

Euroopa Regioonide Komitee arvamus teemal „Uus linnalise liikumiskeskonna raamistik“

(2022/C 498/04)

Raportöör:	Linda GAASCH (LU/Rohelised), Luxembourgigi linnavolikogu liige
Viitedokumendid:	Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Uus ELi linnalise liikumiskeskonna raamistik“
	COM(2021) 811 final
	SWD(2021) 470 final

POLIITIKASOOVITUSED

EUROOPA REGIOONIDE KOMITEE (RK)

1. väljendab heameelt uue linnalise liikumiskeskonna raamistiku avaldamise üle, sest vaja on võtta kiiresti meetmeid, et edendada linnapiirkondades CO₂ heite vähendamist ja üleminekut kestlikele transpordiliikidele, sest linnapiirkondade arvele langeb jätkuvalt 23 % kogu transpordi CO₂ heitest;
2. rõhutab, et ELi säästva ja aruka liikuvuse strateegia eesmärkide saavutamiseks on vaja aktiivsel subsidiaarsusel põhinevat tõhusat mitmetasandilise valitsemise põhimõtet. Komitee kutsub ELi tasandit üles tõhustama selleks otsest dialoogi kohalike ja piirkondlike omavalitsustega ning tugevdama ELi eelarvest saadaolevaid rahastamisvõimalusi aktiivse subsidiaarsuse põhimõttest lähtudes;
3. tuletab meelde, et linnakeskuste majanduskasv on otseselt seotud liikuvuse sujuva toimimisega, mis omakorda sõltub hästi korraldatud ühistranspordist. Komitee rõhutab, et lisaks keskkonnamõjule lähevad ummikud ELi tasandil maksma 270 miljardit eurot aastas⁽¹⁾. Komitee juhib tähelepanu ühistransporditaristu pidevale alarahastamisele viimastel aastakümnetel ning rõhutab vajadust suurendada ELi rahastust, et kiirendada liikuvuse rohepööret ning toetada kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi investeringutes, mis on vajalikud ELi kestlikkuseesmärkide saavutamiseks;
4. toetab kindlalt suuremat keskendumist säästva linnalise liikumiskeskonna kavadele ja eesmärgile saavutada kogu ELis ühtlustatum lähenemisviis. Komitee rõhutab aktiivse liikuvuse, nagu kõndimine ja jalgrattasõit, keskkonnaalast ja ühiskondlikku kasu, sealhulgas eelkõige rahvatervise valdkonnas, ning nõuab ambitsioonikat käsitlusviisi tulevastes säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ajakohastatud suunistes. Komitee soovib integreeritud käsitlust ruumi jaotamisel ja ruumilisel planeerimisel, tuginedes selle valdkonna parimatele tavadele, ning kõikehõlmavat linnapiirkondade ohutuse käsitlust. Komitee rõhutab kodanike, eelkõige naiste ja puuetega inimeste aktiivse kaasamise tähtsust, et suurendada vastutust muutuste eest ruumi jaotuses ja ühistranspordi tõhustamisel linnapiirkondades;
5. rõhutab, et liikuvuse valdkonna poliitilised otsused mõjutavad eri sugupooli erinevalt, sest ühistranspordi kasutajate seas on traditsiooniliselt rohkem naisi kui mehi, samal ajal kui mehed kasutavad rohkem autot. Komitee kutsub kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi üles hindama tulevikus enne poliitiliste ettepanekute esitamist nende mõju kummalegi sugupoolele;
6. rõhutab vajadust toetava raamistiku järele, millest kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel oleks abi väliskulude sisestamisel ja põhimõtte „saastaja maksab“ rakendamisel, samuti on vaja suuremat paindlikkust eelarvemenetlustes. Sellega seoses on oluline võtta arvesse olukorda Ida-Euroopa riikides, eriti vähem arenenud piirkondades. Seal on tavaliselt saastavamate sõidukite osakaal suurem (autod, bussid). Saastavamate sõidukite müüki (heitenormid Euro 1 kuni Euro 4) tuleks reguleerida ELi tasandil, sest need sõidukid liiguvad Lääne-Euroopa turult Ida-Euroopa turule. Sellega seoses on

⁽¹⁾ Euroopa Kontrollikoja eriaruanne 06/2020: <https://www.eca.europa.eu/et/Pages/DocItem.aspx?did=53246>.

samuti oluline, et vaesemate piirkondade ja riikide jaoks töötataks välja toetuskavad, et aidata neil Lääne-Euroopa tingimustele järele jõuda. Komitee nõuab geopoliitilisest kontekstist tuleneva bensiinihindade tõusu sellist käsitlemist, mis on kooskõlas liidu transpordisektori CO₂ heite vähendamise eesmärgiga. Komitee juhib sellega seoses tähelepanu riiklike toetuste potentsiaalile, et toetada linnapiirkondades keskkonnanahoidlikke ühistransporditeenuseid ja soodustada üleminekut kestlikele transpordiliikidele ning samuti võidelda liikuvusalase tõrjutuse vastu linnalähipiirkondades ja äärepoolsetes maapiirkondades;

Aktiivse liikuvuse keskne roll

7. rõhutab, et kõndimine ei maksa jalakäijale midagi, on tervislik ja kestlik ning jalgrattasõit on CO₂-neutraalne ja taskukohane transpordiviis, mida on lihtne kombineerida teiste transpordiliikidega. Komitee julgustab seepärast komisjoni edendama meetmeid, millega suurendada teadlikkust ja jagada teavet aktiivse liikuvuse eelistest erasõidukite ees, pöörates erilist tähelepanu selle rollile istuva eluviisiga seonduvate haiguste, näiteks südame-veresoonkonna haiguste, ülekaalulisuse ja diabeedi ennetamisel;

8. peab seepärast kahetsusväärseks, et neist eelistest hoolimata võtavad linnades liikuvuse jaoks eraldatud avalikust ruumist kõige suurema osa enda alla kõige saastavamad transpordiliigid, st bensiini- või diiselmootoriga erasõidukid. Komitee nõuab tungivalt, et Euroopa Komisjon motiveeriks uue rahastamise kaudu kohalikke omavalitsusi andma selle ruumi tagasi aktiivsemale liikuvusele, nagu kõndimine ja jalgrattasõit, ning hästi korraldatud, hästi struktureeritud ja integreeritud ühistranspordile;

9. juhib tähelepanu sellele, et kõndimine ja jalgrattasõit on kasulikud naabruskonna või kogukonna mikromajandusele, sest jalakäijad ja jalgratturid kasutavad pigem ettevõtteid ja teenuseid, mis asuvad nende elukoha läheduses. Komitee juhib samuti tähelepanu asjaolule, et selline liikumine on kasulik inimeste tervisele, eriti mõne haigusseisundi puhul, nagu südame-veresoonkonna haigused, ning toob seega kogukonnale kaasa märkimisväärse majandusliku kokkuhoiu;

10. rõhutab, et mikroliikuvusel võib olla oluline roll paindliku ja taskukohase lahendusena esimese ja viimase kilomeetri läbimisel ja kaugemalgi. Komitee toonitab, et oluline on tagada aktiivsete transpordiviiside jaoks head juurdepääsutingimused, sealhulgas turvalised jalgrattaparklad ühistranspordisõlmedes (nt jaamades), ja jagatud viimase kilomeetri lahendused, ning kutsub üles soodustama mikroliikuvuse kasutuselevõttu ka linnalähi- ja maapiirkondades;

11. rõhutab, et CO₂ heite ja liiklusummikute vähendamiseks on asjakohane motiveerida inimesi ostma jalgrattaid, sealhulgas elektrijalgrattaid. Komitee kordab vajadust soodustada selliste erasektori meetmete nagu ametiautode hüvitiste järkjärgulist kaotamist ja nende asendamist kestlikumate liikuvusvõimalustega;

12. palub komisjonil kiirendada oma tööd Euroopa jalgrattastrateegia koostamisel, mida arutati esimest korda transpordiministrite mitteametlikul kohtumisel 2015. aastal, et luua Euroopa jalgrattapoliitika raamistik ja suunised;

13. soovib edendada aktiivset liikuvust, vähendades ruumilist ebavõrdsust ning suurendades ohutust tänavatel ja parandades taristut. Komitee soovib lisaks suurendada jalgrattaparklate (nii lähte- kui ka sihtkohas), pumpade, tööriistade ja laadimispunktidega varustatud avalike jaamade ning jalgrataste remonditöökojade arvu. Komitee juhib tähelepanu sellele, et kvaliteetsete jalgrattateede ehitamise ja hooldamise kulud on palju väiksemad kui uute maanteed ehitamise ja/või olemasolevate laiendamise kulud;

14. rõhutab, et ummikumaksud ja väga vähese heitega või heitevabad alad on lahendused, mis aitavad vähendada linnades individuaalsete mootorsõidukite kasutust, kahandada õhusaastet – lämmastikoksiidi ja tahkeid osakesi – ja parandada kohalikku rahvatervist ning võivad olla ka olulised tuluallikad ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse taristu ja teenuste arendamiseks ja parandamiseks. Individuaalsete mootorsõidukite kasutust vähendades suurendavad need samuti inimeste vastutustunnet oma vahetu keskkonna eest, loovad võimalusi sotsiaalseks suhtluseks ja vähendavad isoleeritust, edendades samal ajal füüsilist tegevust ja sporti;

15. peab kahetsusväärseks, et komisjoni TEN-T ettepanekus ei ole praegu ette nähtud rattaringluse ja -hoiu rajatise ega otseseid juurdepääsuteid TEN-T linnatranspordisõlmede mitmeliigilise transpordi sõlmpunktidest;

16. teeb ettepaneku koostada kogu ELi hõlmav ohutu aktiivse liikuvuse strateegia, soodustamaks Euroopa tasandi koordineeritud tegevust, et muuta kõndimine ja jalgrattasõit võimalikult ohutuks;

17. nõuab, et sõiduautodele, kaubikutele, veoautodele ja bussidele kehtestataks veel üks ELi heitenorm (Euro 7/VII), et vähendada toksiliste saasteainete (nt lämmastikoksiid, ammoniaak, süsinikmonoksiid ja tahked osakesed PM 10–2,5) heidet ning vältida kümneid tuhandeid enneaegse surma juhtumeid igal aastal. Komitee peab äärmiselt kahetsusväärseks Euroopa Komisjoni otsust lükata Euro 7/VII ettepanekud oma 2022. aasta tööprogrammis jälle edasi, mis seab kahtluse alla komisjoni nullsaaste eesmärgi ja pühendumise Euroopa rohelisele kokkuleppele ning ohustab transporditööstuse suutlikkust kavandada tehnilisi muudatusi;

Kõigile kättesaadav liikuvus

18. nõuab ühistranspordisüsteemi, mis on kättesaadav kõikidele kodanikele ja mille puhul on juba kavandamise etapist alates tagatud kaasatus, arvestades eeskätt puuetega inimestega. Komitee rõhutab kasu, mida toob kasutajate kaasamine taristu ja transporditeenuste kavandamise varasest etapist alates. Komitee kinnitab ligipääsetavuse tähtsust, mis on välja toodud Euroopa puuetega inimeste õiguste strateegia 2021–2030 ja Euroopa ligipääsetavuse akti raames, ning juhib tähelepanu selliste projektide nagu „Access City Award“ tähtsusele;

19. nõuab terviklikumat lähenemisviisi, et tagada ligipääsetavus kogu reisi vältel;

20. rõhutab, et liikuvusvaesuse probleemiga tegelemine on väga vajalik sotsiaalse, majandusliku ja territoriaalse ühtekuuluvuse huvides. Komitee nõuab seepärast mitmeliigilist ja integreeritud käsitlusviisi, et võidelda liikuvusalase tõrjutuse vastu ja tagada võrdne juurdepääs linnakeskustele. Komitee väljendab sellega seoses heameelt komisjoni uues linnalise liikumiskeskonna raamistikus võetud kohustuse üle vähendada ebavõrdsust ühistranspordivõrgule juurdepääsul, sealhulgas parandada juurdepääsu raudteejaamadele. Komitee nõuab ka suuremat toetust väiksematele linnadele, linnalähipiirkondadele ning sõltuvatele maa- ja mägipiirkondadele, eelkõige vähem arenenud piirkondades, et tagada nimetatud alade ühendatus ja nende elanike võrdne juurdepääs üleminekule kestlikule liikuvusele;

Ühistranspordi kui linnaliikuvuse keskse elemendi tugevdamine

21. kiidab komisjoni väljendatud kavatsust teha koostööd riiklike ja kohalike ametiasutuste ning kõigi sidusrühmadega, tagamaks, et ühistransport jääb linnaliikuvuse keskseks elemendiks. Komitee rõhutab vajadust koordineerida sel eesmärgil kõiki olemasolevaid vahendeid ja ressursse, toonitades sealhulgas avaliku teenindamise kohustuse olulist rolli ühendatuse tagamisel linnakeskustega;

22. rõhutab pakilist vajadust ühistranspordimahu üldise suurendamise järele nii geograafilise katvuse kui ka suurema sageduse osas, et võtta arvesse reisijate arvu eeldatavat suurenemist. Komitee juhib tähelepanu ühistranspordiettevõtjate pidevale alainvesteeringutele ja investeeringute puudujäägile viimastel aastakümnetel, nagu on rõhutanud Euroopa Kontrollikoda;

23. toonitab, et ühistransporti tuleb täiendada alternatiivsete pakkumiste ja mitmeliigilise transpordi kontseptsioonidega, ning nõuab sellega seoses paindlikke ja nõudluspõhiseid esimese ja viimase kilomeetri lahendusi. Komitee rõhutab samuti aktiivse liikuvuse ja eeskätt jalgrattasõidu edendamise tähtsust;

24. juhib tähelepanu vajadusele tagada kestliku ühistranspordi taristu ja seda laiendada, sealhulgas asjakohased elektribusside laadimissüsteemid, mis võimaldavad korraldada linnadevahelisi reise ebasoodsates kliima- ja maastikutingimustes ning suurendavad sõidukiirust;

25. nõuab mitmeliigilise transpordi sõlmpunktide tugevdamist, et tagada sujuv üleminek ühelt transpordiliigilt teisele, sealhulgas tuleb parandada juurdepääsu aktiivsele liikuvusele ja rajada turvalisi jalgrattaparklaid, et inimeste ümberistumine ja kaupade ümberlaadimine toimuks kiiremini ja tõhusamalt;

26. rõhutab linnalähedaste ühenduste, sealhulgas piiriüleste ühenduste tähtsust, sest pendelränne ei lõpe linnapiiril ning see tuleb muuta lihtsamaks ka maapiirkondades ja piirialadel üle riigipiiride, luues näiteks süsteemi „Pargi ja sõida“ rajatise, mis on ühendatud transpordivõrguga;

27. juhib tähelepanu vajadusele võtta meetmeid, et soodustada tellitavate ühistransporditeenuste kasutuselevõttu, eriti kaugetes ja äärepoolseimates maapiirkondades, ning kutsub komisjoni üles nii toetama selliste lahenduste katsetamist kui ka töötama välja sellise teenuse rahastamise ja toetamise süsteemi;

28. märgib, et äärepoolseimate piirkondade maastikust ja väikesest pindalast tingituna on nende suuremates linnades suured liiklusummikud, eriti rannikualadel. Neis piirkondades töötatakse aga välja projekte, mis muudavad transpordi säästvamaks ja puhtamaks ning mis võivad olla heaks eeskujuks teistele ELi piirkondadele ja naaberriikidele;

29. rõhutab mitut transpordiliiki hõlmavate piletimüügisüsteemide tähtsust, et muuta säästvad transpordiliigid kasutajatele võimalikult kättesaadavaks ja tõhusaks, kaitstes samal ajal igakülselt reisijate õigusi, mis on seotud hilynemiste ja teenuse muude puudujääkidega;

30. kutsub komisjoni üles uurima võimalust toetada nende ühistranspordiettevõtjate või kohalike ja piirkondlike omavalitsuste ühishankeid, kes soovivad selles valdkonnas oma jõud ühendada, et saavutada kestlikumad ja standardsemad ostuprotsessid. Komitee kutsub üles looma ELi uuendatud rahastamismehhanismi, et toetada keskkonnahoidlike busside hankimist, ning rõhutab vajadust tagada, et ELi eelarvereeolid oleksid kooskõlas tegeliku olukorraga veeremi ostmisel;

31. juhhib tähelepanu vajadusele toetada ühistranspordiettevõtjate ning kohalike ja piirkondlike omavalitsuste ümber- ja täiendusõpet seoses ühistransporditeenuste ja -süsteemide üha ulatuslikuma digiüleminekuiga;

32. rõhutab, et oluline on arendada ja ajakohastada raudteetaristut, eriti piirkondades, kus on tõendeid olukorra märkimisväärsest halvenemisest, ning töötada sellega seoses välja toetuskavasid;

Nulleesmärk

33. toonitab, et väga oluline on aktiivsemalt tagada vähekaitstud liiklejate kaitset, et soodustada ulatuslikumat üleminekut aktiivsetele transpordiliikidele;

34. rõhutab, et uus tänavaruumi jaotamise meetod linnapiirkondades avaldab kõige tuntavamalt mõju vähekaitstud liiklejate ohutusele, soodustades samal ajal käitumisharjumuste muutumist ning vähendades õhu- ja mürasaastet ja ummikuid. Komitee tunnustab Euroopa Komisjoni kavatsust anda selle kohta suuniseid seoses maanteedega infrastruktuuri ohutuse korraldamist käsitleva Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2008/96/EÜ⁽²⁾ rakendamisega;

35. rõhutab üldise sõidukiiruse vähendamise olulist mõju liiklusohutuse paranemisele linnapiirkondades, nagu Euroopa Komisjon sõnastas esimest korda oma teatises „Kiirusepiirangud ühenduses“⁽³⁾. Komitee kordab Euroopa Parlamendi üleskutset Euroopa Komisjonile väljastada liikmesriikidele soovitus⁽⁴⁾ kehtestada linnapiirkondades kiirusepiirang 30 km/h selleks sobilikel tänavatel ning rõhutab positiivset mõju, mida see poliitikamuudatus on mitmetes linnades toonud, vähendades liiklusohvrite arvu ja avaldades inimeste tervisele linnades üldiselt positiivset mõju. Seda kinnitati ka kolmandal ülemaailmsel liiklusohutusosalasel ministrite konverentsil 2020. aasta veebruaris ja hiljem ÜRO Peaassamblees;

36. rõhutab autovabade päevade positiivset mõju linnadele, sest need pakuvad elanikele võimalusi proovida alternatiivseid transpordiliike ja aitavad neil avalikku ruumi taas endale nõuda. Komitee kutsub Euroopa Komisjoni üles tegema ELi linnadele ettepaneku määrata vähemalt üks ühtlustatud päev aastas autovabaks päevaks;

37. rõhutab vajadust kavandada tänavad väikese sõidukiiruse jaoks ja nii, et avaliku ruumi kõige kaitsetumad kasutajad oleksid paremini nähtavad. Komitee juhhib tähelepanu taristuliikluse rahustamise ja nukkemeetmete tõhususele;

38. kutsub komisjoni üles võtma neid soovitusi arvesse oma tulevastes suunistes vähekaitstud liiklejate jaoks mõeldud kvaliteetse taristu kohta;

⁽²⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. novembri 2008. aasta direktiiv 2008/96/EÜ maanteedega infrastruktuuri ohutuse korraldamise kohta (ELT L 319, 29.11.2008, lk 59).

⁽³⁾ COM(86) 735 final.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi resolutsioon ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 kohta – soovitus edasisteks sammudeks liiklussurmade nulltaseme suunas (2021/2014(INI)) (ELT C 132, 24.3.2022, lk 45).

Tulevikukindel linnaliikuvus

39. rõhutab, et kuigi uutel tehnoloogilistel lahendustel on oluline roll linnade elamisväärsmaks muutmisel, peaksid olemasolevad tehnoloogialahendused, nagu elektrilised (veo)jalgrattad ja elektrilised (trolli)bussid, trammid ja rongid olema heitevaba kauba- ja reisijateveo keskne element;

40. toonitab, et oluline on kiirendada liikumist integreeritud piletimüügisüsteemi suunas kõigi ühistranspordiliikide puhul. Komitee kutsub komisjoni üles kavandama ühise eeskirja alusel ELi tasandi standarditud rakenduse väljatöötamist, et hõlbustada kogu ELi linnades juurdepääsu ühistranspordile ja edendada selle kasutamist, avaldades seeläbi positiivset mõju nii raudteeturismile kui ka pendelrändele;

41. nõuab tihedat ja varajast koostööd kohalike ja piirkondlike omavalitsustega Euroopa digiidentiteeditasku võimalikul kasutamisel transpordiettevõtjate ja reisijate poolt, nagu on märgitud uues linnalise liikumiskeskonna raamistikus;

42. tuletab meelde, et jagatud liikuvus on lahendus, mis aitab vähendada linnades liiklust ja ummikutega seotud probleeme, ning selle arendamist tuleks soodustada;

43. juhib tähelepanu sellele, et andmete kogumine on oluline transporditaristu planeerimise vahend ning seepärast tuleks kõik kogutud andmed teha kättesaadavaks kõigile asjaomastele osalejatele. Kuigi on vajalik edendada lihtsalt kasutatavaid lahendusi, sealhulgas kõik-ühes mobiilirakendusi, tuleb tagada ka andmekaitse. Piirkondades on vaja rakendada ühist koordineeritud andmekogumismetoodikat, mis hõlbustaks heade tavade vahetamist ja usaldusväärsete liikuvusnäitajate võrdlemist;

44. rõhutab vajadust võtta kestliku liikuvuse poliitika kujundamisel nõuetekohaselt arvesse soolist mõõdet, arvestades nii naiste kui ka teiste rühmade konkreetseid vajadusi ja nende suuremat kaitsetust liikuvusvaesuse ees;

Säästva linnalise liikumiskeskonna kavad kui peamine vahend linnaliikuvuse CO₂ heite vähendamiseks

45. kinnitab oma toetust linnalise liikumiskeskonna raamistiku kontekstis suurema tähelepanu pööramisele säästva linnalise liikumiskeskonna kavadele ning sellekohase kohustusliku nõude kehtestamisele TEN-T määruse läbivaatamise ettepanekus kindlaks määratud üle 400 linnatranspordisõlme jaoks. Linnad ja muud omavalitsusüksused, kes on juba välja töötanud säästva linnalise liikumiskeskonna kava nõuetele vastavad kavad, peaksid aga saama neid kasutada;

46. toetab samuti soovitusi, et linnad võtaksid vastu säästva linnalise liikumiskeskonna kava, kuid rõhutab vajadust koostada sellised säästva linnalise liikumiskeskonna kavad, mida saab laiendada mitme omavalitsusüksusega aladele, mis toimivad suurlinnapiirkondade või linnastutena;

47. peab tervitatavaks komisjoni kavatsust nõuda, et liikmesriigid rakendaksid pikaajalisi säästva linnalise liikumiskeskonna kava toetusprogramme, et aidata parandada suutlikkust ja nende kavade rakendamist vastavalt ELi säästva linnalise liikumiskeskonna kava suunistele, ning nõuab sellega seoses kohustuslikku tihedat koostööd kohalike ja piirkondlike omavalitsustega. Komitee kutsub komisjoni üles looma tihedat koostööd säästva linnalise liikumiskeskonna kava riiklike programmide juhtide ning kohapealsete kohalike ja piirkondlike omavalitsuste esindajate vahel ning seda koostööd praktikas jälgima;

48. rõhutab, et liikuvuse rohepöördega tegelemiseks linnapiirkondades on väga oluline, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavad hõlmaksid tõhusalt kõiki funktsionaalseid piirkondi. Komitee kutsub komisjoni üles kaaluma viise, kuidas soodustada paremat ühendatust ja liikuvusteenuste kättesaadavust eeslinnades, linnalähipiirkondades ja ümbritsevates maapiirkondades;

49. väljendab heameelt väljakuulutatud näitajate ja võrdlusanalüüsi vahendite ühtlustatud paketi üle, mis on kavas avaldada 2022. aasta lõpuks, ning kavandatud Euroopa ühendamise rahastu toetusmeetme üle TEN-T linnatranspordisõlmede toetamiseks selles valdkonnas. Oluline on aga see, et näitajate väljatöötamine ja jälgimine ei põhjustaks linnadele ja omavalitsustele liigset töökoormust;

50. rõhutab, et koostöös kohalike ja piirkondlike omavalitsustega on vaja koguda harmoneeritud andmeid põhivaldkondades (nt jalgrattateede kilomeetrid, igapäevased kasutajad, õnnetused, võrgustike liik), et anda paremat teavet aktiivse liikuvusega seotud otsuste ja investeerimisvalikute tegemiseks, sealhulgas säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kontekstis. Seejuures peab andmete kogumise, esitamise ja säilitamisega seotud halduskoormus olema võimalikult väike;

51. viitab uuele kaasatuse ja ligipäätavuse eesmärgile linnalise liikumiskeskonna raamistikus ning peab teravitavaks ühistranspordi taskukohasuse näitajat seoses linnalise liikumiskeskonna ajakohastatud suunistega. See võib aidata leevendada liikuvusvaesusest tulenevaid võimalikke riske;

52. toetab säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamist, kuid rõhutab seejuures, et Euroopa Komisjon peaks subsidiaarsuse põhimõtte tagamiseks suurendama otsest konsulteerimist Euroopa linnade ja nende liitudega oma käimasolevas ja tulevases töös säästva linnalise liikumiskeskonna kavade näitajate teemal. Komitee võtab teadmiseks umbes 50 linna kaasamise hiljutisse säästva linnalise liikumiskeskonna näitajate väljatöötamise katseprojekti ning juhib samal ajal tähelepanu sellele, et paljud Euroopa linnad on juba välja töötanud kvaliteetsed säästva linnalise liikumiskeskonna kavad koos tegevusnäitajatega. Komitee võiks tulevikus soodustada laiemat teavitustegevust ja otsesemat teabevoogu ELi ning kohalike ja piirkondlike omavalitsuste vahel, tagamaks, et Euroopa Komisjoni esitatud näitajad ei põhjusta kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele bürokraatiat ega tarbetut koormust;

53. väljendab heameelt selle üle, et uues linnalise liikumiskeskonna raamistikus keskendutakse linnades toimivale kaubaveole ja linnalogistika kavandatavale integreerimisele säästva linnalise liikumiskeskonna kavadesse, pidades eelkõige silmas e-kaubanduse märkimisväärset kasvu ja kaubaveo jaotusmudelite muutumist, mis on tingitud COVID-19 pandemiast. Komitee rõhutab heitevabade lahenduste, tehnoloogiate ja sõidukite olulist potentsiaali linnalogistika jaoks ning innustab kasutama tänapäevaseid kaubaveorattaid ja jalgrattahaagiseid, sest umbes pool kõigist Euroopa linnades mootorsõidukitega tehtavast kaubaveost saaks teha jalgratastega. Komitee tuletab meelde, et ELi transpordiministrid seadsid selle eesmärgi juba oma 2015. aasta deklaratsioonis jalgrattasõidu kui kliimahoidliku transpordiliigi kohta;

54. nõuab tugimeetmeid, et toetada linnaraudtee kasutamist kaubaveoks;

55. tunnustab kavatsust soodustada dialoogi ja koostööd kõigi osapoolte, sealhulgas kohalike omavalitsuste vahel ning toetada linnalogistika andmete jagamist, mis on edusammude jälgimise ja pikaajalise planeerimise alus. Komitee nõuab kohalike ja piirkondlike omavalitsuste aktiivset kaasamist seoses kavandatud aruandlusnõuetega, mis on seotud säästva linnalise liikumiskeskonna ühtlustatud näitajatega;

Rahastamine

56. rõhutab, et uues linnalise liikumiskeskonna raamistikus ning säästva ja aruka liikuvuse strateegias kavandatud märgatav üleminek ühistranspordile ja aktiivsetele transpordiliikidele on võimalik ainult siis, kui ELi, riikliku, piirkondliku ja kohaliku tasandi avaliku sektori asutused pakuvad tugevamat ja koordineeritud toetust ning eelkõige sihipärasemat rahastust;

57. kutsub komisjoni üles andma üksikasjalikuma ülevaate linnaliikuvuse jaoks saadaolevatest rahastamisallikatest ning sellest, kuidas kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused pääsevad neile vahenditele ligi. Komitee rõhutab samal ajal pikaajaliste strateegiate ja pikaajaliste eelarvete suurt tähtsust, et luua stabiilne raamistik linnaliikuvuse kavandamiseks ja sellesse investeerimiseks;

58. väljendab muret selle pärast, et ELi vahenditest linnaliikuvuse jaoks saadavad rahalised vahendid on praktikas kas üsna piiratud, raskesti kättesaadavad või kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele sobimatud ja/või sõltuvad meelevaldsetest teguritest, nagu soodne koostöö riikliku ja kohaliku/piirkondliku valitsemistasandi vahel. Komitee nõuab, et järgmises mitmeaastasest finantsraamistikus suurendataks kooskõlas samal eesmärgil koostatud riiklike eeskirjadega programmide ja vahendite summasid, mis on kohalikele ja piirkondlikele omavalitsustele kättesaadavad otsetoetustena;

59. väljendab muret selle pärast, et ELi rahvamajanduse ja regionaalse arvepidamise süsteemis (ESA) sätestatud eeskirjade teatavaid aspekte võib olla praktikas raske ühitada kohalike ja piirkondlike omavalitsuste suurte taristuinvesteeringutega, eelkõige nõuet kirjendada sellised kulud ühel eelarveaastal, mis tekitab liiga suure puudujäägi vastavas piirkondlikus arvepidamises. Komitee soovib optimeerida olemasolevate ELi rahaliste vahendite potentsiaali, võimaldades kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel kanda sellised kulud oma arvepidamisse järk-järgult taristu olulusringi jooksul;

60. juhhib tähelepanu paljude kohalike ja piirkondlike omavalitsuste ootustele, et ELi tasandil nähakse ette jõulisemad meetmed väliskulude sisestamiseks transpordisektoris ning põhimõtte „saastaja maksab“ ja „kasutaja maksab“ süstemaatilisemaks kohaldamiseks. Komitee viitab vajadusele toetava raamistiku järele, mis abistaks kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi nende töös selles valdkonnas;

61. rõhutab, et CO₂-maksust saadav tulu tuleks suunata raudtee- või jalgrattavõrku ja muudesse kestlikesse taristuprojektidesse, mis on vajalikud transpordisüsteemi üleminekuks. Üldiselt võib öelda, et tõhus ja mõistlik CO₂-maks on kliimahoidliku liikuvuspoliitika keskne osa;

Juhtimine ja parimate tavade vahetamine

62. rõhutab vajadust aktiivsel subsidiaarsusel põhineva tõhusa mitmetasandilise valitsemise järele. Komitee kiidab komisjoni kavatsust kaasata kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused koos liikmesriikide esindajatega tihedamalt linnaliikuvuse reformitud eksperdirühma (EGUM) ning kutsus komisjoni üles kaasama selles kontekstis ka komiteed. Komitee toonitab, et oluline on suurendada aktiivse liikuvuse peamiste osalejate (jalakäijad ja jalgratturid) ning ühistranspordi kasutajate esindatust linnaliikuvuse planeerimises;

63. kutsus üles vahetama parimaid tavasid, keskendudes asjakohasele taristule, mis tagab turvalise ja mugava ruumi aktiivseks liikuvuseks, nagu kõndimine ja jalgrattasõit, ning rõhutab sellega seoses jalakäijate ja jalgratturite tarvis eraldi radade loomise tähtsust;

64. kutsus üles vahetama liiklusohutuse valdkonnas seniseid kogemusi ja parimaid tavasid, et tagada käitumisharjumuste muutumist soodustav tegutsemisviis;

65. tunneb heameelt selle üle, et ELi linnad on väljendanud suurt huvi ELi kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni vastu, mis näitab paljude ELi linnade suurt pühendumist liikuvuse rohepöördele, aga ka vajadust ELi tasandi suurema rahalise, tehnilise ja strateegilise toetuse järele. Komitee kutsus komisjoni üles seda tegevust jätkama, nähes ette kõigi missiooniga liituda soovivate ELi linnade võimalikult aktiivse kaasamise;

66. rõhutab eelkõige, et ELi kliimaneutraalsete ja arukate linnade missioon ning 100 kliimaneutraalse linna programm ei tohi suurendada ebavõrdsust ega erinevusi kõige arenenumate ja mahajäänud linnade vahel. Komitee kutsus üles pöörama suurt tähelepanu missiooni eesmärgile toetada kõiki ELi linnu nende roheüleminekus;

67. nõuab, et ELi institutsioonid näitaksid eeskuju ja võtaksid vastu sarnaseid programme nagu „100 kliimaneutraalset linna“;

68. kutsus üles vahetama üle kogu Euroopa parimaid tavasid selle kohta, kuidas muuta ühistransport taskukohasemaks, ning palub lisaks Euroopa Komisjonil korraldada uuring kogu ELis tasuta ühistranspordisüsteemi rakendamise teostatavuse kohta, et soodustada üleminekut kestlikele transpordiliikidele. Uuringus tuleks käsitleda nii sotsiaalseid kui ka rahalisi aspekte, sealhulgas piletimüügi praegust rolli kohalike ja piirkondlike omavalitsuste ning ühistranspordiettevõtjate suurenevate tegevuskulude kompenseerimisel.

Brüssel, 11. oktoober 2022

*Euroopa Regioonide Komitee
president*

Vasco ALVES CORDEIRO