

SOOVITUSED

KOMISJONI SOOVITUS (EL) 2023/550,

8. märts 2023,

säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamise riiklike toetusprogrammide kohta

(teatavaks tehtud numbri C(2023) 1524 all)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artiklit 292,

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa rohelises kokkuleppes ⁽¹⁾ on seatud eesmärgiks muuta ELi majandus 2050. aastaks kliimaneutraalseks. Kokkuleppes kutsutakse üles vähendama transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet 90 %. Säästva ja aruka liikuvuse strateegias ⁽²⁾ on esitatud selle eesmärgi saavutamisele kaasa aitavad meetmed, sealhulgas säästva, aruka, ohutu ja tervisliku linnalise liikumiskeskonna edendamise meetmed.
- (2) Uut ELi linnalise liikumiskeskonna raamistikku käsitlevas teatises ⁽³⁾ seatakse esikohale säästvamad transpordilahendused – ühistransport, jagatud liikuvus, kõndimine ja rattasõit – eesmärgiga suurendada nende kasutamist paremaks ja energiatõhusamaks uksest ukseni liikumiseks, aidates ühtlasi parandada kodanike tervist ja heaolu.
- (3) Säästva linnalise liikumiskeskonnaga aidatakse kaasa mitmele Euroopa poliitikameetmele, mille eesmärk on edendada vähese heitega ja heiteta liikuvust, ⁽⁴⁾ parandada õhukvaliteeti ja liiklusohutust, tuues samal ajal kasu kodanike tervisele ja heaolule. Linnalise liikumiskeskonna tõhusa kavandamisega on võimalik aidata edendada sellekohaseid Euroopa ja liikmesriikide poliitikameetmeid vahetult kohalikul tasandil. Nagu on rõhutatud teatises ELi maapiirkondade arengu pikaajalise visiooni kohta ⁽⁵⁾ ja sellele lisatud ELi maaelu arengu tegevuskavas, on säästvate liikuvuslahenduste edendamiseks oluline linna-, linnalähedased ja maapiirkondade liikuvuslahendused omavahel paremini ühendada.
- (4) 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketiga ⁽⁶⁾ võeti kasutusele säästva linnalise liikumiskeskonna kavad, mis kujutavad endast linnade jaoks kogu funktsionaalse linnapiirkonna liikumiskeskonna poliitikaga seotud probleemide lahendamise kavandamise ja rakendamise raamistikku. Sellest ajast alates on komisjon soodustanud säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kui Euroopa linnalise liikumiskeskonna poliitika nurgakivi laialdast kasutuselevõttu. Kohalikud omavalitsused, planeerijad ja sidusrühmad on kontseptsiooni ja sellega seotud Euroopa säästva linnalise liikumiskeskonna kava suuniseid laialdaselt järginud. See on osutunud tõhusaks, tugevaks ja paindlikuks vahendiks, millele linnad saavad linnalise liikumiskeskonna meetmete kavandamisel tugineda.
- (5) 2020. aasta juunikuises eriaruandes ELi säästva linnalise liikumiskeskonna kohta ⁽⁷⁾ rõhutas Euroopa Kontrollikoda, et subsidiaarsuse põhimõttele tuginedes on linnalise liikumiskeskonna poliitika juhtimine liikmesriikide ja nende linnade ülesanne. Kontrollikoda leidis, et kohalikud linnalise liikumiskeskonna meetmed ei ole alati olnud kooskõlas säästva linnalise liikumiskeskonna eesmärkidega. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riiklike toetusprogrammidega aidatakse parandada säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooni ja kohalikke säästva linnalise liikumiskeskonna kavasid omavahel paremini siduda.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/1161, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteesõidukite edendamise kohta (ELT L 188, 12.7.2019, lk 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Eriaruanne 06/2020: ELi säästev linnaline liikumiskeskond: ilma liikmesriikide pühendumuseta ei ole võimalik olukorda oluliselt parandada

- (6) Läbivaadatud määruses üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta ⁽⁸⁾ esitati ettepanek, et TEN-T linnatranspordisõlmed võtaksid säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastu vastavalt määruse V lisas esitatud nõuetele ning koguksid asjakohaseid andmeid linnalise liikumiskeskonna kohta ja esitaksid need komisjonile. Andmete kogumise ja aruandlusnõuete osas esitatakse määrusele tuginevas rakendusaktis säästva linnalise liikumiskeskonna näitajate loetelu ja nende arvutusmetoodika. Vastuvõtmise järel on need ELi tasandil ainsateks säästva linnalise liikumiskeskonna kavaga seotud siduvateks nõueteks. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riiklike toetusprogrammidega pakutakse TEN-T linnatranspordisõlmedele eksperditeadmisi, et aidata neil neid nõudeid täita.
- (7) Linnadel on probleeme säästva linnalise liikumiskeskonna meetmete rakendamisel tehtud edusammude jälgimisega näitajate abil. Andmete kogumine nõuab haldus- ja rahalisi vahendeid ning linnadel on sageli raske ligi pääseda riigi ja piirkondade ametiasutuste ning muude organite kasutuses olevatele andmetele. Liikmesriigid peaksid andmete kogumist, jagamist ja kasutamist hõlbustama kesksete juurdepääsupunktide ja detsentraliseeritud andmeruumide kaudu. See aitab linnadel järgmistel aastatel oma järelevalvesüsteeme täiustada.
- (8) Ka ELi kaasrahastatavate projektide osana välja töötatud mittesiduvate säästva linnalise liikumiskeskonna kavade suuniste ⁽⁹⁾ ja viitematerjalide kogumik on kõigile linnadele kättesaadav, et toetada neid individuaalsete säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamisel ja rakendamisel. Linnu kutsutakse üles kasutama seda teabekogumit vastavalt oma vajadustele. Komisjoni linnalise liikumiskeskonna eksperdirühm ⁽¹⁰⁾ peaks aitama säästva linnalise liikumiskeskonna kava mittesiduvate suuniste kokkuvõtet täiendada ja ühtlustada.
- (9) Liikmesriigid peaksid linnu toetama säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ettevalmistamisel, et aidata neil parandada oma säästva linnalise liikumiskeskonna kava kvaliteeti ja viia see ELi raamistikuga paremini kooskõlla.
- (10) Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamise, vastuvõtmise ja rakendamise ning neis sisalduvate meetmete rakendamise eest vastutavad kokkuvõttes linnad,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA SOOVITUSE:

1. EESMÄRK JA KOHALDAMISALA

1.1. Sissejuhatus

2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketiga võeti kasutusele säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kontseptsioon, ⁽¹¹⁾ mis on linnadele ja piirkondadele mõeldud raamistiku põhivahend, mille abil lahendada linnalise liikumiskeskonna poliitikaga seotud probleeme. Selleks et kontseptsioonis kajastuksid uued ELi strateegiad ja sellesse integreeritaks uued poliitilised prioriteedid, tuleb säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooni ajakohastada. Säästva linnalise liikumiskeskonna kava ajakohastatud kontseptsioon on esitatud käesoleva soovitusel lisas.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsioonile tuginedes antakse suunistes linnadele nõu, kuidas säästva linnalise liikumiskeskonna kava ette valmistada ja rakendada.

Komisjon on seda kontseptsiooni edendanud viimase kümne aasta jooksul ning paljud linnad üle kogu ELi on seda vabatahtlikult ulatuslikult kasutanud, et kavandada üleminekut atraktiivsele, kaasavale ja säästvale linnalisele liikumiskeskonnale.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooni kohaldavad linnad on leidnud, et see on tõhus, terviklik ja paindlik vahend, mis ulatub linna halduspiiridest kaugemale, hõlmates kogu „funktsionaalset linnapiirkonda“, võttes arvesse sisemaaühendusi ja pendelrändevooge ning linna- ja maapiirkondade ühendusi.

Komisjoni talituste töödokumendis ELi uue linnalise liikumiskeskonna raamistiku kohta ⁽¹²⁾ rõhutati, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavad on kooskõlas pikaajalise planeerimisraamistikuga ja hõlmavad kõiki asjaosalisi. Kontseptsiooni vastupidavus sai tõendust eelkõige COVID-19 pandeemia ajal, mil paljud säästva linnalise liikumiskeskonna kavaga linnad suutsid oma liikuvuspoliitikat kiiresti ja tõhusalt kohandada. Seejärel suutsid nad oma liikuvussüsteeme muuta lihtsamini kui ilma võrreldavate kavadeta linnad. Paljudel juhtudel on hädaolukordade ja vastupanuvõimega seotud protseduure olemasolevates säästva linnalise liikumiskeskonna kavades juba kirjeldatud.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Säästva linnalise liikumiskeskonna kava suuniste hulka kuuluvad säästva linnalise liikumiskeskonna kava koostamise ja rakendamise suunised ning täiendavad viitematerjalid, mis on kättesaadavad ELTise linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse portaalis; <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

⁽¹⁰⁾ Komisjoni 28. juuli 2022. aasta otsus C(2022)5320, millega luuakse komisjoni linnalise liikumiskeskonna eksperdirühm; linnalise liikumiskeskonna eksperdirühm.

⁽¹¹⁾ Vt komisjoni 17. detsembri 2013. aasta teatise „Ühiselt konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa linnalise liikumiskeskonna suunas“ (COM(2013) 913 final) lisa.

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi hindamisel leiti siiski, et peamine puudus on säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ebaühtlane kasutuselevõtt liikmesriikides. Paljudel linnadel puudub säästva linnalise liikumiskeskonna kava endiselt ja olemasolevate kavade kvaliteet on väga erinev. Liikmesriikide vahel on ka selge tasakaalustamatus säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega linnade osakaalu seisukohast.

Käesolev soovitus on seega adresseeritud liikmesriikidele.

1.2. Vajadus võtta meetmeid liikmesriikide tasandil

Tuginedes ulatuslikele kogemustele säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooni kasutamisel alates 2013. aastast, on 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi hindamisel selgunud, et endiselt on probleemiks suutlikkus ja asjatundlikkus, eriti väikestes ja keskmise suurusega linnades, samuti riikide vähene osalus ja toetus.

See osutab üldisele vajadusele tagada kooskõla säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooniga ning koordineerida linnade ja linnapiirkondade erinevaid ettevõtmisi liikuvuskava koostamisel, rakendamisel ja järelevalvel.

Nagu on märgitud ELi uues linnalise liikumiskeskonna raamistikus, on vaja tugevdada riigi tasandi juhtimist ja isevastutust, loomaks toetusraamistikku, millega viia säästva linnalise liikumiskeskonna kavad paremini kooskõlla säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooniga, võttes subsidiaarsuse põhimõttele tuginedes arvesse kohalikke olusid, planeerimistavasid ja institutsioonilist ülesehitust.

1.3. Seos TEN-Tga

Üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise määruse ettepanek⁽¹³⁾ hõlmab linnade kui säästva, ohutu, tõhusa ja mitmeliigilise transpordi asendamatute sõlmede rolli tugevdamist Euroopas ja kaugemal. TEN-T tõhusa toimimise võimaldamiseks tegi komisjon ettepaneku, et 31. detsembriks 2025 tagavad liikmesriigid, et TEN-T linnatranspordisõlmed võtavad vastu säästva linnalise liikumiskeskonna kava ja koguvad asjakohaseid andmeid linnalise liikumiskeskonna kohta.

Linnatranspordisõlmede puhul tuleks arvesse võtta erinevate linnalise liikumiskeskonna meetmete mõju nii reisijate- kui ka kaubaveovoogudele TEN-Ts. Meetmete eesmärk peaks olema tagada sujuv transiit läbi linnatranspordisõlmede, nendest möödasõit või sealsed ühendusvõimalused, sealhulgas heiteta sõidukite jaoks. Meetmed peaksid aitama vähendada ummikuid, suurendada ühistranspordi ja aktiivsete transpordiliikide osakaalu, suurendada liiklusohutust ja kõrvaldada TEN-T liiklusvooge mõjutavaid kitsaskohti.

Seepärast on käesoleva soovitus eesmärk anda liikmesriikidele ja linnadele täiendavat tuge ka selles, kuidas valmistuda linnatranspordisõlmede jaoks kavandatud nõuete täitmiseks.

Käesolev soovitus ei piira läbivaadatud TEN-T määruse tulevast vastuvõtmist eespool nimetatud ettepaneku põhjal ega selles sisalduvaid säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega seotud võimalikke kohustusi.

1.4. Koordineerimine kohalikul tasandil, et saavutada koostoime valdkondlike ja ruumilise planeerimise lähenemisviiside vahel

Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamine nõuab integreeritud lähenemisviisi, mis hõlmab kaht mõõdet: linnalise liikumiskeskonna integreerimine transpordisüsteemi võrguplaneerimisse („võrgupõhine lähenemisviis“) ja integreerimine valdkondadevahelisse linnade säästva arengu strateegiasse („kohapõhine lähenemisviis“).

Transport on oluline osa sellest, kuidas linnaruumi/kohaliku omavalitsuse ruumi tõhusalt, tulemuslikult ja integreeritult planeerida. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade tuleks seetõttu koostada ning neid tuleks rakendada kooskõlas kohaliku ja piirkonna tasandi liikuvuskavade, ruumiplaneeringute ja asjakohaste valdkondlike kavadega. Lisaks säästva linnalise liikumiskeskonna kavade paremale kooskõlastamisele valdkondlike poliitikaeesmärkidega vähendab see ka kohalike omavalitsuste halduskoormust.

Liikmesriigid peaksid valdkondlike poliitikaeesmärkide ja linnalise liikumiskeskonna kavandamise ühilduvuse ja sidususe tagamiseks tegema järgmist:

- toetama linnu Euroopa ja riiklike eesmärkide muutmisel kohalikuks linnapoliitikaks, strateegiateks ja planeerimisdokumentideks, näiteks säästva linnalise liikumiskeskonna kavadeks, säästva linnalogistika kavadeks, säästvateks energia- ja kliimameetmete tegevuskavadeks, kliimalepinguteks ja rohelinnalepeteks;

⁽¹³⁾ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta, COM(2021) 812 final.

- käsitlemas linnade ja linnapiirkondade vajadusi ja eripära üldistes riiklikes või piirkondlikes strateegiates ja kavandamis-dokumentides, näiteks riiklikes ja piirkondlikes transpordikavades, alternatiivkütuste taristu kasutuselevõtu riiklikes poliitikaraamistikes, riiklikes energia- ja kliimakavades, rahvatervise strateegiates ning säästva linnaarengu strateegiates;
- käsitlema linnade ja linnapiirkondade vajadusi ja eripära Euroopa ja rahvusvaheliste kohustustega seotud riiklikes meetmetes, näiteks Euroopa poolaasta ja TEN-T põhivõrgukoridori töökavades.

2. SÄÄSTVA LINNALISE LIIKUMISKESKKONNA KAVA RIIKLIK TOETUSPROGRAMM

2.1. Eesmärgid

Komisjon kutsub kõiki liikmesriike üles kehtestama säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riikliku toetusprogrammi, mille eesmärk on toetada linnu, tugevdada juhtimist ning kavasid üleriigiliselt koordineerida ja välja töötada, tagada säästva linnalise liikumiskeskonna poliitika rakendamine ning tegevust piirkondade ja linnade ning linna- ja maapiirkondade vahel paremini koordineerida.

2.2. Programmi kohaldamisala

Säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riiklikud toetusprogrammid peaksid sisaldama meetmeid, mille eesmärk on:

- välja töötada linnalise liikumiskeskonna kavandamise riiklikud suunised, mis põhinevad komisjoni käesoleva soovitusel lisas esitatud ajakohastatud säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsioonil ja milles võetakse arvesse säästva linnalise liikumiskeskonna kava suuniseid, ⁽¹⁴⁾ käsitledes reisijate liikuvust, kaubavedu ja logistikat integreeritult;
- pakkuda tehnilist ja eksperdiabi;
- töötada koostöös linnalähedaste ja linnu ümbritsevate maapiirkondadega välja riiklik lähenemisviis säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamiseks ja rakendamiseks kõigis linnades, hõlmates kogu funktsionaalset linnapiirkonda (linn ja selle pendelrändepiirkond);
- elavdada piirkondade ja linnade riiklikku võrgustikku, mis hõlmaks ka ELi äärepoolseimaid piirkondi ja muid kaugeid alasid, saari, äärealasid ja hõredalt asustatud piirkondi, et edendada vastastikust õppimist ja jagada häid tavasid;
- viia ellu linnadele mõeldud koolitusprogramm, sealhulgas suurendada suutlikkust;
- anda linnadele rahalist toetust töötajate värbamiseks ja haldussuutlikkuse säilitamiseks ning ajutiste ekspertide appi palkamiseks;
- korraldada ja koordineerida säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega seotud teavituskampaaniaid ja -tegevust;
- suurendada teadlikkust Euroopa linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse portaalis avaldatud teabest ja suunistest; ⁽¹⁵⁾
- kontrollida vastavalt säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsioonile säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kvaliteeti ja anda nõu selle parandamiseks; see hõlbustab säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamist, kui see on avaliku või erasektori rahastamise eeltingimus;
- vaadata läbi riigi õigusraamistik, et avastada linnades tõhusate säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamist takistavad asjaolud;
- aidata asjaomastel ametiasutustel parandada funktsionaalses linnapiirkonnas transporditaristu ja -teenuste osutamise koordineerimist;
- aidata kohalikel omavalitsustel ühendada säästva linnalise liikumiskeskonna kava ruumilise planeerimisega ning neid omavahel paremini koordineerida, samuti parandada kooskõla ja koostoimet säästvate energia- ja kliimameetmete tegevuskavade, säästva linnalogistika kavade ja muude asjakohaste kavadega;
- tugevdada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade rakendamise järelevalvet, kehtestades mehhanismid säästva linnalise liikumiskeskonna kavade sihtide ja eesmärkide saavutamisel tehtud edusammude mõõtmiseks;

⁽¹⁴⁾ Säästva linnalise liikumiskeskonna kava suunised kavade koostamiseks ja rakendamiseks, kättesaadavad ELTISE linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse portaalis; <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

⁽¹⁵⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- välja arvutada säästva linnalise liikumiskeskonna näitajad, järgides komisjoni metoodikat, ⁽¹⁶⁾ koordineerida ja toetada andmete kogumist ning muuta linnalise liikumiskeskonna näitajate arvutamiseks vajalikud riigi piirkonna või eraandmed lihtsamini kättesaadavaks, jagatavaks ja kasutatavaks;
- jälgida edusamme valdkondlike poliitikaeesmärkide, sealhulgas CO₂-heite vähendamise ja liiklusohutuse saavutamisel; toetada linnu (sealhulgas soo alusel) eristatud andmete kogumise mehhanismide väljatöötamisel;
- ajakohastada korrapäraselt Euroopa linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse portaalis linnu ja riiklikke kavasid käsitlevaid jaotisi;
- toetada kliimaneutraalsete ja arukate linnade missiooni linnalise liikumiskeskonna aspektide rakendamist.

Toetusprogrammi kohaldamisala tuleks kindlaks määrata koostöös linnade ja piirkondadega ning see tuleks vastavalt nende vajadustele ja neil saadud tagasisidele korrapäraselt läbi vaadata.

2.3. Rahastamine ja kvaliteedi tagamine

Säästva linnalise liikumiskeskonna kavad on tõhus raamistik avaliku või erasektori poolt linnalisse liikumiskeskonda tehtavate investeeringute kavandamiseks ja elluviimiseks.

Liikmesriigid peaksid võtma meetmeid, et teavitada rahastamisvõimalustest ja neid toetada, parandada säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kvaliteeti ja viia need paremini kooskõlla säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooniga.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava protsesside toetamiseks on olemas mitmesugused Euroopa, riiklikud ja piirkondlikud rahastamisvahendid, näiteks:

- Euroopa ühendamise rahastu;
- Euroopa Regionaalarengu Fond ja Ühtekuuluvusfond, sealhulgas Interreg ja URBACT;
- programm „Euroopa horisont“, sealhulgas missioonid ja CIVITASE meetmed;
- Invest EU, taaste- ja vastupidavusraha ning RePowerEU;
- programm „Digitaalne Euroopa“;
- Öiglase Ülemineku Fond;
- innovatsioonifond;
- tehnilise toe rahastamisvahend, millega pakutakse ELi liikmesriikidele kohandatud tehnilist oskusteavet;
- riiklikud kavad;
- erasektoripoolne rahastamine (nt rohelised võlakirjad).

Lisaks toetab Euroopa Innovatsiooni- ja Tehnoloogiainstituudi linnaliikuvuse teadmis- ja innovaatikakogukond liikmesriike, piirkondi ja linnu säästva linnalise liikumiskeskonna kavade rakendamisel.

2.4. Säästva linnalise liikumiskeskonna kava juhtimine riigi tasandil

Liikmesriigid peaksid linnade ja linnapiirkondadega seotud säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega seotud küsimustes määrama kontaktisikuks säästva linnalise liikumiskeskonna kava riikliku juhtimise büroo. Sellised bürood tuleks luua koostöös riigi, piirkondade ja kohaliku omavalitsuse asutustega.

Büroodel peaksid olema asjakohased tehnilised teadmised ning õiguslikud, rahalised ja inimressursid säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riikliku toetusprogrammi koostamiseks ja rakendamiseks.

Nad peaksid olema neutraalsed ja läbipaistvad ning kaasama oma töösse piirkondi, linnu ja maapiirkondi. Neid peaks nõustama asjaomaste ministriumide, piirkondade, linnade, maapiirkondade, akadeemiliste ringkondade ja muude asjaomaste linnalise liikumiskeskonna sidusrühmade esindajaid koondav eksperdirühm.

Sellisel eksperdirühmal võiks olla oluline roll säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riikliku toetusprogrammi koostamisel ja hindamisel, riiklike säästva linnalise liikumiskeskonna kavade juhenddokumentide kinnitamisel ja sõltumatu eksperdifoorumina, et aidata tagada säästva linnalise liikumiskeskonna kavasid käsitlevate Euroopa ja riiklike suuniste nõuetekohane rakendamine. Liikmesriigid peaksid tuginema olemasolevatele linnatoetuskavadele. Kavade juhtimise bürood peaksid koondama olemasolevad kohalikul ja piirkonna tasandil rakendatavad kavad, et tagada kooskõlastatud lähenemisviis, sealhulgas kaugete ja äärealade ning äärepoolseimate piirkondade eripiirangute osas.

⁽¹⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_en

Liikmesriigi halduskorraldusest sõltuvalt võivad bürood olla ministeeriumi, ameti või eriasutuse haldusalas. Piirkondlikud bürood võiksid täendada riiklike büroosid, eelkõige suuremates või föderaallikmesriikides.

Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega peaks linnadele jääma lõplik vastutus säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamise, vastuvõtmise ja rakendamise eest.

2.5. Riiklike kavade juhtimise büroode ja Euroopa Komisjoni vaheline suhtlus

Riiklike kavade juhtimise bürood peaksid tegutsema liikmesriigi ja komisjoni peamise kontaktpunktina säästva linnalise liikumiskeskonna kava tugiteenuste teemalises suhtluses ja koordineerimises.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava rakendamise toetamine on üks linnalise liikumiskeskonna eksperdirühma peamisi ülesandeid. Rühm loodi pärast ELi uue linnalise liikumiskeskonna raamistiku vastuvõtmist ja selles kohtuvad liikmesriikide, piirkondade, linnade ja muude sidusrühmade esindajad, et arutada ELi linnalise liikumiskeskonna poliitikat, sealhulgas seoses säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega. Riiklike kavade juhtimise bürood peaksid seetõttu tegema tihedat koostööd oma liikmesriigi esindajatega eksperdirühmas ja andma rühma aktiivse panuse.

2.6. Euroopa Komisjoni teavitamine meetmetest

Liikmesriike kutsutakse üles teavitama komisjoni igal aastal käesoleva soovitusel võetud meetmetest. Teave tuleks esimest korda edastada üks aasta pärast käesoleva soovitusel vastuvõtmist.

Esitatav teave peaks sisaldama järgmist:

- säästva linnalise liikumiskeskonna kava riiklik toetusprogramm;
- säästva linnalise liikumiskeskonna kava riikliku juhtimise büroo kontaktandmed;
- säästva linnalise liikumiskeskonna kava riikliku juhtimise büroo töökava;
- kokkuvõtte töökava rakendamist käsitlevatest aastaaruannetest (sealhulgas kvantifitseeritud edusammud seoses peamiste tulemusnäitajatega, peamised vahe-eesmärgid ja võimalikud avastatud probleemid ning kavandatud leevendusmeetmed) ja saadud kogemused.

3. ADRESSAADID

Käesolev soovitus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 8. märts 2023

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Adina VĂLEAN

LISA

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava ajakohastatud kontseptsioon

1. SISSEJUHATUS

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava on strateegiakava, mille eesmärk on rahuldada inimeste ja ettevõtete liikuvusvajadusi linnades ja nende ümbruses, et saavutada parem elukvaliteet. See on ühtne raamistik kõigi linnalise liikumiskeskonna ühiste probleemidega tegelemiseks kogu funktsionaalses linnapiirkonnas. Säästva linnalise liikumiskeskonna kava esitab tervikliku, visioonipõhise, paindliku ja kestliku lähenemisviisi, mis pikaajalise kavana sisaldab meetmepakette lühiajaliste eesmärkide ja sihtide jaoks, mille täitmist on vajaduste muutudes võimalik kiirendada.

Alates 2013. aastast on komisjon soodustanud säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kui linnalise liikumise poliitika alustala laialdast kasutuselevõttu. See näitab kõnealuse kava potentsiaali aidata linnadel ja piirkondadel lahendada ühiseid probleeme üleminekul säästvale linnalisele liikumiskeskonnale ning tagada parem elukvaliteet. 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi⁽¹⁾ kutsuti kohalikke omavalitsusi üles seadma säästva linnalise liikumiskeskonna kavad linnalise liikumiskeskonna probleemide lahendamise keskmesse. Anti välja asjakohased ELi suunised, et kogu säästva linnalise liikumiskeskonna kavandamise protsessi vältel toetada kohalikke omavalitsusi.

Viimastel aastatel on koostöös linnalise liikumiskeskonna kavandamise kogukonnaga välja töötatud suur hulk soovitusi ja suuniseid ning ELi linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse linnadele ja sidusrühmadele on tehtud kättesaadavaks täiendavad juhenddokumendid säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega seotud konkreetsete aspektide kohta⁽²⁾. Loodud on ka enesehindamise vahend, mis aitab linnadel endale selgeks teha oma säästva linnalise liikumiskeskonna kava tugevaid ja nõrku külgi⁽³⁾.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava algne kontseptsioon⁽⁴⁾ esitati 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi ja see koosnes kaheksast peamisest põhimõttest. Samad põhimõtted kehtivad ka säästva linnalise liikumiskeskonna kava praeguses kontseptsioonis, kuid vajadust mööda on neid ajakohastatud.

1.1. Taust

Uue Leipzigi harta⁽⁵⁾ kohaselt peavad linnad koostama terviklikud ja kestlikud linnaarenduse strateegiad ning tagama nende rakendamise kogu linnas alates funktsionaalsetest piirkondadest kuni linnaosadeni.

Seepärast on linnades (sealhulgas linnatranspordisõlmedes) tõhusa ja kestliku liikuvuse saavutamiseks esmatähtis kavandada säästev linnaline liikumiskeskond. See on oluline ka transpordivõrgu üldiseks toimimiseks ning ettenägematute olukordade lahendamise ja toimetulekuvõime tagamiseks suurte probleemide korral.

Tehtud on ettepanek viia linnatranspordisõlmed vastavusse säästva linnalise liikumiskeskonna kava oluliste nõuetega, mis on esitatud komisjoni ettepaneku (läbivaadatud määruse kohta, mis käsitleb üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist)⁽⁶⁾ V lisas. Linnatranspordisõlmede puhul ei piira kõnealune kontseptsioon mingeid siduvaid kohustusi, mis on seotud säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastuvõtmise ja sisuga, mis on sätestatud tulevases läbivaadatud määruses üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta. Kavandatud nõuetele tuginedes esitatakse kõnealuses kontseptsioonis täpsem kirjeldus ja soovitatakse säästva linnalise liikumiskeskonna kava väljatöötamiseks vajalikke komponente olenemata sellest, kas linn on linnatranspordisõlm või ei ole.

1.2. Säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsiooni ajakohastamise põhjused

Võttes arvesse viimaste aastate suuri muutusi ja kontseptsiooni rakendamisel viimase kümne aasta jooksul saadud praktilisi kogemusi, on nüüd võimalik kontseptsiooni ajakohastada, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavad saaksid tõhusamalt kaasa aidata ELi üha ambitsioonikamate transpordi-, kliima-, tervishoiu- ja ühiskondlike eesmärkide ja kohustuste täitmisele.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final.

⁽²⁾ <https://www.eltis.org/et/node/49104>

⁽³⁾ <https://www.eltis.org/et/node/45282>

⁽⁴⁾ Komisjoni teatise Ühiselt konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa linnalise liikumiskeskonna suunas 1. lisa (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar%3A82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF).

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2.

Praegused poliitikasuunad on esitatud eelkõige Euroopa rohelises kokkuleppes, ⁽⁷⁾ säästva ja aruka liikuvuse strateegias ⁽⁸⁾ ning ELi linnalise liikumiskeskonna uues raamistikus ⁽⁹⁾. Paketis „Eesmärk 55“, ⁽¹⁰⁾ keskkonnahoidliku ja tõhusa liikuvuse paketi ning paketi „REPowerEU“ ⁽¹¹⁾ esitas komisjon hiljuti asjakohased seadusandlikud ettepanekud. Kõige olulisem on see, et säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsioon peab paremini lõimima kliima- ja energiaaspekte ning ühtlasi käsitlema ohutust, kaasamist ja ligipääsetavust, samuti kaubavedu ja kohaliku transpordi logistikaaspekte.

Täpsemalt öeldakse ELi linnalise liikumiskeskonna uues raamistikus, et säästva linnalise liikumiskeskonna kava uuendatud kontseptsioonis tuleks selgitada, et eelistada on vaja eelkõige kestlikke lahendusi, sealhulgas ühistransporti ning aktiivset, kollektiivset ja jagatud liikuvust (ka ühenduste jaoks linna- ja maapiirkondade vahel), integreerides täielikult toimekindluse aspektid ja säästva linnalogistika kavad, mis põhinevad heiteta sõidukitel ja lahendustel. Seda tuleks veelgi täiendada, ennetades vajadust konkreetsete näitajate ja nõuete järele linnatranspordisõlmede säästva linnalise liikumiskeskonna kavade puhul ⁽¹²⁾.

Peale selle peavad liikuvus-, energia-, kestliku arengu ja maakasutuse valdkonna planeerimisvahendid üksteist rohkem täiendama. Sellise lähenemisega luuakse muudetud kontseptsioonis tihedamad seosed säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ja muude linnaplaneerimise energia- ja kliimakavade vahel, eelkõige säästvate energia- ja kliimateetete tegevuskavade vahel.

2. SÄÄSTVA LINNALISE LIIKUMISKESKKONNA KAVADE KONTSEPTSIOON

Selles kontseptsioonis esitatakse säästva linnalise liikumiskeskonna kavade soovitatav lähenemisviis linnapiirkondade jaoks nende suurusest olenemata. Säästva linnalise liikumiskeskonna kava väljatöötamisel ja rakendamisel tuleks järgida järgmisi põhimõtteid.

2.1. Selged ja mõõdetavad sihid ja eesmärgid

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava peamine eesmärk on muuta funktsionaalne linnapiirkond ⁽¹³⁾ ligipääsetavamaks ning tagada kvaliteetne, ohutu ja kestlik vähese heitega liikuvus sellesse piirkonda, selle kaudu ja selles piirkonnas. Eelkõige peaks see toetama heiteta liikuvust ja sellise linnatranspordisüsteemi rakendamist, mis aitab parandada transpordivõrgu üldist toimimist, arendades eelkõige heiteta sõidukite ja mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktide sujuvaks liikumiseks vajalikku taristut, et hõlbustada esimese ja viimase kilomeetri ühendusi, ning linnapiirkondi teenindavaid mitmeliigilise kaubaveo terminale.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava peaks seetõttu sisaldama konkreetseid sihte ja eesmarke, et toetada sellise linnatranspordisüsteemi arendamist, mis

- on ohutu, ligipääsetav, taskukohane ja kaasav kõigile kasutajatele, sealhulgas ebasoodsas olukorras olevatele rühmadele ning puudega või piiratud liikumisvõimega inimestele, ning milles võetakse arvesse soolist perspektiivi ja demograafilisi muutusi;
- vastab kasutajate kõigile liikuvusvajadustele (sealhulgas jalgrattaga sõitmine ja jalgsi käimine, linnalogistika, kauba- ja reisijateveo üleeuroopalises pikamaa-transpordivõrgus ning ka linnalähedastest ja linnu ümbritsevatest maapiirkondadest), hõlmates kogu funktsionaalset linnapiirkonda (linna ja selle pendelrändepiirkonda);
- vastab kestliku arengu, kliimakaitse ja toimekindluse nõuetele, tasakaalustades vajadust tagada majanduslik elujõulisus, sotsiaalne võrdsus ning tervise ja keskkonna kaitse;
- optimeerib linnalise liikumiskeskonna süsteemide tõhusust, võttes arvesse nii kulutasuvust kui ka transpordi välismõjusid, mis on seotud eelkõige liiklusummikute, õhu- ja mürasaaste, CO₂ heite, liiklussurmade ja -vigastustega eri transpordiliikide puhul, ning nende mõju bioloogilisele mitmekesisusele;
- aitab kaasa linnakeskkonna atraktiivsemaks muutmisele, sealhulgas seeläbi, et avalikku ruumi kasutatakse ühiselt paremini;

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final.

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final.

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final.

⁽¹²⁾ Ettepanek: Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta, COM(2021) 812 final.

⁽¹³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))

- parandab elukvaliteeti ja tuleb kasuks rahvastiku tervisele, võttes arvesse ÜRO kestliku arengu eesmäärke, ⁽¹⁴⁾ ning tagab linnatranspordi taristu ja teenuste ohutuse, turvalisuse ja mugavuse kõigile, sealhulgas haavatavatele elanikkonnarühmadele ja naistele;
- suurendab liiklusohutust ja -turvalisust eelkõige liikluses aktiivselt osalejate ja vähekaitstud liiklejate jaoks (näiteks jalakäijad, jalgratturid, eakad, lapsed, puudega või piiratud liikumisvõimega inimesed), parandab teenuseid ja avalikku ruumi, püüdes linnades jõuda liiklusõnnetustes hukkumiste täieliku vältimiseni ⁽¹⁵⁾ kooskõlas Valetta deklaratsiooniga ⁽¹⁶⁾;
- vähendab kõiki transpordi põhjustatava saaste allikaid (nagu õhk, müra, tahked osakesed ja mikroplast) ning transpordist tulenevat kasvuhoonegaaside heidet, suurendab selle energiatõhusust, seades eesmärgiks heiteta linnalise liikumiskeskonna kooskõlas Euroopa rohelise kokkuleppe eesmärkide, säästva ja aruka liikuvuse strateegia, ⁽¹⁷⁾ nullsaaste tegevuskava ⁽¹⁸⁾ ja kliimamäärusega ning võttes arvesse riiklikke energia- ja kliimakavasid, õhukvaliteedi kavasid ning kohalikke säästvate energia- ja kliimameetmete tegevuskavasid;
- aitab nii reisijate kui ka kaupade osas kaasa üleeuroopalise transpordivõrgu ja Euroopa transpordisüsteemi kui terviku paremale ühendatusele ja üldisele toimivusele.

2.2. Pikaajaline visioon ja selge rakenduskava

Säästva linnalise liikumiskeskonna kavas esitatakse pikaajaline strateegia (või on kava seotud olemasoleva strateegiaga) funktsionaalse linnapiirkonna edasiseks arendamiseks ning seda arvestades transporditaristu ja mitmeliigilise liikuvuse teenuste edasiarendamiseks. See hõlmab ka strateegia rakendamise lühiajalist kava. See tuleks lõimida kestliku linnaarenduse terviklikku lähenemisviisi ning siduda asjakohase maakasutuse, ruumilise planeerimise ja valdkondliku poliitika kavandamisega (näiteks kliima- ja energiavaldkonnas).

Seepärast peaks säästva linnalise liikumiskeskonna kava sisaldama järgmist:

- ajakava ja eelarvekava koos vajalike rahastamisvahendite nõuetekohase kindlaksmääramisega; ideaalis peaks rakenduskava hõlmama 3–10 aastat;
- selgelt kindlaksmääratud vastutusosalad ja ressursid, sealhulgas vajalikud ressursid, mis iga osaleja jaoks on ette nähtud.

2.3. Praeguse ja tulevase toimivuse hindamine

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava peaks põhinema linnatranspordisüsteemi praeguse ja tulevase toimivuse hoolikal hindamisel ning seda peaks toetama tervikliku järelevalvesüsteemiga, mis hõlmab järgmist:

- praeguse olukorra analüüs, lähte- ja lõppstenaarium, alustades praeguse olukorra põhjalikust ülevaatest ja sellise lähteolukorra määramisest, mille alusel saab mõõta tulevase edusamme; see peaks sisaldama ka kavandatavate meetmete mõju hindamist;
- konkreetsed eesmärgid ja sihid: säästva linnalise liikumiskeskonna kavas tuleks esitada konkreetsed ja realistlikud tulemuseesmärgid, mis on seotud olukorra analüüsiga ning mis säästva linnalise liikumiskeskonna kava eesmärgi ja üldesmärkide poolest on ambitsioonikad. Kui see on asjakohane, tuleks seada ka mõõdetavad eesmärgid, tuginedes lähteolukorra ja olemasolevate ressursside realistlikule hindamisele ja võttes arvesse konkreetseid eesmäärke;
- tulemusnäitajad, mis põhinevad eelkõige kestliku linnalise liikumiskeskonna näitajatel, ⁽¹⁹⁾ et kirjeldada linnatranspordisüsteemi praegust seisust ja jälgida edusamme seatud eesmärkide saavutamisel.

⁽¹⁴⁾ <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>

⁽¹⁵⁾ https://ec.europa.eu/transport/themes/strategies/news/2019-06-19-vision-zero_en

⁽¹⁶⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/et/pdf>

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹⁸⁾ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_et

⁽¹⁹⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_et.

2.4. Kõigi transpordiliikide integreeritud arendamine, seades prioriteediks kõige säästvamad transpordiliigid

Säästva linnalise liikumiskeskonna kavaga tuleks edendada mitmeliigilist transporti, integreerides eri transpordiliike ja meetmeid, mille eesmärk on hõlbustada sujuvat ja kestlikku liikuvust. See peaks hõlmama meetmeid, millega suurendatakse selliste säästvamate transpordivormide osakaalu nagu ühistransport, aktiivne liikuvus, jagatud liikuvus, ⁽²⁰⁾ heiteta linnalogistika ning sisevee- ja meretransport, kui see on asjakohane.

Kõnealune kava peaks hõlmama ka meetmeid, millega edendatakse heiteta liikuvust (kasutades eelkõige linna sõidukipargi keskkonnanahkide muutmist), vähendatakse liiklusummikuid ja parandatakse eelkõige vähekaitsitud liiklejate liiklusohutust.

Kavas esitatakse tehniliste, taristuga seotud, poliitikapõhiste ja mittesiduvate meetmete terviklik valik, mis on suunatud toimivuse ja kulutasuvuse suurendamisele vastavalt kindlaksmääratud üldistele ja konkreetsetele eesmärkidele.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava peaks seepärast sisaldama järgmist:

- ühistransporditeenused ja ühiskasutusel põhinevad transporditeenused ning jagatud liikuvus koos spetsiaalse strateegiaga, mille eesmärk on parandada nende teenuste kvaliteeti, katvust, turvalisust, lõimitust ja kättesaadavust;
- kergliiklus koos kavaga muuta jalgsi käimine, jalgrattaga sõitmine ja mikroliikuvus atraktiivsemaks, ohutumaks ja turvalisemaks eesmärgiga saavutada terviklik ja kvaliteetne transpordivõrk;
- mitmeliigilisus, et nii reisijate kui ka kaupade puhul paremini integreerida eri transpordiliike;
- liiklusohutus linnades eesmärgiga jõuda liiklusõnnetustes hukkumiste ja raskete vigastuste täieliku vältimiseni eelkõige vähekaitsitud liiklejate, sealhulgas jalakäijate ja jalgratturite puhul;
- liiklusummikute vähendamine ja parkimishalduse meetmetega seotud taristu kasutuse optimeerimine (sealhulgas laadimistaristu optimeerimine), tänava- ja linnaruumi ümberjaotamise võimaluste analüüsimine kergliikluse jaoks või kasutamiseks muul otstarbel kui transpordis;
- linnalogistika, sealhulgas koju kohaletoimetamine ja tarbesõidukite (näiteks taksode) sõidukipargi haldamine koos kulutasuvuse suurendamise meetmetega, kui samal ajal vähendatakse selliseid välismõjusid nagu kasvuhoonegaaside heide, saasteained, müra ja liiklusummikud (säästva linnalise liikumiskeskonna kava ja mis tahes konkreetne säästva linnalogistika kava tuleks omavahel tervenisti vastavusse viia);
- liikuvuskorralduse kavad koos meetmetega, mille eesmärk on muuta pendelrändajate, lõpptarbijate ja üliõpilaste (sealhulgas linnalähedastest ja linnu ümbritsevatest maapiirkondadest tulijate) liikuvusmudeleid kestlikumaks sellistes sektorites nagu tööhõive, haridus, tervishoid, jaekaubandus ja turism või üritused;
- üleminek digitehnoloogiale (sealhulgas intelligentsete transpordisüsteemid, näiteks mitmeliigilise liikuvuse digiteenused, mis kõigi transpordiliikide puhul hõlbustavad juurdepääsu andmetele, broneerimist, sõidu eest tasumist ja piletite väljaotsimist) ning andmete kogumine (näiteks eraettevõtjalt, suurandmetest, tehisintellektilt, digiteisikult, esemevõrgust), et toetada säästva linnalise liikumiskeskonna kavas sisalduvate meetmete ettevalmistamist, rakendamist ja järelevalvet.

2.5. Terviklik lähenemine reisijate liikuvusele ning linnasisestele kaubavedudele ja logistikale

Linnalogistikat ja ühendusi pikamaa-kaubaveoga tuleks käsitleda tervikuna ja integreerida säästva linnalise liikumiskeskonna kavasse, et tagada süstemaatiline lähenemisviis kõigile liikuvuse aspektidele linnas ning saavutada heiteta linnalogistika ja lõppsihtkohta kätetoimetamise eesmärk. Konkreetseid linnalogistika küsimusi võiks käsitleda spetsiaalses vastavusse viidud säästva linnalogistika kavas.

Konkreetsete linnapiirkondade puhul tuleks säästva linnalise liikumiskeskonna kavas nõuetekohaselt arvesse võtta mitmesuguste linnakeskkonna meetmete mõju reisijate- ja kaubaveovoogudele ning üleeuroopalisele transpordivõrgule, et tagada sujuv transiit läbi linnatranspordisõlmede, nendest möödaski või ühendused läbi linnatranspordisõlmede ja nende ümber (sealhulgas heiteta sõidukite puhul). Eelkõige peaks see sisaldama meetmeid, millega vähendatakse ummikuid, parandatakse liiklusohutust ja kõrvaldatakse kitsaskohti, millel on mõju üleeuroopalise transpordivõrgu liiklusvoogudele.

⁽²⁰⁾ Käesolevas dokumendis tähendab jagatud liikuvus transpordiliikide jagatud kasutamist, näiteks üürisõidukid (jalgrattad, elektritõukerattad, autod jne), sõidujagamise/koosõit (st jagatud ruum sõidukis) ja nõudetransporditeenused (näiteks sõidutellimisteenused, nagu taksod).

2.6. Kaasav lähenemine ja koordineerimine muude asjakohaste algatustega

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava väljatöötamine ja rakendamine peaks põhinema terviklikul ja kaasaval lähenemisviisil, mis tähendab tihedat koostööd, koordineerimist ja konsulteerimist eri valitsemistasandite ja asjaomaste ametiasutuste vahel. Kaasata tuleks ka üldsus, kodanikuühiskonna ja majandustegevuses osalejate esindajad.

Selleks peaksid kohalikud planeerimisasutused kasutusele võtma asjakohased struktuurid ja protseduurid.

See protsess peaks hõlmama eelkõige järgmist:

- kava väljatöötamise ja elluviimise peaksid algusest peale ja kogu protsessi vältel olema nõuetekohaselt kaasatud funktsionaalses linnapiirkonnas tegutsejad, näiteks elanike, kodanikuühiskonna organisatsioonide ja majandustegevuses osalejate esindajad, et tagada laialdane omaksvõtmine ja toetus;
- talitustevaheline konsulteerimine ning koostöö kohalikul ja piirkonna tasandil, mis aitab tagada vastastikuse täiendavuse ja kooskõla kohaliku ja piirkonna tasandi tegevuspõhimõtete, strateegiate ja meetmetega (eelkõige nendega, mis on seotud maakasutuse ja ruumilise planeerimisega), linnaruumi haljastamise kavade, ⁽²¹⁾ energia, tervishoiu, hariduse, sotsiaalteenuste, õiguskaitse ja järelevalvega;
- tihe teabevahetus asjaomaste ametiasutustega, kes vastutavad transporditaristu ja -teenuste eest funktsionaalses linnapiirkonnas (ümberkaudsed linnapiirkonnad, linnalähedased piirkonnad ja linnu ümbritsevad maapiirkonnad) ning eri haldus- ja valitsemistasanditel.

2.7. Järelevalve, läbivaatamine, aruandlus ja kvaliteedi tagamine

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava peaks sisaldama vähemalt neid eesmärgi, sihte ja näitajaid, mis toetavad linnatranspordisüsteemide praegust ja tulevast toimivust ning on seotud kasvuhoonegaaside heite, liiklusummikute, liiklussurmade ja raskete vigastustega, transpordiliikide osakaaluga ja liikuvusteenuste kättesaadavusega, samuti peaks see sisaldama andmeid õhu- ja mürasaaste kohta linnades. Säästva linnalise liikumiskeskonna kava elluviimist tuleks jälgida neid tulemusnäitajaid kasutades.

Eelkõige peaksid kohalikud omavalitsused võtma kasutusele mehhanismid oma säästva linnalise liikumiskeskonna kava eesmärkide täitmisel tehtavate edusammude jälgimiseks ja vajaduse korral võtma õigeaegseid parandusmeetmeid. Liikmesriigid peaksid linnu selle ülesande täitmisel toetama ning tagama säästva linnalise liikumiskeskonna kava kvaliteedi ja vastavuse kõnealuse kava kontseptsiooni nõuetele, lähtudes komisjoni soovitusel säästva linnalise liikumiskeskonna kavade riiklike toetusprogrammide kohta.

Säästva linnalise liikumiskeskonna kava eesmärgi, konkreetsete eesmärkide ning kavas sisalduvate sihtide täitmisel tehtud edusamme tuleks valitud tulemusnäitajate ⁽²²⁾ alusel regulaarselt hinnata. Kasutusele tuleks võtta vajalikud meetmed, et tagada õigeaegne juurdepääs asjakohastele andmetele ja statistikale. Säästva linnalise liikumiskeskonna kava elluviimise läbivaatamise aluseks peaks olema järelevalvearuanne.

Järelevalve toetamiseks tuleks julgustada kasutama prognoose, et saaks ette arvesse võtta tulevase vajadusi ja probleeme. Sellise prognoosi toetuseks saab kasutada digivahendeid, nagu kohalikud digiteisikud.

2.8. Euroopa tasandi suunised ja toetus

Euroopa Komisjon jätkab säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kohta teabe esitamist Euroopa liikuvuse vaatluskeskuse portaali ELTIS kaudu ⁽²³⁾. See teave hõlmab säästva linnalise liikumiskeskonna kava protsessiga seotud suuniseid ja viitematerjale kõnealuste kavade konkreetsete aspektide kohta ⁽²⁴⁾.

Komisjoni linnalise liikumiskeskonna eksperdirühm, ⁽²⁵⁾ mis moodustati pärast ELi uue linnalise liikumiskeskonna raamistiku vastuvõtmist, aitab seda materjali täiendada ja ühtlustada.

⁽²¹⁾ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_et.

⁽²²⁾ Näiteks kestliku linnalise liikumiskeskonna näitajad, mis on kättesaadavad veebis: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_et.

⁽²³⁾ <https://www.eltis.org/et/mobility-plans>.

⁽²⁴⁾ <https://www.eltis.org/et/node/49272>; <https://www.eltis.org/et/node/49273>.

⁽²⁵⁾ Rühm E03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=et&groupID=3863>).