



Bryssel, 22. toukokuuta 2025
(OR. en)

9304/25
ADD 1

TRANS 198
ENV 390
SOC 308

SAATE

Lähettäjä: Euroopan komission pääsihteeri, allekirjoittajana johtaja Martine
DEPREZ

Saapunut: 22. toukokuuta 2025

Vastaanottaja: Thérèse BLANCHET, Euroopan unionin neuvoston pääsihteeri

Kom:n asiak. nro: C(2025) 3068 annex

Asia: LIITTEET
asiakirjaan
KOMISSION SUOSITUS
liikenneköyhyydestä: varmistetaan kohtuuhintainen, saavutettava ja
esteetön sekä oikeudenmukainen liikkuminen

Valtuuskunnille toimitetaan oheisena asiakirja C(2025) 3068 annex.

Liite: C(2025) 3068 annex



Bryssel 22.5.2025
C(2025) 3068 final

ANNEXES 1 to 2

LIITTEET

asiakirjaan

KOMISSION SUOSITUS

liikenneköyhyydestä: varmistetaan kohtuuhintainen, saavutettava ja esteetön sekä oikeudenmukainen liikkuminen

LIITE I

ESIMERKKEJÄ LIIKENNEKÖYHYTTÄ KUVAAVISTA INDIKAATTOREISTA

1. EUROOPAN KOMISSIO: TYÖLLISYYS-, SOSIAALI- JA OSALLISUUSASIOIDEN PÄÄOSASTO, CLUDIUS, J. NOKA, V., UNGER, N., DELFOSSE, L. YM., FINAL REPORT, ”TRANSPORT POVERTY: DEFINITIONS, INDICATORS, DETERMINANTS, AND MITIGATION STRATEGIES”, LOKAKUU 2024¹
 - 1) Liikenteen kohtuuhintaisuuteen liittyvät indikaattorit
 - a) se osuus väestöstä eri väestöryhmissä, jolla ei ole mahdollisuutta omistaa autoa, tuloryhmittäin ja kotitalouden tyyppin mukaan jaoteltuna
 - b) se osuus väestöstä, jolle julkisen liikenteen liput ovat ”liian kalliita” (saatavilla myös jaoteltuna kaupungistumisasteen mukaan – kaupungit, esikaupungit ja maaseutualueet – sekä väestöryhmittäin)
 - c) se osuus väestöstä, joka voidaan yksilöidä liikenteen kohtuuhintaisuutta koskevilla 6 %:n ja 2M-indikaattoreilla² (saatavilla myös kaupungistumisasteen mukaan – kaupungit, esikaupungit ja maaseutualueet – sekä väestöryhmittäin)
 - d) käytettävissä olevista tuloista liikkumiseen (liikennevälineisiin ja -palveluihin) käytetty prosenttiosuus (saatavilla myös jaoteltuna menoluokittain)
 - 2) Liikenteen saatavuuteen liittyvät indikaattorit
 - a) se osuus väestöstä, joka on aineellisesti ja sosiaalisesti vähävaraista ja joka omistaa auton
 - b) se osuus väestöstä, jolle julkisen liikenteen pysäkit ovat ”liian kaukana” (saatavilla myös kaupungistumisasteen mukaan: kaupungit, pikkukaupungit ja esikaupunkialueet sekä maaseutualueet),
 - c) se osuus väestöstä, jolle julkisen liikenteen käyttäminen on ”erittäin vaikeaa”, jaoteltuna kokonaisväestöön ja maaseutuväestöön

¹ Euroopan komissio, työllisyys-, sosiaali- ja osallisuusasioiden pääosasto, Cludius, J. [Noka, V., Unger, N., Delfosse, L. ym., Final Report, ”Transport poverty: definitions, indicators, determinants, and mitigation strategies”](#), lokakuu 2024, https://employment-social-affairs.ec.europa.eu/transport-poverty-definitions-indicators-determinants-and-mitigation-strategies-final-report_en. Lähteet: (1) a): Eurostat [[ilc_mddu05](#)], (1) b): Lähde: Eurostat [[ilc_mdcs13a](#)], (1) d): Eurostat [[icw_aff_05](#)], (2) c): Eurofoundin vuonna 2016 tekemän eurooppalaisten elämänlaatua kartoittaneen tutkimuksen mikrotiedot; (3): Eurostat [[lfso_19plwk28](#)]

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

- 3) Liikenteen saavutettavuuteen ja esteettömyyteen liittyvät indikaattorit
- se osuus aktiiviväestöstä, jonka työmatka (yhteen suuntaan) on yli 30 minuuttia, jaoteltuna kaupungistumisasteen mukaan
- 4) Liikenteen tarkoituksenmukaisuuteen liittyvät indikaattorit
- se osuus väestöstä, joka pitää julkisen liikenteen käyttämistä liian vaikeana (liikuntarajoitteisille henkilöille)
- 2. EI-TYHJENTÄVÄ LUETTELO ESIMERKKEJÄ HYÖDYLLISISTÄ MAHDOLLISISTA TAI OLEMASSA OLEVISTA LISÄINDIKAATTOREISTA**

Kohtuuhintaisuus:

- LIHC-indikaattori (alhainen tulotaso, korkeat kustannukset), joka mittaa niiden kotitalouksien osuutta, joiden liikkumiskustannukset ylittävät kansallisen mediaanitason, ja jotka ovat köyhyysvaarassa³
- 10 %:n indikaattori (prosenttiosuus kotitalouksista, joissa liikennemenojen osuus on yli 10 % nettotuloista)
- henkilöt, joilla ei ole varaa käyttää julkista liikennettä säännöllisesti jaoteltuna iän, sukupuolen, ammattiaseman ja tuloryhmän mukaan⁴
- kulutusmenojen rakenne jaoteltuna kaupungistumisasteen ja yksilöllisen kulutuksen käyttötarkoituksen mukaan (saatavilla myös vuotta 2020 koskevat tiedot)⁵

Liikenteen saatavuus ja keskeisten palvelujen saavutettavuus ja esteettömyys:

- julkisessa liikenteessä vuoden aikana kuljetettujen matkustajien määrä kaupungissa ja toiminnallisen kaupunkiseudun sisällä
- julkisen liikenteen vuosittaiset henkilökilometrit kaupungissa ja toiminnallisen kaupunkiseudun sisällä
- julkisen liikenteen pysäkkien ja asemien läheisyydessä sijaitsevien polkupyörien pysäköintipaikkojen määrä kaupungissa ja toiminnallisen kaupunkiseudun sisällä
- keskimääräinen aika, joka kuluu 3 km:n matkaan julkisella liikenteellä kaupungissa ja toiminnallisen kaupunkiseudun sisällä ruuhka-aikoina ja tai ruuhka-aikojen ulkopuolella

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

⁴ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ilc_mdes13a/default/table?lang=en&category=livcon.ilc.ilc_md.ilc_mdes

⁵ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/hbs_str_t226/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_livcon

- e) väestö, jolla on julkisen liikenteen pysäkki kävelymatkan päässä (linja-auto- tai raitiovaunupysäkki 500 metrin etäisyydellä ja/tai juna- tai metropysäkki 1 km:n etäisyydellä) – on jo olemassa kaupunkialueilla⁶
- f) työssäkäyvät henkilöt jaoteltuna työmatka-ajan, koulutustason ja kaupungistumisasteen mukaan⁷
- g) väestö, joka asuu enintään 1,5 tunnin junamatkan päässä / väestö, joka asuu 120 km:n säteellä x 100⁸

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

- h) määritetyn matka-ajan puitteissa olevien henkilöiden/palvelupaikkojen määrä (ruudukkotasolla tai yhdistettynä LAU/NUTS3-tasolla)
- i) se osuus väestöstä, jolla on vähintään N palvelupaikkaa määritetyn matka-ajan päässä (LAU/NUTS3) ("N" on niiden asiaankuuluvien palvelupaikkojen määrä, joka määritetään kunkin palvelun mukaan)
- j) matka-aika lähimpään N palvelupaikkaan / lähimpien N henkilön luokse (ruudukkotasolla tai yhdistettynä LAU/NUTS3-tasolla)
- k) Foster-Greer-Thorbecken (FGT2) -saavutettavuusindikaattori, jolla lasketaan ennalta määritetyn riittävyyskynnyksen⁹ alle jäävät henkilöt painotettuna heidän saavutettavuusvajeellaan tietyn matka-ajan osalta (40–50 minuuttia) (ruudukkotasolla tai yhdistettynä LAU/NUTS3-tasolla)

Saatavuuden sekä saavutettavuuden ja esteettömyyden osalta seuraavat voivat olla hyödyllisiä:

- Passenger Rail Performance in Europe: Regional and Territorial Accessibility Indicators for Passenger Rail – Euroopan komissio, 2021¹⁰
- Tieliikenteen osalta ks. Euroopan komissio, Road Transport Performance in Europe, 2018¹¹

⁶ Ks. Euroopan komission kahdeksas koheesiokertomus, Koheesio Euroopassa kohti vuotta 2050 mentäessä, Kahdeksas taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta käsittelevä kertomus, 2021, kartta 4.7, https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_fi.pdf

⁷ https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/lfs_19plwk28/default/table?lang=en&category=degurb.degurb_labour.du_lfs_19

⁸ Ks. Euroopan komissio: Alue- ja kaupunkipolitiikan pääosasto, Brons, M., Poelman, H., Ackermans, L., Ibáñez, J. N. ym., Passenger rail performance in Europe – Regional and territorial access indicators for passenger rail, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2021.

⁹ Ks. Science direct, ”Defining and implementing a sufficient level of accessibility: What’s stopping us?”, Jean Ryan and Karel Martens, September 2023, <https://doi.org/10.1016/j.tra.2023.103792>

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

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

- Euroopan komissio, Koheesio Euroopassa kohti vuotta 2050 mentäessä, Kahdeksas taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta käsittelevä kertomus, 2021, ks. kartta 4.7¹²
- Euroopan komissio, Yhdeksäs taloudellista, sosiaalista ja alueellista yhteenkuuluvuutta käsittelevä kertomus, 2024¹³
- OECD Rural Studies, ”Getting to Services in Towns and Villages”, Preparing Regions for Demographic Change, 2024, s. 13¹⁴

Julkisen liikenneverkon laadun ja riittävyyden arvioimiseksi julkisen liikenteen eri muodot voitaisiin jakaa laatuluokkiin, jotka perustuvat liikennemuodon vuorotiheyteen (esim. alle 5 minuuttia, 5–10 minuuttia, 10–20 minuuttia jne.) ja etäisyyteen kunkin liikennemuodon seuraavalle pysäkille/asemalle¹⁵.

Liikenteen tarkoituksenmukaisuus:

- a) niiden metroasemien osuus, joissa on vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille tarkoitettuja palveluja
- b) niiden julkisen liikenteen pysäkkien ja asemien määrä kaupungissa ja toiminnallisella kaupunkiseudulla, jotka ovat esteettömiä vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille
- c) niiden julkisen liikenteen ajoneuvojen määrä kaupungissa ja toiminnallisella kaupunkialueella, jotka ovat täysin esteettömiä vammaisille ja liikuntarajoitteisille henkilöille, jaoteltuna ajoneuvotyypin mukaan.

¹² https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion8/8cr_fi.pdf

¹³ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/reports/cohesion9/FI_9CR_Report.pdf

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

¹⁵ Ks. esimerkki Itävallasta, <https://www.oerok-atlas.at/oerok/files/summaries/87.pdf>; <https://www.oerok-atlas.at/#indicator/87>

LIITE II¹⁶

KESTÄVÄN LIIKKUMISEN TUKEMINEN: ESIMERKKEJÄ KOHDENNETUISTA KUSTANNUSTEHOKKAISTA TOIMENPITEISTÄ JA INVESTOINNEISTA¹⁷

- 1) Tuetaan etenkin pienituloisia tai alemman keskitulotason kotitalouksia maantieteellisillä alueilla, joilla palvelut ovat heikot
 - parannetaan julkisia liikennepalveluja ja käynnistetään linja-auto-/rautatieliikenne valtaosin matalan tulotason esikaupunkialueilla, kaupunkien lähialueilla ja maaseudulla
 - rakennetaan valtaosin alhaisen tulotason alueille julkisen liikenteen infrastruktuuria; investoidaan liikennekeskuksiin, jotta voidaan helpottaa kulkuvälineen vaihtoa ja yhteyksiä julkisen liikenteen, jaetun liikkumisen, pyöräilyn ja kävelyn välillä esikaupunkialueilla, kaupunkien lähialueilla ja maaseutualueilla ja yhdistää nämä alueet kaupunkikeskustoihin.

- 2) Tuetaan etenkin haavoittuvassa asemassa olevia ryhmiä
 - erityisiä tuettuja tilauspohjaisia ovelta ovelle -liikennepalveluja tai kysyntäohjauksisia päästöttömiä julkisia liikennepalveluja haavoittuvassa asemassa oleville ryhmille
 - palveluseteliohjelmiä haavoittuvassa asemassa oleville ryhmille julkisen paikallisliikenteen ja jaetun liikkumisen (muun muassa polkupyörät, sähköpyörät ja potkulaudat) käyttöä varten
 - parannuksia julkisen liikenteen esteettömyyteen vammaisille asentamalla luiskia ja hissejä ja ottamalla käyttöön ääni-ilmoituksia
 - turvallisia pyöräkaistoja, polkupyörille tarkoitettuja turvallisia pysäköintipaikkoja ja kaupunkipyöräasemia sekä turvallisia pyörätelineitä, joihin pyörän voi lukita, koulujen, nuorisokeskusten ja yliopistojen läheisyyteen
 - päästöttömien ajoneuvojen sosiaaliperusteisia leasing-järjestelmiä kotitalouksille, mikroyrityksille ja muille haavoittuville liikenteen käyttäjille sekä latausinfrastruktuuri ajoneuvoja varten

¹⁶ Täydentää Euroopan komission julkaisua (Euroopan komissio: Ilmastotoimien pääosasto, Ramboll Management Consulting, Wuppertal Institute for Climate Environment and Energy, Ludden, V., Laine, A.-M. ym., Support for the implementation of the Social Climate Fund – Note on good practices for cost-efficient measures and investment, Euroopan unionin julkaisutoimisto, 2024, <https://data.europa.eu/doi/10.2834/602067>), ja ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmia koskevia komission ohjeita, Euroopan komissio, komission tiedonanto, Ilmastotoimien sosiaalisen tuen suunnitelmia koskevat ohjeet, C(2025) 881 final, 5.3.2025, https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FI/TXT/PDF/?uri=OJ:C_202501597

¹⁷ Kaikki toimenpiteet ja investoinnit ovat sosiaalisen ilmatorahaston tukikelpoisia toimia. Kunkin jäsenvaltion tilanteen mukaan.

- 3) Yhdistetään (kaikkien saatavilla olevan) julkisen liikenteen parantaminen muita heikommassa asemassa oleville ryhmille tarkoitettuihin taloudellisiin tukijärjestelmiin
- päästöttömien linja-autojen tai raideliikenteen kulkuneuvojen¹⁸ hankkiminen alipalveluille kaupunki- ja esikaupunkialueille ja kaupunkien lähialueille yhdistettynä haavoittuvassa asemassa oleville liikenteen käyttäjille tarkoitettuihin palveluseleihin / liikenteessä käytettäviin digitaalisiin lompakoihin
 - päästöttömien tilausliikennepalvelujen käyttöönotto alueilla, joilla ei ole riittäviä julkisen liikenteen palveluja, tai ”viimeisen kilometrin” yhteydelle, mahdollisesti yhdistettynä haavoittuvassa asemassa oleville liikenteen käyttäjille tarkoitettuihin palveluseleihin / liikenteessä käytettäviin digitaalisiin lompakoihin
 - investoinnit kävely- ja pyöräilyinfrastruktuuriin yhdistettynä pyöränvuokrausjärjestelmiin ja/tai tuki haavoittuvassa asemassa oleville ryhmille polkupyörien, sähköpyörien ja rahtipyörien ostamiseen, pitkäaikaiseen vuokraukseen ja/tai leasingvuokraukseen
 - tuetut päästöttömien ajoneuvojen yhteiskäyttö- tai vuokrausjärjestelmät pienituloisille kotitalouksille yhdistettynä julkiseen latausinfrastruktuuriin tehtäviin investointeihin.

¹⁸ Päästöttömät kevytraideliikenteen kulkuneuvot, jotka mahdollistavat olemassa olevan infrastruktuuriin käytön ilman parannuksia tai vähäisin parannuksin ja joilla lisätään tarjottujen palvelujen liikennöintiä.