

Eriaruanne

ELi säästev linnaline liikumiskeskond: ilma liikmesriikide pühendumuseta ei ole võimalik olukorda oluliselt parandada



EUROOPA
KONTROLLIKODA

Sisukord

	Punkt
Kokkuvõte	I–X
Sissejuhatus	01–12
Säästev linnaline liikumiskeskond ja selle olulisus	01–06
Komisjoni roll	07–08
Linnalisele liikumiskeskonnale eraldatud toetus	09–12
Auditi ulatus ja lähenemisviis	13–16
Tähelepanekud	17–69
Otsustav liikumine säästvama linnalise liikumiskeskonna suunas ei ole teoks saanud	17–30
Puuduvad tõendid selge suundumuse kohta säästvamate transpordiliikide suunas	18–20
Linnatranspordisõlmede õhukvaliteet on paranenud, kuid õhusaaste ületab endiselt ohutuid määrasid	21–23
Liiklusummikute tõttu halveneb linnas liiklejate liikuvus	24–26
Ühistranspordi katvus ja juurdepääsetavus linnades on paranenud	27–30
Komisjon suurendas oma toetust, kuid mitmed tegurid piirasid edusamme säästva linnalise liikumiskeskonna suunas liikumisel	31–56
Komisjon töötas välja poliitika ja esitas suunised, kuid liikmesriigid ei ole neid alati järginud	32–35
2014–2020. aastal eraldati säästva linnalise liikumiskeskonna jaoks rohkem ELi vahendeid, kuid toetust saab tavaliselt taotleda ka säästva linnalise liikumiskeskonna kava puudumisel	36–40
Komisjoni poolt säästvamale linnalisele liikumiskeskonnale antava toetuse tõhusust mõjutavad mitmed tegurid	41–56
Mõned meie kontrollitud projektid ei olnud täielikult tulemuslikud ja mõned ei põhinenud usaldusväärsetel strateegiatel	57–69
Mõned projektid ei olnud nii tulemuslikud kui loodeti	58–59
Projektid ei põhinenud alati usaldusväärsetel linnalise liikumiskeskonna strateegiatel	60–69

Järeldused ja soovitused

70–75

Lisad

I lisa. Hinnatud projektide nimekiri

II lisa. Külastatud linnade kaardid

**III lisa. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide eraldised
2014–2020. aastal sekkumisvaldkondade kaupa**

IV lisa Busside keskmine vanus külastatud linnades

Mõisted, akronüümid ja lühendid

Komisjoni vastused

Auditirühm

Ajakava

Kokkuvõte

I Säästev linnaline liikumiskeskond on üks peamisi probleeme, millega ELi linnad silmitsi seisavad ja mis valmistab paljudele ELi kodanikele muret. Säästvama linnalise liikumiskeskonna ning majanduskasvu ja vähenenud keskkonnareostuse vahel on tugevad seosed.

II Euroopa Liit rahastab linnalist liikumiskeskonda peamiselt Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest (ESIF) ning perioodil 2014–2020 on selleks ette nähtud 16,3 miljardit eurot. Lisaks eraldati Euroopa ühendamise rahastu transpordi osast ELi suurematele linnadele üle 200 miljoni euro.

III Linnaline liikumiskeskond on teema, mis mõjutab paljusid ELi kodanikke, kelle jaoks on olulised reisimisele kulutatud aeg ja raha. EL investeerib märkimisväärseid summasid, et aidata linnadel parandada oma liikuvust ja muuta see säästvamaks. Meie aruanne peaks aitama komisjonil, liikmesriikidel ja linnadel nende probleemide lahendamiseks vajalikke vahendeid tõhusamalt ja tulemuslikumalt kasutada, pidades eelkõige silmas komisjoni 2019. aasta detsembri rohelise kokkuleppe teatist, mis avaldati pärast meie auditit.

IV Linnalise liikumiskeskonna säästev haldamine on liikmesriikide ja nende linnade ülesanne. Komisjoni roll on piiratud, kuid sellele olulisele teemale reageerides on komisjon pärast 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketti avaldanud rea poliitikadokumente ja suuniseid ning suurendanud selle valdkonna projektide rahastamist.

V Uurisime, mil määral aitas ELi toetus tõhusalt kaasa linnalise liikumiskeskonna kestlikule parandamisele. Täpsemalt hindasime, kas ELi linnad on pärast 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi vastuvõtmist teinud edusamme säästva linnalise liikumiskeskonna parandamisel, kas linnad on järginud säästvama linnalise liikumiskeskonna saavutamiseks ELi suuniseid ja kasutanud sihtotstarbelist ELi rahastamist ning kas meie kontrollitud projektid põhinesid usaldusväärsetel strateegiatel ja osutusid tõhusaks.

VI Me mõistame, et säästva linnalise liikumiskeskonna märkimisväärseks parandamiseks võib kuluda rohkem aega. Kuid kuus aastat pärast seda, kui komisjon nõudis otsustavaid muudatusi, ei ole selgeid märke sellest, et linnad oma lähenemisviise põhjalikult muudaksid. Eelkõige puudub selge suundumus säästvamate transpordiliikide kasutuselevõtmise poole. Ehkki linnad on käivitanud mitmeid algatusi

ühistranspordi kvaliteedi ja kvantiteedi suurendamiseks, ei ole eraautode kasutamine märkimisväärselt vähenenud. Mõned õhukvaliteedi näitajad on veidi paranenud, kuid maanteetranspordi põhjustatud kasvuhoonegaaside heide on pidevalt suurenenud ja paljud linnad ületavad ikka veel ELi lubatud ohutuid piirmäärasid.

VII Seadusandliku sunni puudumise tõttu kasutasid paljud liikmesriigid ja linnad komisjoni suuniseid vähe, eelkõige säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ettevalmistamisel. Samuti ei nõuta, et juurdepääs ELi rahalisele toetusele sõltuks nende kavade olemasolust, kuigi kaks külastatud liikmesriiki on kehtestanud selle tingimuse riiklikul tasandil.

VIII Mõned liikmesriigid ja linnad ei täiendanud ELi rahastamist tõhusalt sobivate ressurssidega, et tagada oma ühistranspordivõrgu piisav toimimine ja hooldus; samuti võivad suureneda kulud, sest liinid ei ole alati tehniliselt koostalitlusvõimelised. Lisaks ei olnud linnalise liikumiskeskonna poliitika kohalikul tasandil alati kooskõlas säästvama linnalise liikumiskeskonna saavutamise eesmärgiga. Leidsime näiteid positiivsetest algatustest säästva linnalise liikumiskeskonna suunas; nende elluviimine eeldas märkimisväärset poliitilist eestvedamist ja kommunikatsioonialaseid jõupingutusi, et võita kodanike heakskiit.

IX Leidsime, et meie uuritud ELi vahenditest rahastatud projektid ei olnud nii tõhusad kui kavandatud, sest projektide koostamisel ja rakendamisel esines puudusi. Need projektid ei põhinenud alati usaldusväärsetel linnalise liikumiskeskonna strateegiatel, millel omakorda puudusid sageli põhilandmed ja nõuetekohased analüüsid, asjakohased eesmärgid ja koordineerimine nii teiste kavade kui ka naaberomavalitsustega.

X Nimetatud tähelepanekutele tuginedes soovitame komisjonil

- tugineda oma varasematele kogemustele, et avaldada paremaid andmeid linnalise liikumiskeskonna ja selle kohta, millises ulatuses on ELi kõige olulisematel linnadel olemas säästva linnalise liikumiskeskonna kavade, ning
- siduda ELi toetuse saamine säästva linnalise liikumiskeskonna kavade olemasoluga.

Sissejuhatus

Säästev linnaline liikumiskeskond ja selle olulisus

01 Linnalise liikumiskeskonna all mõeldakse käesolevas aruandes seda, kui lihtne on inimestel transpordivõrgustiku ja olemasolevate teenuste abil linnapiirkondades ühest kohast teise liikuda. Linnaliikuvusmudeleid mõjutavad mitmed tegurid, nagu demograafia, maakasutus, juhtimine, ühistranspordi kättesaadavus, autode kasutamine ja kohalik majandus.

02 Linnalise liikumiskeskonna haldamine on linnapiirkondade jaoks keeruline ülesanne. Lisaks vältimatutele rahalistele piirangutele seisavad planeerijad ja poliitikakujundajad silmitsi paljude, sageli konkureerivate nõudmistega: säilitada kõrge elukvaliteet (luues samal ajal ka ettevõtete jaoks atraktiivse keskkonna) ning piirata liiklust tundlikes piirkondades, takistamata samas kaupade ja inimeste vajalikku liikumist¹.

03 Linnalise liikumiskeskonna ees seisab palju probleeme, millest üks raskemaid on liiklusummikud. On tehtud märkimisväärselt palju majandusuuringuid, mis näitavad, et liiklusummikute kulud ühiskonnale on suured (ELis hinnanguliselt 270 miljardit eurot aastas²) ning mida sujuvam on liiklus linnapiirkonnas, seda suurem on selle tõenäoline majanduskasv. Üks uuring näitas, et ummikute kaotamine võib suurendada ülekoormatud liiklusega piirkondades töötajate tootlikkust kuni 30%³. Kuna liiklusummikud esinevad sageli linnapiirkondades ja nende ümbruses, mõjutab see probleem enamikku ELi elanikest. Kogemused on siiski näidanud, et maanteedel läbilaskevõime suurendamine linnapiirkondades toob kaasa suurema liikluse ja seega ummikud, mistõttu tuleb leida lahendus muude lähenemisviiside abil.

¹ Euroopa Komisjon (2013) „*Planning for People: Guidelines on developing and implementing a sustainable urban mobility plan*“ (Euroopa Komisjoni suunised säästva linnalise liikumiskeskonna kava väljatöötamiseks ja rakendamiseks).

² https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

³ David Hartgen ja Gregory Fields (2009). „Gridlock and Growth: The effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance“. Reason Foundationi poliitikauuring nr 371.

04 Paljud Euroopa linnad kannatavad halva õhukvaliteedi all ja ületavad regulaarselt välisõhu kvaliteedi direktiivis sätestatud inimeste tervise kaitse piirväärtusi⁴.

Linnapiirkondades elavatest ELi kodanikest koguni 96% puutub kokku õhusaasteainete tasemega, mida Maailma Terviseorganisatsioon (WHO) peab tervisele kahjulikuks. 2013. aastal olid õhusaastest tingitud tervishoiukulud Euroopa Komisjoni hinnangul kokku mitusada miljardit eurot aastas. Saastel on negatiivne mõju ka bioloogilisele mitmekesisusele. Hiljutiste uuringute kohaselt on üks autoga reisimise tõsine negatiivne kõrvalmõju ka füüsilise liikumise puudumine.

05 Maanteedtransport on õhusaaste ja kasvuhoonegaaside heite üks peamisi põhjuseid⁵. Näiteks on see suurim monolämmastikoksiidide (NO ja NO₂) heite allikas ning suuruselt teine süsinikmonooksiidi ja tahkete osakeste heite allikas. Linnapiirkondade arvele langeb 23% transpordi CO₂ heitest. Lisaks õhusaastele ja CO₂ heitele põhjustab transport ka mürasaastet.

06 Arvestades linnalise liikumiskeskonna mõju nii majanduskasvule kui ka keskkonnale, edendab EL säästvat linnalist liikumiskeskonda. Tegemist on strateegiate väljatöötamisega, mis stimuleerivad üleminekut puhtamatele ja säästvamatele transpordiliikidele, nagu kõndimine, jalgrattasõit, ühistransport ning uued autokasutus- ja omandimudelid⁶.

Komisjoni roll

07 Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega juhitakse linnalist liikumiskeskonda kohalikul tasandil ning puuduvad seda käsitlevad ELi määrused ja direktiivid. Arvestades teema olulisust, on komisjon siiski koostanud mitu poliitikadokumenti ja eraldanud linnalisele liikumiskeskonnale märkimisväärseid rahalisi vahendeid, peamiselt oma transpordipoliitika raames. Peamised kaasatud komisjoni peadirektoraadid on

⁴ Direktiiv 2008/50/EÜ välisõhu kvaliteedi ja Euroopa õhu puhtamaks muutmise kohta.

⁵ Eriaruanne nr 23/2018: „Õhusaaste: meie tervis pole ikka veel piisavalt kaitstud“.

⁶ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ja Regioonide Komiteele: „Ühiselt konkurentsivõimelise ja ressursitõhusa linnalise liikumiskeskonna suunas“, COM(2013) 913 final.

- o liikuvuse ja transpordi peadirektoraat (DG MOVE) määrab kindlaks transpordipoliitika ja rahastab üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) transporditaristu projekte;
- o regionaal- ja linnapoliitika peadirektoraat (DG REGIO) annab liikmesriikidele ja piirkondadele rahalist toetust, mida saab kasutada säästva transpordi ja linnalise liikumiskeskonna kulutusteks;
- o teadusuuringute ja innovatsiooni peadirektoraat (DG RTD) rahastab teadusuuringuid, mis käsitlevad liikuvuskontseptsioone linnakeskkonnas.

08 Viimasel kümnel aastal on komisjon koostanud mitu linnaliiklust käsitlevat poliitikadokumenti, mis on esitatud *joonisel 1*. 2009. aastal avaldati linnalise liikumiskeskonna esimene terviklik toetuspakett „Linnalise liikumiskeskonna tegevuskava“, milles sätestati ELi algatuste raamistik linnalise liikumiskeskonna valdkonnas. 2013. aastal avaldas komisjon linnalise liikumiskeskonna paketi (vt *1. selgitus*), mille eesmärk on suurendada toetust Euroopa linnadele linnalise liikumiskeskonna probleemide lahendamisel. Komisjon avaldas 2017. aastal teatise „Säästva liikuvuse suunas – tegevuskava sotsiaalselt õiglaseks üleminekuks puhtale, konkurentsivõimelisele ja ühendatud liikuvusele kõigi jaoks“, mis sisaldab mitut algatust Euroopa liikuvuse ja transpordi ajakohastamiseks. Kui olime audititöö lõpetanud, avaldas komisjon 2019. aasta detsembris teatise, milles ta tegi ettepaneku Euroopa roheline kokkuleppe kohta, mille eesmärk on luua kliimaneutraalne maailmajagu⁷ ja mis sisaldab eesmärki liikuda säästvama linnalise liikumiskeskonna suunas.

⁷ Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, nõukogule, Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomiteele ning Regioonide Komiteele „Euroopa roheline kokkulepe“ – COM (2019) 640 final.

1. selgitus

Linnalise liikumiskeskonna pakett

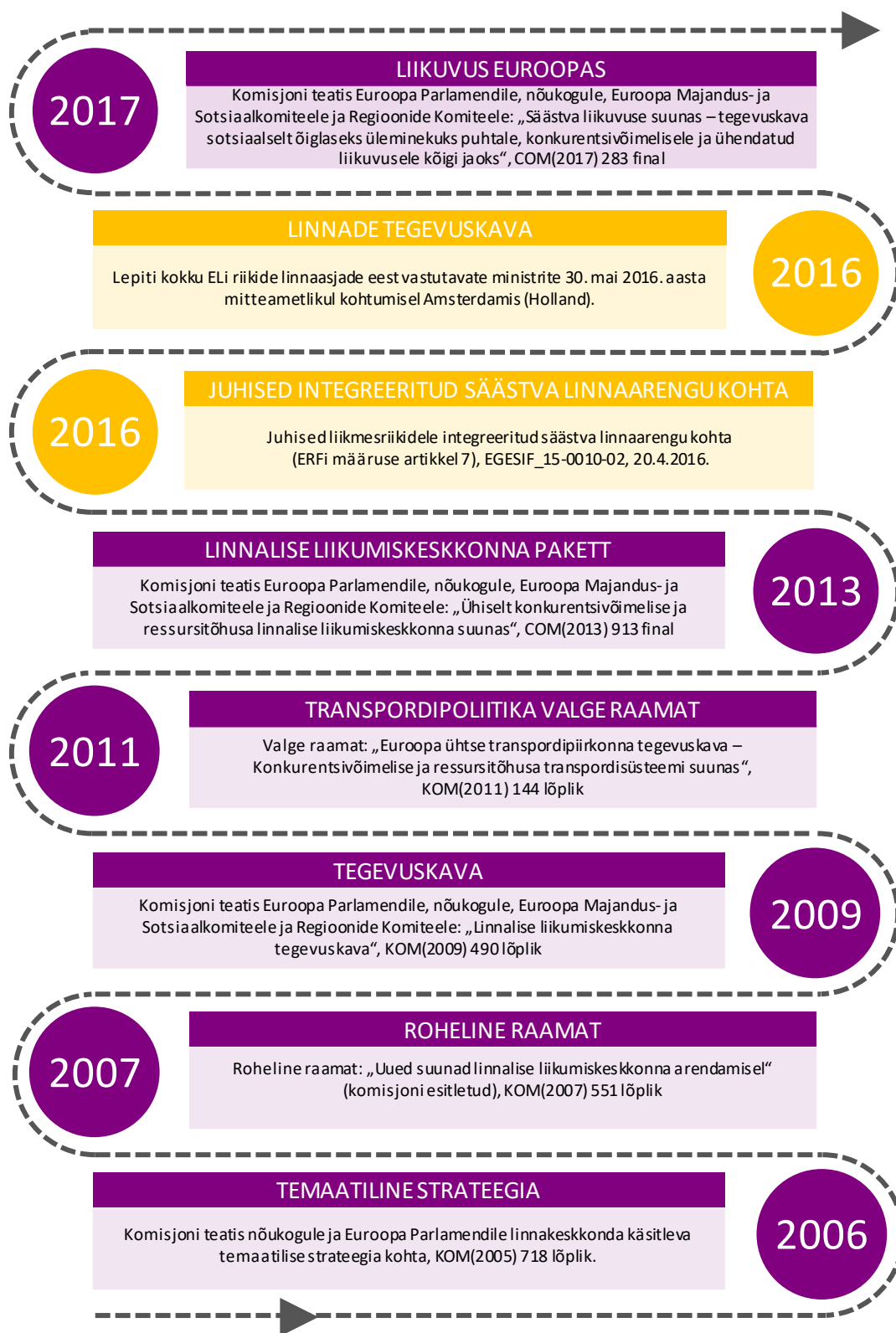
Linnalise liikumiskeskonna paketiga soovis komisjon suurendada oma toetust Euroopa linnadele linnalise liikumiskeskonna probleemide lahendamisel. Paketiga soovitati muuta otsustavalt suhtumist linnaliikuvusse, et tagada Euroopa linnapiirkondade säästvam areng ning täita ELi eesmärk luua konkurentsivõimeline ja ressursitõhus Euroopa transpordisüsteem.

Paketis keskenduti säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmisele ja paluti liikmesriikidel kaaluda selle tagamist, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavad töötataks välja ja rakendataks nende linnapiirkondades ning integreeritakse laiemasse linna- või territoriaalsesse strateegiasse.

Lisaks kutsuti paketis üles looma arukamaid linnapiirkondadele juurdepääsu eeskirju ja teekasutajate tasusid, et võtta kooskõlastatult kasutusele intelligentsed linnatranspordisüsteemid ja suurendada liiklusohutust.

2019. aasta novembri seisuga oli linnalise liikumiskeskonna pakett analüüsimisel, et hinnata selle otstarbekohasust ja eesmärgipärasust.

Joonis 1. Peamised komisjoni vastu võetud poliitikadokumendid



 DG MOVE

 DG REGIO

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

Linnalisele liikumiskeskonnale eraldatud toetus

09 Linnalist liikumiskeskonda rahastatakse peamiselt kahest Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondist (kokku on fonde viis) – Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF) ja Ühtekuuluvusfondist. Lisaks saab teadusuuringuteks ja innovatsiooniks kasutada ka programmi „Horisont 2020“ vahendeid ja transpordi valdkonnas Euroopa ühendamise rahastu toetusi.

10 Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide kaudu suurenes linnalise liikumiskeskonna jaoks eraldatud summa programmitöö perioodi 2007–2013 11,2 miljardilt eurolt 16,3 miljardi euroni programmitöö perioodil 2014–2020. See hõlmab peamiselt keskkonnahoidliku linnatranspordi (8,1 miljardit eurot ajavahemikul 2007–2013; 12,8 miljardit eurot ajavahemikul 2014–2020), kuid ka intelligentsete transpordisüsteemide, jalgrattateede ja mitmeliigilise transpordi rahastamist. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest toetatavaid projekte kaasrahastatakse liikmesriikide vahenditest.

11 Üleeuroopalise transpordivõrgu jaoks on Euroopa ühendamise rahastu raames 2014–2020. aastal eraldatud kokku 24 miljardit eurot. Praegusel perioodil kasutatakse Euroopa ühendamise rahastut linnatranspordisõlmede jaoks – muu hulgas saavad toetust üle kogu ELi asuvad 88 linna, mis on TEN-T põhivõrku sisenemise punktid⁸. Auditi ajal oli Euroopa ühendamise rahastust linnatranspordisõlmedele eraldatud summa 214 miljonit eurot (1% kogusummast).

12 Alates 2014. aastast on EIP andnud 48,2 miljardit eurot laene, k.a Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fond, et rahastada transpordisektori projekte tervikuna, sealhulgas raudtee-, lennundus-, mere- ja maanteeprojekte ning linnalist liikumiskeskonda. Need laenud on mõeldud projektidele, mille kogu investeerimiskulu on suurem kui 25 miljonit eurot ja mis on kavandatud kliimasõbralikuks, turvaliseks, jätkusuutlikuks ja uuenduslikuks.

⁸ Vt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EL) nr 1315/2013 üleeuroopalise transpordivõrgu arendamist käsitlevate liidu suuniste kohta (ELT L 348, 20.12.2013, lk 1).

Auditi ulatus ja lähenemisviis

13 2014. aastal avaldasime linnatranspordi projektide tõhususe teemalise eriaruande⁹. Meie käesoleva auditi eesmärk oli uurida, mil määral on ELi toetus tõhus linnalise liikumiskeskonna jätkusuutlikule parandamisele kaasaaitamisel. Täpsemalt hindasime, kas

- 1) alates 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi vastuvõtmisest on ELi linnad teinud edusamme säästva linnalise liikumiskeskonna parandamisel;
- 2) linnad järgisid säästvama linnalise liikumiskeskonna saavutamiseks ELi suuniseid ja kasutasid sihtotstarbelist ELi rahastamist;
- 3) uuritud projektid põhinesid usaldusväärsetel strateegiatel ja osutusid tõhusaks.

14 Linnaline liikumiskeskond on teema, mis mõjutab paljusid ELi kodanikke, kelle jaoks on olulised reisimisele kulutatud aeg ja raha. Üle poole neist peab liiklusummikuid kõige tõsisemaks liikuvust mõjutavaks probleemiks¹⁰. EL investeerib märkimisväärseid summasid, et aidata linnadel parandada oma liikuvust ja muuta see säästvamaks. Meie aruanne peaks aitama komisjonil, liikmesriikidel ja linnadel kasutada nende probleemide lahendamiseks vajalikku raha tõhusamalt ja tulemuslikumalt, pidades eelkõige silmas komisjoni 2019. aasta detsembri Euroopa rohelise kokkuleppe teatist.

15 Audit hõlmas poliitika- ja strateegiadokumente alates 2013. aastast, mil komisjon võttis vastu linnalise liikumiskeskonna paketi, et suurendada toetust Euroopa linnadele linnalise liikumiskeskonna probleemide lahendamisel. Uurisime komisjoni ning liikmesriikide, linnade ja kolmandate isikute poolt kättesaadavaks tehtud asjakohaseid dokumente, korraldasime intervjuusid, analüüsisime aruandeid ja hindasime projektandmeid, sh Euroopa ühendamise rahastust finantseeritud projekte.

⁹ Eriaruanne nr 1/2014: „ELi toetatud ühiskondliku linnatranspordi projektide mõjusused“.

¹⁰ Eurobaromeetri eriuuring nr 422a, transpordi kvaliteedi aruanne, detsember 2014.
https://ec.europa.eu/transport/media/news/2014-12-08-eurobarometer_en.

16 Külastasime 2018. aasta novembrist kuni 2019. aasta aprillini kaheksat linna¹¹ neljas liikmesriigis (Itaalia, Saksamaa, Hispaania ja Poola), et hinnata säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ning muude kohalike strateegiate ja kavade olemasolu ja sisu. Hindasime külastatud linnades teostatud 15 ELi rahastatud projekti¹² (vt *lisa*): 14 Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondidest ja üht Euroopa Strateegiliste Investeeringute Fondist toetatud projekti. Lisaks tegime õppekülastusi Kopenhaagenisse ja Stockholmi, et uurida ummikumaksude ja jalgrattasõidu potentsiaali. Täiendasime oma analüüsi TEN-T-võrku kuuluvale 88 linnale saadetud küsimustikuga, mille vastamismäär oli üle 30%, ning Eurostati poolt meie nimel tehtud georuumiliste analüüsidega, sh ummikuid käsitlevate suurandmete analüüsiga. Vajaduse korral kasutasime nelja linnalise liikumiskeskonna välisekspertiisi, eelkõige viimaste arengusuundade kohta selles valdkonnas.

¹¹ Leipzig, Hamburg, Napoli, Palermo, Varssavi, Łódź, Madrid ja Barcelona. Nende linnade valimisel kasutati mitmesuguseid kriteeriume, sh ummikute taset, rahvaarvu ja geograafilist asukohta.

¹² Projektid valiti välja nende kriteeriumide alusel, mis kõige tõenäolisemalt viivad säästvama linnalise liikumiskeskonnani või parandavad olemasoleva taristu tõhusust.

Tähelepanekud

Otsustav liikumine säästvama linnalise liikumiskeskonna suunas ei ole teoks saanud

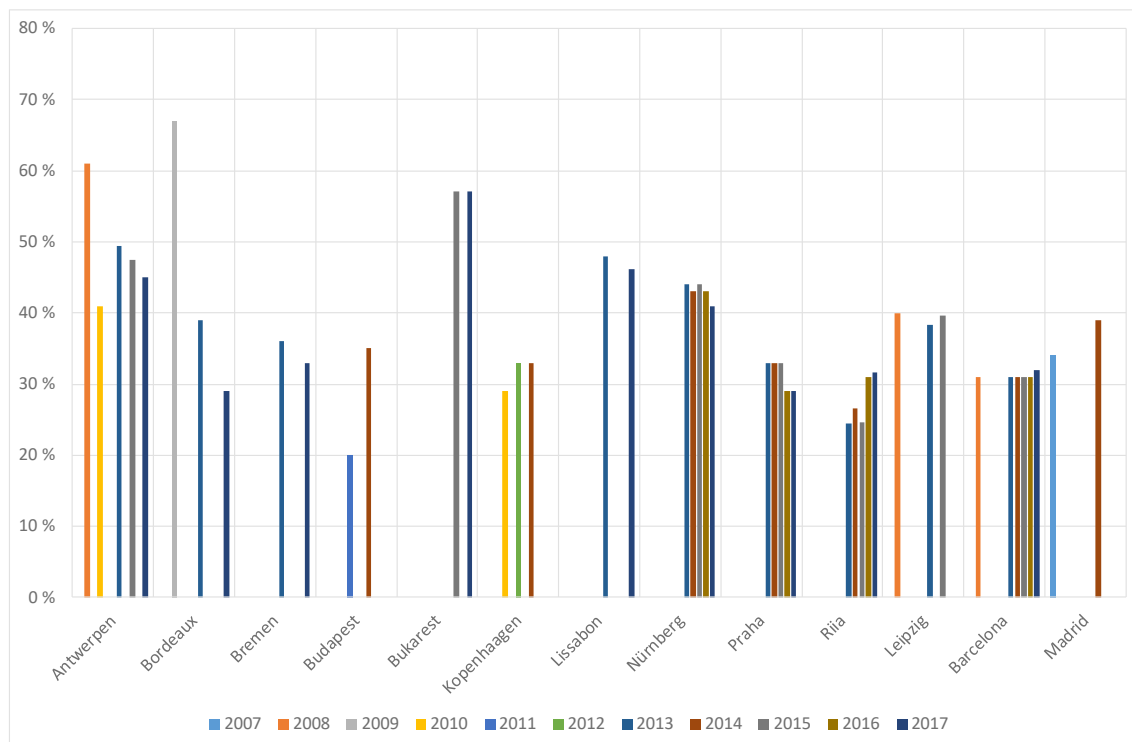
17 Et hinnata, kas liikuvus on muutunud säästvamaks kooskõlas linnalise liikumiskeskonna paketi esitatud püüdlustega, uurisime eri transpordiliikide osakaalu, transpordi tekitatud saastet, ummikute taset ning ühistranspordi katvust ja juurdepääsetavust linnades ja neid ümbritsevates piirkondades.

Puuduvad tõendid selge suundumuse kohta säästvamate transpordiliikide suunas

18 Euroopa liikuvuse juhtimise platvorm (EPOMM) peab eri transpordiliikide osakaalu linna liikuvuspoliitika jätkusuutlikkuse parimaks näitajaks. Kuna puuduvad põhjalikud andmed transpordiliikide osakaalu kohta kogu ELis, kogusime tõendeid EPOMMi veebisaidilt ja täiendasime analüüsi värskema teabega meie uuringust ja meie külastustest kaheksasse linna.

19 88-st uuritud linnast ainult 27 esitasid andmed transpordiliikide osakaalu kohta. 13 linna eri aastate võrreldavate andmetega transpordiliikide osakaalu analüüs (vt [joonis 2](#)) näitab, et kahes linnas – Antwerpenis ja Bordeaux's – vähenes eraautode kasutamine märkimisväärselt, samas kui Budapestis suurenes see 80%.

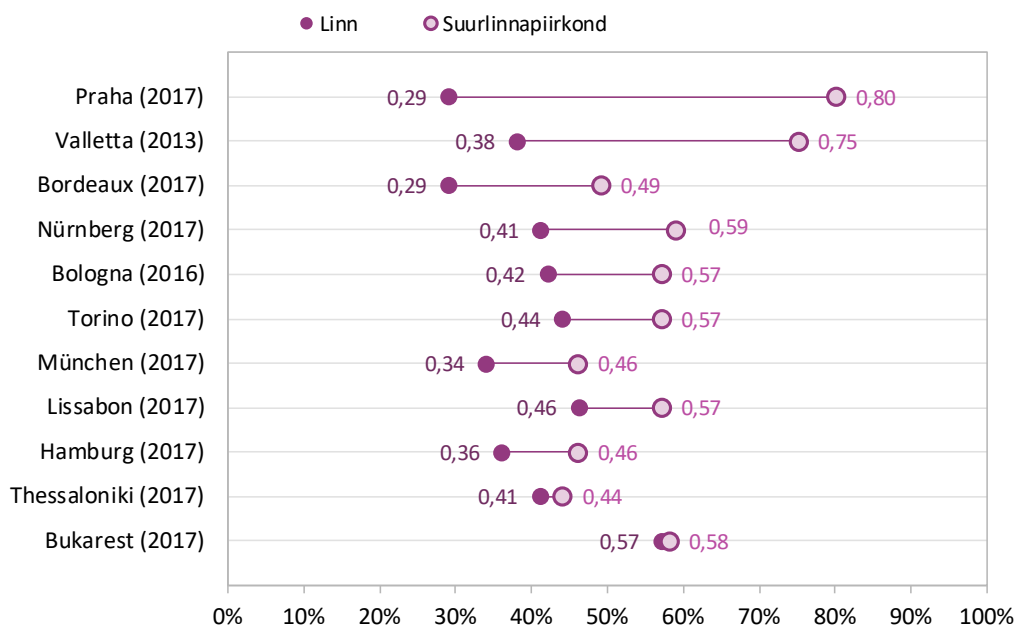
Joonis 2. Erasõidukite osakaal 13 linnas (2007–2017)



Allikas: Euroopa Kontrollikoda linnade ja EPOMMi esitatud teabe põhjal.

20 Meie uuringu tulemused näitavad ka seda, et 14 linnas, kes esitasid teemakohaseid andmeid, oli erasõidukite osakaal linna ümbritsevas suurlinnapiirkonnas enamasti märkimisväärselt suurem kui linnas (vt [joonis 3](#)).

Joonis 3. Erasõidukite osakaal 11 linnas ja neid ümbritsevates suurlinnapiirkondades



Allikas: Euroopa Kontrollikoda linnalist liikumiskeskonda käsitlevale uuringule antud vastuste põhjal.

Linnatranspordisõlmede õhukvaliteet on paranenud, kuid õhusaaste ületab endiselt ohutuid määrasid

21 Kuigi aastatel 1990–2017 vähenesid kasvuhoonegaaside heitkogused enamikus sektorites, suurenesid transpordi põhjustatud heitkogused. Nimetatud sektoris oli maanteetransport kategooria, mille heitkogused suurenesid kõige rohkem. Aastatel 2014–2017 suurenes maanteetranspordi CO₂ heide 45 miljonit tonni ehk 5%, moodustades 25% kogu kohalikust CO₂ heitest¹³. 23% transpordiga seotud heitkogustest on koondunud linnapiirkondadesse.

22 Linnade õhusaaste on inimeste tervisele jätkuvalt kahjulik. Üldiselt on tehtud edusamme lämmastikdioksiidi (NO₂) ja tahkete osakeste heitkoguste vähendamisel. Euroopa Keskkonnaameti andmetel¹⁴ on välisõhu kvaliteedi direktiivides sätestatud standardite rikkumised ELi linnades siiski jätkuvalt laialt levinud.

¹³ Euroopa Keskkonnaagentuuri iga-aastane Euroopa Ühenduse kasvuhoonegaaside inventuur ajavahemikus 1990–2017 ja 2019. aasta inventuuriaruanne, 27. mai 2019.

¹⁴ <https://airindex.eea.europa.eu/>.

23 Kõik kaheksa külastatud linna on kaasatud vastavate liikmesriikide vastu algatatud ELi rikkumismenetlustesse¹⁵. 2019. aasta septembri seisuga ületasid kõik need linnad peale Leipzigi ja Palermo jätkuvalt lubatud saastetasemeid.

Liiklusummikute tõttu halveneb linnas liiklejate liikuvus

24 Kuna pole toimunud olulist üleminekut teistele transpordiliikidele, viitab liiklusummikute suurenemine (vt **2. selgitus**) sellele, et liiklejate linnaliikuvus halveneb.

2. selgitus

Ummikud

Ummikud on nii füüsiline nähtus, mis on seotud sellega, kuidas sõidukid takistavad üksteise liikumist, kuna nõudlus piiratud teeruumi järele läheneb selle läbilaskevõimsusele, kui ka suhteline nähtus, mis on seotud kasutajate ootustega maanteeüsteemi toimimise suhtes¹⁶. Kõige levinum liiklusummikute näitaja põhineb vaba liikumise tingimuste (tavaliselt öö keskel registreeritud andmete alusel) ja erinevatel kellaaegadel täheldatud tingimuste keskmise kiiruse erinevusel, mis on teisendatud keskmise sõiduaja suurenemiseks (absoluutne või protsentuaalne näitaja).

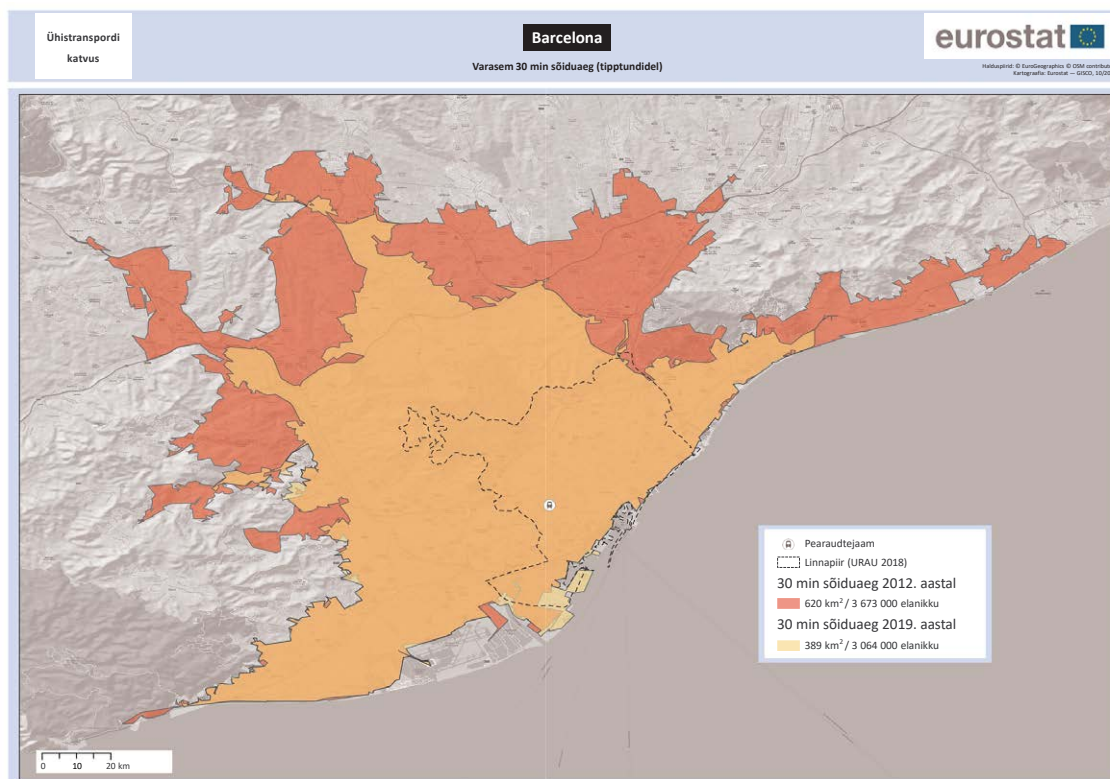
25 TomTomi¹⁷ andmetel suurenesid aastatel 2013–2018 liiklusummikud 25 linnatranspordisõlmes 37-st, mille kohta andmed olid kättesaadavad. Seda suundumust täheldati ka kõigis külastatud linnades. **Pildil 1** esitatud kaart näitab, kuidas 30-minutilise autosõiduga läbitav vahemaa on Barcelonas 2012. aastaga võrreldes lühenenud. Sarnased kaardid on teiste külastatud linnade kohta esitatud **II lisas**.

¹⁵ Kohtumenetlus liikmesriigi vastu, kes ei rakenda ELi õigust.

¹⁶ OECD (2007), *Managing Urban Traffic Congestion*.
https://www.oecdilibrary.org/transport/managing-urban-traffic-congestion_9789282101506-en.

¹⁷ Liiklusandmete esitaja.

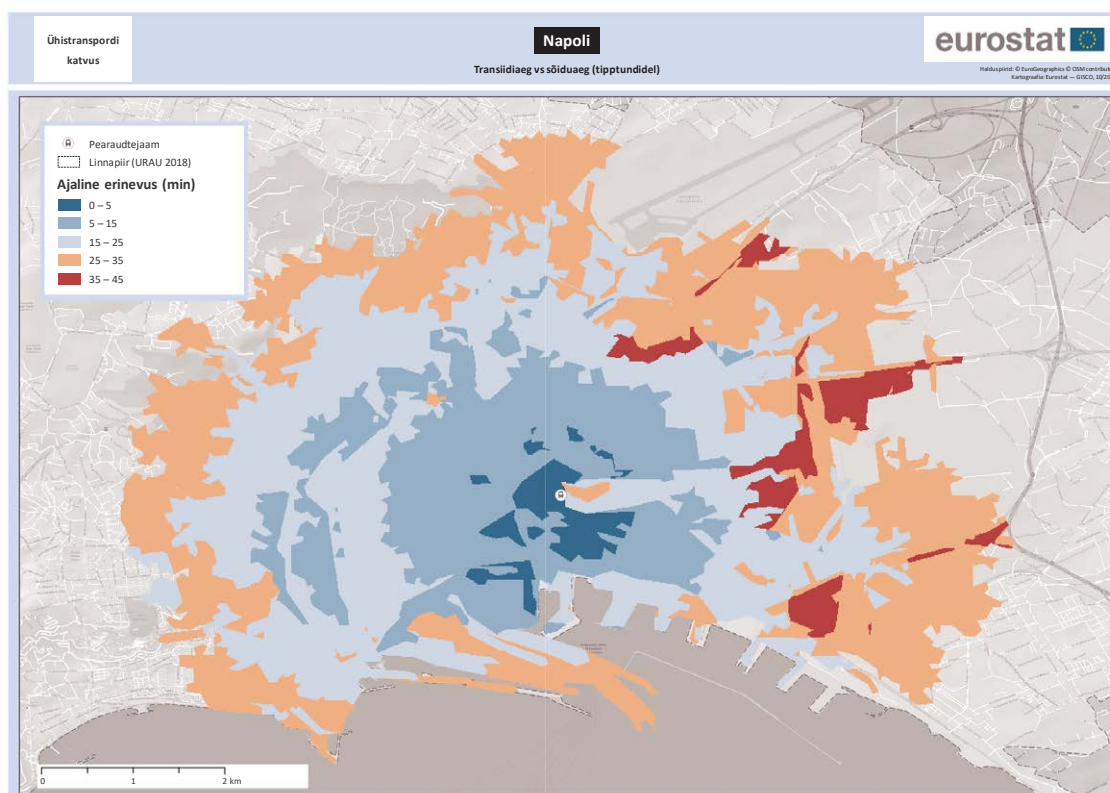
Pilt 1. Juurdepääs Barcelonale 30-minutilise sõiduaja jooksul tipptundidel 2012. ja 2019. aastal



Allikas: Euroopa Kontrollikoja tellimusel tehtud Eurostati analüüs.

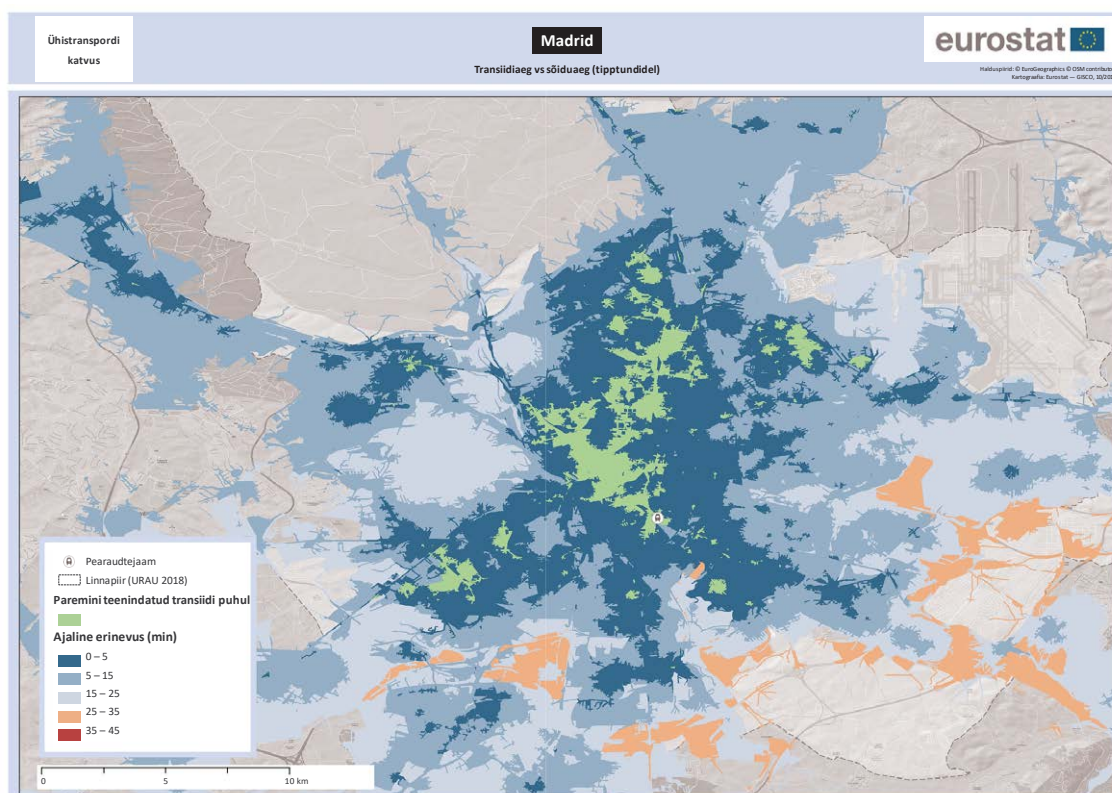
26 Täheldasime siiski, et kuigi kulud ja mugavus on samuti tegurid, on seitsmes linnas kaheksast üldiselt ühistranspordi kasutamine ajakulukam kui erasõiduki kasutamine. **Pilt 2** näitab, et Napoli keskraudteejaama jõudmine ühistranspordiga võtab rohkem aega kui eraautoga. Ainult Madridis leidsime mõningad linnaosad, kus juurdepääs Atocha jaamale – ühele kahest peamisest raudteejaamast – oli ühistranspordiga kiirem – vt **pilt 3**. Sarnased kaardid on teiste külastatud linnade kohta esitatud **II lisas**.

Pilt 2. Napoli raudteejaama võrreldav juurdepääsetavus autode ja ühistranspordiga



Allikas: Euroopa Kontrollikoja tellimusel tehtud Eurostati analüüs.

Pilt 3. Madridi Atocha rongijaama võrreldav juurdepääsetavus autode ja ühistranspordiga (transiit)



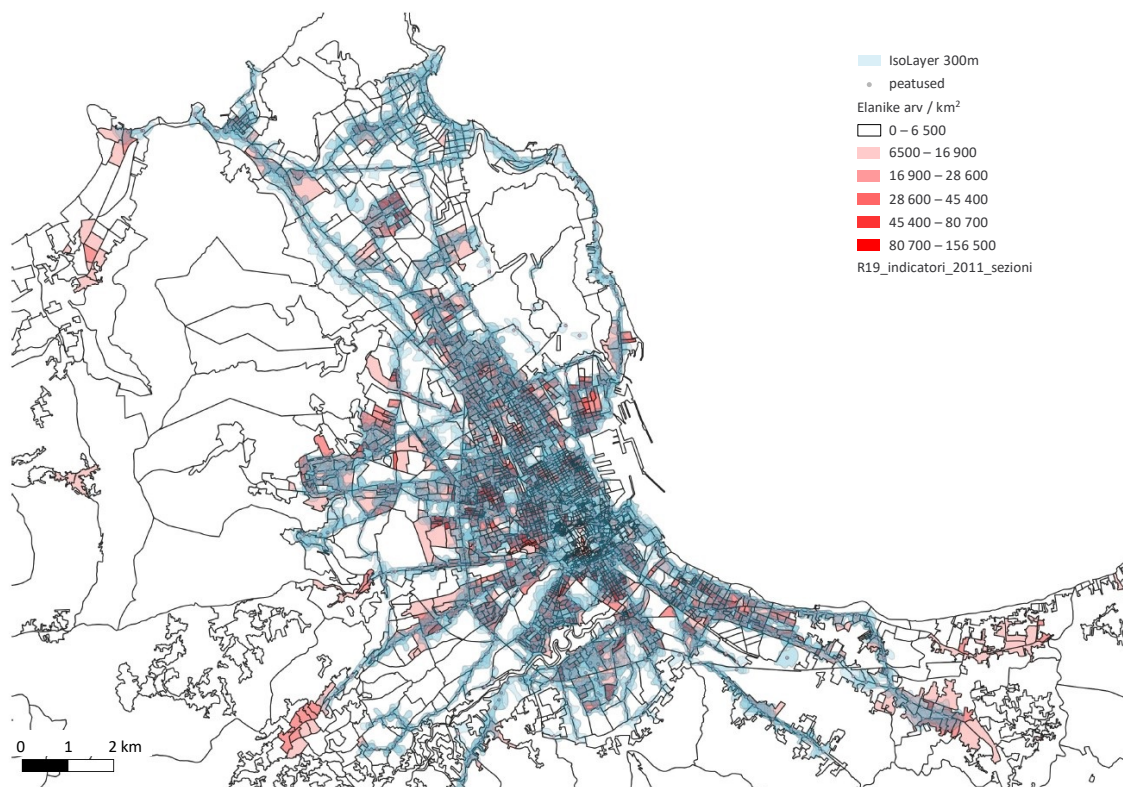
Allikas: Euroopa Kontrollikoja tellimusel tehtud Eurostati analüüs.

Ühistranspordi katvus ja juurdepääsetavus linnades on paranenud

27 Hea ühistransport on säästva linnalise liikumiskeskonna võti, kuna see pakub koos aktiivse liikuvusega (inimese füüsilisel aktiivsusel põhinev transport, nagu kõndimine ja jalgrattasõit) alternatiivi eraautode kasutamisele. Hea ühistransport eeldab muu hulgas lihtsat juurdepääsu (kus suur osa elanikkonnast asub ühistransporditaristust lühikeses kauguses), sagedust, kiirust ja head ühendust liiklusvõrguga. Linnad on saanud kasutada ELi vahendeid oma ühistranspordivõrkude laiendamiseks, investeerides metroo- ja trammiliinidesse ning veeremisse – vt punkt **36**.

28 OECD 2019. aasta aruandest nähtub, et ühistranspordirajatiste läheduses elavate inimeste osakaal on mõnes linnas väga suur (vt **tabel 1**). Äärealade tase on madalam – vt Palermo näidet **pildil 4**, milles juhitakse tähelepanu märkimisväärsele osale elanikkonnast, kes jääb väljapoole ühistranspordi teeninduspiirkonda.

Pilt 4. Rahvastikutihedus ja ühistranspordi katvus Palermos



Allikas: Euroopa Kontrollikoja analüüs ISTATi ja Palermo linna esitatud teabe põhjal.

29 Kuna need linnad meelitavad ligi pendelrändajaid ümbritsevatest omavalitsustest, määravad ääreala ühistranspordi pakkumine ja linna ülejäänud võrguga ühenduse saamise lihtsus selle, kas pendelrändajad otsustavad jõuda linna erasõiduki või ühistranspordiga, olenemata ühistranspordi kvaliteedist linnas.

Tabel 1. Ühistranspordi katvus

Linna nimi	Kesklinn	Suurlinnapiirkond
Leipzig	99,9%	70,7%
Hamburg	99,9%	99,5%
Napoli	53,5%	48,5%
Madrid	99,9%	96,7%
Varssavi	100,0%	84,8%
Keskmine*	95,6%	87,9%

* Keskmine näitaja hõlmab rahvusvahelise transpordifoorumi aruandega hõlmatud 121 linnast 81 linna, mille kohta olid olemas GTFSi andmed.

Allikas: rahvusvaheline transpordifoorum, 2019.

30 Ühistranspordi väiksem katvus äärealadel asuvates pendelrände piirkondades ja asjaolu, et enamik äärealade piirkonna liine läheb kesklinna ja sealt tagasi, samal ajal kui üha suurem osa reisidest toimub eeslinnast eeslinna, suurendab erasõidukite osakaalu seal rohkem kui linnades (vt [joonis 3](#)).

Komisjon suurendas oma toetust, kuid mitmed tegurid piirasid edusamme säästva linnalise liikumiskeskonna suunas liikumisel

31 Hindasime toetust, mida komisjon andis liikmesriikidele poliitikadokumentide ja suuniste näol, ning seda, mil määral liikmesriigid neid kasutasid. Lisaks analüüsisime komisjoni poolt Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide ning Euroopa ühendamise rahastu raames antud rahalist toetust, et hinnata, kas vahendeid kasutati kooskõlas eesmärgiga liikuda säästvama linnalise liikumiskeskonna suunas.

Komisjon töötas välja poliitika ja esitas suunised, kuid liikmesriigid ei ole neid alati järginud

32 Komisjon on avaldanud arvukalt poliitikadokumente (vt [joonis 1](#)). Oma poliitiliste eesmärkide toetamiseks on komisjon esitanud ja korrapäraselt uuendanud mitmeid suuniseid. Neid on täiendatud asjakohaste konverentside ja seminaridega, et parandada nende vastuvõtmist ja suurendada ELi linnade teadlikkust vajadusest luua terviklik lähenemisviis säästvale linnalisele liikumiskeskonnale.

33 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi teatati aeglasest edasiminekest säästvamate linnalise liikumiskeskonna liikide rakendamise suunas ja märgiti, et on vaja teha otsustavaid muudatusi. Meetmed, mille eesmärk oli tugevdada toetust Euroopa linnadele, hõlmasid peamiselt teabe ja nõuannete kogumist ja levitamist, teadusuuringuid ning kogemuste jagamise algatusi. Nende meetmete eesmärk on lahendada linnalise liikumiskeskonna probleeme sellistes valdkondades nagu liiklusummikud, transpordi põhjustatud CO₂ heide, kahjulik kokkupuude õhusaasteainetega ja liiklusõnnetustes hukkunute arv. Toetustegevus hõlmas järgmist:

- loodi ELTISE platvorm¹⁸, mis toimib linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskusena, st andmehoidlana ja säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ühtse kontaktpunktina;

¹⁸ Euroopa Kohaliku Transpordi Informatsiooni Talitus: <https://www.eltis.org>.

- koostati säästva linnalise liikumiskeskonna kavade suunised, mida auditi ajal ajakohastati ja täiendati kuue säästva linnalise liikumiskeskonna kava konverentsiga;
- anti nõu rahastamisvõimaluste kohta;
- toetati uuenduslike linnalise liikumiskeskonna lahenduste katsetamist ja kasutuselevõttu selliste algatustega, nagu CIVITAS¹⁹ ja Euroopa innovatsioonipartnerlus „Arukad linnad ja ühendused“²⁰.

34 Andmed laaditakse komisjoni ELTise veebisaidile üles vabatahtlikult ja need ei pruugi olla kõige värskemad. Meie uuring kinnitas aga ELTise tõendeid selle kohta, et kuigi auditi ajal töötasid mitmed linnad selle nimel, oli siiski palju linnatranspordisõlmi, kes ei olnud säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastu võtnud.

35 Kehtivate õigusaktide kohaselt on keskkond üks olulisemaid valdkondi, kus EL saab liikmesriikidele otsest mõju avaldada. Selle valdkonna õigusaktidega lõi EL linnadele tugeva stiimuli võtta meetmeid, et vältida keskkonnaalaste piirmäärade rikkumise ohtu. Keskkonnaalased õigusaktid hõlmavad ka rangemate heitenormide vastuvõtmist maanteeõidukitele ja nõudlikemate eesmärkide seadmist keskkonnasõbralike sõidukite riigihangetele. Nende algatuste eesmärk oli vähendada transpordiga seotud heitkoguseid ja mõnel erandjuhul kehtestati üksikute tänavate ajutine sulgemine diiselmootoriga autodele (Hamburg, vt punkt 51).

2014–2020. aastal eraldati säästva linnalise liikumiskeskonna jaoks rohkem ELi vahendeid, kuid toetust saab tavaliselt taotleda ka säästva linnalise liikumiskeskonna kava puudumisel

36 Et toetada poliitilist eesmärki muuta linnaline liikumiskeskond säästvamaks, suurendati 2014–2020. aasta Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide vahendeid linnalise liikumiskeskonna jaoks eelmise perioodiga võrreldes 46% (vt punkt 10). See näitas selget prioriteetide muutumist, sest näiteks TEN-T-väliste teede eraldatud vahendid vähenesid 25% – 20,8 miljardilt eurolt 15,5 miljardile eurole. Keskkonnahoidlikule linnatranspordile eraldatud 12,8 miljardit eurot on 2014–2020. aastal suurim ühele transpordiga seotud sekkumisvaldkonnale tehtud

¹⁹ <https://civitas.eu/>.

²⁰ <https://eu-smartcities.eu>.

eraldis (vt *III lisa*). Linnalisele liikumiskeskonnale suunatud suurprojektid koosnesid peamiselt investeeringutest metroo- või trammiliinidesse ja veeremisse.

37 Linnaprojektidele ELi rahastamise saamiseks ei pea ELi linnad järgima komisjoni suuniseid ega omama säästva linnalise liikumiskeskonna kavasid või isegi terviklikku riiklikku linnatranspordi strateegiat. Seda hoolimata asjaolust, et ülekoormatud linnatranspordisõlmed võivad tõsiselt vähendada TEN-T võrgu tõhusust, mida toetatakse Euroopa ühendamise rahastu vahenditest kogu ELis.

38 Neljast külastatud liikmesriigist kaks on muutnud säästva linnalise liikumiskeskonna kavad linnade jaoks riigi või ELi vahendite saamise tingimuseks.

- Itaalias andis taristu- ja transpordiministeerium 2017. aastal välja määruse, millega nõuti, et üle 100 000 elanikuga linnad võtaksid säästva linnalise liikumiskeskonna kavad vastu kooskõlas komisjoni suunistega enne 2019. aasta oktoobrit (hiljem pikendati seda ühe aasta võrra), et neil oleks õigus saada ühistransporditaristu jaoks riiklikke vahendeid. Selle tulemusel suurenes nende linnade arv, kes alustasid säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastuvõtmise protsessi.
- Hispaanias seadsid riigi ametiasutused säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmise tingimuseks, et piirkondlikud ja kohalikud omavalitsused saaksid programmitöö perioodil 2014–2020 taotleda ELi struktuurifondide vahendeid linnade ja suurlinnade ühistranspordiprojektideks. Säästva linnalise liikumiskeskonna kavad peavad olema kooskõlas säästva liikuvuse riikliku strateegiaga. Hispaania ametiasutuste sõnul viis nimetatud tingimus selleni, et enamik enam kui 50 000 elanikuga linnu võttis säästva linnalise liikumiskeskonna kavad vastu.

39 Vastuvõetud säästva linnalise liikumiskeskonna kava muutmine rahastamise tingimuseks on seega Itaalias ja Hispaanias osutunud linnadele tugevaks tõukeks töötada välja linnalise liikumiskeskonna strateegiad. Üheski linnas, mida me neis riikides külastasime, ei hinnatud aga vastuvõetud säästva linnalise liikumiskeskonna kavade kvaliteeti. Seetõttu on oht, et vastuvõtmise protsess võib muutuda haldusformaalsuseks, et saada juurdepääs rahalistele vahenditele, ning et säästva linnalise liikumiskeskonna kava ei pruugi seega olla piisavalt kvaliteetne linnalise liikumiskeskonna parandamiseks.

40 Komisjon alustas 2019. aastal linnalise liikumiskeskonna küsimuse käsitlemist oma riigipõhistes soovitusetes osana Euroopa poolaasta protsessist. Enne 2019. aastat

mainiti riigipõhistes soovitustes linnalist liikumiskeskonda ja ummikuid vaid juhuti (vt [tabel 2](#)). Järgmiseks programmitöö perioodiks tegi komisjon ettepaneku tugevdada seost ELi rahaliste vahendite kasutamise ja riigipõhiste soovituste vahel²¹, kuid ei ole selge, kas see ettepanek, mida seadusandjad 2020. aasta jaanuaris veel arutasid, võetakse üle õigusakti lõplikku versiooni.

Tabel 2. Liiklusummikuid, linnalist liikumiskeskonda ja säästvat transporti käsitlevad riigipõhised soovitused

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Belgia	U/T	T	U/T	U/T	U/T	U/L/T
Bulgaaria	E	E	E	E	T	T
Tšehhi Vabariik	E	E	T	E	E	L/T
Taani	E	E	E	T	E	U/T
Saksamaa	E	T	E	E	E	U/L/T
Eesti	T	E	T	T	E	U/T
Iirimaa	E	E	T	E	U/L/T	T
Kreeka	/	/	/	/	/	T
Hispaania	T	T	E	E	T	T
Prantsusmaa	T	E	E	E	E	E
Horvaatia	E	E	E	E	E	L/T
Itaalia	T	T	T	E	E	L/T
Küpros	/	/	E	E	E	U/L/T
Läti	T	E	E	E	E	T
Leedu	E	E	E	E	E	L/T
Luksemburg	E	E	E	U	T	U/T
Ungari	T	E	E	T	E	U/L/T
Malta	T	T	U/T	U/T	U/T	U/T
Madalmaad	E	E	E	E	E	U
Austria	T	E	E	E	E	E
Poola	T	T	T	U/T	U/T	U/T
Portugal	T	T	E	E	E	E
Rumeenia	T	T	E	T	T	U/L/T
Sloveenia	E	E	E	E	E	T
Slovakkia	E	T	E	E	E	L/T
Soome	E	E	E	T	E	U/T
Rootsi	E	E	E	E	E	T
Ühendkuningriik	E	E	E	U	T	U/T

E – ei

U – ummikud

L – linnaline

T – säästev transport

Allikas: Euroopa Kontrollikoja analüüs, mis põhineb komisjoni esitatud riigipõhistel soovitustel.

²¹ Euroopa Kontrollikoja arvamus nr 6/2018 ühissätete määruste ettepanekute kohta ajavahemikuks 2021–2027.

Komisjoni poolt säästvamale linnalisele liikumiskeskonnale antava toetuse tõhusust mõjutavad mitmed tegurid

41 Tegime kindlaks kaks olulist valdkonda, kus linnadel on probleeme, mis piiravad komisjoni toetuse tõhusust: säästva linnalise liikumiskeskonna vajaduste rahastamine ning sidusa poliitika väljatöötamine parkimise, liiklusvabade piirkondade ja jalgrattasõidu valdkonnas.

Linna ühistranspordi rahastamisvajadused

42 Tõhus ja tulemuslik ühistranspordivõrk on võtmetähtsusega tingimus, et julgustada kodanikke minema üle säästvamatele transpordiliikidele. Sellega seotud rahalised kohustused hõlmavad lisaks investeringutele ühistransporditaristusse ja veeremisse (mille jaoks EL võib rahalist toetust anda) ka tegevus- ja hoolduskulusid, mis võivad olla märkimisväärsed (vt [3. selgitus](#)) ja mille jaoks EL rahalist toetust ei anna.

3. selgitus

Ühistranspordi tegevuskulud – külastatud linnade näited

15 aasta jooksul Barcelona ühistranspordi jooksvad kulud enam kui kahekordistusid, tõustes 646 miljonilt eurolt 2003. aastal 1,373 miljardi euronile 2017. aastal. Sellel perioodil suurenes riiklik toetus 2010. aastal 200 miljoni euronile, kuid on pärast seda vähenenud ja oli auditi ajal veidi üle 100 miljoni euro.

Madridis suurenesid ühistranspordi jooksvad kulud 1,684 miljardilt eurolt 2013. aastal 2,014 miljardi euronile 2016. aastal, kuid vähenesid seejärel taas 1,842 miljardi euronile 2017. aastal. Vahepeal on riigi toetus märkimisväärselt vähenenud.

Hamburgis on ühistranspordi kulud suurenenud, eelkõige kiirtrammiliini laiendamise tõttu. Hamburgi ametiasutuste sõnul tõusevad need kulud alates 2020. aastast mitmesaja miljoni euronile aastas. Et katta osa kulude suurenemisest, tõusid piletihinnad ajavahemikul 2012–2016 rohkem kui 20%.

Ka Leipzig tõstis aastatel 2011–2018 kuupiletite hindu üle 40%, et katta osa oma kasvavatest jooksvatest kuludest.

43 Linnad katavad osa ühistranspordi jooksvatest kuludest piletite eest võetava tasuga. See katab siiski vaid osa kuludest. Meie külastatud linnades jäid tasudega kaetavad kulud vahemikku 81% Hamburgis ja 8% Palermos²². Rahvusvaheline Ühistranspordi Assotsiatsioon esitas meile andmed 41 ELi linna kohta, mis näitasid, et uuritud ELi 41 linnast ligi kahe kolmandiku piletitulu kattis vähem kui 60% jooksvatest kuludest. Meie uuringus jõuti sarnastele järeldustele.

44 Sellest tulenevad finantsprobleemid kajastuvad ka sõidukipargi vanuses (*IV lisa*). Näiteks Napolis oli 2013. aasta alguses 500 bussi keskmine vanus 11,5 aastat; nende usaldusväärusega seotud probleemid tähendasid, et igapäevaselt oli neist sõidukorras vähem kui 65%. Kuigi mõned bussid olid asendatud, oli keskmine vanus 2018. aasta novembriks tõusnud 13,4 aastani; linna ametiasutused teatasid, et ühistransporditeenuse järkjärguline halvenemine tõi kaasa autode kasutamise suurenemise. Samamoodi oli Palermos igapäevaselt sõidukorras ainult 71% bussipargist, mille keskmine vanus on üle 12 aasta.

45 Komisjoni 2019. aasta aruande²³ kohaselt on transpordi kogukulu ELis ühiskonnale hinnanguliselt 987 miljardit eurot, mis hõlmab keskkonnakulusid (44%), õnnetustega seotud kulusid (29%) ja ummikukuluseid (27%). Reisijateveo kuludes ühiskonnale moodustavad eraautode kulud 565 miljardit eurot, st väliskulude suurus on 0,12 eurot/km; linnaliini- ja kaugsõidubusside puhul on need näitajad vastavalt 19 miljardit eurot ja 0,04 eurot/km. Maksud (kütus ja omandiõigus) ja teemaksud, mida maksavad eraautode kasutajad, katavad neist kuludest veidi alla poole ehk 267 miljardit eurot. Aruandes tehti kindlaks võimalused, kuidas suurendada eraautode kasutajate kantavat osa kogukuludest, sealhulgas kasutades linnapiirkondades konkreetseid teemaksuskeeme, et vähendada linnatranspordi suuri kulusid.

46 Teine kulude suurenemist soodustav tegur on ühtlustatud standardite puudumine erinevate trammi- ja metrooliinide vahel, mis vähendab konkurentsi turul. Näiteks Napolis tähendas see, et nõutavatele standarditele vastavaid ronge valmistas väga vähe ettevõtjaid, mis tõi kaasa ka viivitusi. Varssavis seevastu on kahel metrooliinil samad standardid, mis suurendas teise metrooliini ehitamisel tõhusust. Näiteks on selle ehitamise ajal võimalik kasutada esimese metrooliini depooisid. Linnade ees seisev ülesanne vahetada kulude vähendamiseks oma kehtivad tehnilised

²² Mõju avaldab ka see, kui reisijad piletit ei osta. Näiteks Napoli linna transpordiettevõtte sõnul ei osta piletit ligikaudu 33 % reisijatest.

²³ „Kestliku transporditaristu maksustamine ja transpordi välismõjude arvessevõtmine“, Euroopa Komisjon, 2019.

standardid kogu ELi hõlmavate standardite vastu on keeruline ja kulukas. Sageli on ka ületamist vajavaid poliitilisi takistusi, et suurendada eri linnade vahelist koostööd.

Poliitika sidusus

47 Uurisime, kas linnade linnalise liikumiskeskonna poliitikas tegeletakse kestlikkuse parandamise vajadusega ühtsel viisil, keskendudes parkimispoliitikale, nn ummikumaksude kasutamisele ja jalgrattaristu rajamisele.

48 Meie külastatud linnad olid vastu võtnud parkimispoliitika, mille eesmärk on vähendada erasõidukite kasutamist linnades, suurendades parkimistasusid või vähendades parkimiskohtade arvu. Näiteks Leipzgis paigaldati autode parkimiskohtade asemele jalgrataste parkimiskohad, mis vähendas autode parkimiskohtade kättesaadavust ja suurendas jalgrattasõidu atraktiivsust (vt [pilt 5](#)).

Pilt 5. Leipzig – autode parkimise asemel jalgrataste parkimine



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

49 Samas täheldati mitmeid juhtumeid, kus parkimispoliitika ei olnud kooskõlas säästva linnalise liikumiskeskonna poliitikaga.

- o Poolas ja eriti Varssavis on parkimise eest maksmata jätmise eest määratud trahv väiksem kui ühistranspordi eest maksmata jätmise eest määratud trahv.
- o Poolas on isegi juhul, kui parkimine tee ääres on keelatud, võimalik parkida kõnniteel (vt [pilt 6](#)), mis vähendab jalakäijate kasutatavat ruumi.

Pilt 6. Varssavi: sildil on kirjas: „Keeld ei kehti kõnniteede kohta“



Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

50 Muud erasõidukite kasutamise takistamise viisid on liiklusvabade tsoonide loomine ja liiklusummikute maksustamine.

- o Madrid kehtestas 2018. aastal 472-hektari suuruse piiratud liiklusega tsooni (Madrid Central – vt [4. selgitus](#)). Selle tulemusel on vähenenud NO₂ saaste.

4. selgitus. Madrid Centrali panus saaste vähendamisesse

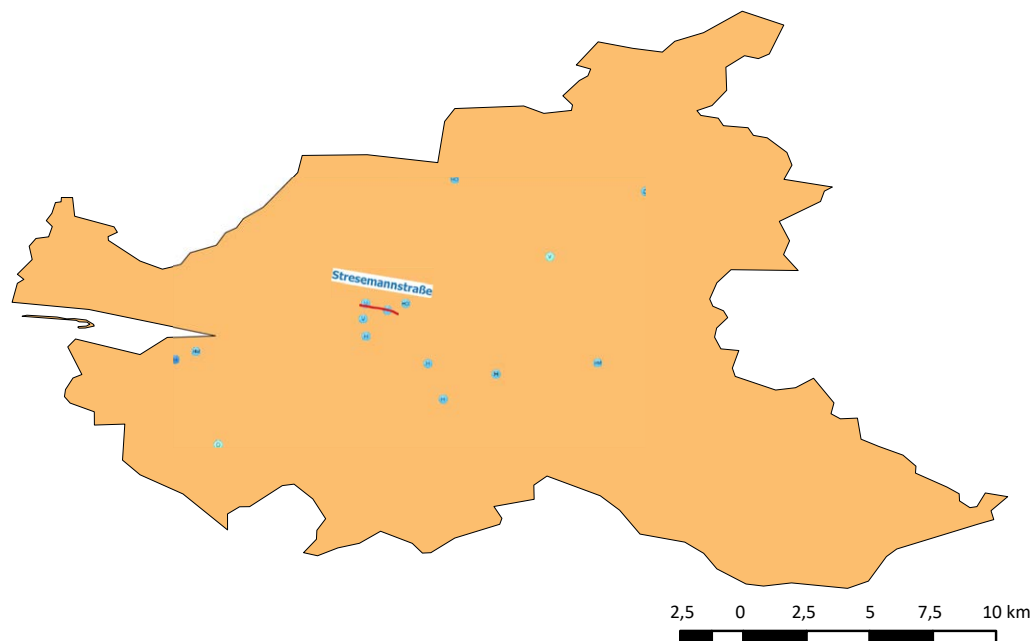
Madrid Central alustas tegevust 2019. aasta märtsis. 2019. aasta mai NO₂ andmed *Plaza del Carmenis* (ainus mõõtejaam Madridi kesklinna piirkonnas) näitavad, et NO₂ saaste vähenes 2018. aasta maiga võrreldes 45%. NO₂ saaste vähenes Madridi 24 mõõtejaamas keskmiselt 24%. Samuti on vähenenud mürasaaste.

- Barcelona jättis autod ilma teeruumist, luues nn superkvartalid. Need hõlmavad üheksat elamukvartalit pindalaga 400 m × 400 m, mida ümbritsevad tänavad, kuhu on koondunud liiklus, sealhulgas bussid. Sisetänavatel on autod keelatud või nende liiklemise kiirus on piiratud. Superkvartalid on näide sellest, kuidas linnad saavad eelistada kõndimist ja jalgrattasõitu, võttes parkimiselt avalikku ruumi ja andes selle kodanikele.
- Palermo rajas 4-hektarilise liiklusvaba tsooni ja kavatseb selle suurust kahekordistada. Samuti on kavas vähendada autodele mõeldud ruumi, et laiendada trammivõrku.
- Mõned linnad, sealhulgas Stockholm ja Valletta, on viinud sisse ummikumaksud ja teatanud, et see aitab liiklusummikuid märkimisväärselt vähendada, aidates oluliselt kaasa säästvamate transpordiliikide kasutamisele. Ummikumaksudest saadud tulust saadi ka raha ühistranspordi parandamiseks.

51 Leidsime siiski, et ummikumaksu mõistet ei kasutatud laialdaselt ning esines juhtumeid, kus piiratud liiklusega piirkondi ei rakendatud järjepidevalt.

- Vaid väga vähesed linnad kohaldasid ummikumakse, hoolimata nende võimalikust kasust ummikute vähendamisel, säästlikkuse suurendamisel ja lisatulu tagamisel. Seda saab osaliselt seletada linnade konkreetsete oludega. Näiteks ei pruugi linn olla valmis kaaluma ummikumaksu, kui maks muudab selle kodanikele ja ettevõtjatele vähem atraktiivseks kui ilma ummikumaksuta naaberlinnad.

Pilt 7. Vanematele diiselautodele kehtestatud ajutise keeluga tänav Hamburgis



Allikas: Euroopa Kontrollikoda Hamburgi ametiasutuste avaldatud andmete põhjal. Kaart: © QGIS.

- Õhukvaliteedi piirmäärade järgimiseks kehtestas Hamburg ajutise keelu vanematele diiselsõidukitele ühel tänaval, mis asub lähedal alale, kuhu on koondunud viis linna 15-st õhukvaliteedi mõõtejaamast (vt kaart – [pilt 7](#)). Need meetmed võivad näitajaid parandada, kuid tõenäoliselt ei too need suures linnas kaasa õhukvaliteedi märkimisväärset paranemist.

52 Jalgrattasõidu potentsiaal linnalise liikumiskeskonna säästvuse suurendamisel on märkimisväärne. Kopenhaagenis tehakse umbes 40% sõitudest jalgratastega ning nii Antwerpen kui Bordeaux suutsid erasõidukite kasutamist märkimisväärselt vähendada (vt punkt [19](#)) jalgrattateede võrgustiku laiendamise abil²⁴. Leipzigi andmetest nähtub, et jalgrattateede hooldus- ja investeerimiskulud on palju madalamad kui kõigil teistel transpordivahenditel.

²⁴ Vastavalt Kopenhaageni indeksile (www.copenhagenizeindex.eu), milles reastatakse Euroopa kõige jalgrattasõbralikumad linnad, on Antwerpen 4. ja Bordeaux 6. kohal.

53 Hoolimata jalgrattasõidu potentsiaalsetest kasuteguritest ja jalgrattataristu väiksematest investeerimiskuludest täheldasime, et paljudes linnades puudub selge tahe jalgrattateede arendamiseks.

- o Paljudes külastatud linnades sõidetakse jalgrattaga vähe. Näiteks oli jalgrattateede pikkus Napolis alla 20 km ning jalgrattasõidu osakaal Madridis ja Barcelonas vahemikus 1–2%. Barcelona kavas nähti 2018. aastaks ette jalgrattasõidu osakaal 2,5%, samal ajal kui Madridi 2008.–2016. aasta jalgrattaliikluse üldkavaga saavutati lõplikuks jalgrattasõidu osakaaluks 2016. aastal vaid 1,2%. Kava muudeti 2016. aastal, seades uueks eesmärgiks 5% aastaks 2025.
- o Vähestel külastatud linnadel olid kavas ära toodud jalgrattasõidu sihtarvud. Kui sihtarvud olid kindlaks määratud, olid need mõnikord ühendatud jalgsikäimisele seatud sihtarvudega.
- o Samuti ei ole kehtestatud selgeid sihtarve ehitatavate jalgrattateede arvu või liigi kohta. Mõnes linnas, näiteks Madridis, ei ole jalgrattateed täielikult eraldatud mootorsõidukiliiklusest ega kõnniteedel kõndivatest jalakäijatest.

54 Linnade esitatud andmed transpordiliikide osakaalu kohta ja meie külastatud linnades, nagu Madrid ja Barcelona, kogutud teave näitab, et on märkimisväärne oht, et aktiivse liikuvuse (nt jalgrattasõit ja kõndimine) suurenemine tuleneb ühistranspordi, mitte eraautode vähemast kasutamisest. Näiteks Antwerpenis vähenes nii eraautode kui ühistranspordi kasutamine aastatel 2013–2017 vastavalt 4,4% ja 2,8%, kusjuures jalgrattasõidu osakaal suurenes samal perioodil 7,3%. Lissabonis vähenes ühistranspordi kasutamine 34%-lt 2013. aastal 22%-ni 2017. aastal. Autode sagedasema kasutamise oht suureneb kütusehindade languse ajal. Näiteks Hamburgis ja Leipzgis langesid kütusehinnad aastatel 2012–2018 märkimisväärselt, samas kui piletihinnad tõusid kuni 40%.

55 Need näited näitavad, kui oluline on mitte ainult ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse atraktiivsemaks muutmine; samuti on oluline võtta tõhusaid meetmeid, et veenda inimesi loobuma isiklike autode kasutamisest.

56 Paljude meie leitud positiivsete näidete jaoks oli vaja märkimisväärset poliitilist eestvedamist ja tõhusat kommunikatsiooni. Sageli on probleemiks kodanike veenmine, et nad loobuksid oma auto mugavusest teiste transpordiliikide kasuks. Näiteks vajati Stockholmis enne ummikumaksu täielikku kehtestamist esialgset katsetappi. Kuigi kodanikud mõtet algselt ei toetanud, ei soovi nad nüüd tagasi pöörduda algse olukorra

juurde, kus ummikumaksu ei olnud. Nii Barcelonas kui ka Leipzigris rõhutati, kui oluline on tõhusalt levitada teavet väljapakutud lahendustest tuleneva võimaliku kasu kohta, enne kui ehitatakse superkvartalid või vähendatakse erasõidukitele mõeldud ruumi.

Mõned meie kontrollitud projektid ei olnud täielikult tulemuslikud ja mõned ei põhinenud usaldusväärsetel strateegiatel

57 Hindasime 15 kontrollitud ELi projekti tulemuslikkust. Hindasime ka seda, kas need projektid põhinesid usaldusväärsetel strateegilistel lähenemisviisidel ja kas kohaliku tasandi strateegiad olid kooskõlas komisjoni poliitikadokumentides ja suunistes sätestatud strateegiliste põhimõtetega.

Mõned projektid ei olnud nii tulemuslikud kui loodeti

58 Mitte kõik auditeeritud projektid ei olnud täielikult tulemuslikud. Leidsime mitu näidet sellest, et projektide kasutus oli kavandatust väiksem.

- Napoli ja Palermo projektid, mille eesmärk oli suurendada busside ja trammide kasutamist, viidi ellu märkimisväärsete viivitustega, kui välja arvata busside ostmise projekt Napolis. Kui projektid olid lõpule viidud, oli tegelik reisijate arv kavandatust oluliselt väiksem.
- Varssavi ja Łódži projektid viidi lõpule ootuspäraselt ja parandati kodanikele kättesaadavat ühistransporti, kuid see ei toonud kaasa olulisi muutusi transpordiliikide osakaalus. Pärast trammiveeremi projekti rakendamist Łódžis paranes trammivõrk, kuid ühistranspordi kasutajate arv ei suurenenud võrreldes 2014. aastaga, mil projekt algas (projekti heakskiitmise ajal seatud eesmärk). Liiklusummikud aga samal ajal suurenesid.
- Barcelonas tekkisid busside ja rohkem kui ühe sõitjaga sõidukite sõiduraja ehitamisel märkimisväärsed viivitused ja ülekulu, ning rada ei täitnud seda kasutavate sõidukite arvule seatud eesmärke.

59 Madridi metrooliini 11 laiendamisel eeldati, et uue kaubanduskeskuse ehitamise tulemusel liiklus suureneb. See kaubanduskeskus asus juba olemasolevate keskuste lähedal ja suleti varsti pärast uue metrooliini avamist, mille tagajärjel oli kasutajate arv kavandatust 45% väiksem. Leidsime mitu põhjust, mis tingisid külastatud projektide

väiksema tulemuslikkuse. Nendeks olid puudused nii projekti kavandamise kui ka rakendamise etapis.

- Palermo trammiliin loodi algusest peale teadmisega, et see sõltub teistest transpordiprojektidest, mida käitavad teised ettevõtjad. Sel põhjusel võisid nimetatud projekti mõjutada teistes projektides esinevad viivitused ning see risk hiljem ka materialiseerus. Projekti tulemuslikkust vähendas ka erinevate operaatorite piletite riskasutuse võimaluse puudumine, mis tähendas, et reisijad pidid trammiga kesklinna jõudmiseks ostma mitu piletit.
- Barcelona busside ja rohkem kui ühe sõitjaga sõidukite rada on täiendav sõidurada, mille mõned lõigud ehitati olemasoleva maantee kohale. Projektiga hoiti kokku ligikaudu neli minutit sõiduaega, kuid see ei olnud erasõidukite kasutajale piisav stiimul, et rada kasutama hakata (see oli aga olnud projekti eesmärk).
- Napoli metrooliini laiendamisel ei hankinud kohalikud ametiasutused õigeaegselt uusi metrooronge. See tähendas, et sama arv ronge pidi teenindama pikemat liini, mis tõi kaasa väiksema sageduse ja madalama teenindustaseme.

Projektid ei põhinenud alati usaldusväärsetel linnalise liikumiskeskonna strateegiatel

60 Tuvastasime mitu juhtumit, kus ELi rahastatud projektid ei põhinenud usaldusväärsetel strateegiatel – kas säästva linnalise liikumiskeskonna kavadel või muudel valdkondlikel strateegiatel. Strateegiliste lähenemisviiside puudusteks on põhjalike andmete ja asjakohaste eesmärkide puudumine ning ebapiisav koordineerimine muude kavade ja poliitikavaldkondadega.

Asjakohaste ja usaldusväärsete andmete puudumine

61 Iga poliitika ja strateegia peaks algama usaldusväärsest diagnoosist, mille jaoks on vaja koguda asjakohaseid ja usaldusväärseid andmeid. Siiski puudub Euroopa tasandil linnalise liikumiskeskonnaga seotud ühine näitajate kogum ning kõik liikmesriigid ei kogu süstemaatiliselt asjakohaseid andmeid. Linnadelt ja liikmesriikidelt käesoleva auditi jaoks sisuliste andmete hankimine oli väga keerukas ülesanne. Heade andmete puudumine raskendab komisjonil usaldusväärse ülevaate saamist linnalise liikumiskeskonna olukorrast ELis ja seega ka asjakohaste poliitiliste algatuste väljatöötamist.

62 Komisjon asutas koos ELTISega (vt punkt 33) linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskuse, kuhu kogutakse ELi linnade hea tava näiteid ja kogemusi. Lisaks korraldas komisjon auditi ajal ligikaudu 50 ELi linna hõlmava katseprojekti, mille eesmärk oli luua linnadele andmete kogumise suunamiseks ühised linnalise liikumiskeskonna näitajad. Komisjoni esitatud teabe kohaselt määrati projektis kindlaks 21 näitajat, mida linnad saavad kasutada oma linnalise liikumiskeskonna poliitika ühtseks hindamiseks.

63 Mõned liikmesriigid, nagu Itaalia, Saksamaa ja Hispaania, hakkasid samuti looma linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskusi ning koguma linnadelt sisulisi andmeid, ning koostasid suunised ja standardid, et muuta need andmed aja jooksul võrreldavaks ja järjepidevaks. Leidsime siiski, et vaatluskeskuste esitatud andmed ei vasta alati omavalitsuste esitatud andmetele.

64 Uuringus osalenud 88 linnast esitasid mõned küsitud andmed vaid 30 ning ükski linn ei esitanud kõiki andmeid. Veidi üle poole vastanutest esitas andmed transpordiliikide osakaalu kohta 2016. või 2017. aastal ning varasemate aastate kohta esitati veelgi vähem andmeid. Samamoodi esitasid vaid väga vähesed linnad asjakohaseid ja üksikasjalikke andmeid ummikute taseme kohta.

65 Lisaks leidsime, et mõned linnad ei kasutanud täielikult ära geoinfosüsteemi rakendusi, mida nad oma linnatranspordivõrkude analüüsimiseks kasutada saavad. Sageli piirdusid nad oma analüüsis põhiantmetega (näiteks kaugus lähima ühistranspordipeatuseni), ilma et oleks põhjalikult analüüsitud nõudlust. Täielikes analüüsidest tuleks arvesse võtta vähemalt ühistranspordi voogusid ja sagedust ning peamiste sihtkohtade, näiteks haiglate, koolide ja töökohtade juurdepääsetavust eri transpordiliikidega.

Strateegiate rakendamiseks vajalike kvantifitseeritud eesmärkide ja tegevuskavade puudumine

66 Mitmel juhul ei määratletud strateegiates eesmärke ega sihtväärtusi seoses tulemuste või transpordiliikide osakaaluga. Kaheksast külastatud linnast kolm seadsid transpordiliikide osakaalule konkreetsed eesmärgid.

- Leipzigi linn seadis oma 2015. aasta transpordikavas eesmärgid kõikide keskkonnasõbralike transpordiliikide osakaalule ning kasutas neid eri stsenaariumide väljatöötamisel;

- ka Barcelona linn määratles kolm võimalikku sekkumissenaariumi ja seadis oma valitud variandi jaoks konkreetsed sihtväärtused, sealhulgas aktiivse liikuvuse eesmärgid. Barcelona hindas edusamme korrapäraste ajavahemike järel;
- Madridi linn määras kindlaks nii üldise eesmärgi vähendada liiklust 6% kui ka konkreetsed sihtväärtused erasõidukite, ühistranspordi ja aktiivse liikuvuse osakaalule.

Teised linnad ei olnud sihtväärtusi kehtestanud või olid need kehtestanud vaid mõne transpordiliigi jaoks.

- Hamburgi linn seadis eesmärgid ainult jalgrattasõidule, mitte teistele transpordiliikidele;
- Varssavi linn määras kindlaks tegevuseesmärgid seoses elanike rahuloluga linna avaliku ruumi ja looduskeskkonna kvaliteediga, kuid ei seadnud konkreetseid sihtväärtusi transpordiliikide osakaalule;
- Napolis, Palermos ja Łódzis ei olnud transpordiliikide osakaalule konkreetseid sihtväärtusi kehtestatud. Palermo linnaliikluse kava üldine eesmärk on minna üle vähem saastavatele ja väiksema energiatarbimisega transpordiliikidele, kuid ei ole kindlaks määratud konkreetseid sihtväärtusi. Łódzis asetati transpordiameti analüüsis transpordiliikide osakaalu kindlakstegemiseks jalgrattad ja mootorrattad samasse kategooriasse, hoolimata nende olemuslikest erinevustest säästvuse ja avaliku ruumi kasutamise osas.

67 Sageli olid linnad võtnud vastu asjakohased strateegiad, kuid nende rakendamise kavades esines puudusi, sealhulgas ebaselgeid viiteid prioriteetidele, kuludele ja rahastamisallikatele.

- Palermos kavandati säästva liikuvuse strateegilises kavas sekkumisi lühikeses, keskpikas ja pikas perspektiivis ning see sisaldas tööde ajakava ja eeldatavaid kulusid. Kava hõlmas ka prioriteetide seadmist lühemas ja keskpikas perspektiivis, tuginedes peamiselt majanduslikele vajadustele.
- Napolis põhines strateegiline kava aegunud valdkondlikel kavadel. Seda ei täiendatud tööplaaniga ja selles ei täpsustatud, kuidas erinevaid meetmeid tähtsuse järjekorda seatakse.
- Leipzgis sisaldab kava üldisi planeerimispõhimõtteid ja eesmärgi, kuid ei sisalda näiteks meetmete loetelu koos nendega seotud rahastamise või tähtaegadega. Selle asemel viidatakse konkreetsetele sektoritele suunatud meetmetele, mis on esitatud teistes kavades.

- Hamburgi linn töötas välja mitu võimalikku meetet (*Themenspeicher*), kuid ei esitanud teavet prioriteetide ega meetmete valiku kohta.
- Madridi linn töötas välja üksikasjaliku strateegia, mis koosnes kaheksast strateegilisest tegevussuunast, 15 sekkumisvaldkonnast ja 95 konkreetsest meetmest, kuid ei sisaldanud teavet selle kohta, kuidas rahastatakse säästva linnalise liikumiskeskonna kava rakendamist.
- Varssavil ega Łódžil ei ole rakenduskavasid oma strateegiate jaoks.

Kooskõlastamine teiste kavadega ja äärealadega seotud kaalutlused on ebapiisavad

68 Säästvama linnalise liikumiskeskonna võti on tõhus integratsioon ümbritsevate piirkondadega (see hõlmab eri transpordiliike ja seost linnaplaneerimisega). Kui Barcelona välja arvata, ei olnud üheski külastatud linnas linnalise liikumiskeskonna kavad seotud ümbritseva piirkonnaga. Barcelonas toimus aktiivne kooskõlastamine eri omavalitsuste vahel, et toetada integreeritumat ühistransporti. Selleks on loodud haldusorgan, mis hõlmab 36 omavalitsust. Auditi ajal koostas see asutus liikuvuskava, milles pannakse kokku 36 kohaliku omavalitsuse liikuvuskavad. Positiivne näide on Kopenhaagen, mida auditi käigus küll ei külastatud (vt [5. selgitus](#)).

5. selgitus. Kopenhaagen: uuenduslik lähenemine linnalise liikumiskeskonna planeerimisele

Kopenhaagenis on linnalise liikumiskeskonna planeerimine tõhusalt ühendatud linnaplaneerimisega. Näiteks saab kontori- ja tööruume, kus on rohkem kui teatav arv töötajaid, rajada ainult suure ühistranspordijaama lähedusse.

69 Seevastu ainult 37% Varssavi linnast on kaetud ruumilise arengu kavadega, mistõttu on raskem tagada, et linna linnastumine areneks kontrollitud viisil ja kooskõlas linnalise liikumiskeskonna kavadega.

Järeldused ja soovitused

70 Et muuta linnaline liikumiskeskond ELis säästvamaks, on väga oluline, et kõikide sidusrühmade tegevus oleks kooskõlastatud. Alates 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketist on komisjon avaldanud mitmeid poliitikadokumente ja suuniseid ning suurendanud selle valdkonna projektide rahastamist. Me mõistame, et säästva linnalise liikumiskeskonna märkimisväärseks parandamiseks võib kuluda rohkem aega. Kuid kuus aastat pärast seda, kui komisjon nõudis otsustavaid muudatusi, ei ole selgeid märke sellest, et linnad oma lähenemisviise põhjalikult muudaksid.

71 Puudub selge suundumus säästvamate transpordiliikide poole. Ehkki linnad on käivitanud mitmeid algatusi ühistranspordi kvaliteedi ja kvantiteedi suurendamiseks, ei ole eraautode kasutamine üldiselt märkimisväärselt vähenenud. Kuigi mõned õhukvaliteedi näitajad on veidi paranenud, ületavad paljud linnad siiski ELi õhukvaliteedi miinimumstandardeid. Maanteetranspordist tulenev kasvuhoonegaaside heide on pidevalt suurenenud. Ühistranspordiga reisimisele kulub sageli rohkem aega kui eraautoga.

72 Viimase kümne aasta jooksul on komisjon avaldanud mitmeid poliitikadokumente koos suunistega, et aidata linnadel nendega seotud probleeme lahendada. Kooskõlas subsidiaarsuse põhimõttega ei ole liikmesriigid ja nende linnad kohustatud neid suuniseid järgima ning nende kasutamine oli piiratud, eelkõige säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ettevalmistamisel. Säästva liikuvuse poliitika eesmärkide toetamiseks on EL eraldanud märkimisväärsel hulgal rahalisi vahendeid. EL ei nõua, et rahastamise taotlemise tingimuseks oleks säästva linnalise liikumiskeskonna kava olemasolu, kuigi mõned liikmesriigid on kehtestanud selle tingimuse riiklikul tasandil. Viimastel aastatel on komisjon suurendanud poliitilist survet, mida ta võib Euroopa poolaasta protsessi kaudu avaldada säästva linnalise liikumiskeskonna arendamiseks. Ilma selge seoseta riigipõhiste soovituste ja ELi rahaliste vahendite kasutamise vahel liikmesriikide poolt on see surve siiski piiratud.

73 Mõnedel liikmesriikidel ja linnadel oli raskusi ELi vahendite täiendamisega sobivate ressurssidega, et tagada oma ühistranspordivõrgu piisav toimimine ja hooldus; samuti võivad suureneda kulud, sest liinid ei ole alati tehniliselt koostalitlusvõimelised. Lisaks ei olnud mitmed linnalise liikumiskeskonna tavad kohalikul tasandil kooskõlas säästvama linnalise liikumiskeskonna eesmärgiga. Leidsime näiteid positiivsetest algatustest säästva linnalise liikumiskeskonna suunas;

nende elluviimine eeldas märkimisväärset poliitilist eestvedamist ja kommunikatsioonialaseid jõupingutusi, et võita kodanike heakskiit.

74 Leidsime, et meie uuritud ELi vahenditest rahastatud projektid ei olnud nii tõhusad kui kavandatud, sest projektide koostamisel ja rakendamisel esines puudusi. Need projektid ei põhinenud alati usaldusväärsetel linnalise liikumiskeskonna strateegiatel, millel omakorda puudusid sageli põhiaandmed ja nõuetekohased analüüsid, asjakohased eesmärgid ja koordineerimine nii teiste kavade kui ka naaberomavalitsustega.

75 Nende järelduste põhjal esitame järgmised soovitused, mida kutsume komisjoni üles kaaluma, pidades silmas detsembrikuu Euroopa roheline kokkuleppe püüdlusi.

1. soovitus. Avaldada andmed linnalise liikumiskeskonna kohta

Tuginedes oma kogemustele ELTISE vaatluskeskuse loomisel ja selle katseprojektile linnalise liikumiskeskonna ühiste näitajate väljatöötamiseks, peaks komisjon

- a) pärast mõju hindamist ja võttes arvesse selle protsessi positiivseid tulemusi, esitama õigusakti ettepaneku, millega nõutakse liikmesriikidelt linnalise liikumiskeskonna ja säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmise kohta korrapäraselt asjakohaste andmete kogumist ja esitamist kõigis TEN-T põhi- ja üldvõrkude linnatranspordisõlmedes, sealhulgas neid ümbritsevates piirkondades.
- b) Liikmesriikidelt nõutavate andmete põhjal peaks komisjon andma korrapäraselt aru liikmesriikide ja linnatranspordisõlmede edusammudest linnalise liikumiskeskonna säästvamaks muutmisel.

Tähtaeg: punkti a puhul 2022. aasta ja punkti b puhul 2024. aasta.

2. soovitus. Siduda rahastamine säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega

- a) ERFi ja Ühtekuuluvusfondi puhul peaks komisjon tagama, et programmides seatakse linnalise liikumiskeskonna fondidele juurdepääsu tingimuseks säästva linnalise liikumiskeskonna kava olemasolu (või kohustus võtta säästva linnalise liikumiskeskonna kava vastu mõistliku tähtaja jooksul) ning kindlustunne, et tegevus- ja hoolduskuludeks on olemas piisavad rahalised vahendid.
- b) Programmide heakskiitmisel peaks komisjon tagama asjakohaste riigipõhiste soovitude sisulise kajastamise, olenemata sellest, kas tegemist on õigusliku nõudega.

Tähtaeg: a ja b puhul programmitöö periood 2021–2027.

- c) Euroopa ühendamise rahastu puhul peaks komisjon eelistama linnatranspordisõlmedes esitatud projektiettepanekuid, mida toetab asjaomase linna säästva linnalise liikumiskeskonna kava.

Tähtaeg: mitmeaastase finantsraamistiku perioodi 2021–2027 algus.

II auditikoda, mida juhib kontrollikoja liige Iliana Ivanova, võttis käesoleva aruande vastu 5. veebruari 2020. aasta koosolekul Luxembourgis.

Kontrollikoja nimel

*president
Klaus-Heiner Lehne*

Lisad

I lisa. Hinnatud projektide nimekiri

Riik	Linn	Fond – rakenduskava	Projekti nimi ja kirjeldus	Kavandatud kulud kokku (miljonites eurodes)	Kavandatud ELi toetus (miljonites eurodes)
Itaalia	Napoli	ERF - 2007IT161PO009	Tööd Napoli metrooliinil nr 1 (suurprojekt 2009IT161PR020)	573	430
		ERF - 2014IT16RFOP007	Busside ostmise (projektid 18014BP000000002 ja 1 014BP000000004)	14	10,5
	Palermo	ERF - 2007IT161PO011	Trammi ehitamine Palermos (suurprojekt 2008IT161PR002)	137	103
		ERF - 2014IT161M2O004	Busside ostmise (projektid D70D16000020006 ja D70D17000000006)	11	8,25
Saksamaa	Hamburg	ERF - 2014DE16RFOP006	iPlanB – teetööde planeerimise interaktiivne suurandmete analüüs (<i>Interaktive Big-Data-Analysen für die Planung von Baumaßnahmen</i>)	0,6	0,06
	Leipzig	ERF - 2007DE161PO004	Liikuvusjaamad (väikesed kohapealsed teabekeskused, mis ühendavad Leipzigi transpordiameti (LVB) liikuvusteenused vähemalt kahe täiendava transpordiliigi ja teenuseosutajaga, nagu ühisauto kasutamine, linna jalgrattajaam või e-laadimisjaam)	7,8	5,5
		ERF - 2014DE16RFOP012	Busside ostmise: 11 uut liigendbussi	3,7	1,5
Hispaania	Madrid	ERF - 2008ES162PR002	Madridi metrooliini nr 11 pikendamine (suurprojekt)	100	50
		EFSI- toetatud EIP laen	Madridi metrootaristu uuendamine	402	396
	Barcelona	ERF - 2007ES162PO006	„Reserveeritud rada bussidele ja rohkem kui ühe sõitjaga sõidukitele C-58 maantee“ (2008ES162PR001) (suurprojekt)	78	39
			„Diagonaalse liiklussõlme ehitusprojekt“ (PO011876)	17	8,5

Riik	Linn	Fond – rakenduskava	Projekti nimi ja kirjeldus	Kavandatud kulud kokku (miljonites eurodes)	Kavandatud ELi toetus (miljonites eurodes)
Poola	Varssavi	CF - 2007PL161PO002	II metrooliin Varssavis – keskosa ettevalmistustööd, projekteerimine ja ehitamine ning veeremi ostmine POIS 7.3.0000-007/10	1049 ²⁵	839 ²⁶
			Varssavi trammiside põhjapiirkondade teenindamine seoses metroovõrgu laiendamise ja veeremi ostmisega POIS 07.03.00-00-009/10	145 ²⁷	116 ²⁸
	Łódź		Uue trammiveeremi ostmine ühistranspordi konkurentsivõime suurendamiseks Łódźis (projekti number POIS.07.03.00-00-046/14)	31,5 ²⁹	25 ³⁰
			Mitmeliigiline sõlm Łódź Fabryczna raudteejaamas (projekti number POIS.07.03.00-00-016/11)	78 ³¹	63 ³²

Allikas: Euroopa Kontrollikoda.

²⁵ PLN 4 501 605 421.

²⁶ PLN 3 601 284 336.

²⁷ PLN 620 980 799.

²⁸ PLN 496 784 639.

²⁹ PLN 135 219 799.

³⁰ PLN 108 175 839.

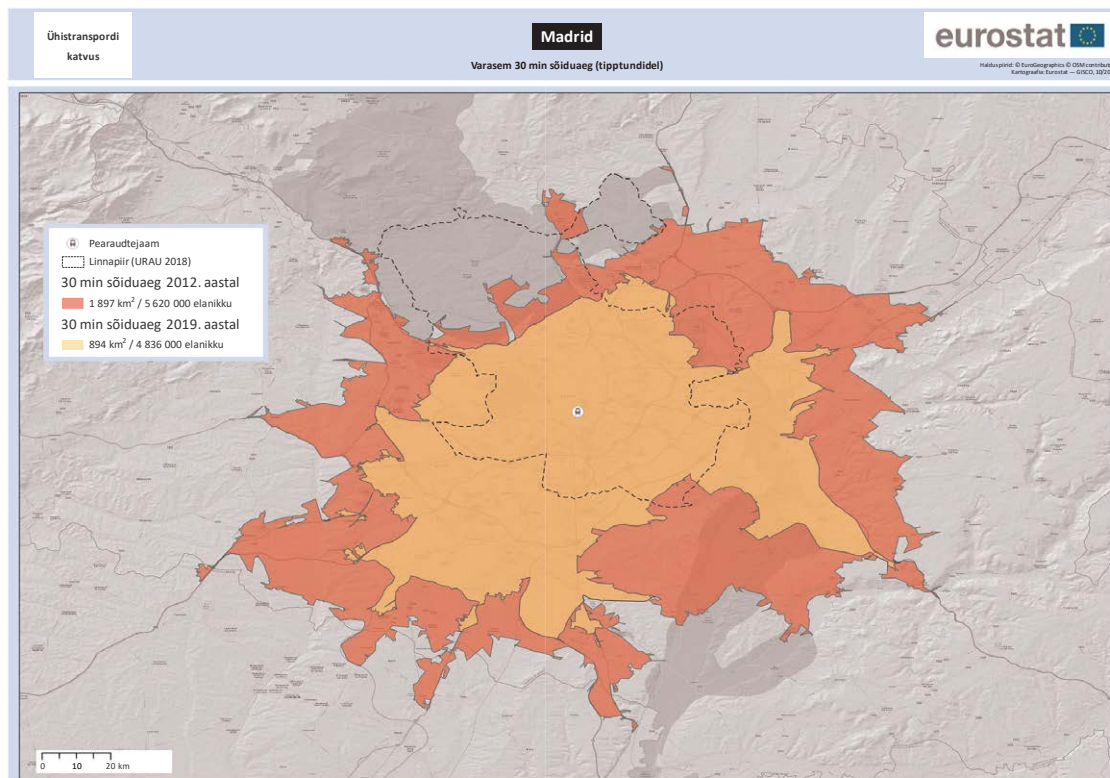
³¹ PLN 335 951 061.

³² PLN 268 760 848.

II lisa. Külastatud linnade kaardid

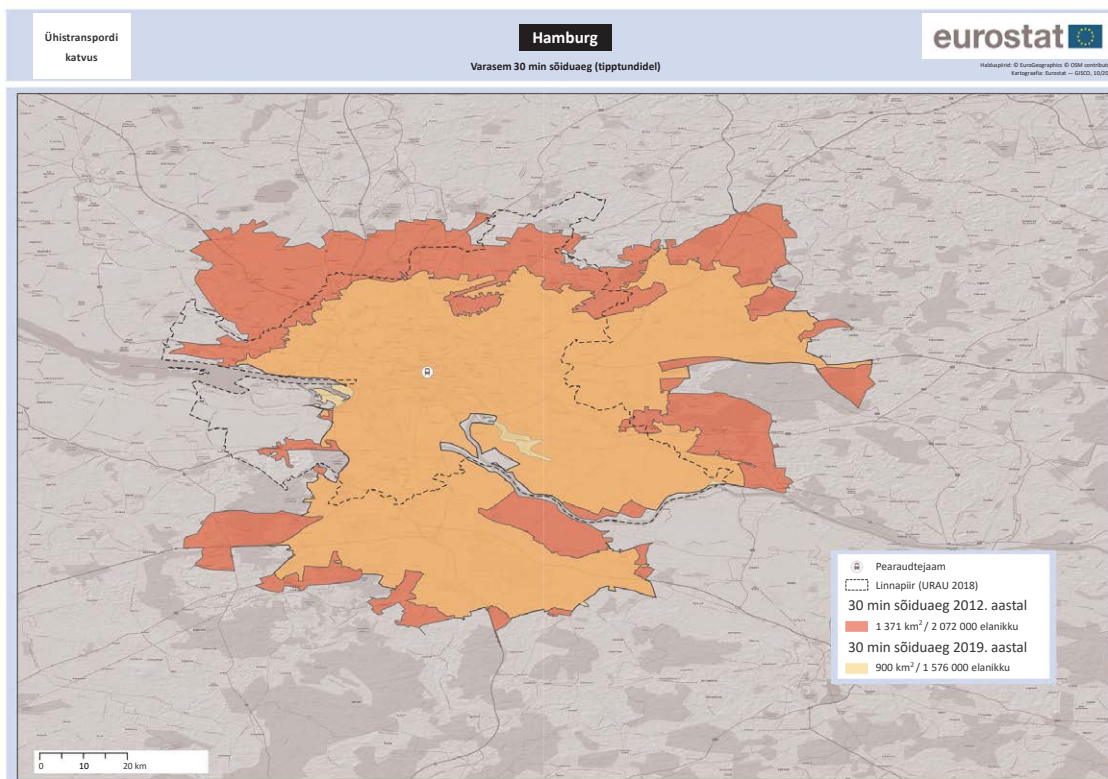
Madrid

Juurdepääsetavus 30-minutilise sõiduaja jooksul tipptundidel 2012. ja 2019. aastal

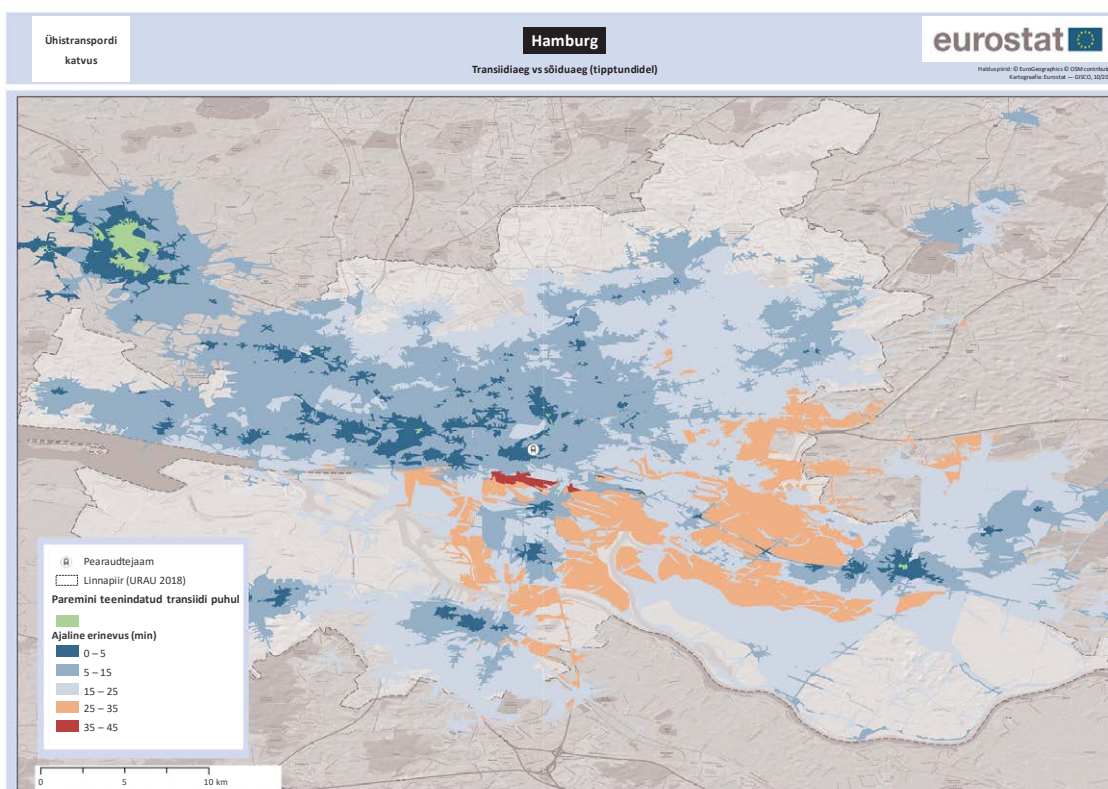


Hamburg

Juurdepääsetavus 30-minutilise sõiduaja jooksul tipptundidel 2012. ja 2019. aastal

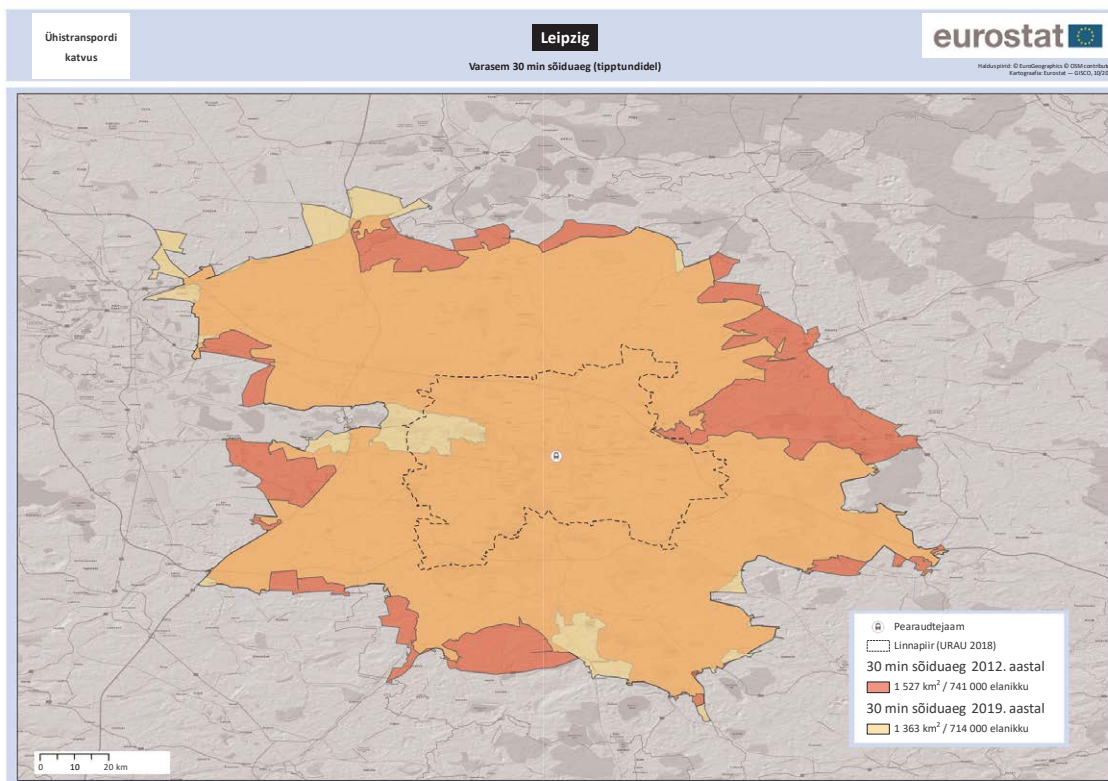


Pearaudteejaama võrreldav juurdepääsetavus auto ja ühistranspordiga tipptundidel

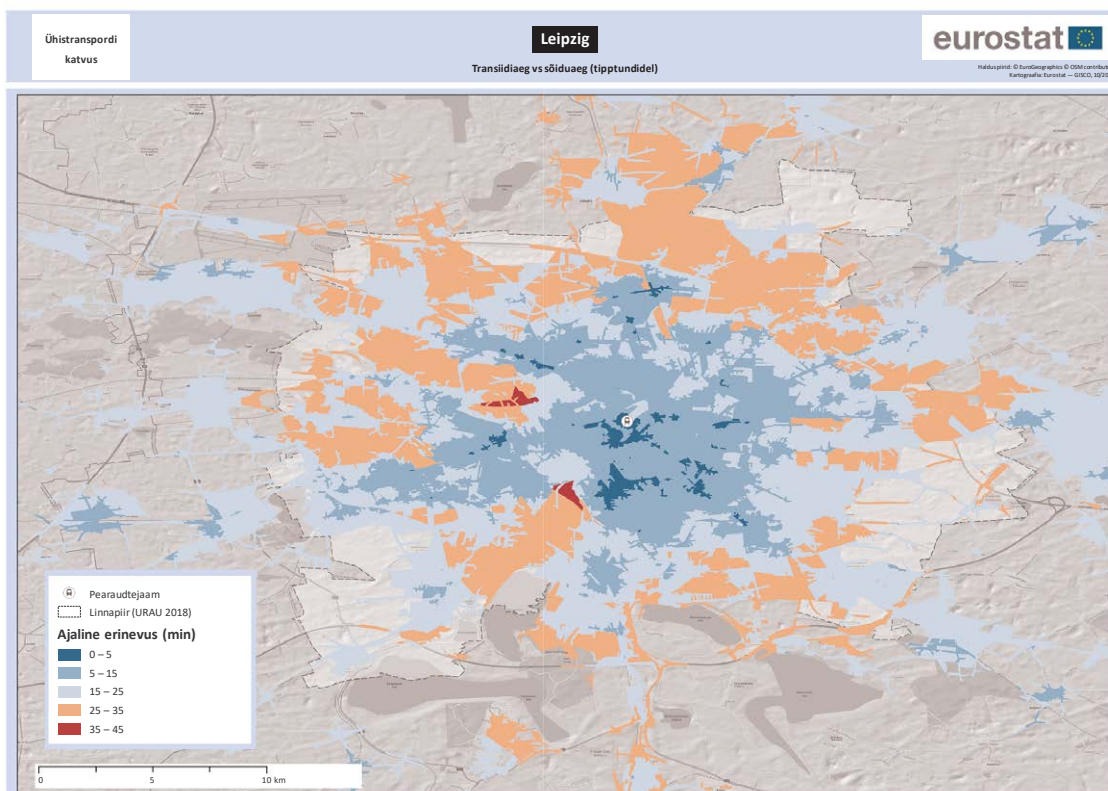


Leipzig

Juurdepääsetavus 30-minutilise sõiduaja jooksul tipptundidel 2012. ja 2019. aastal

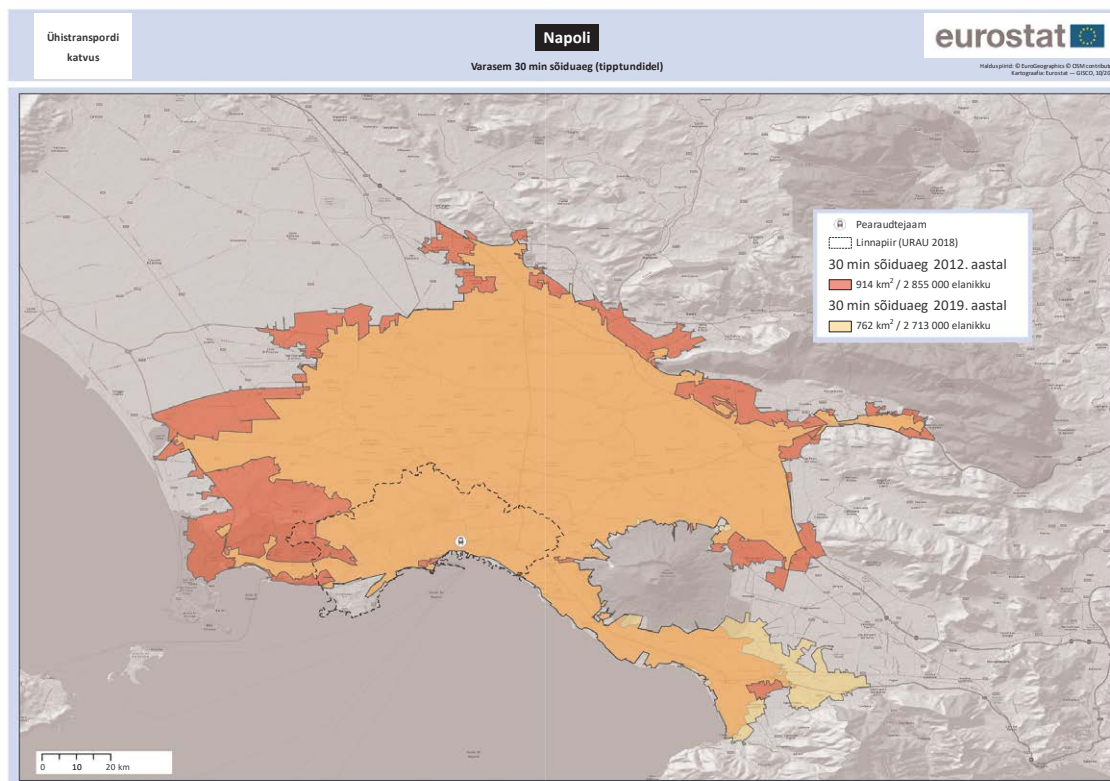


Pearaudteejaama võrreldav juurdepääsetavus auto ja ühistranspordiga tipptundidel



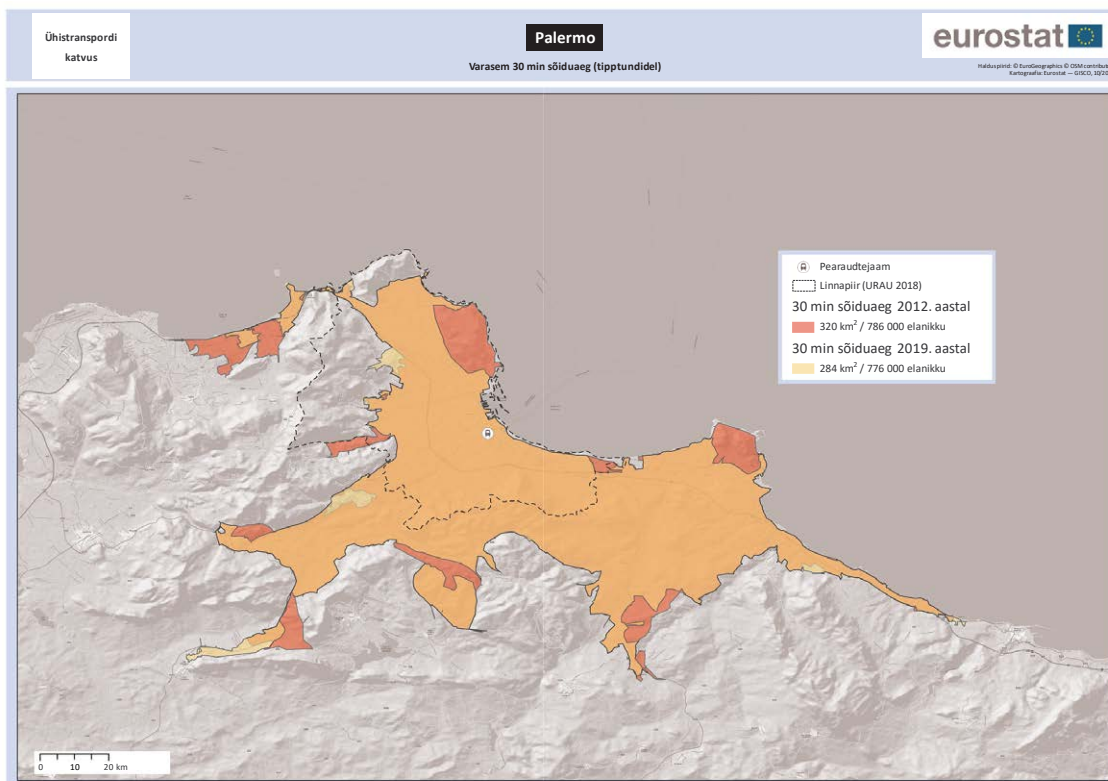
Napoli

Juurdepääsetavus 30-minutilise sõiduaja jooksul tipptundidel 2012. ja 2019. aastal

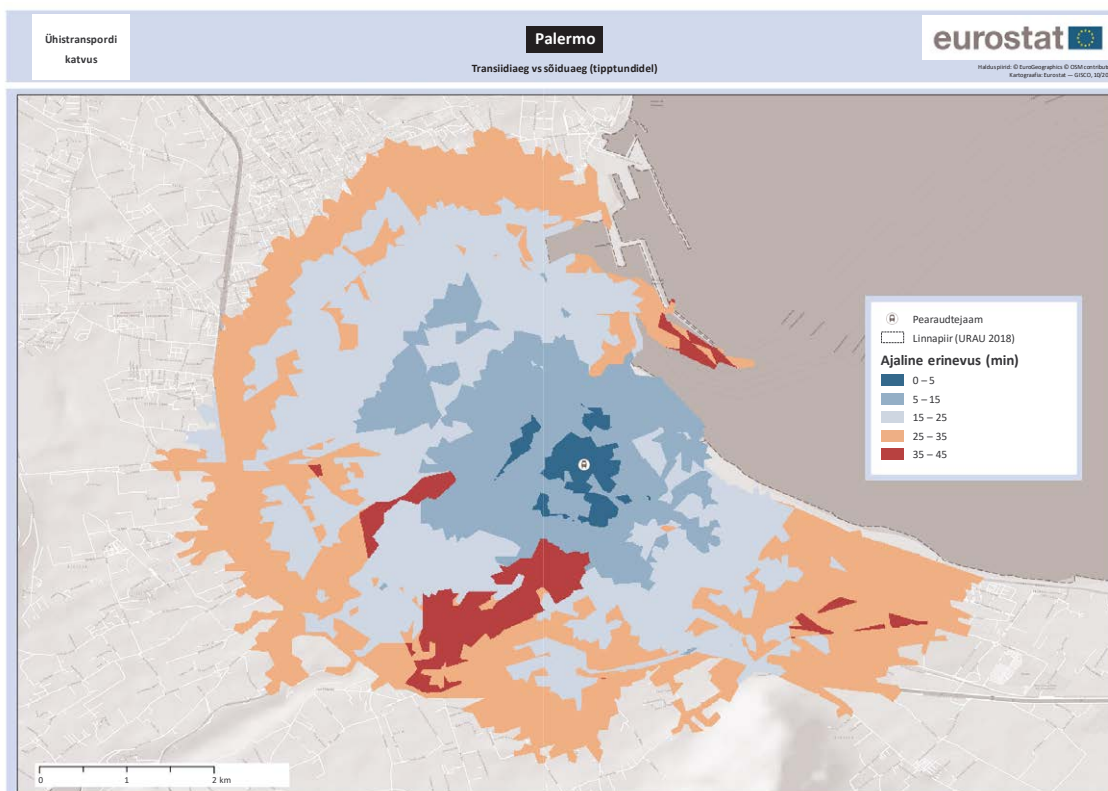


Palermo

Juurdepääsetavus 30-minutilise sõiduaja jooksul tipptundidel 2012. ja 2019. aastal

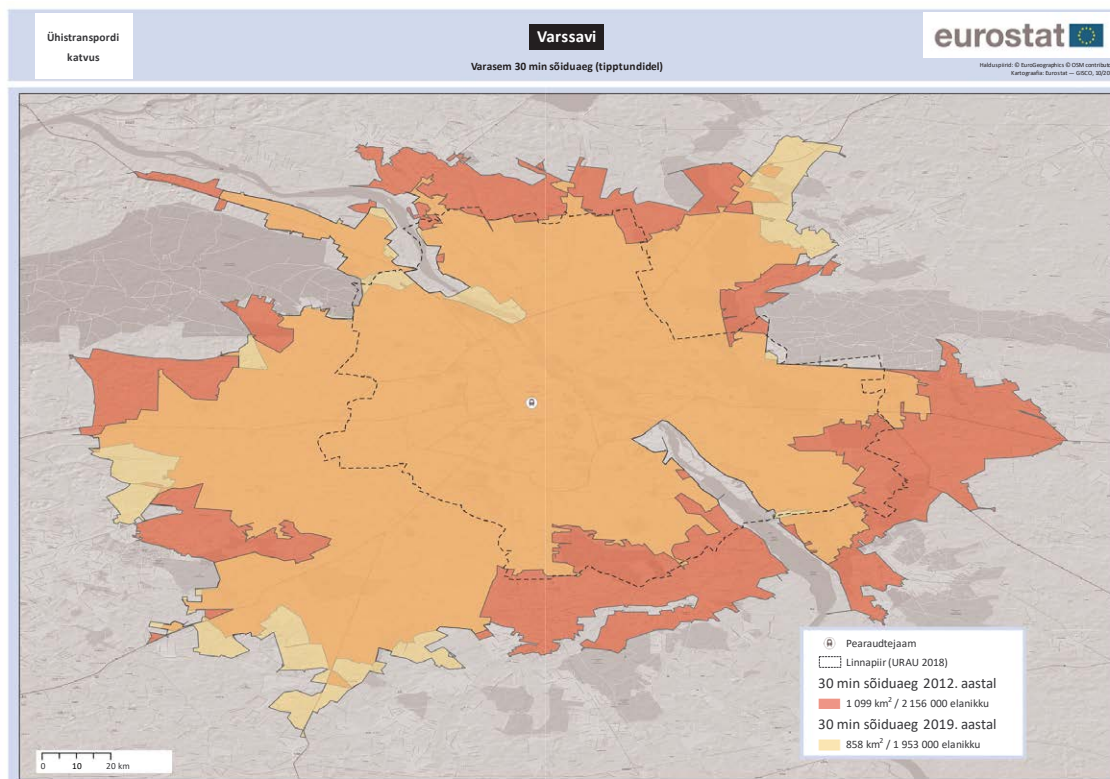


Pearaudteejaama võrreldav juurdepääsetavus auto ja ühistranspordiga tipptundidel

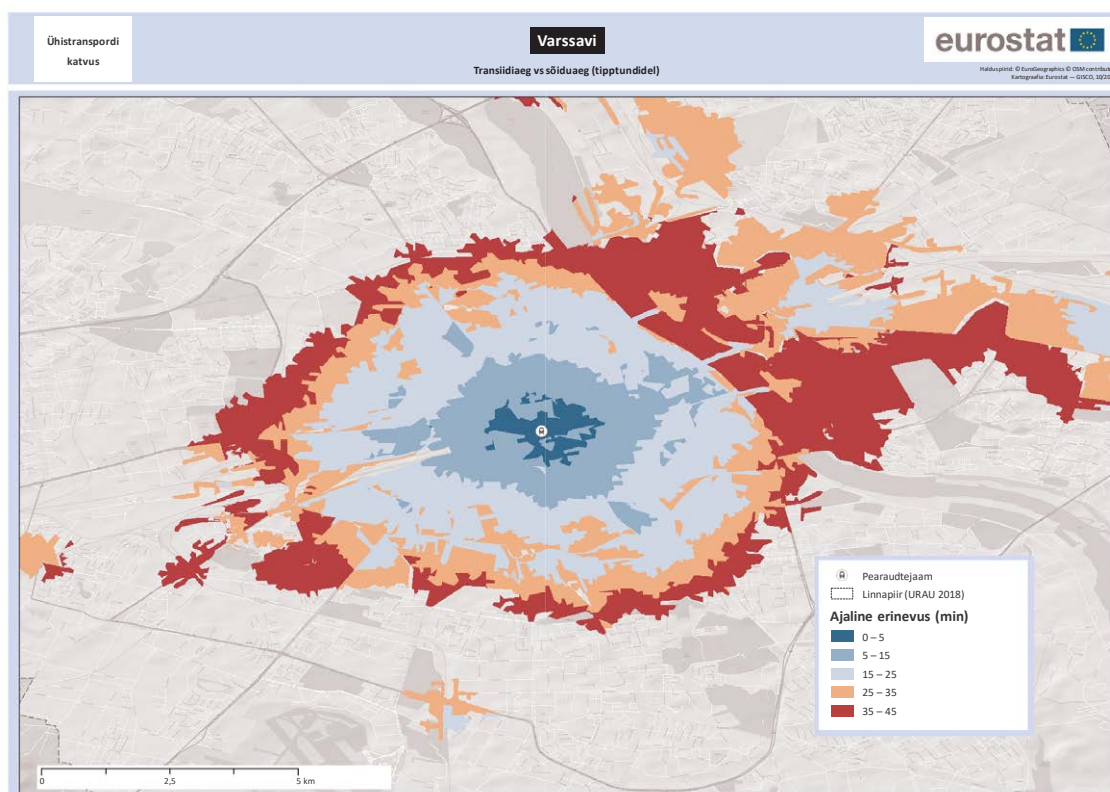


Varssavi

Juurdepääsetavus 30-minutilise sõiduaja jooksul tipptundidel 2012. ja 2019. aastal

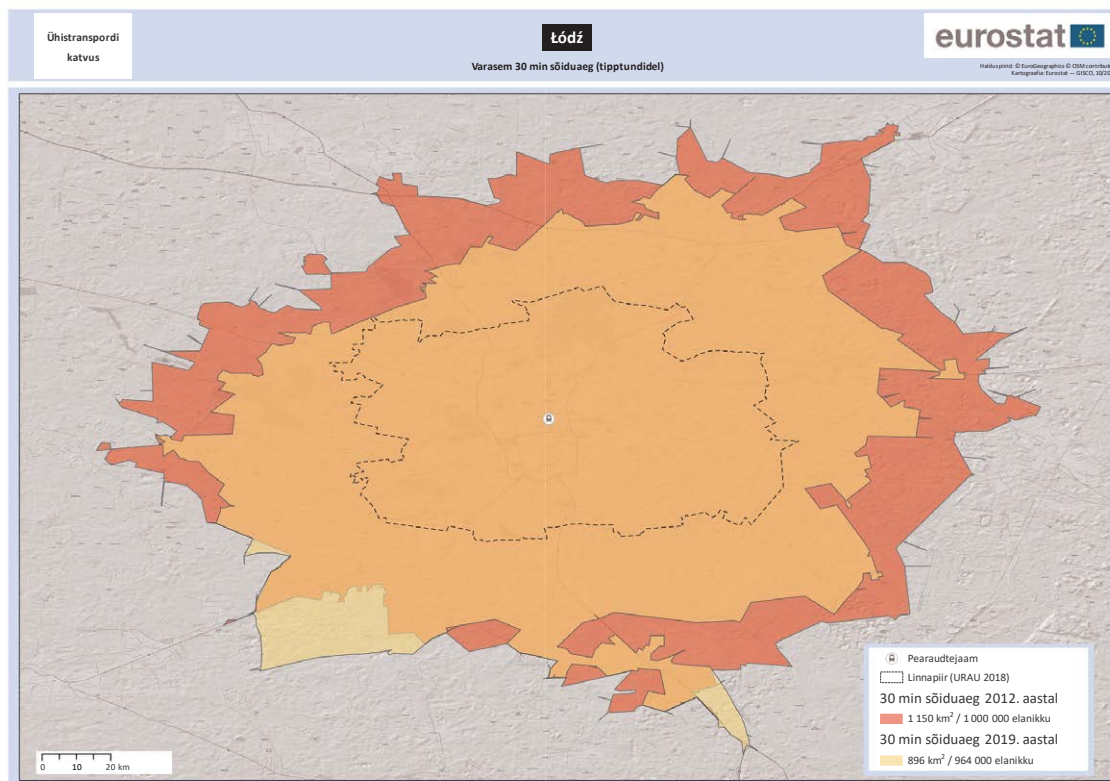


Pearaudteejaama võrreldav juurdepääsetavus auto ja ühistranspordiga tipptundidel

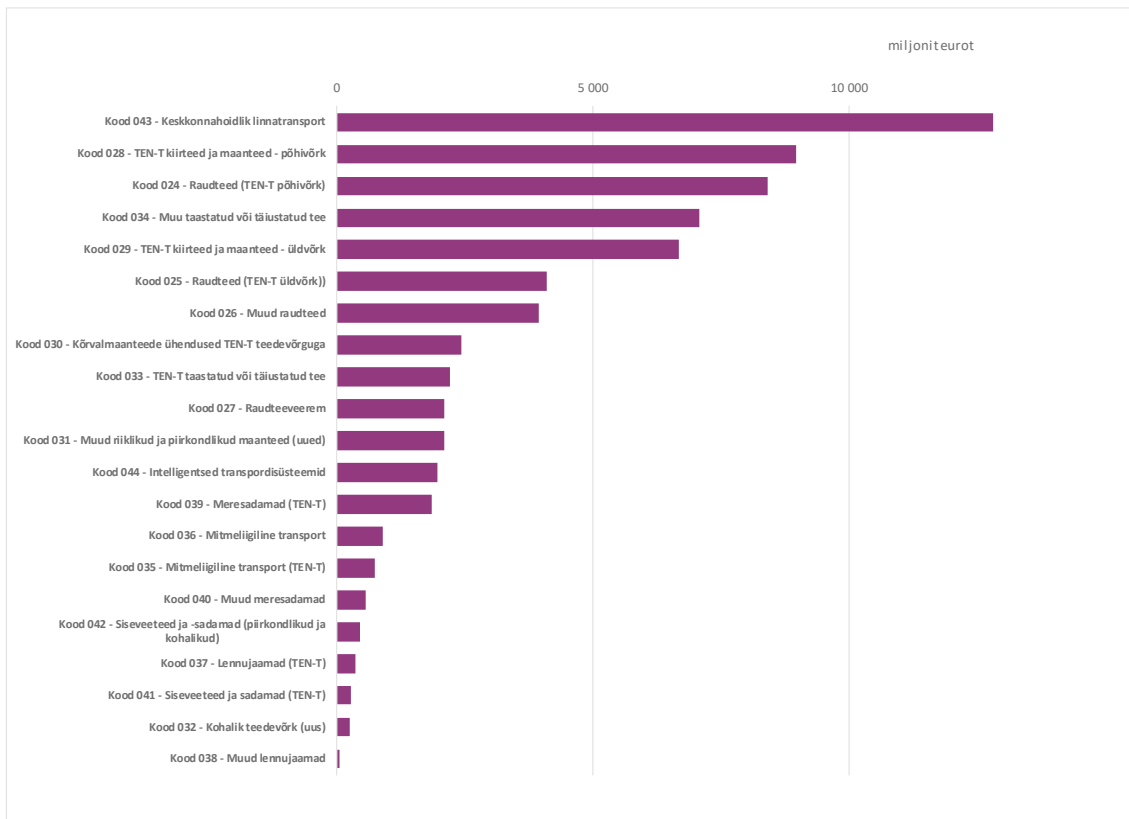


Łódź

Juurdepääsetavus 30-minutilise sõiduaja jooksul tipptundidel 2012. ja 2019. aastal



III lisa. Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide eraldised 2014–2020. aastal sekkumisvaldkondade kaupa



Allikas: komisjoni andmetel (Infoview) põhinev Euroopa Kontrollikoja analüüs.

IV lisa. Busside keskmine vanus külastatud linnades

Linn	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Madrid	5,5	6,0	6,6	6,9	6,7	
Barcelona					9,0	9,0
Hamburg	5,9	5,9	6,4	6,7	5,9	
Leipzig	4,9	5,1	6,1	6,1	6,9	7,3
Napoli	12,1	12,7	13,5	13,9	14,2	13,4
Palermo	10,3	10,8	11,2	10,4	11,4	12,4
Varssavi	6,3	6,6	6,7	6,4	6,6	6,6
Łódź	7,2	7,1	6,6	6,8	7,7	8,7

Allikas: Euroopa Kontrollikoda asjaomaste linnade esitatud andmete põhjal.

Mõisted, akronüümid ja lühendid

Aktiivne liikuvus: transpordiliik, mille puhul kasutatakse ainult kehalist tegevust. Selle kõige levinumad vormid on kõndimine ja jalgrattasõit.

CEF: Euroopa ühendamise rahastu: ELi rahastamisvahend aastateks 2014–2020, mille eesmärk on toetada hästi toimivate, säästvate ja tõhusalt ühendatud üleeuroopaliste võrkude arendamist transpordi, energeetika ja digitaalteenuste valdkonnas.

CIVITAS: linnade võrgustik, mis on suunatud puhtamale ja paremale transpordile Euroopas ja mujal. Alates selle käivitamisest Euroopa Komisjoni poolt 2002. aastal on võrgustiku raames katsetatud ja rakendatud enam kui 800 meetet ja linnatranspordilahendust, mis on osa näidisprojektidest rohkem kui 80 nn Living Lab linnas kogu Euroopas. Praktilistest kogemustest saadud teadmisi täiendavad ja toetavad mitmed teadus- ja innovatsiooniprojektid, mida viiakse ellu ka CIVITASE raames. Nendes teadusprojektides uuritakse võimalusi ressursitõhusama ja konkurentsivõimelisema transpordisüsteemi loomiseks Euroopas.

ELTIS: Euroopa Komisjoni toetatav Euroopa linnalise liikumiskeskonna vaatluskeskus, mille peamine ülesanne on hõlbustada teabe, teadmiste ja kogemuste vahetamist säästva linnalise liikumiskeskonna valdkonnas Euroopas. Samuti kogutakse andmeid säästva linnalise liikumiskeskonna kohta Euroopas, nt säästva linnalise liikumiskeskonna kavade vastuvõtmise kohta Euroopa linnades.

EPOMM: liikuvuse juhtimise Euroopa platvorm: rahvusvaheline mittetulundusorganisatsioon, Euroopa riikide valitsuste võrgustik, mis tegeleb liikuvuse juhtimisega.

ESIF: Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondid. Need fondid on Euroopa Regionaalarengu Fond, Euroopa Sotsiaalfond, Ühtekuuluvusfond, Euroopa Maaelu Arengu Põllumajandusfond ning Euroopa Merendus- ja Kalandusfond. Neid haldavad ühiselt Euroopa Komisjon ja ELi liikmesriigid.

Euroopa innovatsioonipartnerlus „Arukad linnad ja kogukonnad“: arukate linnade ja kogukondade Euroopa innovatsioonipartnerlus on oluline turgu muutev algatus, mida toetab Euroopa Komisjon ja mis toob kokku linnad, tööstusharud, VKEd, investorid, teadlased ja muud arukate linnade osalised.

Euroopa poolaasta: ELi majandus- ja eelarvepoliitika koordineerimise tsükkel. See on osa Euroopa Liidu majanduse juhtimise raamistikust. Tsükli keskmes on iga aasta esimesed 6 kuud – sellest ka nimetus „poolaasta“. Euroopa poolaasta jooksul viivad liikmesriigid oma eelarve- ja majanduspoliitika kooskõlla ELi tasandil kokku lepitud eesmärkide ja eeskirjadega.

Funktsionaalne linnapiirkond või suurlinnapiirkond: need mõisted viitavad kogu linnakeskkonnale, mis hõlmab linna ja pendelrände piirkonda vastavalt ELi ja OECD määratlusele.

HOV: rohkem kui ühe sõitjaga sõiduk.

Linnatranspordisõlm: linnapiirkond, sealhulgas üleeuroopalise transpordivõrgu transporditaristu, nagu sadamad ja nende reisiterminalid, lennujaamad, raudteejaamad, logistikaplatvormid ning kaubaterminalid, mis asuvad linnapiirkonnas ja selle ümbruses ning on ühendatud muude selle taristu osadega ning piirkondliku ja kohaliku liikluse taristuga.

Mikromobiilsus: transpordiliikide kategooria, kus liigeldakse mootoriga varustatud väga kergete sõidukitega (brutomassiga alla 500 kg). See hõlmab muu hulgas elektrilisi tõukerattaid, rulasid ja jalgrattaid, samuti monorattaid.

Programm „Horisont 2020“: ELi teadusuuringute ja innovatsiooni programm ajavahemikuks 2014–2020, mille jaoks on ette nähtud peaaegu 80 miljardit eurot.

Rahvusvaheline transpordifoorum: valitsustevaheline organisatsioon, kuhu kuulub 59 liikmesriiki. See tegutseb transpordipoliitika mõttekojana ja korraldab transpordiministrite iga-aastast tippkohtumist. Tegu on ainsa ülemaailmse organiga, mis hõlmab kõiki transpordiliike. Rahvusvaheline transpordifoorum on poliitiliselt autonoomne ja halduslikult integreeritud OECDga.

Rikkumismenetlus: Euroopa Komisjoni võetavad õiguslikud meetmed ELi liikmesriigi vastu, kes ei täida ELi õigusest tulenevaid nõudeid. Komisjon võib anda asja Euroopa Kohtusse, kes võib teatavatel juhtudel määrata rahalisi karistusi.

RS: riigipõhised soovitused: Euroopa Komisjoni poolt iga riigi kohta koostatud dokumendid, milles analüüsitakse riigi majanduslikku olukorda ja antakse soovitusi meetmete kohta, mida komisjon peaks võtma 12–18 kuu jooksul.

SUMP: säästva linnalise liikumiskeskonna kava. Planeerimiskontseptsioon, mida kohalikud ja piirkondlikud omavalitsused kasutavad strateegilise liikuvuse planeerimisel. See soodustab üleminekut säästvamatele transpordiliikidele ning toetab kõikide transpordiliikide integreerimist ja tasakaalustatud arengut.

KOMISJONI VASTUSED EUROOPA KONTROLLIKOJA ERIARUANDELE

„SÄÄSTEV LINNALINE LIIKUMISKESKKOND: ILMA LIIKMESRIIKIDE PÜHENDUMUSETA EI OLE VÕIMALIK OLUKORDA OLULISELT PARANDADA“

KOKKUVÕTE

I. Komisjoni ühine vastus I–V punktile

Komisjon tunnistab säästva linnalise liikumiskeskonna olulisust ja väljaselgitatud tegureid, mis seda mõjutavad.

Aastatel 2014–2020 suurendati ELi rahalist toetust 50 % ning seda jagati peamiselt Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide ja Euroopa ühendamise rahastu kaudu. See oli 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi üks kohustusi. Peale selle märgitakse paketis vajadust teha koostööd kohalikul, riiklikul ja Euroopa Liidu tasandil, et lahendada linnade ees seisvad kohaliku transpordi probleemid.

VI. Komisjon tunnistab, et liikuvuskavade rakendamist kohalikul tasandil on vaja veelgi parandada kooskõlas ELi suunistega. Komisjon rõhutab, et selles on oluline roll liikmesriikidel.

X. Esimene taane. Komisjon on soovitusel osaliselt nõus. Vt vastused 1. soovitusel.

Teine taane. Komisjon on soovitusel osaliselt nõus, kuid ELi rahastamise säästva linnalise liikumiskeskonna kavade seostamise edukus sõltub liikmesriikide koostööst partnerluslepingu ja programmi arutelul. Vt vastused 2. soovitusel.

SISSEJUHATUS

1. selgitus. Linnalise liikumiskeskonna pakett

2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi hindamine on veel pooleli ja selle tulemused saadakse siis, kui hindamine 2020. aasta teises kvartalis lõpetatakse.

TÄHELEPANEKUD

38. Ehkki säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ei ole alati ühtekuuluvuspoliitika raames antava toetuse eeltingimuseks, nõuavad programmid sageli muude strateegiliste raamistike olemasolu. Nii on see kahe muu külastatud liikmesriigi programmide puhul:

- Saksimaal viidatakse programmis piirkonna energia- ja kliimakavale, piirkonna arengukavale, piirkonna transpordikavale ja piirkonna jalgrattasõidu kontseptsioonile.
- Poolas on ELi toetuse saamise tingimuseks säästva linnalise liikumiskeskonna investeringuteks asjakohaste planeerimisdokumentide, näiteks territoriaalsete strateegiate,

vähese heitega majanduse kavade, säästva linnalise liikumiskeskonna kavade või muude dokumentide ettevalmistamine ja täitmine.

39. Säästva linnalise liikumiskeskonna kava kontseptsioonile vastamiseks on vaja sisemisi kvaliteeditagamise mehhanisme kooskõlas ELi suunistega. Vt linnalise liikumiskeskonna paketi teatise I lisa.

Mõnes liikmesriigis/piirkonnas, näiteks Rootsis ja Flandrias, on olemas välised kvaliteeditagamise mehhanismid.

40. Komisjon tegi ettepaneku sätestada 2021.–2027. aasta õigusaktides selge seos nõukogu riigipõhiste soovituste ja ühtekuuluvuspoliitika raames rahastamise vahel. Selle ettepaneku kohaselt oleksid liikmesriigid kohustatud võtma asjaomaseid riigipõhiseid soovitusi arvesse nii partnerluslepingutes kui ka programmides ning komisjon oleks nende dokumentide heakskiitmisel kohustatud hindama, kas partnerluslepingutes ja programmides võetakse asjaomaseid riigipõhiseid soovitusi arvesse. Kuigi läbirääkimised komisjoni ühissätete määruse ettepaneku üle on pooleli, sisalduvad need elemendid kaasseadusandjate 10. detsembril 2019 saavutatud osalises ühisseisukohas.

62. Komisjon juhib tähelepanu sellele, et punktis 62 osutatud säästva linnalise liikumiskeskonna näitajate katseprojekt peaks lõppema 2020. aasta esimeses kvartalis. Komisjon kavatseb hinnata asjakohaseid meetmeid seoses näitajatega, võttes arvesse kõnealuse katseprojekti tulemusi.

JÄRELDUSED JA SOOVITUSED

70. Komisjon tunnustab, et säästev linnaline liikumiskeskond ELis on oluline väljakutse ja arenguruumi veel on.

Komisjon rõhutab, et selle valdkonna eest vastutavad peamiselt kohalikud omavalitsused, ning et liikmesriikidel on selles oluline roll.

71. Komisjon märgib, et 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi hindamine on pooleli. Kui see on lõpule viidud, peaks see võimaldama saada olukorrast täielikuma pildi.

72. Komisjon tegi ettepaneku sätestada 2021.–2027. aasta õigusaktides selge seos nõukogu riigipõhiste soovituste ja ühtekuuluvuspoliitika raames rahastamise vahel. See ettepanek kohustaks liikmesriike võtma nii partnerluslepingutes kui ka programmides arvesse asjaomaseid riigipõhiseid soovitusi ning komisjon oleks nende dokumentide heakskiitmisel kohustatud hindama, kas partnerluslepingutes ja programmides võetakse asjaomaseid riigipõhiseid soovitusi arvesse. Kuigi läbirääkimised komisjoni ühissätete määruse ettepaneku üle on pooleli, sisalduvad need elemendid kaasseadusandjate 10. detsembril 2019 saavutatud osalises ühisseisukohas.

73. Aastatel 2014–2020 suurenes ELi rahaline toetus umbes 50 % ja seda jagati peamiselt Euroopa struktuuri- ja investeerimisfondide ja Euroopa ühendamise rahastu kaudu. See oli 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketi üks kohustusi. Peale selle märgitakse paketis

vajadust teha koostööd kohalikul, riiklikul ja Euroopa Liidu tasandil, et lahendada linnade ees seisvad kohaliku transpordi probleemid.

1. soovitus. Avaldada andmed linnalise liikumiskeskonna kohta

a) Komisjon on soovitusel nõus.

b) Komisjon on soovitusel osaliselt nõus, sest see ei saa mõjutada õigusloomeprotsessi tulemust.

2. soovitus. Siduda rahastamine säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega

a) Komisjon on soovitusel osaliselt nõus.

Komisjon ei saa mõjutada käimasolevate seadusandlike läbirääkimiste tulemusi.

Selle edukus sõltub liikmesriikide koostööst partnerluslepingu ja programmi arutelul.

Üksikute toimingute valimisel arvesse võetavad elemendid määratakse kindlaks programmide tasandil korraldusasutuste vastutusel ja need peaksid järgima ühissätete määruse ettepaneku artiklis 67 sätestatud nõudeid.

b) Komisjon on selle soovitusel osaliselt nõus, kuivõrd see on kooskõlas ettepaneku kohase õigusraamistikuga ja kaasseadusandjate 10. detsembril 2019 saavutatud osalise ühiseisukohaga.

Siiski saab komisjon tegutseda vaid juhul, kui tema tegevusel on kaasseadusandjate läbiräägitud ja kokku lepitud õiguslik alus. Seepärast tuleb soovitusel, mis lähevad kaugemale õigusraamistikust, mille kaasseadusandjad on liikmesriikide väljapakutud programmide ja nõukogu riigipõhiste soovitusel koostoime suhtes vastu võtnud, adresseerida liikmesriikidele.

c) Komisjon on soovitusel nõus.

Ta astus selles suunas esimesi samme Euroopa ühendamise rahastu 2019. aasta linnatranspordisõlmede projektikonkursil. Komisjon on võtnud kohustuse jätkata seda lähenemisviisi Euroopa ühendamise rahastu II programmi raames.

Auditirühm

Euroopa Kontrollikoja eriaruannetes esitatakse auditite tulemused, mis hõlmavad ELi poliitikat ja programme ning konkreetsete eelarvevaldkondade juhtimisega seotud teemasid. Auditite valiku ja ülesehituse juures on kontrollikoja eesmärk maksimeerida nende mõju, võttes arvesse tulemuslikkuse ja vastavuse riske, konkreetse valdkonna tulude ja kulude suurust, tulevasi arengusuundi ning poliitilist ja avalikku huvi.

Käesoleva tulemusauditi tegi ühtekuuluvusse, majanduskasvu ja kaasamise tehtud investeeringute kuluvaldkondade eest vastutav II auditikoda, mille eesistuja on kontrollikoja liige Iliana Ivanova. Auditit juhtis kontrollikoja liige Iliana Ivanova, teda toetasid kabinetiülem Mihail Stefanov, kabineti atašee James Verity, valdkonnajuht Niels-Erik Brokopp, auditijuht Enrico Grassi ja audiitorid Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych ja Mariya Byalkova.



Vasakult paremale: Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych, James Verity, Iliana Ivanova, Mihail Stefanov, Enrico Grassi, Niels-Erik Brokopp ja Mariya Byalkova.

Ajakava

Sündmus	Kuupäev
Auditiplaani vastuvõtmine / auditi algus	24.10.2018
Aruande projekti ametlik saatmine komisjonile (või teisele auditeeritavale)	4.12.2019
Aruande lõplik vastuvõtmine pärast ärakuulamismenetlust	5.2.2020
Komisjoni (või teise auditeeritava) vastuste saamine kõigis keeltes	25.2.2020

AUTORIÕIGUS

© Euroopa Liit, 2020.

Euroopa Kontrollikoja taaskasutamispoliitikat rakendatakse [Euroopa Kontrollikoja otsusega nr 6–2019](#) avatud andmete poliitika ja dokumentide taaskasutamise kohta.

Kui ei ole märgitud teisiti (nt eraldiseisvates autoriõiguse märgetes), on ELile kuuluv kontrollikoja sisu litsentsitud vastavalt [litsentsile Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). See tähendab, et taaskasutamine on lubatud, kui autoriõigustele on viidatud ja muudatused on ära märgitud. Taaskasutaja ei tohi moonutada dokumentide algset tähendust ega sõnumit. Kontrollikoda ei vastuta taaskasutamise tagajärgede eest.

Kui konkreetses sisus, näiteks kontrollikoja töötajatest tehtud fotodel, on kujutatud tuvastatavaid eraisikuid, või kui see sisaldab kolmandate isikute teoseid, tuleb teil taotleda täiendavaid õigusi. Kui luba on saadud, tühistab see eespool nimetatud üldloa ja osutab selgelt mis tahes kasutuspiirangutele.

On võimalik, et ELile mittekuuluva sisu kasutamiseks või taasesitamiseks peate küsima luba otse autoriõiguse omajatelt.

Pilt 7: © QGIS, litsentsi [CC BY-SA 3.0](#) alusel.

Tööstusomandi õigustega hõlmatud tarkvara või dokumendid, nagu patendid, kaubamärgid, registreeritud disainilahendused, logod ja nimed, ei kuulu kontrollikoja taaskasutamispoliitika alla ega ole teile litsentsitud.

Domeeni europa.eu alla koondatud Euroopa Liidu institutsioonide veebisaitidel leidub linke, mis viivad muudele veebisaitidele. Kontrollikoda ei vastuta nende sisu eest ja soovib teil seetõttu tutvuda nende veebisaitide isikuandmete ja autoriõiguse kaitse põhimõtetega.

Euroopa Kontrollikoja logo kasutamine

Euroopa Kontrollikoja logo ei tohi kasutada ilma kontrollikoja eelneva nõusolekuta.

ET	PDF	ISBN 978-92-847-4358-2	doi:10.2865/455870	QJ-AB-20-003-ET-N
ET	HTML	ISBN 978-92-847-4368-1	doi:10.2865/515837	QJ-AB-20-003-ET-Q

Säästev linnaline liikumiskeskond on üks peamisi probleeme, millega ELi linnad silmitsi seisavad ja mis valmistab paljudele ELi kodanikele muret. Maanteetransport on üks peamisi õhusaaste ja kasvuhoonegaaside heite põhjuseid linnapiirkondades ning ummikutega seotud kulud ühiskonnale ulatuvad ligikaudu 270 miljardi euroni aastas.

2013. aastal avaldas komisjon linnalise liikumiskeskonna paketi ja eraldas rohkem vahendeid keskkonnahoidlikule linnatranspordile (ajavahemikuks 2014–2020 ligikaudu 13 miljardit eurot), et muuta see säästvamaks.

Komisjonis ning kaheksas linnas Saksamaal, Itaalias, Poolas ja Hispaanias tehtud auditite põhjal ei leidnud me märke sellest, et ELi linnad muudaksid põhjalikult oma lähenemisviise. Lisaks selgus, et puudub selge suundumus säästvamate transpordiliikide kasutuselevõtmise poole.

Soovitame komisjonil koguda liikmesriikidest rohkem andmeid linnalise liikumiskeskonna kohta ja need avaldada ning siduda rahastamise eraldamine usaldusväärsete linnalise liikumiskeskonna kavade olemasoluga. Soovitame komisjonil koguda liikmesriikidest rohkem andmeid linnalise liikumiskeskonna kohta ja need avaldada ning siduda rahastamise eraldamine usaldusväärsete linnalise liikumiskeskonna kavade olemasoluga.

Kontrollikoja eriaruanne vastavalt ELTLi artikli 287 lõike 4 teisele lõigule.



EUROOPA
KONTROLLIKODA



Euroopa Liidu
Väljaannete Talitus

EUROOPA KONTROLLIKODA
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
LUKSEMBURG

Tel +352 4398-1

Päringud: eca.europa.eu/et/Pages/ContactForm.aspx
Veebisait: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors