenteen puuttuminen tai rajallinen saatavuus tai erityiset sosioekonomiset, demografiset ja fyysiset ominaisuudet, jotka rajoittavat ihmisten mahdollisuuksia hyödyntää asianmukaisia liikennepalveluja.

(8) Komission tutkimuksen mukaan liikenteen kokonaiskustannukset ovat suurimmat alueilla, joiden asukastiheys on keskitasoa, mikä saattaa johtua työmatkojen suuremmasta osuudesta ja siitä, että näiltä alueilta tehdään useampia matkoja kaupunkeihin (esim. työntekoa tai ostoksia varten) ([7]). Kuten syrjäisimpiä alueita koskevassa EU:n strategiassa ([8]) todetaan, liikenneyhteydet ovat ratkaisevan tärkeitä EU:n syrjäisimmillä alueilla. Saaret ja syrjäisimmät alueet ovat yleensä kaikkein alttiimpia liikenneköyhyydelle, mikä vaikuttaa esimerkiksi asukkaiden mahdollisuuksiin saada pääsy keskeisiin sosioekonomisiin palveluihin. Lisäksi ne ovat usein erittäin riippuvaisia lento- ja meriliikenteestä, eikä liikennemuotojen korvaaminen muilla ole niillä helppoa ([9]).

(9) Eurostatin tiedot ([10]) osoittavat, että niiden ihmisten osuus, joilla ei ole varaa autoon ja jotka ovat köyhyysvaarassa (eli joiden tulot ovat pienemmät kuin 60 prosenttia ekvivalentista mediaanitulosta), vaihteli noin 6 prosentista (Italiassa 5,5 prosenttia, Kyproksessa 6 prosenttia ja Maltassa 6,2 prosenttia) yli 30 prosenttiin (Suomessa 34,3 prosenttia, Romaniassa 34 prosenttia sekä Slovakiassa ja Unkarissa 32,4 prosenttia) vuonna 2023. Tilanne vaihtelee huomattavasti kotitalouden tyypin mukaan; 12 jäsenvaltiossa yli 30 prosentilla pienituloisista henkilöistä, joilla on huollettavia lapsia, ei ollut varaa autoon (Slovakiassa 44,4 prosenttia ja Unkarissa 43,4 prosenttia) vuonna 2023.

(10) Yleisesti ottaen pienituloisten ja alemman keskitulotason henkilöiden tai kotitalouksien, joilla on varaa julkiseen tai yksityiseen liikenteeseen, voidaan katsoa olevan liikenneköyhyyden vaarassa, jos ne käyttävät merkittävän osan varoistaan liikenteeseen (esimerkiksi jos osuus on yli kaksinkertainen maan väestön mediaanitasoon verrattuna).

(11) Liikenneköyhyyden ehkäiseminen ja lieventäminen on yksi Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) painopisteistä. TEN-T-infrastruktuurilla on varmistettava saumaton liikkuminen sekä saavutettavuus ja esteettömyys kaikille käyttäjille, erityisesti liikenneköyhyydestä kärsiville tai haavoittuvassa asemassa oleville.

([6]) Ks. Euroopan komissio: työllisyys-, sosiaali- ja osallisuusasioiden pääosasto, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. ym., Final Report, ”Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies”, lokakuu 2024.

([7]) Euroopan komissio, yhteisen tutkimuskeskuksen tekninen raportti ”Energy Poverty, Transport Poverty and Living Conditions – An analysis of EU data and socio indicators”, 2022.

([8]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – ”Asetetaan ihmiset etusijalle, varmistetaan kestävä ja osallistava kasvu ja hyödynnetään EU:n syrjäisimpien alueiden mahdollisuudet”, COM(2022) 198 final, 3.5.2022.

([9]) Euroopan mantereella lyhyen matkan lennot pystytään korvaamaan helpommin juna- tai automatkoilla kuin syrjäisimmillä alueilla, ks. liikenne- ja matkailuvaliokunnan pyytämä Euroopan parlamentin tutkimus ”Transport and tourism in outermost regions: assessing mobility poverty and the effects of new climate policies”, PE 759.311, maaliskuu 2025, https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2025/759311/CASP_STU(2025)759311_EN.pdf.

([10]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mddu05/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mddu.

(12) Komission pitkän aikavälin maaseutuvisiossa ([11]) kehotetaan jäsenvaltioita ja alueita kehittämään kestäviä maaseudun liikennettä ja liikkumista koskevia strategioita, joiden yleisenä tavoitteena on luoda vahvoja, verkottuneita, selviytymiskykyisiä ja vauraita maaseutualueita vuoteen 2040 mennessä. Tämän vision toteuttaminen edellyttää, että ylläpidetään ja parannetaan kohtuuhintaisia julkisia liikennepalveluja, infrastruktuuria, kuten rautateitä, sisävesiväyliä, teitä, päästöttömiä liikkumisratkaisuja tukevia lataus- ja tankkausasemia, pyöräteitä ja aktiiviset liikennemuodot huomioon ottavia multimodaalisia solmupisteitä sekä lähimerenkulku- ja lentoliikenneyhteyksiä.

(13) Kuten komission laatimassa Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelmassa ([12]) todetaan, sosiaaliperusteiset leasingjärjestelmät ([13]) voivat auttaa tarjoamaan kohtuuhintaisia ja puhtaita liikkumisratkaisuja haavoittuvassa asemassa oleville liikenteen käyttäjille, ja niitä voitaisiin rahoittaa sosiaalisen ilmastorahaston kautta vuosina 2026–2032 käytettävissä olevilla varoilla. Lisäksi autonomiset yhteiskäyttöajoneuvot, autonomiset linja-autot ja kauko-ohjatut ajoneuvot voivat auttaa vastaamaan alipalveltujen yhteisöjen ensimmäisen/viimeisen kilometrin haasteisiin ([14]).

(14) Komissio on helpottanut jäsenvaltioiden välistä hyvien käytäntöjen vaihtoa kustannustehokkaista toimenpiteistä ja investoinneista, jotka on sisällytettävä ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmiin ([15]), sekä julkisten kuulemisten ([16]) järjestämisestä. Se on julkaissut sosiaalisen ilmastorahaston täytäntöönpanoon liittyviä ohjeasiakirjoja ([17]) sekä kaupunkiliikenteen asiantuntijaryhmän julkista liikennettä ja yhteistä liikkuvuutta käsittelevän alaryhmän laatimia suosituksia sosiaaliseen ilmastorahastoon liittyviksi hyviksi käytännöiksi ([18]).

(15) Tietojen kerääminen politiikan kannalta merkityksellisistä indikaattoreista on ratkaisevan tärkeää, jotta voidaan määritellä politiikan painopisteet, määrittää tärkeimmät edunsaajat ja seurata edistymistä politiikkatavoitteiden saavuttamisessa. Tätä prosessia voidaan tukea useiden Eurostatin kehittämien indikaattorien avulla, jotka mahdollistavat myös tulosten vertailun eri puolilla EU:ta. Indikaattorit perustuvat olemassa oleviin tulostauluihin ja seurantakehyksiin, kuten sosiaali-indikaattoreiden tulostauluun ([19]), sekä muuhun näyttöön, joka on jaettu oikeudenmukaisen siirtymän varmistamista kaikille koskevan neuvoston suosituksen ([20]) täytäntöönpanon edistymistä koskevissa säännöllisissä arvioinneissa.

(16) Euroopan oikeudenmukaisen siirtymän seurantakeskus, joka aloittaa toimintansa vuonna 2026, seuraa oikeudenmukaisesta siirtymisestä ilmastoneutraaliuteen annettua neuvoston suositusta ([21]) ja pyrkii vahvistamaan näyttöpohjaa vihreän siirtymän oikeudenmukaisuusnäkökohdista. Seurantakeskus laatii ja kokoaa asiaankuuluvaa tietoaineistoa, kehittää standardoituja indikaattoreita, kerää parhaita käytäntöjä ja helpottaa merkityksellisiä suuntauksia ja toimintapolitiikkoja koskevien tietojen jakamista, myös liikenneköyhyyden ja haavoittuvassa asemassa olevien ryhmien osalta.

([11]) COM(2021) 345 final, https://ec.europa.eu/regional_policy/fi/newsroom/news/2021/06/30-06-2021-long-term-vision-for-rural-areas-for-stronger-connected-resilient-prosperous-eu-rural-areas.

([12]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Euroopan autoteollisuuden toimintasuunnitelma, COM(2025) 95 final, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=celex:52025DC0095.

([13]) Ks. esimerkiksi Ranskan sosiaaliperusteista leasingjärjestelmää koskeva 3.6.3 jakso teoksessa Euroopan komissio: Ilmastotoimien pääosasto, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary*, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([14]) Ks. Euroopan ympäristökeskus, Transport and Environment Report 2022" https://www.eea.europa.eu/publications/transport-and-environment-report-2022.

([15]) Euroopan komissio: Ilmastotoimien pääosasto, Ludden, V., Laine, A., Vondung, F., Koska, T. et al., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-effective measures and investments – Executive summary*, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/668436.

([16]) Euroopan komissio: Ilmastotoimien pääosasto ja Gelibolyan, K., *Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans*, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/49708.

([17]) Euroopan komissio, komission tiedonanto, Guidance on the Social Climate Plans, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://climate.ec.europa.eu/document/download/9fbce2e3-5052-4d61-874a-54af0c7dbf55_en?filename=c_2025_881_part_1_en.pdf.

([18]) Yhteistä liikkuvuutta käsittelevä alaryhmä, 10.6.2024, https://transport.ec.europa.eu/document/download/f7e54ea5-23aa-4f8d-a24c-9d902fc9652c_en?filename=EGUM_Recommendations_Social-Climate-Fund.pdf.

([19]) Ks. https://ec.europa.eu/eurostat/cache/dashboard/social-scoreboard/.

([20]) Ks. https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-15439-2023-INIT/fi/pdf.

([21]) Neuvoston suositus, annettu 16 päivänä kesäkuuta 2022, oikeudenmukaisesta siirtymisestä ilmastoneutraaliuteen, 2022/C 243/04, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=oj:JOC_2022_243_R_0004.

(17) Liikenneköyhyys on sidoksissa eri politiikanaloihin, joten sitä ei voida käsitellä niistä erillään. Haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin kohdistuvia toimenpiteitä on laadittava monialaisesti, esimerkiksi yhdistämällä sosiaalisen asuntotuotannon kehittäminen riittävän, kohtuuhintaisen ja kestävän liikenneinfrastruktuurin tarjoamiseen,

SUOSITTAA, ETTÄ JÄSENVALTIOT:

I jakso – *Strategisen lähestymistavan kehittäminen liikenneköyhyyden torjumiseksi ja ehkäisemiseksi*

1. Sisällyttävät liikenneköyhyyden nykyisiin köyhyyden vastaisiin ja alakohtaisiin (esim. energia) kansallisen ja alueellisen tason strategioihin ja asettavat selkeästi määritellyt ja mitattavissa olevat tavoitteet, laativat toteuttamiskelpoiset täytäntöönpanosuunnitelmat välitavoitteineen, määrittävät selkeät vastuut ja huolehtivat resurssien riittävyydestä pitkällä aikavälillä. Yleisenä tavoitteena olisi oltava liikenneköyhyyden ehkäiseminen ja vähentäminen ympäristöä ja sovittuja ilmastotavoitteita sekä taloudellista elinkelpoisuutta kunnioittaen. Tässä voidaan ottaa mallia prosesseista, joista säädetään asetuksessa (EU) 2023/955 sosiaalisen ilmastorahaston mukaisten kansallisten sosiaalisen ilmaston suunnitelmien laatimiseksi, neuvoston suosituksessa oikeudenmukaisesta siirtymisestä ilmastoneutraaliuteen ja kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien laatimista koskevissa suuntaviivoissa ([22]) sekä pyrkiä yhdenmukaisuuteen niiden kanssa. Tärkeitä vaiheita tässä prosessissa ovat seuraavat:

   a) Tunnistetaan kansallisilla alueilla liikenneköyhyydestä kärsivät haavoittuvassa asemassa olevat ryhmät saatavilla olevien tietojen ja liikenneköyhyyden perimmäisten syiden perusteella ottaen huomioon kaikki liikenneköyhyyden ulottuvuudet;

   b) Tunnistetaan ja analysoidaan ongelmia ja toteuttavat monialaista suunnittelua, johon osallistuvat sidosryhmät ja suuri yleisö, erityisesti alue- ja paikallisviranomaiset ja -edustajat, käyttäen kattavaa ja avointa julkista kuulemista ja sidosryhmien osallistamisprosessia ja ottamalla kohderyhmät aktiivisesti mukaan kaikkiin vaiheisiin;

   c) Määritetään mitattavissa oleviin välitavoitteisiin, tavoitteisiin ja aikatauluihin liittyviä liikenneköyhyyden asteittaisen poistamisen kannalta soveltuvia toimenpiteitä ja investointeja, käyttäen toimenpiteiden ja uudistusten jakaumavaikutusten arviointeja ([23]);

   d) Pannaan toimenpiteet ja investoinnit täytäntöön ja seuraavat niiden täytäntöönpanoa julkisesti. Arvioidaan edistymistä erilaisten tulosindikaattoreiden perusteella ja tarvittaessa mukautetaan politiikkoja käyttämällä olemassa olevia hallintoprosesseja, tulostauluja ja indikaattoreita.

2. Varmistavat johdonmukaisuuden ja synergiat oikeudenmukaisesta siirtymisestä ilmastoneutraaliuteen annetun neuvoston suosituksen täytäntöönpanon ja säännöllisten edistymisen arviointien kanssa. Ottavat huomioon liikennetarpeet laatiessaan vähimmäistoimeentulon saajien osallistamissuunnitelmia ([24]).

3. Varmistavat johdonmukaisuuden eri ohjelmien ja suunnitelmien, esimerkiksi elpymis- ja palautumissuunnitelmien, koheesiopolitiikan ohjelmien, alueellisten oikeudenmukaista siirtymää koskevien suunnitelmien, kansallisten energia- ja ilmastosuunnitelmien, pitkän aikavälin kiinteistöstrategioiden ja kansallisten rakennusten perusparannussuunnitelmien sekä ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmien, puitteissa suunniteltujen toimenpiteiden ja investointien sekä tehtyjen sitoumusten kanssa.

4. Voimaannuttavat paikallisia ja alueellisia toimijoita ja vahvistavat niiden valmiuksia tunnistaa, suunnitella ja toteuttaa asianmukaisia toimenpiteitä ja investointeja tarjoamalla koulutusta, välineitä ja asianmukaisia resursseja. Paikalliset toimijat auttavat keskeisellä tavalla räätälöimään ratkaisuja yhteisöjen erityistarpeisiin ja varmistamaan tehokkaan täytäntöönpanon paikallistasolla.

([22]) https://urban-mobility-observatory.transport.ec.europa.eu/sustainable-urban-mobility-plans/sump-guidelines-and-decision-makers-summary_en.

([23]) Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle – Jäsenvaltioiden politiikkojen jakaumavaikutusten parempi arviointi, COM(2022) 494 final, 28.9.2022, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/?uri=COM%3A2022%3A494%3AFIN&qid=1664539714709.

([24]) Neuvoston suositus, annettu 30 päivänä tammikuuta 2023, riittävästä vähimmäistoimeentulosta aktiivisen osallisuuden varmistamiseksi (2023/C 41/01).

5. Jakavat hyviä käytäntöjä, saatuja kokemuksia ja toimenpiteiden vaikutuksia haavoittuvassa asemassa oleviin ryhmiin, jotta voidaan edistää vastavuoroista oppimista ja parantaa toimien tehokkuutta kaikkialla EU:ssa, muun muassa osallistumalla tulevaan Euroopan oikeudenmukaisen siirtymän seurantakeskuksen toimintaan.

II jakso – *Toimintapolitiikan muotoilu*

6. Määrittävät, mikä katsotaan kohtuuhintaisen liikenteen riittäväksi saavutettavuustasoksi alueittain ja paikallistasolla, ja varmistetaan, että keskeisten sosioekonomisten palvelujen sekä liikennevaihtoehtojen ja infrastruktuurin alueellinen jakautuminen ovat yhtenevät.

7. Ottavat mallia komission ja OECD:n kansainvälisen liikennefoorumin laatimasta saavutettavuuskehyksestä, joka perustuu i) saavutettavuuteen, joka määritellään tietyssä matka-ajassa saavutettavissa olevien määräpaikkojen kokonaismääräksi saavutettavuuteen; ii) läheisyyteen, jolla tarkoitetaan tietyn etäisyyden päässä sijaitsevien määräpaikkojen kokonaismäärää; ja iii) liikenteen suorituskykyyn, jolla tarkoitetaan saavutettavuuden ja läheisyyden välistä suhdetta, ja joka saadaan vertaamalla saavutettavuuskriteerit täyttävää väestöä lähellä olevaan väestöön ([25]). Tässä otetaan huomioon multimodaaliset matkat, kuten linja-auto-junayhdistelmät, infrastruktuuri-investointien painopisteiden määrittämiseksi. Arvioidaan, onko tarpeen parantaa olemassa olevaa infrastruktuuria, laajentaa sitä tai rakentaa uutta infrastruktuuria vai parantaa multimodaalisia yhteyksiä, kuten pyörätie- tai linja-autoyhteyksiä rautatieasemille, ottaen huomioon myös liikenteen kohtuuhintaisuuteen liittyvät näkökohdat.

8. Tukevat kaupunkien ja niiden lähialueiden paikallisviranomaisia liikenneköyhyyden torjumisessa ja kannustavat siihen niiden laatiessa ja pannessa täytäntöön kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmia. Harkitsevat vastaavien toimintamallien käyttöönottoa liikenneratkaisujen suunnittelussa maaseutualueilla ja syrjäisillä alueilla, jotka eivät kuulu kestävän kaupunkiliikenteen suunnitelmien piiriin.

9. Harkitsevat paikkaavansa merkittävät tietopuutteet säännöllisellä ja järjestelmällisellä tietojenkeruulla ([26]) ja asettavansa tulokset julkisesti saataville hallinnon eri tasojen data-alustoille. Harkitsevat kehittävänsä esimerkiksi sukupuolen ja tulojen mukaan eriteltyjä indikaattoreita ja tietoja, jotka kattavat liikenneverkkojen saatavuuden ja saavutettavuus- ja esteettömyysulottuvuuden (olennaisten sosioekonomisten palvelujen sijainnin), ja käyttävät niitä yhdistettynä paikkatietoindikaattoreihin (ks. liitteessä I olevat esimerkit) ainakin NUTS 3 -tasolla ([27]).

10. Maksimoivat käytettävissä olevan kansallisen rahoituksen ja EU:n rahoitusvälineiden tuloksellisuus liikenneinfrastruktuurin ja liikennepalvelujen rahoittamisessa, jotta voidaan torjua liikenneköyhyyttä ja samalla edistää kestävää liikkumista kaikkialla EU:ssa. Tarkastelevat käytettävissä olevia resursseja, investointien aikataulua ja paikallisen väestön tarpeita sekä eri liikennemuotojen kustannuksia ja hyötyjä tässä yhteydessä.

11. Tekevät yhteistyötä muiden jäsenvaltioiden kanssa tiedonkeruuta koskevien toimintapolitiikkojensa yhdenmukaistamiseksi, kuljetusvaihtoehtojen tarjoamiseksi kansallisten rajojen yli, erityisesti haavoittuvassa asemassa oleville liikenteen käyttäjille, ja sidosryhmien kannustamiseksi osallistumaan myös rajojen yli.

([25]) Euroopan komissio, Alue- ja kaupunkipolitiikan pääosasto, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. ym., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial access indicators for passenger rail, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2021 Inforegio – Passenger rail performance in Europe: Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail. Maantieliikenteen osalta ks. Euroopan komissio, Road Transport Performance in Europe, 2018, Inforegio – Road transport performance in Europe.

([26]) Tässä yhteydessä tärkeitä tietoja ovat esimerkiksi seuraavat: julkisen liikenteen pysäkkien sijainti ja aikataulut (vuorotiheys), reaaliaikaisiin tietoihin perustuvat työmatka-ajat (erityisesti ruuhka-aikojen liikennevirrassa), yleisimmät paikallisen tason matkat, tiedot tieverkosta, tiedot auton omistuksesta ja pyöräily- ja kävelyinfrastruktuurista sekä tiedot keskeisten sosioekonomisten palvelujen sijainnista. Tiedoista tulisi mieluiten käydä ilmi kaikkien liikennemuotojen kehityssuuntien tilanne sekä syyt, joiden vuoksi tietty liikennemuoto on valittu tietyllä maantieteellisellä alueella, sekä liikennemuotojen integroinnin taso (multimodaalisuus).

([27]) NUTS 3 -alue on 26 päivänä toukokuuta 2003 yhteisestä tilastollisten alueyksiköiden nimikkeistöstä (NUTS) annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1059/2003 määritelty alueellinen yksikkö.

III jakso – *Toimintapolitiikan suunnittelu*

12. Asettavat asiaankuuluvien toimenpiteiden ja toimintapolitiikkojen jakaumavaikutusten vankkojen arviointien perusteella etusijalle toimenpiteet, jotka hyödyttävät liikenneköyhyydestä eniten kärsiviä henkilöitä ja kotitalouksia.

13. Kohdentavat tukitoimenpiteitä esimerkiksi pienituloisiin tai alemman keskitulotason kotitalouksiin alueilla, joilla palvelut ovat heikot, unohtamatta heikossa asemassa olevia ryhmiä vauraammilla alueilla, kuten suurkaupungeissa. Toisena toimintamallina on keskittää tukitoimet tiettyihin haavoittuvassa asemassa oleviin väestöryhmiin, erityisesti niihin, jotka ovat riippuvaisia fossiilisiin polttoaineisiin perustuvasta moottoriajoneuvoliikenteestä ja joilla joko ei ole saatavilla kohtuuhintaisia ja riittäviä julkisen liikenteen vaihtoehtoja tai joiden alueella tällaisten palvelujen saatavuus on riittämätöntä tai rajallista. Kolmas vaihtoehto on tarjota haavoittuville ryhmille julkisen liikenteen hintojen alennuksia tai arvoseteleitä (kaikkien saatavilla olevan) julkisen liikenteen parannusten yhteydessä (ks. liite II, jossa luetellaan esimerkkeinä joitakin toimenpiteitä ja investointeja, sekä komission ohjeet ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmat). Tällä tavoin liikenteen kokonaistarjontaa voidaan parantaa kaikkien hyödyksi ja mittakaavaetuja voidaan saavuttaa helpommin.

14. Varmistavat, että toimenpiteet eivät rajoitu pelkästään henkilöihin, joilla on auto tai polkupyörä, vaan niihin sisältyy myös paikallisen liikennealan ja sen infrastruktuurin vähähiilistäminen. Tarkastelevat kaikkia liikkumisen muotoja: multimodaalinen julkinen liikenne sekä uudet palvelut, jotka perustuvat yhteisautoiluun, autojen yhteiskäyttöön (mahdollisesti autonomiset ajoneuvot mukaan luettuina) ja jaettuihin liikkumispalveluihin, kuten mikroliikenteeseen, tilauspalveluihin ja aktiiviseen liikkumiseen (kävely ja pyöräily).

15. Hyödyntävät yritysten ajoneuvokaluston vähähiilistämistä koskevassa komission tiedonannossa ([28]) hahmoteltuja hyviä käytäntöjä ja toiminnan painopisteitä, jotka voivat nopeuttaa päästöttömien yritysajoneuvojen kiertoa ja siten laajentaa käytettyjen päästöttömien ajoneuvojen markkinoita.

16. Harkitsevat uusien ja käytettyjen päästöttömien ajoneuvojen asettamista haavoittuvien liikenteen käyttäjien ja haavoittuvien mikroyritysten saataville sosiaaliperusteisten leasingjärjestelmien kaltaisten toimenpiteiden avulla ja yhdistävät nämä latausinfrastruktuurin käyttöönottoon. Suunniteltaessa järjestelmiä päästöttömien ajoneuvojen vuokraamiseksi tai leasing-vuokraamiseksi haavoittuvassa asemassa oleville ryhmille voitaisiin ottaa huomioon esimerkiksi tulotaso, olemassa olevien julkisen liikenteen ja jaetun liikkumisen palvelujen saavutettavuus ja saatavuus sekä keskimääräiset työmatkat ja työmatka-ajat.

17. Kannustavat käyttämään kestävintä saatavilla olevaa liikennemuotoa varmistaen samalla, että tämä vastaa kohderyhmien päivittäisiä tarpeita. Asettavat julkisen liikenteen etusijalle ei-aktiiviseen yksilölliseen liikkumiseen nähden, mikä vähentää riippuvuutta yksityisautoista. Tukevat julkisen liikenteen yhteyksien parantamista kaupunkialueilla sekä yhteyksiä maaseutualueisiin ja syrjäisiin ja kaukaisiin alueisiin. Kohdistavat välitöntä tukea liikenneköyhyydestä kärsiville ryhmille ja suunnittelevat samanaikaisesti politiikkaa, jossa otetaan huomioon laajemmat liikennetarpeet. Näin voidaan paitsi torjua liikenneköyhyyttä myös yleisesti parantaa yhteyksiä, vähentää hiilidioksidi- ja ilmansaastepäästöjä, ruuhkia, onnettomuuksia ja melua sekä tarjota kilpailukykyinen vaihtoehto kaikille väestöryhmille.

18. Lisäävät joukkoliikenteen vaikutusalueita yhdistämällä sen linja-autoihin sekä tilausbusseihin, jaetun liikkumisen ratkaisuihin (kuten yhteiskäyttöajoneuvot, -sähköpyörät, -sähköpotkulaudat, mutta myös autonomiset yhteiskäyttöajoneuvot ja yhteiskyydit), liikkumiseen palveluna ja aktiiviseen liikkuvuuteen.

19. Harkitsevat kaupallisesti kannattamattomia paikallisia ja alueellisia julkisia liikennepalveluja varten julkisia palvelunhankintasopimuksia, joihin sisältyy asianmukainen korvaus liikenteenharjoittajille, jotta varmistetaan julkisen palvelun tarvetta vastaavien palvelujen riittävä tarjonta ([29]). Harkitsevat alipalveltujen alueiden osalta tuen myöntämistä tilattaville palveluille, kuten jaetulle tieliikenteelle tai yhteistakseille, etenkin harvaan asutuilla alueilla. Kannustavat liikenteenharjoittajia pääsemään markkinoille vähentämällä palvelujen tarjoamisen hallinnollisia tai muita oikeudellisia esteitä, jotta voidaan lisätä valinnanvaraa ja saavutettavuutta ja alentaa hintoja erityisesti heikossa asemassa oleville käyttäjille.

([28]) COM(2025) 96 final.

([29]) Ottaen huomioon rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista annetun asetuksen (EY) N:o 1370/2007, jossa vahvistetaan maaliikenteen julkisia palveluhankintoja koskevien sopimusten pakollisen tarjouskilpailun periaate.

20. Harkitsevat autonomisten yhteiskäyttöajoneuvojen, autonomisten linja-autojen ja etäkäyttöisten ajoneuvojen käyttöönoton pilotointia, jotta voidaan tarjota kohtuuhintaista ja tehokasta liikennettä alipalvelluissa yhteisöissä ja ratkaista ensimmäisen ja viimeisen kilometrin haasteita, ja varmistavat myös, että on olemassa asianmukaiset oikeudelliset edellytykset tällaisten palvelujen tarjoamisen mahdollistamiseksi.

21. Helpottavat polkupyörien, sähköpolkupyörien ja vastaavien mikroliikenneratkaisujen käytön sekä kävelyn (kävelyinfrastruktuurin avulla) lisäämistä. Kehittävät turvallisen, varman ja toimivan polkupyöräinfrastruktuuriverkoston, johon sisältyvät polkupyörien pysäköintipalvelut ja muut pyöräilyyn liittyvät palvelut (kuten polkupyörien yhteiskäyttöjärjestelmät) ja joka yhdistää alhaisen tulotason alueet keskeisiin kohteisiin. Harkitsevat pienituloisille liikenteen käyttäjille tukea polkupyörien, sähköpolkupyörien ja rahtipyörien ostoon tai leasing-vuokraukseen.

22. Varmistavat, että politiikan muotoiluun ja täytäntöönpanoon sisällytetään julkisen liikenteen ja jaetun liikkumisen palvelujen sukupuolten tasa-arvo ([30]), osallistavuus, kohtuuhintaisuus sekä saavutettavuus ja esteettömyys, myös vammaisille tai liikuntarajoitteisille matkustajille. Ottavat huomioon monimutkaisemmat liikkumisen mallit (kuten useiden liikennemuotojen käyttö) ja eri yhteiskuntaryhmien tarpeet. Tämä koskee erityisesti henkilöitä, joilla ei ole varaa yksityisautoon, ja henkilöitä, joilla on hoitovelvoitteita. Harkitsevat aina julkisen liikenteen tai aktiivisen liikkumisen ratkaisujen tarjoamista suurille työpaikoille pääsemiseksi, erityisesti paikoissa, jotka tarjoavat työpaikkoja merkittävälle määrälle pienituloisia ihmisiä.

23. Tukevat liikenteeseen liittyviä toimenpiteitä ja investointeja riittävän laajasti saatavilla olevan digitaalisen infrastruktuurin avulla erityisesti syrjäisillä alueilla ja maaseudulla. Ottavat (tarvittaessa) käyttöön innovatiivisia palveluja, kuten liikenteen arvoseteleitä, joita tarjotaan liikennesovellusten tai digitaalisten lompakoiden kautta, jotta haavoittuvassa asemassa oleville käyttäjille voidaan tarjota kohdennettua tukea. Täydentävät digitaalisia ratkaisuja muilla kuin digitaalisilla vaihtoehdoilla, jotta tiedot ja palvelut olisivat myös sellaisten käyttäjien saatavilla, joilla on heikko digitaalinen lukutaito tai rajalliset internetin käyttömahdollisuudet. Helpottavat sellaisten liikennepalvelujen kehittämistä ja käyttöönottoa, joissa käytetään digitaaliteknologiaa, jotta voidaan tarjota laajempi valikoima matkustusvaihtoehtoja ja lyhentää odotusaikoja, matkustusaikaa tai kuljetuskustannuksia.

24. Lisäävät tietoisuutta kaikista liikenneköyhyyden torjumiseen tähtäävistä toimenpiteistä asianmukaisten viestintäkanavien avulla sen varmistamiseksi, että aiotut edunsaajat saavat tietoa liikenneköyhyyden lievittämiseen tähtäävistä toimenpiteistä ja heitä kannustetaan hyödyntämään niitä. Otetaan yhteyttä kansalaisyhteiskunnan organisaatioihin, erityisesti liikenneköyhyysvaarassa olevia ryhmiä edustaviin järjestöihin, jotta ne saadaan mukaan valistuskampanjoihin. Pyritään muuttamaan kansalaisten suhtautumista kestävään liikenteeseen tekemällä kestävistä vaihtoehdoista hyväksyttävämpiä ja helpommin saavutettavia koko maassa.

Tehty Brysselissä 22 päivänä toukokuuta 2025.

Komission puolesta
Apostolos TZITZIKOSTAS
Komission jäsen

([30]) Käytännön välineet, kuten käsikirja tasa-arvon valtavirtaistamisesta liikennealalla, voivat auttaa viranomaisia ja liikennealan sidosryhmiä käytännön toteutuksessa. Euroopan komissio: Liikenteen ja liikkumisen pääosasto, "Handbook for equality mainstreaming at DG MOVE – Training materials for equality mainstreaming in mobility and transport", Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2832/824729.

LIITE I

ESIMERKKEJÄ LIIKENNEKÖYHYYTTÄ KUVAAVISTA INDIKAATTOREISTA

1. EUROOPAN KOMISSIO: TYÖLLISYYS-, SOSIAALI- JA OSALLISUUSASIOIDEN PÄÄOSASTO, CLUDIUS, J. NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. YM., FINAL REPORT, ”TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES”, LOKAKUU 2024 ([1])

1) Liikenteen kohtuuhintaisuuteen liittyvät indikaattorit

   a) se osuus väestöstä eri väestöryhmissä, jolla ei ole mahdollisuutta omistaa autoa, tuloryhmittäin ja kotitalouden tyypin mukaan jaoteltuna

   b) se osuus väestöstä, jolle julkisen liikenteen liput ovat ”liian kalliita” (saatavilla myös jaoteltuna kaupungistumisasteen mukaan – kaupungit, esikaupungit ja maaseutualueet – sekä väestöryhmittäin)

   c) se osuus väestöstä, joka voidaan yksilöidä liikenteen kohtuuhintaisuutta koskevilla 6 %:n ja 2M-indikaattoreilla ([2]) (saatavilla myös kaupungistumisasteen mukaan – kaupungit, esikaupungit ja maaseutualueet – sekä väestöryhmittäin)

   d) käytettävissä olevista tuloista liikkumiseen (liikennevälineisiin ja -palveluihin) käytetty prosenttiosuus (saatavilla myös jaoteltuna menoluokittain)

2) Liikenteen saatavuuteen liittyvät indikaattorit

   a) se osuus väestöstä, joka on aineellisesti ja sosiaalisesti vähävaraista ja joka omistaa auton

   b) se osuus väestöstä, jolle julkisen liikenteen pysäkit ovat ”liian kaukana” (saatavilla myös kaupungistumisasteen mukaan: kaupungit, pikkukaupungit ja esikaupunkialueet sekä maaseutualueet),

   c) se osuus väestöstä, jolle julkisen liikenteen käyttäminen on ”erittäin vaikeaa”, jaoteltuna kokonaisväestöön ja maaseutuväestöön

3) Liikenteen saavutettavuuteen ja esteettömyyteen liittyvät indikaattorit

   — se osuus aktiiviväestöstä, jonka työmatka (yhteen suuntaan) on yli 30 minuuttia, jaoteltuna kaupungistumisasteen mukaan

4) Liikenteen tarkoituksenmukaisuuteen liittyvät indikaattorit

   — se osuus väestöstä, joka pitää julkisen liikenteen käyttämistä liian vaikeana (liikuntarajoitteisille henkilöille)

2. EI-TYHJENTÄVÄ LUETTELO ESIMERKKEJÄ HYÖDYLLISISTÄ MAHDOLLISISTA TAI OLEMASSA OLEVISTA LISÄINDIKAATTOREISTA

Kohtuuhintaisuus:

   a) LIHC-indikaattori (alhainen tulotaso, korkeat kustannukset), joka mittaa niiden kotitalouksien osuutta, joiden liikkumiskustannukset ylittävät kansallisen mediaanitason, ja jotka ovat köyhyysvaarassa ([3])

([1]) Euroopan komissio, työllisyys-, sosiaali- ja osallisuusasioiden pääosasto, Cludius, J. Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. ym., Final Report, ”Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies”, lokakuu 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Lähteet: 1) a): Eurostat [ilc_mddu05], 1) b): Lähde: Eurostat [ilc_mdes13a], 1) d): Eurostat [icw_aff_05], 2) c): Eurofoundin vuonna 2016 tekemän eurooppalaisten elämänlaatua kartoittaneen tutkimuksen mikrotiedot; 3): Eurostat [lfso_19plwk28].

([2]) 6 %:n kynnysarvo: Se osuus väestöstä, joka käyttää liikenteeseen yli 6 prosenttia menoistaan tai enemmän kuin kaksi kertaa kansalliseen mediaaniin verrattuna ja jonka kokonaismenot ovat kansallisen mediaanin alapuolella. 2M-indikaattori viittaa suhteettomaan menoindeksiin (kaksinkertainen kansalliseen mediaaniin verrattuna). Kotitaloutta pidetään liikenteen osalta haavoittuvana, jos liikennemenojen osuus kokonaismenoista on yli kaksinkertainen verrattuna kansalliseen mediaaniin. Toisin sanoen nämä ovat kotitalouksia, jotka sosioekonomisen tilanteensa vuoksi käyttävät suhteettoman paljon rahaa liikennetarpeisiinsa.

([3]) Edellisen indikaattorin ja köyhyyden tai sosiaalisen syrjäytymisen vaarassa olevien henkilöiden yhdistelmä ryhmiteltynä synnyinmaan mukaan (vähintään 18-vuotiaat) (ilc_peps06n).

b) 10 %:n indikaattori (prosenttiosuus kotitalouksista, joissa liikennemenojen osuus on yli 10 % nettotuloista)

c) henkilöt, joilla ei ole varaa käyttää julkista liikennettä säännöllisesti jaoteltuna iän, sukupuolen, ammattiaseman ja tuloryhmän mukaan ([4])

d) kulutusmenojen rakenne jaoteltuna kaupungistumisasteen ja yksilöllisen kulutuksen käyttötarkoituksen mukaan (saatavilla myös vuotta 2020 koskevat tiedot) ([5])

Liikenteen saatavuus ja keskeisten palvelujen saavutettavuus ja esteettömyys:

a) julkisessa liikenteessä vuoden aikana kuljetettujen matkustajien määrä kaupungissa ja toiminnallisen kaupunkiseudun sisällä

b) julkisen liikenteen vuosittaiset henkilökilometrit kaupungissa ja toiminnallisen kaupunkiseudun sisällä

c) julkisen liikenteen pysäkkien ja asemien läheisyydessä sijaitsevien polkupyörien pysäköintipaikkojen määrä kaupungissa ja toiminnallisen kaupunkiseudun sisällä

d) keskimääräinen aika, joka kuluu 3 km:n matkaan julkisella liikenteellä kaupungissa ja toiminnallisen kaupunkiseudun sisällä ruuhka-aikoina ja tai ruuhka-aikojen ulkopuolella

e) väestö, jolla on julkisen liikenteen pysäkki kävelymatkan päässä (linja-auto- tai raitiovaunupysäkki 500 metrin etäisyydellä ja/tai juna- tai metropysäkki 1 km:n etäisyydellä) – on jo olemassa kaupunkialueilla ([6])

f) työssäkäyvät henkilöt jaoteltuna työmatka-ajan, koulutustason ja kaupungistumisasteen mukaan ([7])

g) väestö, joka asuu enintään 1,5 tunnin junamatkan päässä / väestö, joka asuu 120 km:n säteellä × 100 ([8])

Kävely, pyöräily, julkinen liikenne, vapaassa liikennevirrassa ajaminen, todenmukaisissa/ruuhkautuneissa olosuhteissa ajaminen:

h) määritetyn matka-ajan puitteissa olevien henkilöiden/palvelupaikkojen määrä (ruudukkotasolla tai yhdistettynä LAU/NUTS3-tasolla)

i) se osuus väestöstä, jolla on vähintään N palvelupaikkaa määritetyn matka-ajan päässä (LAU/NUTS3) (”N” on niiden asiaankuuluvien palvelupaikkojen määrä, joka määritetään kunkin palvelun mukaan)

j) matka-aika lähimpään N palvelupaikkaan / lähimpien N henkilön luokse (ruudukkotasolla tai yhdistettynä LAU/NUTS3-tasolla)

k) Foster-Greer-Thorbecken (FGT2) -saavutettavuusindikaattori, jolla lasketaan ennalta määritetyn riittävyyskynnyksen ([9]) alle jäävät henkilöt painotettuna heidän saavutettavuusvajeellaan tietyn matka-ajan osalta (40–50 minuuttia) (ruudukkotasolla tai yhdistettynä LAU/NUTS3-tasolla)

([4]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes.
([5]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon.
([6]) Ks. Euroopan komission kahdeksas koheesiokertomus, Koheesio Euroopassa kohti vuotta 2050 mentäessä, Kahdeksas taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta käsittelevä kertomus, 2021, kartta 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_fi.pdf.
([7]) https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfso_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfso.du_lfso_19.
([8]) Ks. Euroopan komissio: Alue- ja kaupunkipolitiikan pääosasto, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. ym., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial access indicators for passenger rail, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2021.
([9]) Ks. Science direct, ”Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What’s stopping us?”, Jean Ryan and Karel Martens, September 2023, https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792.

Saatavuuden sekä saavutettavuuden ja esteettömyyden osalta seuraavat voivat olla hyödyllisiä:

— Passenger Rail Performance in Europe: Regional and Territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail – Euroopan komissio, 2021 ([10])

— Tieliikenteen osalta ks. Euroopan komissio, Road Transport Performance in Europe, 2018 ([11])

— Euroopan komissio, Koheesio Euroopassa kohti vuotta 2050 mentäessä, Kahdeksas taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta käsittelevä kertomus, 2021, ks. kartta 4.7 ([12])

— Euroopan komissio, Yhdeksäs taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta käsittelevä kertomus, 2024 ([13])

— OECD Rural Studies, "Getting to Services in Towns and Villages", Preparing Regions for Demographic Change, 2024, s. 13 ([14])

Julkisen liikenneverkon laadun ja riittävyyden arvioimiseksi julkisen liikenteen eri muodot voitaisiin jakaa laatuluokkiin, jotka perustuvat liikennemuodon vuorotiheyteen (esim. alle 5 minuuttia, 5–10 minuuttia, 10–20 minuuttia jne.) ja etäisyyteen kunkin liikennemuodon seuraavalle pysäkille/asemalle ([15]).

Liikenteen tarkoituksenmukaisuus:

a) niiden metroasemien osuus, joissa on vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille tarkoitettuja palveluja

b) niiden julkisen liikenteen pysäkkien ja asemien määrä kaupungissa ja toiminnallisella kaupunkiseudulla, jotka ovat esteettömiä vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille

c) niiden julkisen liikenteen ajoneuvojen määrä kaupungissa ja toiminnallisella kaupunkialueella, jotka ovat täysin esteettömiä vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, jaoteltuna ajoneuvotyypin mukaan.

([10]) Euroopan komissio, Directorate-General for Regional and Urban Policy, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. et al., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial accessibility indicators for passenger rail, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2021, https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2022/passenger-rail-performance-in-europe-regional-and-territorial-accessibility-indicators-for-passenger-rail.

([11]) https://ec.europa.eu/regional_policy/en/information/publications/working-papers/2019/road-transport-performance-in-europe.

([12]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_fi.pdf.

([13]) https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/FI_9CR_Report.pdf.

([14]) https://www.oecd.org/en/publications/getting-to-services-in-towns-and-villages_df1e9b88-en.html.

([15]) Ks. esimerkki Itävallasta, https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf; https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87.

LIITE II ([1])

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN TUKEMINEN: ESIMERKKEJÄ KOHDENNETUISTA KUSTANNUSTEHOKKAISTA TOIMENPITEISTÄ JA INVESTOINNEISTA ([2])

1) **Tuetaan etenkin pienituloisia tai alemman keskitulotason kotitalouksia maantieteellisillä alueilla, joilla palvelut ovat heikot**

— parannetaan julkisia liikennepalveluja ja käynnistetään linja-auto-/rautatieliikenne valtaosin matalan tulotason esikaupunkialueilla, kaupunkien lähialueilla ja maaseudulla

— rakennetaan valtaosin alhaisen tulotason alueille julkisen liikenteen infrastruktuuria; investoidaan liikennekeskuksiin, jotta voidaan helpottaa kulkuvälineen vaihtoa ja yhteyksiä julkisen liikenteen, jaetun liikkumisen, pyöräilyn ja kävelyn välillä esikaupunkialueilla, kaupunkien lähialueilla ja maaseutualueilla ja yhdistää nämä alueet kaupunkikeskustoihin.

2) **Tuetaan etenkin haavoittuvassa asemassa olevia ryhmiä**

— erityisiä tuettuja tilauspohjaisia ovelta ovelle -liikennepalveluja tai kysyntäohjauksisia päästöttömiä julkisia liikennepalveluja haavoittuvassa asemassa oleville ryhmille

— palveluseteliohjelmia haavoittuvassa asemassa oleville ryhmille julkisen paikallisliikenteen ja jaetun liikkumisen (muun muassa polkupyörät, sähköpyörät ja potkulaudat) käyttöä varten

— parannuksia julkisen liikenteen esteettömyyteen vammaisille asentamalla luiskia ja hissejä ja ottamalla käyttöön ääni-ilmoituksia

— turvallisia pyöräkaistoja, polkupyörille tarkoitettuja turvallisia pysäköintipaikkoja ja kaupunkipyöräasemia sekä turvallisia pyörätelineitä, joihin pyörän voi lukita, koulujen, nuorisokeskusten ja yliopistojen läheisyyteen

— päästöttömien ajoneuvojen sosiaaliperusteisia leasing-järjestelmiä kotitalouksille, mikroyrityksille ja muille haavoittuville liikenteen käyttäjille sekä latausinfrastruktuuri ajoneuvoja varten

3) **Yhdistetään (kaikkien saatavilla olevan) julkisen liikenteen parantaminen muita heikommassa asemassa oleville ryhmille tarkoitettuihin taloudellisiin tukijärjestelmiin**

— päästöttömien linja-autojen tai raideliikenteen kulkuneuvojen ([3]) hankkiminen alipalvelluille kaupunki- ja esikaupunkialueille ja kaupunkien lähialueille yhdistettynä haavoittuvassa asemassa oleville liikenteen käyttäjille tarkoitettuihin palveluseteleihin / liikenteessä käytettäviin digitaalisiin lompakoihin

— päästöttömien tilausliikennepalvelujen käyttöönotto alueilla, joilla ei ole riittäviä julkisen liikenteen palveluja, tai ”viimeisen kilometrin” yhteydelle, mahdollisesti yhdistettynä haavoittuvassa asemassa oleville liikenteen käyttäjille tarkoitettuihin palveluseteleihin / liikenteessä käytettäviin digitaalisiin lompakoihin

([1]) Täydentää Euroopan komission julkaisua (Euroopan komissio: Ilmastotoimien pääosasto, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. ym., Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost- efficient measures and investment, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024, https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067), ja ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmia koskevia komission ohjeita, Euroopan komissio, komission tiedonanto, Ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmia koskevat ohjeet, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597.
Kaikki toimenpiteet ja investoinnit ovat sosiaalisen ilmastorahaston tukikelpoisia toimia.

([2]) Kunkin jäsenvaltion tilanteen mukaan.

([3]) Päästöttömät kevytraideliikenteen kulkuneuvot, jotka mahdollistavat olemassa olevan infrastruktuurin käytön ilman parannuksia tai vähäisin parannuksin ja joilla lisätään tarjottujen palvelujen liikennöintitiheyttä.

— investoinnit kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuriin yhdistettynä pyöränvuokrausjärjestelmiin ja/tai tuki haavoittuvassa asemassa oleville ryhmille polkupyörien, sähköpyörien ja rahtipyörien ostamiseen, pitkäaikaiseen vuokraukseen ja/tai leasingvuokraukseen

— tuetut päästöttömien ajoneuvojen yhteiskäyttö- tai vuokrausjärjestelmät pienituloisille kotitalouksille yhdistettynä julkiseen latausinfrastruktuuriin tehtäviin investointeihin.