



C/2023/1058

2023.12.15.

P9_TA(2023)0130

A városi mobilitás új uniós keretrendszere

Az Európai Parlament 2023. május 9-i állásfoglalása a városi mobilitás új uniós keretrendszeréről (2022/2023(INI))

(C/2023/1058)

Az Európai Parlament,

- tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen XVIII. címére, valamint az Európai Unióról szóló szerződésre és különösen 5. cikkének (3) bekezdésére,
- tekintettel a Bizottság „A városi mobilitás új uniós keretrendszere” című, 2021. december 14-i közleményére (COM(2021)0811),
- tekintettel a transeurópai hálózat fejlesztésére vonatkozó uniós iránymutatásokról szóló, 2021. december 14-i bizottsági javaslatra (COM(2021)0812) és különösen annak a városi csomópontokra vonatkozó követelményekről szóló (52) preambulumbekzdésére és 40. cikkére,
- tekintettel az európai zöld megállapodás megvalósításáról szóló, „Irány az 55 %!” elnevezésű, 2021. július 14-i bizottsági csomagra,
- tekintettel a 2013. évi városi mobilitási csomagra és annak értékelésére (SWD(2021)0048),
- tekintettel az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz létrehozásáról szóló, 2021. július 7-i (EU) 2021/1153 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾,
- tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alapra, az Európai Szociális Alap Pluszra, a Kohéziós Alapra, az Igazságos Átmenet Alapra és az Európai Tengerügyi, Halászati és Akvakultúra-alapra vonatkozó közös rendelkezések, valamint az előbbiekre és a Menekültügyi, Migrációs és Integrációs Alapra, a Belső Biztonsági Alapra és a határigazgatás és a vízümpolitika pénzügyi támogatására szolgáló eszközre vonatkozó pénzügyi szabályok megállapításáról szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1060 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽²⁾ (a közös rendelkezésekről szóló rendelet),
- tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alapról és a Kohéziós Alapról szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1058 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽³⁾,
- tekintettel az Európai Regionális Fejlesztési Alap és külső finanszírozási eszközök által támogatott európai területi együttműködési célkitűzésre (Interreg) vonatkozó egyedi rendelkezésekről szóló, 2021. június 24-i (EU) 2021/1059 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁴⁾,
- tekintettel a Helyreállítási és Rezilienciaépítési Eszköz létrehozásáról szóló, 2021. február 12-i (EU) 2021/241 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁵⁾,
- tekintettel a tiszta és energiahatékony közúti járművek használatának előmozdításáról szóló 2009/33/EK irányelv módosításáról szóló, 2019. június 20-i (EU) 2019/1161 európai parlamenti és tanácsi irányelvre ⁽⁶⁾,
- tekintettel az 1370/2007/EK rendeletnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása tekintetében történő módosításáról szóló, 2016. december 14-i (EU) 2016/2338 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ HL L 249., 2021.7.14., 38. o.

⁽²⁾ HL L 231., 2021.6.30., 159. o.

⁽³⁾ HL L 231., 2021.6.30., 60. o.

⁽⁴⁾ HL L 231., 2021.6.30., 94. o.

⁽⁵⁾ HL L 57., 2021.2.18., 17. o.

⁽⁶⁾ HL L 188., 2019.7.12., 116. o.

⁽⁷⁾ HL L 354., 2016.12.23., 22. o.

- tekintettel a Digitális Európa programra,
 - tekintettel a Bizottság „Hosszú távú jövőkép az EU vidéki területei számára – Az erősebb, összekapcsolt, reziliens és virágzó vidéki területek 2040-ig történő megvalósítása felé” című, 2021. június 30-i közleményére (COM(2021)0345),
 - tekintettel a Bizottság „Egyenlőségközpontú Unió: Stratégia a fogyatékossgal élő személyek jogainak érvényre juttatásáért (2021–2030)” című, 2021. március 3-i közleményére (COM(2021)0101),
 - tekintettel „Az emberek középpontba állítása, a fenntartható és inkluzív növekedés biztosítása és a lehetőségek kibontakoztatása az EU legkülső régióiban” című, 2022. május 3-i bizottsági közleményre (COM(2022)0198),
 - tekintettel „A városok átalakító ereje a közjó érdekében” című új Lipcsei Chartára, amelyet a 2020. november 30-i, nem hivatalos miniszteri ülésen fogadtak el,
 - tekintettel az uniós városfejlesztési menetrend létrehozásáról szóló, a városfejlesztésért felelős uniós miniszterek által 2016. május 30-án jóváhagyott Amszterdami Paktumra,
 - tekintettel az ENSZ 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fenntartható fejlődési menetrendjére, különösen a fenntartható városokról és közösségekről szóló, 11. fenntartható fejlődési célra,
 - tekintettel a Covid19 utáni időszakban a városi területek előtt álló kihívásokról szóló, 2022. február 15-i állásfoglalására ⁽⁸⁾,
 - tekintettel „A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keretről – Ajánlások a zéró-elképzelés felé vezető következő lépésekről” című, 2021. október 6-i állásfoglalására ⁽⁹⁾,
 - tekintettel a városok uniós intézményi keretben játszott szerepéről szóló, 2018. július 3-i állásfoglalására ⁽¹⁰⁾,
 - tekintettel az uniós régióknak és városoknak a COP 21 keretében létrejött, éghajlatváltozásról szóló Párizsi Megállapodás végrehajtásában játszott szerepéről szóló, 2018. március 13-i állásfoglalására ⁽¹¹⁾,
 - tekintettel az uniós politikák városi dimenziójáról szóló, 2015. szeptember 9-i állásfoglalására ⁽¹²⁾,
 - tekintettel eljárási szabályzata 54. cikkére,
 - tekintettel a Régiók Bizottságának „a városi mobilitás új keretéről” szóló véleményére ⁽¹³⁾,
 - tekintettel a Regionális Fejlesztési Bizottság véleményére,
 - tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság jelentésére (A9-0108/2023),
- A. mivel sajátos igényű csoportokba tartoznak a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek, az idősek, a nők, a gyermekek vagy a gyermekeket kísérő személyek, akik teljes mértékben gyakorolják a mobilitáshoz, a tanulóhoz, a játékhoz és a munkához való jogukat;
- B. mivel a tömegközlekedés olyan hagyományos szolgáltatásokat jelent, mint a vasút, a metró, a villamos- vagy buszhálózatok;
- C. mivel a közforgalmú közlekedés olyan tömegközlekedést és új szolgáltatásokat jelent, amelyek közös használaton, keresletalapon, rugalmas új üzleti modelleken és egyéb mobilitáson alapulnak, és amelyek együttesen több utast szállítanak;
- D. mivel a mikromobilitás magában foglalja az elektromos és nem elektromos meghajtású személyi mobilitási eszközöket, például kerékpárokat, elektromos kerékpárokat, elektromos robogókat, hoverboardokat, egykereűeket és egyebeket;

⁽⁸⁾ HL C 342., 2022.9.6., 2. o.

⁽⁹⁾ HL C 132., 2022.3.24., 45. o.

⁽¹⁰⁾ HL C 118., 2020.4.8., 2. o.

⁽¹¹⁾ HL C 162., 2019.5.10., 31. o.

⁽¹²⁾ HL C 316., 2017.9.22., 124. o.

⁽¹³⁾ HL C 498., 2022.12.30., 17. o.

- E. mivel az aktív mobilitás magában foglalja a személyek vagy az áruk olyan szállítását, amely emberi fizikai tevékenységgel vagy elektromos motor és emberi erő kombinációjával történik, például elektromos kerékpárral;
- F. mivel a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) módosításáról szóló bizottsági javaslat célja egy uniós szintű fenntartható, hatékony, akadálymentes és multimodális közlekedési hálózat kiépítése, beleértve a városokra vonatkozó fenntartható mobilitási tervek kidolgozását is;
- G. mivel a Bizottság által javasolt uniós városi mobilitási keret megerősíti, hogy nemzeti és helyi szinten elsőbbséget kell biztosítani a közforgalmú közlekedés, és különösen a tömegközlekedés fejlesztésének és az aktív mobilitásnak, és ezeket kell a fenntartható városi mobilitás elérésére irányuló erőfeszítések középpontjába helyezni;
- H. mivel minden városi mobilitási keretnek a közérdekre, az egyéni szükségletek kielégítésére, valamint a tagállamok gazdasági és társadalmi fejlődésének támogatására kell összpontosítania annak érdekében, hogy a városi mobilitást a gazdaság különböző ágaival integráltan tervezzék meg, és a kollektív magatartás megváltoztatását kell célul kitűznie annak érdekében, hogy megfizethető, hozzáférhető, hatékony, intelligens és fenntartható közlekedési megoldások révén fenntarthatóbb, jobb életminőségű városokat építsenek;
- I. mivel az Európai Környezetvédelmi Ügynökség figyelmeztetett arra, hogy a közlekedésből származó kibocsátások mennyisége 2013 és 2019 között nőtt, és a Covid19-világjárványra válaszul bevezetett korlátozások következtében tapasztalt 2020-as csökkenést leszámítva az előrejelzések szerint a közlekedésből származó kibocsátások továbbra is növekedni fognak;
- J. mivel a szakemberhiány és a munkahelyek bizonytalansága veszélyezteti a közlekedési ágazat gazdasági fenntarthatóságát és következésképpen a városi mobilitás kereteit;
- K. mivel a városi közlekedés megszervezése a környező térséggel való kölcsönhatástól függ;
- L. mivel a Horizont Európa keretprogram a 2021–2023-as időszakban 359,3 millió EUR-t fog biztosítani a klímasemleges és intelligens városokkal kapcsolatos küldetésére, amelynek célja, hogy 2030-ra összesen 100 klímasemleges város legyen az EU-ban⁽¹⁴⁾; mivel a Bizottság által e cél elérése érdekében javasolt kutatási és innovációs intézkedések többek között a zöld várostervezéssel foglalkoznak;
- M. mivel a társadalom számára a közlekedésből származó teljes költség a becslések szerint évi 987 milliárd EUR-t tesz ki; mivel ez a szám környezeti költségekre (44 %), balesetekre (29 %) és forgalmi torlódási költségekre (27 %) bontható; mivel a személygépkocsik ezen költségekből 565 milliárd EUR-t tesznek ki, de az üzemanyag és a tulajdonjog tekintetében az adókból, valamint az úthasználati díjakból származó díjak ezeknek a költségeknek alig a felét (267 milliárd EUR) fedezik, ami jelzi, hogy a közlekedésből származó külső költségek teljes internalizálása még hátra van; mivel e negatív externáliák aránytalanul sújtják az alacsonyabb jövedelműeket⁽¹⁵⁾;
- N. mivel a teljes szén-dioxid-kibocsátás 75 %-a a városokban keletkezik (16), az uniós közlekedésből származó kibocsátások mintegy 23 %-a városi területekről származik, napjainkban az uniós polgárok 70 %-a városokban él, és ez az arány az előrejelzések szerint 2050-re eléri a közel 84 %-ot, így a városoknak fontos szerepet kell játszaniuk a zöld megállapodás célkitűzéseivel való hozzájárulásban;
- O. mivel a forgalmi torlódások évente mintegy 270 milliárd EUR-ba kerülnek az EU-nak, és ezért ez a városi mobilitás egyik legnagyobb kihívása, mivel a légszennyezés, a zajszennyezés és a városi hő a legtöbb európai polgárt érinti;
- P. mivel az épületek energiahatékonyságáról szóló irányelv⁽¹⁶⁾ felülvizsgálatának elő kell segítenie a tagállamok zöld átállás felé történő előrehaladását az elektromobilitási infrastruktúra kiépítésére vonatkozó rendelkezések révén, beleértve az elektromos töltőállomások gyorsabb kiépítését és a kerékpárok számára fenntartott parkolóhelyekre vonatkozó rendelkezéseket is;
- Q. mivel az elektromobilitás jelenleg Unió-szerte eltérő fejlettségi szinten van a tagállamokban és régiókban, egyedi mentességeket és rugalmasságot kell alkalmazni annak érdekében, hogy a kevésbé fejlett elektromobilitási piaccal rendelkező tagállamok és régiók előrelépést tehessenek a zöld átállás felé; mivel különös figyelmet kell fordítani annak biztosítására, hogy a hálózati kapacitás megfeleljen az elektromos járművek támasztotta jelenlegi és jövőbeli keresletnek, és hogy figyelembe vegyék a hálózat csatlakozási teljesítménytartalékainak tervezését;

⁽¹⁴⁾ Európai Bizottság, Horizont Európa.

⁽¹⁵⁾ Az Európai Számvevőszék 6/2020. sz. különjelentése az Unión belüli fenntartható városi mobilitásról.

⁽¹⁶⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/31/EU irányelve (2010. május 19.) az épületek energiahatékonyságáról (HL L 153., 2010.6.18., 13. o.).

- R. mivel az elmúlt hónapokban az olajárak példátlan mértékben emelkedtek, és a jövőbeli tendencia nem egyértelmű; mivel rendkívül fontos a fosszilis tüzelőanyagok fogyasztásának csökkentése; mivel a Nemzetközi Energiaügynökség szerint a sebességcsökkentés hatékony intézkedés ennek eléréséhez;
- S. mivel a tömegközlekedés kétféle embert foglalkoztat helyi, biztos munkahelyeken szerte az EU-ban, és számos karrier- és munkalehetőséget kínál sok, különböző háttérű alkalmazott számára; mivel a világjárvány idején az alkalmazottak jelentős részét el kellett bocsátani, és különösen azokban a tagállamokban, ahol gyerekek a szociális juttatások és a kollektív tárgyalások csak szűk körben érvényesülnek, sokan úgy döntöttek, hogy elhagyják az ágazatot;
- T. mivel a tömegközlekedésben tapasztalható munkaerőhiány a közelmúltban a közlekedési szolgáltatások romlását eredményezte, beleértve éjszakai és hétvégi járatok törlését és útvonalak leépítését is; mivel ez negatív hatással volt az inkluzív mobilitásra, veszélyezteti a társadalmi kohéziót és a munkához, az oktatáshoz és az egészségügyi ellátáshoz való hozzáférést a legkiszolgáltatottabbak esetében, akik teljes mértékben a tömegközlekedésre támaszkodnak mobilitásuk tekintetében; mivel a mobilitási szegénység Unió-szerte növekszik;
- U. mivel a személyek, a szolgáltatások és az áruk hatékony mozgása, beleértve a városi áru fuvarozást és logisztikát is, elengedhetetlen a városi gazdaságok működéséhez, és innovatív megoldások és bevált gyakorlatok figyelhetők meg az uniós városokban, mivel a fenntartható városi logisztikai tervek fontos szerepet játszhatnak, tekintettel az áru fuvarozás és a logisztika volumenének növekedésére;
- V. mivel az elektronikus kereskedelem keretében a fogyasztók számára teljesített kézbesítések száma a világjárvány miatt 2020-ban 25 %-kal nőtt, és a végfelhasználókhoz történő kiszállítások számának növekedése és a városi területekre gyakorolt hatása valószínűleg megmarad majd;
- W. mivel a távolsági autóbusszal történő utazás az EU közforgalmú közúti közlekedési tevékenységének 40 %-át teszi ki;
- X. mivel a mobilitás döntő fontosságú és nélkülözhetetlen a társadalmi és gazdasági inklúzióhoz, és meghatározó strukturális tényező a társadalmak fejlődése és az egyének, a közösségek, a termelő és a szolgáltató ágazatok, valamint a különböző régiók és kultúrák összekapcsolódási képessége, továbbá a területi és társadalmi kohézió, a gazdasági dinamizmus, illetve a környezet minőségének és egyensúlyának előmozdításában;
- Y. mivel a városi közlekedési politikáknak pusztán a mobilitás biztosítása helyett a szolgáltatás akadálymentességének biztosítására kellene összpontosítaniuk, kiemelten kezelve a mindenki számára megfizethető hozzáférést, tekintet nélkül jövedelemre, életkorra, egészségügyi állapotra vagy földrajzi (azaz városi, városkörnyéki vagy vidéki) helyzetre;
- Z. mivel az elővárosokban is javítani kell a közforgalmú közlekedést, különösen a tömegközlekedést a kapacitásbővítés, a földrajzi lefedettség, a gyakoriság és a megfizethetőség tekintetében;
- AA. mivel a tömegközlekedési rendszereknek minden polgár számára hozzáférhetőnek kell lenniük, különösen a sajátos igényekkel rendelkező csoportok felhasználói számára;
- AB. mivel különböző uniós városok és tagállamok intézkedéseket hoztak a jelenlegi energiaválságra válaszul, például csökkentették a tömegközlekedési jegyek árát;
- AC. mivel a közös használaton, az igény szerinti, rugalmas és új üzleti modelleken alapuló új szolgáltatások kiegészítik a hagyományos tömegközlekedési szolgáltatásokat; mivel ezek a szolgáltatások hozzájárulnak a szén-dioxid-kibocsátás csökkentéséhez, a levegőminőség javításához, valamint a zaj és a forgalmi torlódások csökkentéséhez, a városi területeken a parkolóhelyek hiányának enyhítéséhez, valamint az elővárosi, városkörnyéki és vidéki területekkel való összeköttetés javításához;
- AD. mivel a különböző közlekedési megoldásokat, például a közforgalmú közlekedést, az egyéni mobilitást és az aktív mobilitást ötvöző hatékony multimodális megoldások, a szükséges infrastruktúrával, többek között mobilitási csomópontokkal együtt hozzájárulhatnak a városi környezetvédelmi beruházások minőségének és hatékonyságának javításához, miközben általános előnyöket biztosítanak az emberek életminősége szempontjából; mivel a Bizottságnak ezért egy multimodális csomagra vonatkozó javaslatot kell tennie;

- AE. mivel a Covid19 súlyosbította a városi mobilitási rendszerek előtt álló kihívásokat, ugyanakkor katalizátorként is szolgált ahhoz, hogy ellenállóbbá, intelligensebbé, biztonságosabbá, fenntarthatóbbá és hozzáférhetőbbé váljanak, és Európa-szerte számos város felgyorsította mobilitási tervei végrehajtását a világjárvány idején, és olyan intézkedéseket vezetett be a közösségi távolságtartás megkönnyítésére, amelyek kedveztek az aktív mobilitásnak, ami a gyaloglás és a kerékpározás, valamint a kerékpáros infrastruktúra megvalósításának erőteljes növekedéséhez vezetett;
- AF. mivel az aktív mobilitásra, a mobilitás új formáira és a mikromobilitásra vonatkozó szabályok és követelmények még mindig fejletlenek, illetve tagállamonként eltérőek, ami jelentős hatással van a polgárok biztonságára, és számos tagállamban a felhasználók számára lehetőségek elszalasztását eredményezi, továbbá bizonytalanságot szül az üzemeltetők számára;
- AG. mivel az aktív mobilitás jelentős mértékben hozzájárulhat a városi területekhez kapcsolódó problémák leküzdéséhez, a levegőtisztaság javításához, a forgalmi torlódások csökkentéséhez és az emberek egészségének javításához;
- AH. mivel a továbbfejlesztett multimodális mobilitás és az intelligens infrastruktúra-létesítmények, beleértve a vasutat, az autómegosztási megoldásokat és az intelligens mobilitási infrastruktúrát, jelentős előnyökkel járhatnak a turizmus, a vendéglátás és szállásadás infrastruktúrája számára városi környezetben;
- AI. mivel az Európai Környezetvédelmi Ügynökség (EEA) becslése szerint Európában 2018-ban a legfeljebb 2,5 mikron átmérőjű lebegő részecskének (PM_{2,5}) való hosszú távú kitettség megközelítőleg 417 000 esetben okozott korai elhalálozást, amelyből körülbelül 379 000 eset az EU-28-ban következett be; mivel az uniós küszöbértékek a legtöbb szennyező anyag esetében jóval meghaladják a WHO iránymutatásait, különös tekintettel arra, hogy a PM_{2,5}-re vonatkozóan nincs napi határérték; mivel a Covid19-hez hasonlóan ez is népegészségügyi vészhelyzetet jelent, ami azonnali intézkedést igényel;
- AJ. mivel a Bizottság közzétette a fenntartható városkezelési tervre vonatkozó speciális útmutatóját, amely a fenntartható városkezelés tervezési és végrehajtási folyamatában a közúti biztonságra és mikromobilitásra összpontosít;
- AK. mivel az elmúlt években az EU-ban csak korlátozott javulás történt a közúti közlekedésbiztonsági célkitűzések teljesítése terén, és évente mintegy 22 600 ember veszti életét az EU útjain, és mintegy 120 000 ember szenved súlyos sérülést; mivel az EU-ban a halálos közúti balesetek 39 %-a városi területeken történik, és az EU nem érte el azt a célt, hogy 2010 és 2020 között a felére csökkenjen a közúti balesetekben elhunytak száma;
- AL. mivel a veszélyeztetett úthasználók, például a gyalogosok, a kerékpárosok és a kétkerekű gépjárművek használói vannak a legnagyobb veszélyben, és a városi területeken a halálos áldozatok mintegy 70 %-át teszik ki;
- AM. mivel a bevált gyakorlatok és ösztönzők, például a sebességkorlátozások és a járművezetők speciális képzése hozzájárulhatnak a súlyos balesetek és halálesetek számának csökkentéséhez;
- AN. mivel a kerékpározással és a mikro- és aktív mobilitás egyéb formáival járó balesetek száma komoly aggodalomra ad okot; mivel további erőfeszítésekre van szükség uniós és nemzeti szinten a „zéró-elképzelés” célkitűzéseiben foglalt uniós cél eléréséhez valamennyi felhasználó védelmének javítása érdekében;
- AO. mivel a városok akadálymentesítése alapvető szerepet játszik abban, hogy a sajátos igényű csoportok, például a fogyatékossgal élő és a csökkent mozgásképességű személyek, az idősek vagy a gyermekeket kísérő személyek teljes mértékben gyakorolhassák a mobilitáshoz, a tanuláshoz és a munkához való jogukat;
- AP. mivel a mesterséges intelligencia (MI) városi mobilitásban történő alkalmazása révén javulhat a biztonság és a hatékonyság, jobban integrálhatók a veszélyeztetett csoportok, csökkenhetnek a forgalmi torlódások, a levegő- és zajszennyezés, valamint a költségek, továbbá dekarbonizálható lenne a közlekedési ágazat;
- AQ. mivel a szubszidiaritás és az arányosság kulcsfontosságú elvek, amelyek az EU hatásköreinek gyakorlását szabályozzák, és ezért ezeket mindenkor és minden uniós szakpolitikai területen tiszteletben kell tartani;
- AR. mivel a mobilitásnak és a közlekedésnek befele és kifelé irányulóan egyaránt vonzónak kell lennie az emberek számára annak érdekében, hogy lehetővé váljon az egy vagy több nagyváros köré szerveződő turisztikai vagy gazdasági térségek használata és fejlesztése, többek között a turizmus számára is;

A városi mobilitás keretrendszerének megerősítése: új fejezet az EU városi közúti közlekedésbiztonságában, akadálymentességében és biztonságosságában

1. hangsúlyozza, hogy a városi mobilitás rendkívül fontos az emberek életminősége és a gazdaság működése szempontjából; rámutat, hogy az EU ambiciózus gazdasági, környezeti, digitális, egészségügyi és társadalmi célkitűzéseinek elérése érdekében az EU-ban a városi mobilitást intelligens, inkluzív, egészséges, megfizethető, versenyképes, fenntartható, gördülékeny és multimodális szállítási megoldásoknak kell vezérelniük, beleértve a vasutat, a fenntartható helyi és távolsági autóbuszokat, az autómegosztó megoldásokat és az aktív és mikromobilitást is; kiemeli, hogy ezeknek a közlekedési megoldásoknak javítaniuk kell a városok élıhetőségét és környezeti feltételeit, és nagyobb elégedettséghez kell vezetniük;
2. emlékeztet, hogy minden új intézkedésnek átfogó hatásvizsgálatok eredményein kell alapulnia, figyelembe véve a gazdasági, társadalmi és környezeti következményeket, valamint a felhasználók eltérő mobilitási igényeit, míg a különböző városi közlekedési megoldások környezeti teljesítményének értékelését az életciklus-kibocsátásra és a vonatkozó környezeti mutatókra kell alapozni;
3. kiemeli, hogy a polgárok készek áttérni az intelligens és fenntartható közlekedési módokra, különösen napi mobilitásuk során, és az átállás fő szempontjai a költségek, a rendelkezésre állás és a sebesség; úgy véli, hogy a polgároknak többek között a fenntartható városi mobilitás tervezésének kialakításába való helyi, regionális, nemzeti és uniós szintű bevonása és abban való részvétele alapvető fontosságú a szükséges lakossági támogatás biztosításának azáltal, hogy az összes érdekelt felet bevonják egy mindenki igényeinek és elvárásainak megfelelő, magas színvonalú szolgáltatás megtervezésébe;
4. felhívja a tagállamokat, hogy dolgozzanak ki biztonságos, hozzáférhető, inkluzív, megfizethető, intelligens, reziliens és fenntartható városi közlekedési rendszereket;
5. támogat minden olyan erőfeszítést, amely a városok akadálymentességének növelésére irányul, és felhívja a tagállamokat, hogy tegyenek gyors és ambiciózus lépéseket a városok inkluzívabbá tétele érdekében;
6. hangsúlyozza, hogy foglalkozni kell a közlekedési szegénység és a közlekedési hálózatokhoz való hozzáférés egyenlıtlenségeinek problémájával, mivel ezek az alacsonyabb jövedelmű emberek millióinak és a sajátos igényű csoportok felhasználóinak mindennapi életét érintik; úgy véli, hogy a városoknak prioritásként kell kezelniük a vidéki, városkörnyéki és városi területek közötti összeköttetéssel kapcsolatos kérdéseket; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy kezeljék a közlekedési hálózatokhoz való hozzáférésben tapasztalható egyenlıtlenségeket, és támogassák a kisebb városokat és a városkörnyéki területeket e területek összekapcsolásának biztosítása érdekében; hangsúlyozza, hogy multimodális és integrált megközelítésre van szükség a mobilitási kirekesztés és a közlekedési szegénység leküzdéséhez és a városi központokhoz való egyenlı hozzáférés biztosításához;
7. felkéri a tagállamokat és a városokat, hogy fontolják meg „fenntartható mobilitási utalványok” vagy csökkentett árú mobilitási rendszerek felkínálását a fenntartható közforgalmú közlekedés, különösen a tömegközlekedés igénybevételére, amelyet konkrét kritériumok alapján meghatározott kedvezményezett csoportok (kiszolgáltatott helyzetben lévő közlekedők, közlekedési szegények stb.) szabadon hozzárendelhetnek fenntartható mobilitási döntéseikhez;
8. úgy véli, hogy a mobilitással kapcsolatos szén-dioxid-adókból származó bevételeket a közlekedési szegények fenntartható közlekedési megoldásainak finanszírozására kell fordítani;
9. hangsúlyozza, hogy minden közlekedési mód más hatást gyakorol az emberek mindennapi életére, és minden közlekedési módnak szerepet kell játszania a fenntartható közlekedési módokra való, széles körben támogatott modális váltás megvalósításában, beleértve a közforgalmú közlekedést, a fenntartható magánmobilitást és az aktív mobilitást is; hangsúlyozza, hogy a fenntartható közlekedésre való áttérés nem kényszeríthető rá egyszerűen az emberekre és a régiókra, hanem azt a felhasználóknak támogatniuk kell, és a szubszidiaritás elvét tiszteletben tartva hozzá kell igazítani az egyéni és földrajzi igényekhez; úgy véli, hogy az emberek támogatását célzó kampányok és egyéb kezdeményezések révén több erőfeszítésre van szükség a közvélemény figyelmének felkeltéséhez; e tekintetben kiemeli az autómentes napot mint az alternatív lehetőségek bemutatásának egyik módját; ösztönzi a Bizottságot, hogy hozzon létre egy harmonizált, évenkénti „uniós autómentes napot”; kéri, hogy a fenntartható tervek keretében biztosítsanak előnyöket azok számára, akik fenntartható közlekedési megoldásokat választanak az ingázásra;
10. kiemeli, hogy valamennyi (városi, városkörnyéki és vidéki) felhasználónak egyenlı fontosságot kell tulajdonítani, és őket kell a városi közlekedéstervezési folyamat középpontjába helyezni, ugyanakkor elismeri, hogy a felhasználók mobilitási igényei, egyéni körülményei és preferenciái nem egyformák; ezért egy univerzális megoldás helyett az intelligens és fenntartható mobilitási lehetőségek differenciált skáláját szorgalmazza, beleértve a fenntartható aktív közlekedési módokat és a közforgalmú közlekedést, amely bizonyítottan képes javítani a mobilitást és az élıhetőséget a városi területeken, valamint hozzájárulni az EU társadalmi, gazdasági, éghajlati és környezetvédelmi céljainak, valamint a klímasemlegesség 2050-ig történő elérésére irányuló céljának eléréséhez;

11. pénzügyi, adóügyi és szabályozási támogatást szorgalmaz a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású mobilitási megoldások – például a hatékony, megbízható, pontos, inkluzív és megfizethető közforgalmú közlekedési szolgáltatások – használatához, különösen a tömegközlekedés, az egyéni mobilitás, az intermodális csatlakozási pontok és rendszerek, valamint más közlekedési módok, például az új mobilitási szolgáltatások, a mobilitás és a közlekedés aktív formái számára, amelyek mindegyike számos rugalmas lehetőséget kínál a piacon a verseny fellendítése és az élhetőbb városok létrejötte érdekében, miközben jobb, egészségesebb és értékesebb, inkluzívabb, megfizethetőbb, hatékonyabb és fenntarthatóbb megoldásokat kínál a polgárok, különösen a városlakók számára;

12. olyan közforgalmú és főként tömegközlekedést szorgalmaz, amely hozzáférhető, jól szervezett, megfizethető, és jó minőséget kínál a polgárok számára, kényelmes, háztól házig történő szolgáltatással; megjegyzi, hogy a járműparkon belül a tiszta járművek aránya, valamint az intelligens és fenntartható közlekedési módok, például a villamosok fontos tényezők a légszennyezés, a szén-dioxid-kibocsátás és a forgalmi torlódások csökkentésében;

13. hangsúlyozza a tömegközlekedés jelentőségét nemcsak az éghajlati kihívásokkal való szembenézésben, hanem társadalmi-gazdasági szempontból is, nevezetesen a társadalmi kohézió, valamint a biztonságos, minőségi és helyi foglalkoztatás biztosításában; hangsúlyozza, hogy be kell ruházni egy jó minőségű, korszerűsített, interoperábilis, hozzáférhető és kibővített közforgalmú közlekedési hálózatba, a helyi szereplők, az önkormányzatok és a lakosság bevonásával történő megfelelő tervezés, üzemeltetők létrehozása, valamint a tudományos kutatásba és innovációba való beruházás révén;

14. hangsúlyozza az egyenlő versenyfeltételek fontosságát a tömegközlekedési és a magán személyszállító szolgáltatók között, ez biztosítja ugyanis a tisztességes versenyt, valamint hogy a közlekedési szolgáltatásoknak jobban ki kell egészíteniük egymást;

15. elismeri a közforgalmú közlekedési szolgáltatásokon belül az intelligens és fenntartható alternatív mobilitási megoldások, például a megosztva használt autók, az utazásmegosztó személyszállítás, az elektromos kerékpárok és robogók, valamint a mikromobilitás egyéb formáinak előnyeit; úgy véli, hogy az ilyen közlekedési módok kiegészítő jellegűek lehetnek, és a felhasználók számára mobilitási igényeiktől függően szélesebb körű lehetőségeket kínálhatnak;

16. felszólít a városi, városkörnyéki és vidéki területek jobb megközelíthetőségének és megbízható összeköttetésének biztosítására, és multimodális közlekedési csomópontok kialakítására különösen azokban a régiókban, ahol az egy főre jutó GDP az uniós átlag 75 %-a alatt van, továbbá kéri, hogy mindenki számára garantálják az intelligens, fenntartható, inkluzív, egészséges és megfizethető közlekedéshez való akadálytalan hozzáférést, beleértve a megosztott közlekedést is, az uniós közlekedési politikák kohéziójának és koherenciájának megővése érdekében; e tekintetben aggodalommal jegyzi meg, hogy a városkörnyéki és a vidéki területeken, különösen a gyéren lakott területeken kevés a hatékony, megfizethető és összekapcsolt közlekedési megoldás és infrastruktúra, beleértve az alternatív üzemanyagok infrastruktúráját is, márpedig ez korlátozza e területek és polgáraik társadalmi-gazdasági kilátásait; rámutat, hogy a városkörnyéki és vidéki területeken lehetőség van a kérésre történő és megosztott közlekedési szolgáltatások fejlesztésére és bevezetésére az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának csökkentése, illetve a közlekedési feltételek javítása érdekében, és felszólít a bevált gyakorlatok megosztására;

17. hangsúlyozza a gyakran, pontosan és megbízhatóan közlekedő városi, elővárosi és regionális vonatok fontos szerepét a városi területekre és onnan történő napi ingázás tekintetében;

18. hangsúlyozza, hogy az utasok késéseivel és egyéb szolgáltatási hiányosságokkal (például járatörlesztés, panaszok megválaszolása, különleges utasigények) kapcsolatos jogainak erős és érvényesíthető védelme hozzájárul az utasok mobilitásának megkönnyítéséhez és az olyan közlekedési módok vonzóbbá és felhasználóbarátabbá tételéhez, mint a vasút;

19. kiemeli több uniós város tapasztalatát, ahol a tömegközlekedési rendszerek ingyenesek, és amelyekben az utasok számának növekedése, valamint az autóforgalom jelentős csökkenése tapasztalható; kéri, hogy készítsenek tanulmányokat e rendszerek hatásainak különösen az utasok száma, az utazás időtartamában, a közlekedési balesetek és halálesetek száma, illetve az éghajlatváltozásra gyakorolt hatások tekintetében történő felmérése céljából;

20. rámutat arra, hogy a legveszélyeztetettebb úthasználók közötti biztonságának biztosítása jelentős hatással van a közlekedési magatartásra; ebben a tekintetben hangsúlyozza, hogy a jövőbeli uniós városi mobilitási keretnek magában kell foglalnia a közúti biztonsággal kapcsolatos rendszerszintű intézkedéseket, különös tekintettel a veszélyeztetett úthasználókra; felhívja a Bizottságot, a tagállamokat és más érdekelt feleket, hogy fogadjanak el olyan, az uniós biztonsági szabványokon alapuló intézkedéseket, amelyek javíthatják a közúti közlekedésbiztonságot, mint például a minőségi képzés

biztosítása, a járművezetők munkaidejére vonatkozó korlátozások és a fáradtság kezelésével és biztonsággal kapcsolatos egyéb munkafeltételek és szociális normák tiszteletben tartása, a gyalogos és kerékpáros infrastruktúra javítása, a biztonsággal kapcsolatos események vagy körülmények észlelésére és bejelentésére szolgáló eszközök alkalmazása, minden esetben a különféle úthasználókat helyezve a mobilitás tervezésének középpontjába, valamint figyelembe véve a kiszolgáltatott felhasználókat és a sajátos igényű csoportokba tartozó felhasználókat is; sürgeti a helyi hatóságokat, hogy fogadják el a biztonságos rendszerre vonatkozó megközelítést, és tüzzenek ki közúti közlekedésbiztonsági célokat;

21. megjegyzi, hogy a gyorsított halálos kimenetelű közúti balesetek mintegy 30 %-ában elsődleges, a legtöbb baleset esetében pedig súlyosbító tényező; e tekintetben felhívja a figyelmet az alacsonyabb sebességben rejlő lehetőségekre a lakóövezetekben, például 30 km/h sebességkorlátozás alkalmazására a közúti biztonság javítása és az energiafogyasztás csökkentése érdekében; megjegyzi, hogy a férfiak nagyobb valószínűséggel érintettek autóbalesetekben, mint a nők, de ha egy nő egy autóbaleset érintettje, akkor 47 %-kal nagyobb a valószínűsége annak, hogy súlyos sérülést szenved, 71 %-kal nagyobb a valószínűsége annak, hogy közepesen megsérül, és 17 %-kal nagyobb a valószínűsége annak, hogy meghal; hangsúlyozza ezért, hogy az autóbaleseti vizsgálatok során megfelelő női próbababukat kell alkalmazni a nők közúti biztonságának javítása érdekében;

22. a biztonság tekintetében hangsúlyozza a magánjárművek és a közforgalmú közlekedésben részt vevő járművek aktív és passzív biztonsági funkcióinak jelentőségét, és hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a tagállamokban rendelkezésre álljon a vészjelző gombokhoz szükséges mobilhálózat;

23. támogat minden, a közúti közlekedésbiztonság javítására irányuló erőfeszítést a „zéro-elképzelés” céljainak elérése érdekében, és felhívja a Bizottságot, hogy a bevált gyakorlatok nyomán követése és előmozdítása révén jobban építse be az uniós közúti közlekedésbiztonsági célokat és intézkedéseket a fenntartható városi mobilitási tervekhez kapcsolódó iránymutatásokba;

24. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy tájékoztató kampányokat indítsanak a közúti közlekedésbiztonsággal kapcsolatos tudatosság és oktatás fokozása érdekében; ennek kapcsán hangsúlyozza, hogy az oktatás a fiataktól kezdve alapvető szerepet játszik a közúti közlekedési szabályok és kultúra megismerésében és megtanulásában, és jelentősen hozzájárulhat a közlekedésbiztonság javításához; ezért felszólít az iskolák szerepének növelésére és megerősítésére; felhívja a Bizottságot és a tagállamokat, hogy továbbra is fektessenek be a figyelemfelkeltésbe és képzésbe az iskolákban és a lakosság körében;

25. felhívja a Bizottságot, hogy módosítsa a vezetői engedélyekről szóló irányelvben⁽¹⁷⁾ szereplő, a vezetői vizsgákra vonatkozó követelményeket és módszereket annak érdekében, hogy a jövőbeli járművezetőket jobban felkészítsék a veszélyeztetett úthasználókkal való interakciókra városi környezetben, összhangban a „zéro-elképzelés” elvével, például a tanítási módszerek javításával, a legújabb technológiai fejleményekhez való alkalmazkodással és a gyakorlati idő növelésével;

26. kéri, hogy a városi közlekedést tegyék hozzáférhetőbbé, megbízhatóbbá, megfizethetőbbé, egészségesebbé, biztonságosabbá és inkluzívabbá, és e tekintetben támogatja a fogyatékosokkal élő személyek jogairól szóló ENSZ-egyezményt (UNCRPD) és az európai akadálymentesítési intézkedéscsomagot⁽¹⁸⁾ is; ezzel összefüggésben ösztönzi a Bizottságot, hogy javasoljon iránymutatásokat a hozzáférhetőségre, az inkluzivitásra, a megfizethetőségre, a fenntarthatóságra, a biztonságra és védelemre vonatkozóan a közlekedés minden igénybe vevője és igénybe nem vevője és különösen a speciális igényekkel rendelkező csoportok tagjai számára; átfogóbb megközelítésre szólít fel annak érdekében, hogy az utazás során végig biztosítsák az akadálymentességet;

27. kiemeli, hogy a digitalizáció és a mesterségesintelligencia-megoldások más szakpolitikák mellett kulcsszerepet játszhatnak e tekintetben; javasolja a mesterséges intelligencia és a digitális technológiák, például az SOS-gombok és más, a biztonságot javító rendszerek bevezetését a tömegközlekedésben, amelyek szintén pozitív hatást fognak gyakorolni azáltal, hogy biztonságosabbá teszik a közforgalmú közlekedést a jelenleg kiszolgáltatott helyzetben lévő felhasználók, például a nők számára;

28. megjegyzi, hogy a hozzáférhetőség esetében a mesterséges intelligencia és a digitalizáció jelentősen hozzájárulhat ehhez hangjelzések használatával a tömegközlekedésben és infrastruktúrájában, intelligens magánjárművek alkalmazásával, az utazás előtti virtualizációval, a kereszteződéseken való biztonságos vagy intelligens átkelésel vagy a támogató robotokkal;

29. elismeri a Bizottság erőfeszítéseit, de megjegyzi, hogy ambiciózusabb és koherensebb európai politikára és jogalkotásra van szükség a metrókhoz, a vasúti közlekedéshez, az autóbuszokhoz, a villamosokhoz és a megosztott mobilitási megoldásokhoz való hozzáférés javítása érdekében; emlékeztet, hogy továbbra is a fizikai akadályok jelentik a sajátos igényekkel rendelkező csoportok felhasználóinak hozzáférési problémáinak egyik fő okát; hangsúlyozza az egyéb

⁽¹⁷⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2006/126/EK irányelve (2006. december 20.) a vezetői engedélyekről (HL L 403., 2006.12.30., 18. o.).

⁽¹⁸⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2019/882 irányelve (2019. április 17.) a termékekre és a szolgáltatásokra vonatkozó akadálymentességi követelményekről (HL L 151., 2019.6.7., 70. o.).

hozzáférhetőségi problémák kezelésének fontosságát, például a fogyatékossgal élő személyek számára kijelölt parkolóhelyek rendelkezésre állását, a fogyatékossgal élő személyek parkolóhelyeinek elfoglalásával és például helytelenül leparkolt mikromobilitási eszközökkel vagy más járművekkel történő ideiglenes eltorlaszolásával való visszaélésre vonatkozó szigorú politikát és annak érvényesítését, a város gyalogos és kerékpáros infrastruktúrájának hozzáférhetőségét, beleértve a járdák minőségét és akadálymentességét, valamint a biztonságos és akadálymentes utcai átkelőhelyeket;

30. kéri, hogy tegyék akadálymentesebbé a kerékpározást a sajátos igényű csoportokba tartozó személyek számára; megjegyzi, hogy az útkereszteződésekben a megemelt gyalogos és kerékpáros átkelők javítják a biztonságot és a hozzáférést a csökkent mozgásképességű személyek számára, mivel így kevesebbet kell lépcsőn vagy rámpán szintet váltani az útesten való átkelés során;

31. tudomásul veszi a mobilitás és a mikromobilitás új formáinak – például kerékpárok, elektromos kerékpárok, elektromos robogók, hoverboardok, egykerekek és más elektromos és nem elektromos meghajtású személyi mobilitási eszközök – gyors megjelenését; elismeri, hogy ezek „első és utolsó kilométeres” megoldásként lehetőséget kínálnak háztól házig történő szolgáltatás nyújtására, vonzóbbá teszik a közforgalmú közlekedést, és lehetővé teszik a polgárok számára, hogy olyan célállomásokra jussanak vagy utazzanak el, amelyeket jelenleg a tömegközlekedés rosszul szolgál ki; hangsúlyozza, hogy ezeket a mobilitási formákat azonban a városi mobilitás keretében megfelelően integrálni, ismertetni és kezelni kell, többek között a biztonsági és megfelelési politikák tekintetében valamennyi irányítási szinten;

32. hangsúlyozza ugyanakkor aggodalmát a mikromobilitás szabályozásának súlyos hiányosságai miatt számos tagállamban, valamint az európai városokban hozott intézkedések sokféleségét, ami nem könnyítik meg az ilyen típusú közlekedést, és veszélyeztetik az emberek biztonságát; ezzel összefüggésben felkéri a Bizottságot, hogy szorosan működjön együtt a tagállamokkal és az európai városokkal a városi közlekedésbiztonságra vonatkozó közös minimális ajánlások, bevált gyakorlatok és követelmények kidolgozása érdekében;

33. megjegyzi, hogy ezek a közös minimális ajánlások, bevált gyakorlatok és követelmények magukban foglalhatnak az elektromos és nem elektromos meghajtású személyes mobilitási eszközök biztonságos használatára vonatkozó ajánlásokat is, fontolóra véve különböző lehetséges rendelkezéseket, például célzott oktatást vagy képzést, parkolási megközelítéseket (szabadon vagy kijelölt parkolóhelyeken), sebességkorlátozást és korhatárra, sisak vagy egyéb védőeszközök viselésére vonatkozó követelményeket, valamint a gyermekek szállítására vonatkozó szabályokat, a bódító anyagok hatása alatt történő járművezetés tilalmát stb.; megjegyzi, hogy ezeket a követelményeket a fenntartható városi mobilitási terv tervezésétől és végrehajtásától függetlenül és a szubszidiaritás elvének sérelme nélkül zökkenőmentesen hozzá kell igazítani a különböző irányítási szintekhez; határozottan ösztönzi a tagállamokat, hogy a városokkal együttműködve folytassák nemzeti jogszabályaik kiigazítását, és indítsanak tájékoztató kampányokat a közúti biztonsággal kapcsolatos tudatosság és oktatás javítása érdekében; hangsúlyozza, hogy az iskolai oktatás jelentős szerepet játszik a közúti közlekedési szabályok megismerésében és megtanulásában;

34. hangsúlyozza az elektromos robogók és e-kerékpárok „véletlenszerű parkolásának” problémáját, különösen a járdákon, amellyel foglalkozni kell, mivel az különösen érinti a gyalogosokat és a kerékpárosokat, valamint a kerekeseket használókat és a babakocsit toló szülőket;

35. tekintetben megjegyzi, hogy a megfelelő végrehajtás hiánya valamennyi úthasználó számára veszélyeztetik a közúti közlekedés biztonságát és védelmét; kéri, hogy a meglévő közlekedési módok egymást tiszteletben tartó egyidejű létezésének biztosítása érdekében összpontosítsanak a meglévő szabályok betartására;

36. felhívja továbbá a Bizottságot, hogy harmonizálja a mikromobilitási közlekedési típusokra vonatkozó műszaki szabványokat és követelményeket; felszólít a CE-jelölésre vonatkozó jogszabályok és azok alkalmazásának felülvizsgálatára, valamint annak elemzésére, hogy megoldást jelenthet-e e járműveknek a típusjövahagyásról szóló rendeletbe⁽¹⁹⁾ való felvétele;

Aktív mobilitás

37. úgy véli, hogy az aktív mobilitás magában foglalja a személyek és áruk olyan szállítását, amely emberi erővel vagy elektromos motor és emberi erő kombinálásával történik, mint például az elektromos kerékpárok esetében;

⁽¹⁹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2018/858 rendelete (2018. május 30.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról és piacfelügyeletéről, a 715/2007/EK és az 595/2009/EK rendelet módosításáról, valamint a 2007/46/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 151., 2018.6.14., 1. o.).

38. kiemeli, hogy az aktív mobilitás értékes, hatékony és hozzáférhető, háztól házig történő utazásra és ingázásra való, az emberek által támogatott megoldás, amely hatékonyan hozzájárulhat a klímasemlegesség 2050-ig történő eléréséhez, valamint a közlekedés dekarbonizációjához, a kibocsátások és a légszennyezés csökkentéséhez, továbbá a torlódások csökkentéséhez, ezért azt minden városi mobilitási keretben ösztönözni kell a megfizethető, hozzáférhető és fenntartható közlekedési megoldások biztosítása érdekében;

39. ezért arra ösztönzi a helyi hatóságokat, hogy fektessenek be és építsenek ki biztonságos kerékpár- és gyalogos infrastruktúrát, és tegyék a városi területek közlekedési rendszereinek részévé a közös használatú kerékpárokat és az elektromos kerékpárokat; ösztönzi a tagállamokat, hogy biztosítsanak ösztönzőket a kerékpárok, köztük az e-kerékpárok vásárlásához; a multimodalitás előmozdítása érdekében ösztönzi a kerékpározás, a gyaloglás és más közlekedési módok közötti szinergiák megerősítését, például azt, hogy a vonatokon több helyet kell biztosítani a kerékpárok számára, és több örzött parkolóhelyeket kell biztosítani a kerékpárok számára az állomásokon és a mobilitási csomópontokon;

40. ösztönzi a Bizottságot, hogy tegyen többet az aktív mobilitás előmozdítása érdekében az egész EU-ban, készítsen célzott kerékpárstratégiát, és a 2024-es évet tegye meg a kerékpározás európai évének; sürgeti a Bizottságot, hogy az EU iparstratégiáján belül ismerje el stratégiai ágazatnak az uniós kerékpár-ellátási láncot;

Városi infrastruktúra és TEN-T városi csomópontok

41. kiemeli, hogy a városi infrastruktúra tervezésének hozzá kell járulnia az intelligens és fenntartható közlekedési átálláshoz, lehetővé téve a multimodalitást és jó életminőséget biztosítva a városokban, valamint összeköttetést teremtve a városok és a gazdasági, oktatási, turisztikai és kulturális vonzáskörzetükhöz tartozó város környéki és vidéki területek között; infrastrukturális tervezésre szólít fel a multimodális csomópontok létrehozásának megkönnyítése érdekében a városi csomópontok szintjén, és kiemeli, hogy az infrastruktúrának magában kell foglalnia a megközelítési útvonalakat és a multimodális személyszállítási csomópontokkal való utolsó kilométeres összeköttetést, az aktív közlekedési módok esetében beleértve az olyan megközelítési útvonalakat is, mint a hidak, alagutak vagy aluljárók;

42. kiemeli, hogy a városi infrastruktúrák tervezését az uniós közúti közlekedésbiztonsági jogszabályokkal összhangban kell elvégezni, és ki kell terjednie a kerékpáros és gyalogos infrastruktúrára és egyéb aktív mobilitási módokra vonatkozó biztonsági előírásokra is; arra ösztönzi a tagállamokat és a helyi hatóságokat, hogy az aktív mobilitáshoz építsenek biztonságos infrastruktúrát, és új infrastruktúra építése vagy a meglévő infrastruktúra korszerűsítése esetén kellően vegyék figyelembe a közúti és kerékpáros infrastruktúra folytonosságát és biztonságát;

43. ösztönzi a tagállamokat, a helyi hatóságokat és a városok hálózatait, hogy egyesítsék erőiket a fenntartható városi mobilitási tervek előmozdítása és végrehajtása érdekében, hogy minden európai városban javítsák az életminőséget, tiszteletben tartva ugyanakkor a szubszidiaritás elvét; ösztönzi a tagállamokat, hogy támogassák a helyi hatóságokat a fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozásában és végrehajtásában;

44. hangsúlyozza a fenntartható városi mobilitási tervek fontosságát, és összehangoltabb megközelítés alkalmazására ösztönöz EU-szerte; ebben a tekintetben hangsúlyozza, hogy a fenntartható városi mobilitási tervekhez kapcsolódó, közeljövőben aktualizálandó iránymutatásokban hangsúlyosabban kell szerepelnie az összes fenntartható közlekedési módnak, többek között az aktív mobilitásnak és az ezt szolgáló infrastruktúrának, építve az ezen a területen már bevált gyakorlatokra, valamint szerepelnie kell a városi területeken alkalmazott átfogó biztonsági megközelítésnek is; ösztönzi a kerékpárparkoló vagy e-kerékpár-töltő létesítmények beépítését a fenntartható városi mobilitási tervekbe;

45. arra ösztönöz, hogy a polgárokat és más érdekelt feleket aktívan vonják be a fenntartható városi mobilitási tervek kialakításába helyi, regionális, nemzeti és európai szinten, mivel ez alapvetően fontos a szükséges lakossági támogatás megszerzéséhez azáltal, hogy az összes érdekelt felet bevonják egy mindenki igényeinek és elvárásainak megfelelő, magas színvonalú szolgáltatás megtervezésébe;

46. kiemeli, hogy a fenntartható városi mobilitási terveknek nemcsak a különböző közlekedési módok integrálására és a fenntartható közlekedési módok előmozdítására irányuló intézkedéseket kell bemutatniuk, hanem értékelniük kell azok megfizethetőségét és hozzáférhetőségét a közlekedési szolgáltatást igénybe vevők szempontjából, figyelembe véve a különböző csoportok különböző közlekedési és mobilitási igényeit;

47. kéri, hogy a fenntartható városi mobilitási tervek tükrözzék a különleges szükségletű csoportok eltérő mobilitási mintáit és szükségleteit; kiemeli, hogy rendkívül fontos a különleges szükségletű csoportok aktív bevonása e tervek kidolgozásába;

48. ösztönzi továbbá a tagállamokat, hogy a városi közlekedési szolgáltatásokhoz való akadálymentes hozzáférést építsék be fenntartható városi mobilitási terveikbe; emlékeztet, hogy a bevált gyakorlatok nyomán követése és előmozdítása révén még jobban integrálni kell az uniós közúti közlekedésbiztonsági célokat és fellépéseket a fenntartható városi mobilitási tervekhez kapcsolódó iránymutatásokba;

49. hangsúlyozza, hogy az új, európai szintű városi mobilitási keretnek figyelembe kell vennie valamennyi szintet; hangsúlyozza, hogy a fenntartható városi mobilitási terveket szerepeltetni kell az önkormányzati és területi várostervezésben és azzal össze kell hangolni; ösztönzi a régiókat, hogy mozdítsák elő ezt az összehangolást a területeik és településeik között olyan ösztönzők révén, amelyek támogatják a fenntartható városi mobilitási tervek és a városi és területi tervezés közötti kapcsolatot; felhívja a Bizottságot, hogy ambiciózusabb célokat tűzzön ki, és a városi mobilitási terveket regionális szinten dolgozza ki, tiszteletben tartva ugyanakkor a szubszidiaritás elvét;

50. hangsúlyozza, hogy a transzeurópai közlekedési hálózat (TEN-T) intermodális városi mobilitásra támaszkodik annak érdekében, hogy az utasok és az áruk számára egyaránt megkönnyítse az „első és utolsó kilométer” megtételét, amelyben növelni kell a fenntartható közlekedési módok, köztük az aktív mobilitás részarányát;

51. kiemeli az intermodális mobilitás megerősítésének szükségességét annak érdekében, hogy összekapcsolják az embereket a munkahelyekkel, az oktatási helyszínekkel és a szabadidős tevékenységekkel, valamint a városi, városkörnyéki és vidéki területek közötti mobilitáshoz való méltányos hozzáférés kiterjesztésének szükségességét;

52. felszólít a repülőterek, vertiportok és tengeri kikötők és a városok és városi csomópontok közötti összeköttetések jelentős javítására a zökkenőmentes és multimodális közlekedési és mobilitási megoldások lehetővé tétele érdekében; e tekintetben kiemeli a vasúti infrastruktúra és a kölcsönös átjárhatóság kiemelkedő fontosságát;

53. üdvözli az Európai Repülésbiztonsági Ügynökség (EASA) által a vertiportokkal kapcsolatban végzett munkát, amelyek fejlesztése kulcsfontosságú a városi légi mobilitási szolgáltatások kiépítéséhez;

54. üdvözli a TEN-T városi csomópontjainak – köztük az EU periférián elhelyezkedő és legkülső régiókban található csomópontok és összeköttetések – fokozottabb támogatására irányuló bizottsági javaslatot, mivel az szükséges a továbbra is jelentős kihívást jelentő hiányzó és rossz összeköttetések javításához; külön hangsúlyozza, hogy a fenntartható közlekedési módok, például a vasút, a belvízi utak és az intermodális csomópontok kölcsönösen átjárható infrastrukturális fejlesztésével kell javítani a vidéki, hegyvidéki, városkörnyéki és városi területek közötti összeköttetéseket; kiemeli a színvonalas közforgalmú közlekedéssel való összeköttetés fontosságát, különös tekintettel a tömegközlekedésre, valamint az aktív mobilitásra és az egyéni mobilitásra;

55. e tekintetben üdvözli a városi csomópontokat összekötő fenntartható városi mobilitási tervek kidolgozását, mivel e tervek olyan intézkedéseket tartalmazhatnak, amelyek a fenntartható közlekedési módok más közlekedési módokkal való összekapcsolására vonatkoznak; e tekintetben úgy véli, hogy az EuroVelo hálózatot ténylegesen integrálni kell a TEN-T hálózatba annak érdekében, hogy szinergiák jöjjenek létre a két hálózat között, és a TEN-T infrastruktúra városi csomópontokban történő kiépítése vagy korszerűsítése során kellő figyelmet kell fordítani a kerékpározás lehetővé tételére;

56. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy biztosítsák a városi csomópontok intelligens és fenntartható összeköttetését a nagy sebességű fővonalak, állomások és a nagy sebességű vonatok elkerülő útjai és a belső városi környezetek között azzal a céllal, hogy lehetőség szerint fenn lehessen tartani a fő hálózati vonalak mentén a megszakítatlan folyamatosságot, megőrizve ugyanakkor az integrált mobilitási megoldásokat a nagyvárosi területeken, valamint a városközpontokkal, városi és városkörnyéki területekkel való összeköttetés könnyű és intelligens megoldásait;

57. felhívja a Bizottságot, hogy – a tagállamokkal közös megállapodásnak megfelelően – terjessze ki a városi csomópontok jelenlegi listáját a TEN-T folyosókon fekvő további városokra, és nyújtson több támogatást az új városi csomópontoknak fenntartható városi mobilitási terveik kidolgozásához és aktualizálásához; hangsúlyozza, hogy a helyi hatóságoknak a TEN-T folyosók irányításába és tervezésébe való jobb bevonását és a fenntartható városi mobilitási tervek értékelésére vonatkozó kritériumok meghatározását együttműködési mechanizmusok létrehozásával lehetne javítani;

58. emlékeztet, hogy a legkülső régiók városi térségei strukturális akadályokkal és sajátos kihívásokkal szembesülnek a közlekedés terén, és e régiókban biztosítani kell a területi folytonosságot és az összeköttetést; ismételten kéri a Bizottságot, hogy a mezőgazdasági ágazatban bevezetett, a távoli fekvéssel és szigetjelleggel összefüggő támogatási program (POSEI-program) mintájára dolgozzon ki erre vonatkozóan egy külön programot, amely a közlekedés terén ellensúlyozná e régiók strukturális hátrányait;

59. kiemeli, hogy a belvízi hajózás az egyik leginkább környezetbarát közlekedési mód, és az Unión belül nagy mennyiségű áru szállítása tekintetében nagyrészt kiaknázatlan lehetőségeket rejt, többek között a városi térségekben, amint azt a fenntartható és intelligens mobilitási stratégia is példázza; hangsúlyozza ezért, hogy a belvízi szállítás fontos szerepet játszhat az EU éghajlat-politikai célkitűzéseinek elérésében;

60. hangsúlyozza, hogy a belvízi hajózási infrastruktúra továbbfejlesztése döntő fontosságú az intelligens, fenntartható és versenyképes városi közlekedés kiépítése szempontjából;
61. felszólít a belvízi utak városi közlekedésen belüli modális részesedésének jelentős növelésére a belvízi közlekedés rezilienciájának, hatékonyságának és fenntarthatóságának javítása révén, használatának előmozdításával és ösztönzésével, valamint elegendő beruházás lehetővé tételével a közúti torlódások csökkentése, a biztonság növelése és a kibocsátások csökkentése érdekében;
62. kéri a tagállamokat, hogy ösztönözzék helyi hatóságait arra, hogy fenntartható városi mobilitási terveikbe foglalják bele azt a célkitűzést, hogy a városokban jobban használják ki a városi belvízi hajózást, és terjesszenek elő konkrét javaslatokat a belvízi hajózási logisztikájának fellendítésére, és vegyék számításba a végpontra szállítást; e tekintetben felhívja a Bizottságot, hogy fokozza a vízi személyszállításra és áru fuvarozásra vonatkozó városi mobilitási adatok gyűjtését, és kiemeli a fenntartható városi logisztika terén a belvízi közlekedésben rejlő lehetőségeket az „utolsó kilométerek” tekintetében;
63. felhívja a tagállamokat, hogy összpontosítsanak a TEN-T belvízi hajózási törzshálózatának 2030-ig történő megvalósítására, megszüntetve a hiányzó összeköttetéseket és lehetővé téve a városi kereten belül a minőségi és modálisan összekapcsolt fizikai és digitális infrastruktúrát, beleértve a kikötők vasúti összeköttetéseinek javítását is;
64. felszólít az érdekelt felekkel együttműködésben kialakított uniós intézkedésekre az európai gazdaságon belüli multimodális közlekedést akadályozó jogalkotási, adminisztratív és határokon átnyúló akadályok felszámolása érdekében; megjegyzi, hogy ezt a multimodális elképzelést a következő, a belvízi szállítás érdekét szolgáló integrált európai cselekvési programban (NAIADES) ki kell dolgozni; további ösztönzőket kér az intermodális kikötői platformok fejlesztése érdekében;
65. hangsúlyozza a helyi közlekedés fontosságát, mivel kifejezetten a vasúti utasok 93 %-a regionális vonalakon utazik;
66. felszólít a vasúti mobilitás és áru fuvarozás modális arányának növelésére, valamint ezek más közlekedési módokkal való összekapcsolására a városi közlekedési kereteken belül; ebben a tekintetben felszólít a meglévő szabályozási keret javítására, valamint a technológiai és operatív akadályok csökkentésére; hangsúlyozza, hogy az Európai Vasúti Forgalomirányítási Rendszer (ERTMS) teljes körű integrációját 2030-ig be kell fejezni, emiatt az ügy immár sürgőssé vált;
67. kiemeli a vasúti közlekedési szolgáltatók közötti egyenlő versenyfeltételek és a városi infrastruktúrához való egyenlő hozzáférésük fontosságát, valamint a vágányhoz való hozzáférés felülvizsgálatát a városi közlekedés keretében a vasút versenyképességének – a negyedik vasúti csomaggal teljes összhangban való – javítása, valamint az utasok és az áruk számára fenntartható, megfizethető és vonzó közlekedési megoldások biztosítása érdekében;
68. kiemeli a kerékpározás és a vasút közötti szinergiák előnyeit, amelyek megoldásokat kínálnak a fontos utolsó kilométerek megtételére és a szabadidős utazásra; e tekintetben ösztönzi a vasútállomások e célnak megfelelő akadálymentesítését, valamint elegendő biztonságos parkolóhely biztosítását az állomásokon és a mobilitási csomópontokon;
69. úgy véli, hogy a határvárosoknak hatékony és gördülékeny napi közlekedést kell biztosítaniuk, áthidalva a hiányzó összeköttetéseket és a szűk keresztmetszeteket, valamint jobb és fenntarthatóbb összeköttetést biztosítva az európai fővárosok és a nagyvárosok között; e tekintetben kiemeli, hogy különösen a nagysebességű és az éjszakai vasúti szolgáltatásokat kell jobban kiépíteni, különösen azokon a területeken, ahol jelenleg hiányoznak az ilyen szolgáltatások; hangsúlyozza, hogy a vasút egyik fő versenyelőnye az, hogy képes összeköttetést biztosítani a városközpontok között; sürgeti ebben a tekintetben az összes érintett hatóságot, hogy számolják fel a meglévő akadályokat, és hozzák létre ezeket az európai városi központok közötti összeköttetéseket ott, ahol még nem léteznek;
70. hangsúlyozza a vasúti, de különösen közúti áru fuvarozásnál előforduló rendkívül hosszú várakozási időket, amelyek egyes esetekben zavart okoznak a városi mobilitási rendszerekben és a közlekedés valamennyi típusában; hangsúlyozza, hogy az ilyen események negatívan érintik a határ menti városokat és területeket, és közvetlen hatással vannak a levegőminőségre és a zajszennyezésre, miközben rontják az európai polgárok egészségét; növelik a közúti balesetek kockázatát, és károsítják az infrastruktúrát; ezért kéri, hogy vezessenek be uniós szintű szabványt, amely átlagosan 1 percnyi időt ír elő a nehézgépjárművek ügyintézésére és ellenőrzésére az EU határain, beleértve a meg nem felelés esetén alkalmazandó szankciókat is;

71. hangsúlyozza, hogy a városi mobilitási törekvések és célok megfelelő, hosszú távú finanszírozást igényelnek, és hogy ez még fontosabb a példátlanul magas infláció és a fosszilis tüzelőanyagoktól való függetlenedés felgyorsulása miatt, amit többek között az Ukrajna elleni illegális, indokolatlan orosz agresszív háború által kiváltott energiaválság, valamint egyéb, nem pénzügyi támogatási eszközök motiválnak; e tekintetben a megfelelő szintű köz-, magán-, tagállami és európai finanszírozás kombinálását, valamint a vonatkozó meglévő uniós programok és projektek gyors végrehajtását kéri; szorgalmazza továbbá, hogy ambiciózus finanszírozással javítsák a városi mobilitást az összeköttetések, a hatékonyság, a megfizethetőség, az intermodalitás és a fenntarthatóság tekintetében, a 2021–2027-es többéves pénzügyi kereten túl is; felhív a városi, városkörnyéki és vidéki területek közötti intermodális összeköttetések további finanszírozására, beleértve a vasúti közlekedést, valamint a gördülőállomány és az infrastruktúra fokozottabb digitalizálására az e területek elnéptelenedése elleni küzdelem érdekében is;

72. hangsúlyozza, hogy a városi beruházások tervezésének támogatnia kell a multimodális megoldásokat valamennyi felhasználó számára, beleértve a közforgalmú közlekedést is;

73. kéri az Európai Beruházási Bank (EBB csoport) további bevonását a rendelkezésre álló finanszírozás növelésének lehetővé tétele érdekében, beleértve adott esetben a helyi önkormányzatoknak juttatott közvetlen előirányzatokat is, különös figyelmet fordítva a kisebb városok és települések szükségleteire;

74. kiemeli az uniós adminisztratív kapacitási támogatás és a regionális és helyi hatóságok számára a finanszírozási mechanizmusok és lehetőségek témájában biztosított képzés előnyeit;

A zöld és digitális városi közlekedésre való átállás

75. megállapítja, hogy a városi területeket sújtják a légszennyezés hatásai; emlékeztet, hogy a légszennyezésnek, például a finomrészecskéknek való kitettség növeli az idő előtti halálozások számát Európában; felhívja a tagállamokat, hogy tegyenek többet a városok levegőtisztaságának javítása érdekében;

76. megjegyzi, hogy az európai városi területek helyi önkormányzatai különböző szakpolitikai intézkedéseket alkalmaznak a lég- és zajszennyezés és a torlódások csökkentésére városaikban, az alacsony kibocsátási övezetektől kezdve a célzott időkereten belül végzett teherszállításon át a kibocsátási matricáig, a forgalmi tervekig stb.; e tekintetben elismeri, hogy a bevált gyakorlatok városok közötti és európai szintű megosztása hozzáadott értéket képvisel;

77. kiemeli a forgalmi torlódások csökkentésének további előnyeit, különös tekintettel a megkülönböztető jelzést használó járművek, például a rendőrautók, a mentőautók és a tűzoltóautók közlekedésének lehetővé tételére;

78. megjegyzi, hogy a szén-dioxid-mentesítés gyakran hatékonyabb a városi területeken, többek között a nagyobb népsűrűség miatt, ezért a dekarbonizációnak ezeken a területeken gyorsabbnak kell lennie;

79. üdvözli a közlekedésből származó zajkibocsátás kezelésére irányuló helyi kezdeményezéseket, tekintettel az emberi egészségre és a biológiai sokféleségre gyakorolt negatív hatásokra, beleértve például a zajradarok párizsi használatát; úgy véli, hogy a Bizottságnak meg kell határoznia és elő kell mozdítania az ilyen kezdeményezéseket, többek között a fenntartható városi mobilitási tervekre vonatkozó iránymutatásai révén, a tagállamoknak pedig szélesebb körben kell alkalmazniuk ezeket az eszközöket;

80. üdvözli a közlekedésből származó zajkibocsátás kezelésére irányuló helyi kezdeményezéseket, például a zajradarok párizsi használatát, tekintettel az emberi egészségre és a biológiai sokféleségre gyakorolt negatív hatásokra; úgy véli, hogy a Bizottságnak meg kell határoznia és elő kell mozdítania az ilyen kezdeményezéseket, többek között a fenntartható városi mobilitási tervekre vonatkozó iránymutatásai révén, a tagállamoknak pedig szélesebb körben kell alkalmazniuk ezeket az eszközöket;

81. megjegyzi, hogy az európai városi területeken egyre gyakrabban alkalmazzák a gépjárművek városi behajtásának szabályozását a forgalmi torlódások és a környezetszennyezés csökkentésére, többek között a nehéz tehergépjárművek behajtásának korlátozása révén; megjegyzi, hogy a gépjárművek városi behajtásának szabályozása gyakran a járművekre vonatkozó Euro előírásokon is alapul; e tekintetben tudomásul veszi az új, szigorúbb Euro 7 előírásokra irányuló javaslatot;

82. hangsúlyozza, hogy a városi területeknek mindenki számára hozzáférhetőnek kell maradniuk, mivel a városi területekhez való hozzáférés bizonyos járművek vagy felhasználók számára történő korlátozása hátrányos megkülönböztetéshez vezethet a polgárok között, e zónák megvalósítása különösen az alacsony és közepes jövedelmű polgárok, valamint a városkörnyéki és vidéki területekről közlekedő polgárok napi mobilitását és társadalmi-gazdasági státuszát érinti; úgy véli, hogy a polgárok egyetlen csoportját sem szabad büntetni úgy, hogy a számukra a közlekedés hatékonysága csökken vagy maga a mobilitás lehetetlenné válik, ami egyébként további urbanizációhoz is vezethetne;

83. kiemeli az intelligens megoldások fontosságát a tekintetben, hogy a járművezetők jobb és következetes tájékoztatást kapjanak arról, hogy megfelelnek-e bizonyos szabályoknak, különösen a határokon átnyúló végrehajtás tekintetében; megjegyzi, hogy a közös európai szabványok és technológiai megoldások lehetővé tehetik az összes ilyen zónához való zökkenőmentes behajtást, és hogy ezeknek a szabványoknak adatokon kell alapulniuk, és lehetővé kell tenniük a gépjárművek városi behajtásának szabályozását azokban az övezetekben, ahol bizonyítottan rendkívül magas a kibocsátási szám; kiemeli, hogy a gépjárművek városi behajtásának szabályozását hatásvizsgálatoknak, valamint a lakossággal és más érdekelt felekkel folytatott konzultációknak, valamint az érintett gazdasági tényezők tájékoztatásának és értesítésének kell kísérnie; hangsúlyozza, hogy a helyi hatóságoknak a gépjárművek városi behajtása szabályozásának bevezetése előtt értesíteniük kell a Bizottságot;

84. hangsúlyozza, hogy ezen intézkedések segítségével egyensúlyt lehetne teremteni ezen övezeteknek a jobb levegőminőség és a torlódások tekintetében mutatott előnyei, valamint a hátrányos megkülönböztetés, az egységes európai közlekedési térség további szétaprózódása, a városi logisztika többletköltségei vagy a helyi turizmusra gyakorolt lehetséges hatás tekintetében fennálló hiányosságai között;

85. támogatja a teherszállítási dimenzió beépítését a fenntartható városi mobilitási tervekbe a fenntartható városi logisztikai tervek és a városi árufuvarozás alacsony kibocsátású megoldásainak – többek között a vasút, a belvízi utak, a kibocsátásmentes vagy alacsony kibocsátású járműflották vagy teherszállító kerékpárok és a kapcsolódó kerékpáros logisztika – gyorsabb elterjedése érdekében, új elosztási modellek, dinamikus útvonaltervezés és multimodális összeköttetések alkalmazásával;

86. kiemeli, hogy a városi logisztikát a várostervezés szerves részeként kell kezelni a városi árufuvarozási szolgáltatások hatékonyságának biztosítása, valamint a többi résztvevőt érintő zavarok elkerülése érdekében;

87. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a multimodális áruterminálok beépítsék a városi közlekedési rendszerbe és infrastruktúrába; hangsúlyozza, hogy a csomagok biztonságos felvételének megkönnyítése érdekében a valamennyi fuvarozó számára közös, minden felhasználó számára hozzáférhető és megfelelő számú csomagfelvevő központ létrehozása jó lehetőség a városokon belüli utolsó kilométeres összeköttetéseken keresztül történő kézbesítéshez kapcsolódó forgalom csökkentésére;

88. hangsúlyozza a városi logisztika dekarbonizációjának, valamint – a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművek, a vasút és a belvízi utak révén – a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású városi logisztikára való átállás felgyorsításának fontosságát az e-kereskedelem iránti növekvő kereslet összefüggésében; ösztönzi a helyi hatóságokat, hogy városi logisztikájukban vizsgálják meg az alternatív megoldások, például kerékpárok, teherszállító kerékpárok és e-kerékpárok használatával történő áruszállítás kiaknázhatóságát és lehetőségeit;

89. felhívja a tagállamokat, hogy a helyi és regionális hatóságokkal együttműködve, az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájáról szóló rendeletnek megfelelően biztosítsák (a városi, városkörnyéki és vidéki területeken) az elektromos töltőpontok és az alternatív üzemanyagok infrastruktúrájának nyilvános rendelkezésre állását oly módon, amely figyelembe veszi valamennyi járműkategória sajátosságait, a fenntartható közlekedési módok elterjedésének felgyorsítása érdekében; felkéri a tagállamokat, hogy működjenek együtt a Bizottsággal annak érdekében, hogy ösztönzőket dolgozzanak ki a magánszemélyek és a vállalkozások számára a kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású közlekedési módok alkalmazására, például a településrendezési és engedélyezési egyszerűsített jogalkotási eljárásra vonatkozó ajánlásokat;

90. kiemeli a kibocsátásmentes és az alacsony szén-dioxid-kibocsátású mobilitás alternatív üzemanyagainak, valamint a körforgásos gazdaságnak a fontosságát az EU ambiciózus környezetvédelmi céljainak elérése szempontjából; megjegyzi ebben a tekintetben, hogy a járművek kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású járművekké, különösen elektromos járművekké történő átalakítása nagy lehetőségeket hordoz az üvegházhatást okozó gázok kibocsátásának inkluzív és megfizethetőbb módon történő csökkentésére; ezért hangsúlyozza, hogy a szabályozási környezet uniós szintű optimalizálása kulcsfontosságú lenne az utólagos átalakítással foglalkozó iparág támogatása szempontjából; felkéri a tagállamokat és a Bizottságot, hogy működjenek együtt különböző olyan pénzügyi, adóügyi és szabályozási ösztönzők kidolgozása érdekében, amelyek lehetővé teszik a magán- és üzleti felhasználók számára, hogy kibocsátásmentes és alacsony kibocsátású alternatívákra térjenek át;

91. arra ösztönzi a helyi hatóságokat, hogy biztosítsanak töltőinfrastruktúrát az elektromos kerékpárok és a teherszállító kerékpárok számára; hangsúlyozza, hogy az alternatív üzemanyagok elektromos és egyéb töltőinfrastruktúrájának a multimodális csomópontok és terminálok részét kell képeznie.

92. hangsúlyozza, hogy a vasút és a tömegközlekedés használaton kívüli és elavult, helyigényes létesítményei, például az állomások, területek, raktárak és használaton kívüli szerelőműhelyek, még akkor is, ha továbbra is a vállalat tulajdonában vannak, funkcionális megoldásokat kínálhatnak a helyi közösségek számára közvetlen előnyökkel járó tevékenységekre, például nonprofit kezdeményezésekre, kistermelői piacra, nagyobb szolidaritási kezdeményezésekre, biztosítva ugyanakkor a nyilvános terek fenntartható használatát a városi környezetben;

93. kiemeli, hogy a mesterséges intelligencia és a digitalizáció olyan eszközök, amelyek felhasználhatók a közlekedési rendszer általános hatékonyságának javítására a járművekben, a forgalomirányítási rendszerekben és az optimalizált intelligens közlekedési rendszereken alapuló szolgáltatásokban való alkalmazás révén, a közforgalmú közlekedés tervezése kényelmének és megbízhatóságának javítása, az üvegházhatásúgáz-kibocsátás csökkentése, az utazási idő és költségek csökkentése, valamint a forgalmi torlódások enyhítése érdekében, emellett jelentősen javítva a szolgáltatások kiszámíthatóságát és az ügyfelek elégedettségét; megjegyzi ugyanakkor, hogy a közlekedés biztonságosabbá, hatékonyabbá, fenntarthatóbbá és megfizethetőbbé tehető; ezzel összefüggésben hangsúlyozza, hogy az előállított és összegyűjtött adatok biztonságát és titkosságát meg kell őrizni;

94. szorgalmazza a legújabb járműtechnológiák, például a legkorszerűbb személygépkocsik, kisteherautók, teherautók és buszok használatba vételét, amelyek fontos szerepet játszhatnak a városi közlekedésben azáltal, hogy intelligens, fenntartható, biztonságos, megfizethető és hatékony egyéni és közforgalmú közlekedési megoldásokat és logisztikát biztosítanak a kooperatív, összekapcsolt és automatizált mobilitás fejlesztéséhez és alkalmazásához, valamint a hatékony és korszerű közlekedésszervezés lehetővé tételéhez; hangsúlyozza, hogy a rendelkezésre álló technológia lehetővé teszi a zökkenőmentes multimodális integrációt, beleértve az egyenkénti jegyértékesítést is, feltéve, hogy a különböző szolgáltatók megfelelő módon megosztják egymással a menetrendeket és a valós idejű adatokat; sürgeti a Bizottságot és a tagállamokat, hogy fokozzák az intelligens mobilitásra, a továbbképzésre és az átképzésre irányuló kutatást és beruházásokat annak érdekében, hogy hozzájáruljanak az innovatív közlekedési megoldások fejlesztéséhez.

95. támogatja a kritikus útszakaszok és balesetveszélyes pontok (pl. alagutak, hidak, nagy és sűrű forgalmú területek) megfelelő intelligens közlekedési rendszerekkel való felszerelését, valamint az intelligens közlekedési rendszerek szolgáltatásainak a kritikus útszakaszok helyszínein és területein történő biztosítását, ami a biztonság és az utak hatékonysága tekintetében gyors sikereket fog eredményezni;

96. hangsúlyozza, hogy a környezetüket pásztázó és azonnal reagáló MI-rendszerekkel felszerelt önműködő járművek jelentősen csökkenthetik az emberi tévedések számát, és lehetőséget hordoznak a balesetek és a halálos áldozatok számának csökkentésére, amennyiben megfelelő biztosítékokkal együtt alkalmazzák azokat; ezért úgy véli, hogy – mivel az EU-ban bekövetkező halálos közúti balesetek számának csökkentése terén elért eredmények az elmúlt két évtizedben stagnáltak – az említett járművek fontos eszközök lehetnek a „zéró-elképzelés” felé tett előrelépések felgyorsításához;

97. úgy véli, hogy olyan helyi szakpolitikai keretet és magán-állami partnerségeket kell biztosítani, amelyek képesek támogatni az ipart és a mobilitás szereplőit, amelyek innovatív és fenntartható üzleti modelleket és új városi mobilitási technológiákat indítanak, például önműködő járműveket üzemeltetnek; megjegyzi, hogy ez megkönnyíthető a városi behajtásra vonatkozó szabályozások összehangolásával a méretgazdaságosság és az alacsonyabb költségek elérése érdekében;

98. felhív a mesterséges intelligencia intelligens mobilitásban és közlekedésben, valamint a közlekedési és felhasználói adatokhoz történő felhasználására vonatkozó megfelelő jogi, etikai és szakpolitikai keret kidolgozására;

99. hangsúlyozza e tekintetben, hogy a teljes mértékben önműködő vagy nagymértékben automatizált járművek az elkövetkező években kereskedelmi forgalomba kerülnek majd, és hogy az ilyen járművek biztonságos használatát és a felelősségi körök egyértelmű szabályozását biztosító, megfelelő szabályozási kereteket a lehető leghamarabb be kell vezetni az ebből eredő változások kezelése érdekében, ideértve az önműködő járművek, az infrastruktúra és a többi felhasználó közötti interakciókat;

100. hangsúlyozza, hogy a digitális megoldásokat inkluzív és részvételen alapuló módon kell bevezetni annak érdekében, hogy minden felhasználói csoport számára hozzáférhető közlekedés valósuljon meg, biztosítani kell az emberi ellenőrzési mechanizmusokat, és el kell kerülni a digitális készségeken és a technológiához való hozzáféréseken alapuló megkülönböztetést;

101. felhív a városok fizikai és digitális infrastruktúrájának sürgős korszerűsítésére az automatizált vezetés biztonságos bevezetésének biztosítása érdekében, a közlekedési szabályok tagállamok és helyi hatóságok közötti harmonizálásával együtt;

102. kiemeli a városi területeken a légi mobilitásban rejlő növekvő lehetőségeket, különösen a pilóta nélküli légi járművek széles közönség általi lehetséges használata tekintetében;

103. hangsúlyozza, hogy a pilóta nélküli légi járműveket a mobilitási keret részének kell tekinteni, ezért biztonságukat és védelmüket szabályozni kell, és hogy az e területre vonatkozó intézkedések vagy tervek elfogadása előtt átfogó hatásvizsgálatot kell végezni a városi légi mobilitásról annak érdekében, hogy megfelelően fel lehessen mérni az előnyöket, valamint a biztonsággal, a zajjal, a magánélet védelmével vagy a lakosok jogaival kapcsolatos lehetséges aggályokat;

104. rámutat arra, hogy a közúti közlekedési szempontok egyre fontosabbak a gazdasági, környezeti és társadalmi fenntarthatóságra gyakorolt jelentős hatásuk miatt; hangsúlyozza a bevált gyakorlatok és adatok cseréjének fontosságát; üdvözli e tekintetben a Bizottság arra irányuló javaslatát, hogy 2022-ig javítsák a 19 fenntartható városi mobilitási mutatót;

105. hangsúlyozza, hogy a Bizottságnak folyamatosan nyomon kell követnie a városi közlekedési szolgáltatások minőségét meghatározó különböző tényezőket annak érdekében, hogy értékelni lehessen a vonatkozó hatályos jogszabályok végrehajtását, és orvosolni lehessen azok hiányosságait; ösztönzi a nemzeti hatóságokat, hogy rendszeresen osszák meg a Bizottsággal a statisztikai információkat, beleértve a közforgalmú közlekedés biztosítására, a levegőminőségre, a városi mobilitási balesetekre, az utasforgalomra, az ingázási mintákra és az aktív mobilitásra vonatkozó adatokat, beleértve az ellátási láncukban teher szállító kerékpárokot használó vállalatok kerékpáros logisztikai központjaitól származó adatokat, a közös autóhasználatot és más, kialakulóban lévő mobilitási módokat is;

106. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az adatgyűjtés és a Bizottsághoz városi csomópontonként benyújtandó adatok köre társadalmi-gazdasági adatokkal egészüljön ki, és hogy ezeknek az adatoknak ki kell terjedniük az állami és magán mobilitási szolgáltatások és egyéb hozzáférhetőségére, megfizethetőségére vagy felhasználóbarát jellegére;

107. felhívja a tagállamokat és a Bizottságot, hogy támogassák az európai városokat az adatgyűjtéssel kapcsolatos kihívások leküzdésében, és mozdítsák elő az európai közlekedési és mobilitási adatok tagállamok közötti, nyilvános közös adattéren keresztül történő megosztását;

108. hangsúlyozza, hogy támogatni kell a zöld, felhasználóközpontú, integrált mobilitási megoldások gyors bevezetését a személyek és áruk, valamint a magán- és állami érdekelt felek számára annak biztosítása érdekében, hogy az új mobilitási megoldásokat az emberek igényei szerint tervezzék meg, és minden polgár számára hozzáférést biztosítsanak a tiszta, biztonságos, megfizethető és méltányos utazási lehetőségek új generációjához; hangsúlyozza annak fontosságát, hogy a köz- és magánszférabeli érdekelt feleket bevonják a társadalom, a helyi hatóságok és a vállalkozások közötti együttműködésbe és konstruktív párbeszédbe annak érdekében, hogy a városi területeken megvalósuljon a személyek és az áruszállítás fenntartható mobilitása;

109. felhívja a tagállamokat, hogy biztosítsák az egész EU-ra kiterjedő, interoperábilis valós idejű forgalmi információkat, amelyeknek a szolgáltatók és a fejlesztők rendelkezésére kell állniuk, hogy megkönnyítsék az utazási információs weboldalak, online útvonaltervezők és egyéb alkalmazások és szolgáltatások létrehozását a polgárok és a logisztikai szolgáltatók számára;

110. felszólít a közforgalmú közlekedést, valamint egyéb, az első és utolsó kilométerek megtételére alkalmas megoldásokat, például megosztott mikromobilitási szolgáltatásokat is tartalmazó multimodális digitális mobilitási szolgáltatások (MDMS), például a szolgáltatásalapú mobilitás (MaaS) Európa-szerte történő továbbfejlesztésére és végrehajtására, egyenlő versenyfeltételeket biztosítva a közlekedési módok és szolgáltatók számára; hangsúlyozza, hogy a szolgáltatásalapú mobilitás létfontosságú eszköz a multimodális központok számára, mivel integrálja az összes mobilitási szolgáltatást és a parkolást, és ezáltal tájékoztatást nyújt a rendelkezésre álló legjobb szolgáltatásokról, figyelembe véve az utazás költségét és időtartamát, valamint figyelembe veszi a kibocsátásmentességre és alacsony kibocsátásra irányuló törekvéseket és lehetővé teszi az egyszerű jegyértékesítést;

111. egyetért azzal, hogy többet kell tenni a multimodális információs rendszerek és az intelligens jegyértékesítés támogatása érdekében; hangsúlyozza, hogy az utasok számára a mobilitási szolgáltatások keresése, kiválasztása és vásárlása során zökkenőmentes felhasználói élményt kell nyújtani; hangsúlyozza, hogy a multimodális jegyértékesítés előmozdítása érdekében meg kell fontolni és támogatni kell az ágazatspecifikus megoldásokat;

112. kiemeli a felhasználóbarát multimodális jegyértékesítési és fizetési módszerek fontosságát; megjegyzi, hogy egy 2019-es Eurobarométer-kutatás megállapította, hogy a személyes mobilitás szempontjából a leghasznosabb lenne egy egységes jegyértékesítési eszköz, amely bármelyik európai városban az összes városi utazásra használható lenne; határozottan sürgeti a Bizottságot, hogy ne késlekedjen az általa ígért, a városi mobilitást, különösen a multimodális jegyértékesítést érintő további jogalkotási javaslatok elkészítésével; hangsúlyozza, hogy a multimodális jegyértékesítés megvalósítása rendkívül fontos ahhoz, hogy a fenntartható közlekedési módok a felhasználók számára a lehető legmegfelelőbbek és leghatékonyabbak legyenek; arra ösztönzi a tagállamokat, hogy igazítsák ki nemzeti jogszabályaikat, és indítsanak tájékoztató kampányokat és integrált mobilitási megoldásokat, beleértve az integrált jegyértékesítést is;

113. hangsúlyozza annak fontosságát, hogy az utasok zökkenőmentes felhasználói élményben részesüljenek városi mobilitási megoldásuk használata és a távolsági utazási lehetőségekhez való kapcsolódás során. úgy véli, hogy a zökkenőmentes jegyértékesítés megvalósítása érdekében az ilyen esetekben az ágazati alapú megoldásokat támogatni kell, és kiindulópontnak kell tekinteni a városi és távolsági utazásra vonatkozó multimodális jegyértékesítés javítása szempontjából;

114. hangsúlyozza az intelligens parkolásirányítás, beleértve a P+R és K+R intermodális parkolás fontosságát, mivel az jó lehetőséget kínál a kibocsátások csökkentésére, a torlódások elkerülésére és az időmegtakarításra; felszólít az intelligens parkolási mobilalkalmazások használatának fokozására a parkolóhelyekhez és a P+R lehetőségekhez való hozzáférés megkönnyítése, valamint rendelkezésre állásuk javítása és a fizetési módok körének bővítése érdekében;

115. ösztönzi a regionális és helyi hatóságokat, hogy a kiindulási és végső célállomások közelében, pályaudvarokon, repülőtereken és tengeri kikötőkben, valamint az új, felújított és meglévő épületekben biztosítsanak biztonságos kerékpártárolókat és tárolólétesítményeket, beleértve a nagyobb méretű kerékpárok, például a (mozgásukban korlátozott személyek által használt) háromkerekű kerékpárok és teherszállító kerékpárok számára fenntartott parkolóhelyeket, az elektromos kerékpárok és elektromos teherszállító kerékpárok számára, elektromos töltőponttal felszerelt területeket, valamint – amennyiben lehetséges – a javítópontokat; szorgalmazza olyan projektek kidolgozását és támogatását, amelyek biztonságos kerékpártárolást kínálnak a magántárolóhoz hozzáféréssel nem rendelkező polgárok számára; elismeri, hogy az elektromos kerékpárok megjelenése a tárolás tekintetében szigorúbb biztonsági előírásokat tesz szükségessé; megjegyzi, hogy nő az ellopott elektromos kerékpárok száma; hangsúlyozza, hogy a Bizottságnak e tekintetben támogatást kell nyújtania a helyi és regionális önkormányzatok számára;

o

o o

116. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak, a Bizottságnak, a tagállamoknak és parlamentjeiknek.