



C/2023/1058

15.12.2023

P9_TA(2023)0130

EU:s nya ram för mobilitet i städer

Europaparlamentets resolution av den 9 maj 2023 om EU:s nya ram för mobilitet i städer (2022/2023(INI))

(C/2023/1058)

Europaparlamentet utfärdar denna resolution

- med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt avdelning XVIII, och fördraget om Europeiska unionen, särskilt artikel 5.3,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 14 december 2021 om EU:s nya ram för mobilitet i städer (COM(2021)0811),
- med beaktande av kommissionens förslag av den 14 december 2021 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska nätet (COM(2021)0812), särskilt skäl 52 och artikel 40 om krav för urbana knutpunkter,
- med beaktande av kommissionens 55 %-paket av den 14 juli 2021 om genomförandet av den europeiska gröna given,
- med beaktande av EU:s paket för mobilitet i städer från 2013 och utvärderingen av det (SWD(2021)0048),
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1153 av den 7 juli 2021 om inrättande av Fonden för ett sammanlänkat Europa ⁽¹⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1060 av den 24 juni 2021 om fastställande av gemensamma bestämmelser för Europeiska regionala utvecklingsfonden, Europeiska socialfonden+, Sammanhållningsfonden, Fonden för en rättvis omställning och Europeiska havs-, fiskeri- och vattenbruksfonden samt finansiella regler för dessa och för Asyl-, migrations- och integrationsfonden, Fonden för inre säkerhet samt instrumentet för ekonomiskt stöd för gränsförvaltning och viseringspolitik ⁽²⁾ (förordningen om gemensamma bestämmelser),
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1058 av den 24 juni 2021 om Europeiska regionala utvecklingsfonden och Sammanhållningsfonden ⁽³⁾
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/1059 av den 24 juni 2021 om särskilda bestämmelser för målet Europeiskt territoriellt samarbete (Interreg) med stöd av Europeiska regionala utvecklingsfonden och finansieringsinstrument för yttre åtgärder ⁽⁴⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2021/241 av den 12 februari 2021 om inrättande av faciliteten för återhämtning och resiliens ⁽⁵⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/1161 av den 20 juni 2019 om ändring av direktiv 2009/33/EG om främjande av rena och energieffektiva vägtransportfordon ⁽⁶⁾,
- med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2016/2338 av den 14 december 2016 om ändring av förordning (EG) nr 1370/2007 vad gäller öppnandet av marknaden för inrikes persontrafik på järnväg ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ EUT L 249, 14.7.2021, s. 38.

⁽²⁾ EUT L 231, 30.6.2021, s. 159.

⁽³⁾ EUT L 231, 30.6.2021, s. 60.

⁽⁴⁾ EUT L 231, 30.6.2021, s. 94.

⁽⁵⁾ EUT L 57, 18.2.2021, s. 17.

⁽⁶⁾ EUT L 188, 12.7.2019, s. 116.

⁽⁷⁾ EUT L 354, 23.12.2016, s. 22.

- med beaktande av programmet för ett digitalt Europa,
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 30 juni 2021 *En långsiktig vision för EU:s landsbygdsområden – för starkare, sammanlänkade, resilienta och välmående landsbygdsområden 2040* (COM(2021)0345),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 3 mars 2021 *En jämlikhetsunion: EU:s strategi för rättigheter för personer med funktionsnedsättning 2021–2030* (COM(2021)0101),
- med beaktande av kommissionens meddelande av den 3 maj 2022 *Sätta människorna främst, säkra hållbar tillväxt för alla och ta tillvara potentialen i EU:s yttersta randområden* (COM(2022)0198),
- med beaktande av den nya Leipzigstadgan *The Transformative Power of Cities for the Common Good*, som antogs vid det informella ministermötet som hölls den 30 november 2020,
- med beaktande av Amsterdampakten om inrättandet av EU-agendan för städer, som antogs av EU:s ministrar med ansvar för stadsfrågor den 30 maj 2016,
- med beaktande av FN:s Agenda 2030 för hållbar utveckling, särskilt mål 11 om hållbara städer och samhällen,
- med beaktande av sin resolution av den 15 februari 2022 om utmaningar för stadsområden efter covid-19-pandemin ⁽⁸⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 6 oktober 2021 om EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik 2021–2030 och rekommendationer för nästa steg mot nollvisionen ⁽⁹⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 3 juli 2018 om städernas roll inom unionens institutionella ramar ⁽¹⁰⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 13 mars 2018 om rollen för EU:s regioner och städer i genomförandet av Parisavtalet om klimatförändringar ⁽¹¹⁾,
- med beaktande av sin resolution av den 9 september 2015 om de urbana aspekterna i EU:s politik ⁽¹²⁾,
- med beaktande av artikel 54 i arbetsordningen,
- med beaktande av Regionkommitténs yttrande om en ny ram för mobilitet i städer ⁽¹³⁾,
- med beaktande av yttrandet från utskottet för regional utveckling,
- med beaktande av betänkandet från utskottet för transport och turism (A9-0108/2023), och av följande skäl:
 - A. Grupper med särskilda behov omfattar personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet, äldre, kvinnor, barn eller personer som ledsagar barn, som fullt ut utövar sin rätt till mobilitet, studier, lek och arbete.
 - B. Med offentliga transporter avses traditionella tjänster såsom järnvägs-, tunnelbane-, spårvagns- eller bussnät.
 - C. Med kollektivtrafik avses offentliga transporter och nya tjänster som bygger på delning, på efterfrågan, flexibla nya affärsmodeller och annan mobilitet där fler passagerare kollektivt transporteras.
 - D. Mikromobilitet omfattar elektriska och icke-elektriska enheter för personlig mobilitet, såsom cyklar, elcyklar, elsparkcyklar, hoverboardar, enhjulingar etc.

⁽⁸⁾ EUT C 342, 6.9.2022, s. 2.

⁽⁹⁾ EUT C 132, 24.3.2022, s. 45.

⁽¹⁰⁾ EUT C 118, 8.4.2020, s. 2.

⁽¹¹⁾ EUT C 162, 10.5.2019, s. 31.

⁽¹²⁾ EUT C 316, 22.9.2017, s. 124.

⁽¹³⁾ EUT C 498, 30.12.2022, s. 17.

- E. Aktiv mobilitet omfattar både transport av människor och av varor som kan drivas av mänsklig fysisk aktivitet eller en kombination av en elektrisk motor och mänsklig kraft, såsom elcyklar.
- F. Kommissionens förslag om ändring av det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) syftar till att bygga upp ett EU-omfattande, hållbart, effektivt, tillgängligt och multimodalt transportnät, inbegripet utveckling av planer för hållbar mobilitet i städer.
- G. I EU:s ram för mobilitet i städer, som föreslagits av kommissionen, framhålls att man på nationell och lokal nivå bör prioritera utvecklingen av kollektivtrafiken, särskilt offentliga transporter, och den aktiva mobiliteten och sätta dem i centrum för insatserna för att uppnå hållbar mobilitet i städer.
- H. Alla ramar för smart mobilitet i städer måste vara inriktade på allmänna intressen, svara mot människors behov och stödja medlemsstaternas ekonomiska och sociala utveckling, så att mobiliteten i städerna planeras och integreras med ekonomins olika delar och inriktas på att förändra det kollektiva beteendet i syfte att bygga mer hållbara städer med bättre livskvalitet genom en rad överkomliga, tillgängliga, effektiva, smarta och hållbara transportlösningar.
- I. Europeiska miljöbyrån har varnat för att transportutsläppen ökade mellan 2013 och 2019, och med undantag för en minskning under 2020 på grund av de nedstängningar som infördes till följd av covid-19-pandemin förväntas transportutsläppen fortfarande öka.
- J. Personalbrist och osäkra anställningar hotar transportsektorns ekonomiska hållbarhet och följaktligen ramarna för mobilitet i städer.
- K. Organiseringen av transporter i städer är beroende av samspelet med omgivningen.
- L. Ramprogrammet Horisont Europa kommer att tillhandahålla 359,3 miljarder euro under perioden 2021–2023 för sitt uppdrag om klimatneutrala och smarta städer och har som mål att komma upp till totalt 100 klimatneutrala städer i EU senast 2030 ⁽¹⁴⁾. De forsknings- och innovationsåtgärder som kommissionen föreslår för att uppnå detta mål kommer bland annat att inriktas på grön stadsplanering.
- M. Samhällets totala transportkostnader uppgår till uppskattningsvis 987 miljarder euro per år. Denna siffra kan delas upp i miljökostnader (44 %), olyckor (29 %) och trängselkostnader (27 %). Personbilar står för 565 miljarder euro av dessa kostnader, men bränsle- och ägarskatter samt vägullar täcker knappt hälften av dessa kostnader (267 miljarder euro), vilket visar på att de externa transportkostnaderna ännu inte har internaliserats fullt ut. Personer med lägre inkomster påverkas oproportionerligt av dessa negativa externa effekter ⁽¹⁵⁾.
- N. 75 % av de totala koldioxidutsläppen sker i städer (16), omkring 23 % av EU:s transportutsläpp kommer från stadsområden, 70 % av EU-medborgarna bor idag i städer och andelen beräknas uppgå till nästan 84 % 2050, vilket innebär att städerna har en viktig roll att spela när det gäller att bidra till målen i den gröna given.
- O. Trafikstockningar kostar EU omkring 270 miljarder euro per år och är därför en av de största utmaningarna för mobiliteten i städer, eftersom luftföroreningar, buller och stadsheta påverkar de flesta européer.
- P. Översynen av direktivet om byggnaders energiprestanda ⁽¹⁶⁾ bör underlätta medlemsstaternas framsteg mot den gröna omställningen genom bestämmelser om utbyggnad av infrastruktur för elektromobilitet, inbegripet snabbare utbyggnad av laddningsstationer, och bestämmelser om parkeringsplatser för cyklar.
- Q. Elektromobilitet befinner sig för närvarande i olika utvecklingsstadier i medlemsstaterna och regionerna i EU, och särskilda undantag och flexibilitet bör införas för att göra det möjligt för medlemsstater och regioner med en mindre utvecklad marknad för elektromobilitet att göra framsteg mot den gröna omställningen. Särskild uppmärksamhet bör ägnas åt att säkerställa att energinätets kapacitet kan tillgodose energibehoven hos nuvarande och framtida elfordon och att marginaler avseende planeringsreserver för nätanslutningsenergi beaktas.

⁽¹⁴⁾ Europeiska kommissionen, Horisont Europe.

⁽¹⁵⁾ Europeiska revisionsrättens särskilda rapport nr 6/2020 om hållbar rörlighet i städer i EU, <https://op.europa.eu/webpub/eca/special-reports/urban-mobility-6-2020/sv/>.

⁽¹⁶⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2010/31/EU av den 19 maj 2010 om byggnaders energiprestanda (EUT L 153, 18.6.2010, s. 13).

- R. Oljepriserna har stigit utan motstycke under de senaste månaderna och den framtida trenden är oklar. Det är av yttersta vikt att förbrukningen av fossila bränslen minskar. Enligt Internationella energioorganet är minskade hastigheter en effektiv åtgärd för att uppnå detta.
- S. Offentliga transporter sysselsätter två miljoner människor i lokala och trygga arbeten i samhällen i hela EU och erbjuder en rad karriärvägar och anställningsmöjligheter för personer med vitt skilda bakgrunder. Under pandemin var en betydande del av dessa anställda tvungna att permitteras och många beslöt sig för att lämna sektorn, särskilt i medlemsstater med låga socialförsäkringsförmåner och svag kollektivförhandlingstäckning.
- T. Bristen på arbetskraft inom offentliga transporter har nyligen lett till att transporttjänsterna har minskat, inklusive inställda natt- och helgtjänster och färre rutter. Detta har lett till mobilitet som inte är lika inkluderande, vilket hotar den sociala sammanhållningen och tillgången till sysselsättning, utbildning och hälso- och sjukvård för de mest utsatta som är helt beroende av offentliga transporter för sin mobilitet. Mobilitetsfattigdomen ökar i hela EU.
- U. En effektiv rörlighet för personer, tjänster och varor, inbegripet godstransporter och logistik i städer, är avgörande för att ekonomin i städerna ska fungera, och innovativa lösningar och bästa praxis kan observeras i olika städer i EU. Hållbara logistikplaner i städer kan spela en viktig roll med tanke på de ökade godstransporterna och logistikvolymerna.
- V. E-handelsleveranserna till konsumenterna ökade med 25 % under 2020 till följd av pandemin, och ökningen av sista kilometern-leveranserna och dess inverkan på stadsområdena kommer sannolikt att fortsätta.
- W. Bussresor utgör 40 % av EU:s kollektiva vägtransportverksamhet.
- X. Mobiliteten är central och nödvändig för socioekonomisk inkludering och en avgörande strukturell faktor i utvecklingen av samhällen och förmågan att koppla samman medborgare, samhällen, produktionssektorer och tjänstesektorer samt olika regioner och kulturer samt i främjandet av territoriell och social sammanhållning, ekonomisk dynamik och miljömässig kvalitet och balans.
- Y. Man bör inom stadstransportpolitiken övergå från att enbart tillhandahålla mobilitet till att säkerställa tillgången till tjänsten och i större utsträckning prioritera en överkomlig tillgång för alla, oavsett inkomst, ålder, hälsosituation och plats (t.ex. stad eller stadsnära område eller landsbygd).
- Z. Kollektivtrafiken och i synnerhet offentliga transporter, även i förorterna, måste genomföras i form av kapacitetsökning, geografisk täckning, turtäthet och överkomlighet.
- AA. System för offentliga transporter måste vara tillgängliga för alla medborgare, särskilt för användare från grupper med särskilda behov.
- AB. Städer och medlemsstater i EU har vidtagit åtgärder som svar på den rådande energikrisen, däribland en sänkning av biljettpriserna för offentliga transporter.
- AC. De traditionella tjänsterna för offentliga transporter kompletteras av nya tjänster för mobilitet som bygger på delning, beställning, flexibilitet och nya affärsmodeller. Dessa tjänster bidrar till att minska koldioxidutsläppen, förbättra luftkvaliteten och minska buller och trafikstockningar, minska bristen på parkeringsplatser i stadsområden och förbättra förbindelserna med förorter, stadsnära områden och landsbygdsområden.
- AD. Effektiva multimodala lösningar som kombinerar en rad olika transportlösningar, såsom kollektivtrafik, individuell mobilitet och aktiv mobilitet, tillsammans med nödvändig infrastruktur, inbegripet mobilitetsknutpunkter, kan bidra till att förbättra kvaliteten och effektiviteten i investeringar i stadsmiljöer, samtidigt som man säkerställer övergripande fördelar för människors livskvalitet. Kommissionen bör i detta avseende föreslå ett multimodalt paket.

- AE. Covid-19-pandemin försvårade de utmaningar som system för mobilitet i städer står inför, men pandemin fungerade också som en katalysator för att göra dem mer motståndskraftiga, smartare, säkrare samt mer hållbara och tillgängliga, och många städer runt om i Europa påskyndade genomförandet av sina mobilitetsplaner under pandemin och införde åtgärder för att underlätta social distansering som gynnade aktiv mobilitet, vilket ledde till en kraftig ökning av gång och cykling och i genomförandet av cykelinfrastruktur.
- AF. Reglerna och kraven när det gäller aktiv mobilitet, mikromobilitet och nya former av mobilitet med nollutsläpp eller låga utsläpp befinner sig fortfarande i ett tidigt skede eller varierar mellan medlemsstaterna, och detta har en betydande inverkan på medborgarnas säkerhet och gör dessutom att användare i olika medlemsstater går miste om möjligheter och att operatörerna ställs inför osäkerhet.
- AG. Aktiv mobilitet har stor potential när det gäller att bidra till att övervinna de problem som är förknippade med stadsområden, förbättra luftkvaliteten, minska trafikstockningarna och förbättra människors hälsa.
- AH. Förbättrad multimodal mobilitet och smarta infrastrukturanläggningar, inklusive järnvägar, bildningslösningar och infrastruktur för smart mobilitet, kan ha betydande fördelar för infrastrukturen kopplad till turism, besöksnäring och in kvartering i stadsmiljön.
- AI. Europeiska miljöbyrån (EEA) uppskattar att långvarig exponering för partiklar med en diameter på 2,5 mikrometer eller mindre (PM 2,5) i Europa år 2018 låg bakom ca 417 000 förtida dödsfall, varav 379 000 i EU-28. Gränsvärdena i EU ligger långt över WHO:s riktlinjer för de flesta förorenande ämnen, och avsaknaden av en daglig gräns för PM 2,5 är särskilt oroväckande. Precis som covid-19-pandemin utgör detta ett folkhälsonödläge som kräver omedelbara åtgärder.
- AJ. Kommissionen har offentliggjort en ämnesguide för planerna för hållbar mobilitet i städer med fokus på trafiksäkerhet och mikromobilitet i planerings- och genomförandeprocessen.
- AK. Det har endast skett begränsade förbättringar när det gäller att uppnå trafiksäkerhetsmålen i EU under de senaste åren, och varje år förlorar omkring 22 600 människor fortfarande sina liv på EU:s vägar och omkring 120 000 skadas allvarligt. 39 % av dödsfallen i trafiken i EU inträffar i stadsområden, och EU:s mål att halvera antalet döda på vägarna mellan 2010 och 2020 uppnåddes inte.
- AL. Oskyddade trafikanter såsom fotgängare, cyklister och användare av motordrivna tvåhjulingar löper störst risk och står för omkring 70 % av de totala dödsfallen i stadsområden.
- AM. God praxis och incitament såsom hastighetsbegränsningar och särskild utbildning för förare skulle kunna bidra till att minska antalet allvarliga olyckor och dödsfall.
- AN. Antalet olyckor som inbegriper cykling och andra former av mikromobilitet och aktiv mobilitet är en allvarlig källa till oro. Det krävs ytterligare insatser på EU-nivå och nationell nivå för att uppnå EU:s mål i nollvisionen för att förbättra skyddet av alla användare.
- AO. Tillgängligheten i städerna spelar en avgörande roll för att grupper med särskilda behov, såsom personer med funktionsnedsättning och nedsatt rörlighet, äldre eller personer som ledsagar barn, fullt ut ska kunna utöva sin rätt till mobilitet, studier och arbete.
- AP. Utnyttjandet av artificiell intelligens (AI) inom mobilitet i städer har potential att avsevärt förbättra säkerheten, tryggheten och effektiviteten, stärka inkluderingen av utsatta grupper, minska trafikstockningarna och luft- och bullerföroreningarna, sänka kostnaderna och minska koldioxidutsläppen inom transportsektorn.
- AQ. Subsidiaritet och proportionalitet är nyckelprinciper som styr utövandet av EU:s befogenheter och bör därför alltid beaktas inom EU:s samtliga politikområden.
- AR. Mobilitet och transport bör locka människor både till och från områden för att på så sätt möjliggöra användning och utveckling, även i fråga om turism, av turismrelaterade eller ekonomiska områden som är centrerade kring en eller flera stora städer.

Stärka ramen för mobilitet i städer: Ett nytt kapitel när det gäller trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet i städer inom EU

1. Europaparlamentet betonar att mobilitet i städer är avgörande för människors livskvalitet och en fungerande ekonomi. Parlamentet påpekar att för att uppnå EU:s ambitiösa ekonomiska, miljömässiga, digitala, hälsomässiga och samhällliga mål måste mobiliteten i EU:s städer vägledas av smarta, inkluderande, sunda, överkomliga, konkurrenskraftiga, hållbara, sömlösa och multimodala transportlösningar, inklusive järnvägar, hållbara bussar, bildelningslösningar samt aktiv mobilitet och mikromobilitet. Parlamentet betonar att dessa transportlösningar bör förbättra städernas boende- och miljöförhållanden och leda till större tillfredsställelse.
2. Europaparlamentet påminner om att alla nya åtgärder bör grunda sig på resultaten av omfattande konsekvensbedömningar som tar hänsyn till ekonomiska, sociala och miljömässiga konsekvenser samt användarnas olika mobilitetsbehov, medan bedömningen av miljöprestanda för olika transportlösningar i städer bör baseras på livscykelutsläpp och relevanta miljöindikatorer.
3. Europaparlamentet framhåller att medborgarna är villiga att övergå till smarta och hållbara transportsätt, särskilt med avseende på den dagliga mobiliteten, och att det huvudsakliga villkoret för att byta transportsätt är kostnad, tillgänglighet och hastighet. Parlamentet anser att det är avgörande att medborgarna på lokal, regional och nationell nivå, och på EU-nivå, engageras och deltar (inbegripet i utformningen av planerna för hållbar mobilitet i städer) för att säkerställa det nödvändiga stödet bland allmänheten genom att sammanföra samtliga intressenter i planeringen av en högkvalitativ tjänst som uppfyller allas behov och förväntningar.
4. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att utveckla transportsystem i städerna som är säkra, tillgängliga, inkluderande, överkomliga, smarta, motståndskraftiga och hållbara.
5. Europaparlamentet stöder alla insatser för att göra städerna mer tillgängliga och uppmanar medlemsstaterna att vidta snabba och långtgående åtgärder för att göra städerna mer inkluderande.
6. Europaparlamentet betonar behovet av att ta itu med problemen med transportfattigdom och ojämlig tillgång till transportnät, eftersom de påverkar vardagen för miljontals människor med lägre inkomster och användare från grupper med särskilda behov. Parlamentet anser att det bör vara en prioritering för städerna att ta itu med de relaterade frågorna om konnektivitet mellan landsbygdsområden, stadsnära områden och stadsområden. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ta itu med ojämlikheter i tillgången till transportnäten och att stödja mindre städer och stadsområden för att säkerställa förbindelserna med dessa områden. Parlamentet betonar behovet av en multimodal och integrerad strategi för att bekämpa utestängning och transportfattigdom och därmed säkerställa lika tillgång till stadskärnorna.
7. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och städerna att överväga att erbjuda "vouchrar för hållbar mobilitet" eller system för mobilitet till nedsatt pris för hållbar kollektivtrafik, särskilt offentliga transporter, som de stödmottagande grupper som definieras på grundval av särskilda kriterier (utsatta transportanvändare, transportfattiga osv.) sedan fritt kan använda i enlighet med sina hållbara mobilitetsval.
8. Europaparlamentet anser att intäkter från mobilitetsrelaterade koldioxidskatter bör användas för att finansiera hållbara transportlösningar för transportfattiga.
9. Europaparlamentet betonar att varje transportsätt har olika inverkan på människors vardag och att varje transportsätt har sin roll att spela för att uppnå en trafikomställning med brett stöd till hållbara transportsätt, inbegripet kollektivtrafik, hållbar privat mobilitet och aktiv mobilitet. Parlamentet betonar att övergången till hållbara transporter inte bara kan påtvingas människor och regioner utan måste stödjas av användarna och anpassas till individuella och geografiska behov, med respekt för subsidiaritetsprincipen. Parlamentet anser att det behövs mer insatser för att öka allmänhetens medvetenhet genom kampanjer och andra initiativ för att vinna människors stöd. Parlamentet betonar i detta avseende den bilfria dagen som ett sätt att presentera alternativa möjligheter. Parlamentet uppmanar kommissionen att inrätta en harmoniserad årlig "bilfri dag inom EU". Parlamentet begär att man inom ramen för hållbara planer erbjuda fördelar för dem som väljer hållbara transportlösningar för pendling.
10. Europaparlamentet betonar att alla användare (från stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden) bör betraktas som lika viktiga och sättas i centrum för planeringen av stadstransporter, samtidigt som man erkänner att användarnas mobilitetsbehov och individuella omständigheter och preferenser inte är desamma. Parlamentet efterlyser därför en differentierad uppsättning smarta och hållbara mobilitetsalternativ snarare än en universallösning, inbegripet hållbara aktiva transportsätt och kollektivtrafik, som har visat sig kunna förbättra rörligheten och boendeförhållandena i stadsområden och bidra till uppnåendet av EU:s sociala, ekonomiska, klimatrelaterade och miljömässiga mål och dess mål att uppnå klimatneutralitet senast 2050.

11. Europaparlamentet efterlyser finansiellt, skattemässigt och regleringsmässigt stöd för användningen av utsläppsfria och utsläppsnåla mobilitetslösningar, såsom effektiva, tillförlitliga, punktliga, inkluderande och överkomliga kollektivtrafiktjänster, särskilt för offentliga transporter, individuell mobilitet, intermodala anslutningspunkter och system och andra transportsätt, såsom nya mobilitetstjänster, aktiva former av mobilitet och transport, som alla tillför marknaden olika flexibla alternativ, i syfte att stimulera konkurrensen och skapa mer boendevänliga städer, samtidigt som man tillhandahåller bättre, hälsosammare och mer värdefulla, inkluderande, effektiva och hållbara lösningar för medborgarna, särskilt stadsbor.

12. Europaparlamentet efterlyser kollektivtrafikalternativ, särskilt offentliga transporter, som är tillgängliga, välorganiserade och överkomliga och som erbjuder medborgarna kvalitativa och bekväma tjänster från dörr till dörr. Parlamentet konstaterar att andelen rena fordon i fordonsparken samt smarta och hållbara transportsätt, såsom spårvagnar, är viktiga inslag för att minska luftföroreningar, koldioxidutsläpp och trängsel.

13. Europaparlamentet betonar att offentliga transporter är viktiga, inte bara för att kunna tackla klimatutmaningarna, utan även för dess socioekonomiska dimension, dvs. i och med att de bidrar till social sammanhållning samt till säker och lokal sysselsättning av god kvalitet. Parlamentet betonar behovet av att investera i ett högkvalitativt, moderniserat, driftskompatibelt, tillgängligt och utvidgat kollektivtrafikenät genom lämplig planering med deltagande av lokala aktörer, kommuner och allmänheten, inrättande av operatörer samt investeringar i vetenskaplig forskning och innovation.

14. Europaparlamentet understryker vikten av lika villkor mellan offentliga och privata transportleverantörer och mellan transportslagför att möjliggöra rättvis konkurrens samt behovet av ytterligare komplementaritet mellan transporttjänster.

15. Europaparlamentet erkänner fördelarna med smarta och hållbara alternativa mobilitetslösningar inom ramen för kollektivtrafiktjänster, såsom bildelning, taxitjänster, elcyklar och elsparkcyklar och andra former av mikromobilitet. Parlamentet anser att sådana transportsätt skulle kunna komplettera varandra och ge användarna fler alternativ utifrån deras mobilitetsbehov.

16. Europaparlamentet efterlyser bättre tillgänglighet, tillförlitlighet och förbindelser mellan städer, stadsnära områden och landsbygdsområden, framför allt i regioner med en BNP per capita som underskrider 75 % av EU-genomsnittet, liksom multimodala knutpunkter för persontransport, och efterlyser vidare garantier för obehindrad tillgång för alla till smarta, hållbara, inkluderande, hälsosamma och överkomliga transporter, inbegripet samåkning, för att upprätthålla sammanhållningen och konsekvensen hos EU:s transportpolitik. Parlamentet noterar i detta avseende med oro att stadsnära områden och landsbygdsområden, särskilt glesbefolkade områden, lider brist på effektiva, överkomliga och anslutna transportlösningar och transportinfrastruktur, inklusive infrastruktur för alternativa bränslen, något som begränsar de socioekonomiska utsikterna i dessa områden och för dess invånare. Parlamentet framhåller möjligheten att utveckla och införa beställtjänster och delade transporttjänster för stadsnära områden och landsbygdsområden som ett sätt att minska utsläppen av växthusgaser eller förbättra trafikförhållandena, och efterlyser ett utbyte av bästa praxis.

17. Europaparlamentet betonar i detta avseende den viktiga roll som stads-, förorts- och regionaltåg måste spela, inklusive deras tillförlitlighet i fråga om turtäthet och punktlighet, när det gäller den dagliga pendlingen till och från stadsområden.

18. Europaparlamentet understryker att ett starkt och verkställbart skydd av passagerarnas rättigheter i samband med förseningar och andra brister i trafiken (såsom inställda resor, svar på klagomål, särskilda passagerarbehov) bidrar till att underlätta passagerarnas mobilitet och till att göra transportsätt som järnväg mer attraktiva och användarvänliga.

19. Europaparlamentet framhåller erfarenheterna från flera städer i EU där system för offentliga transporter är kostnadsfria och där antalet passagerare har ökat och biltrafiken avsevärt har minskat. Parlamentet efterlyser undersökningar för att bedöma effekterna av dessa system, särskilt när det gäller skillnader i antalet passagerare, reslängd, antalet trafikolyckor och dödsfall, eller inverkan på klimatförändringarna.

20. Europaparlamentet påpekar att säkerställandet av trafiksäkerheten för de mest oskyddade trafikanterna i hög grad påverkar transportbeteendet. Parlamentet betonar i detta avseende att EU:s framtida ram för mobilitet i städer måste omfatta systematiska trafiksäkerhetsåtgärder, med särskilt fokus på oskyddade trafikanter. Parlamentet uppmanar kommissionen, medlemsstaterna och andra berörda parter att anta åtgärder som bygger på EU:s säkerhetsnormer och som

skulle kunna förbättra trafiksäkerheten, såsom att säkerställa kvalitetsutbildning, respektera förarnas arbetstidsbegränsningar och andra arbetsvillkor och sociala normer för hantering av trötthet och säkerhet, förbättra infrastrukturen för gång- och cykeltrafik, införa metoder för att upptäcka och rapportera säkerhetsrelaterade händelser eller förhållanden, alltid sätta alla vägtrafikanter i centrum för utformningen av mobilitet, och även ta hänsyn till oskyddade trafikanter och användare från grupper med särskilda behov. Parlamentet uppmanar med kraft de lokala myndigheterna att anta strategin för säkra system och att fastställa mål för trafiksäkerheten.

21. Europaparlamentet konstaterar att fortkörning är en avgörande faktor i cirka 30 % av alla dödsolyckor i trafiken och en försvårande faktor vid de flesta olyckor. Parlamentet noterar i detta avseende potentialen för lägre hastighet i bostadsområden, såsom användning av hastighetsbegränsningar på 30 km/h för att förbättra trafiksäkerheten och minska energiförbrukningen. Parlamentet noterar att män råkar ut för bilolyckor i större utsträckning än kvinnor, men att kvinnor som råkar ut för en bilolycka löper 47 % större risk att skadas svårt, 71 % större risk att skadas måttligt och 17 % större risk att dö. Parlamentet betonar i detta sammanhang användningen av lämpliga kvinnodockor i bilrocktester för att förbättra trafiksäkerheten för kvinnor.

22. Europaparlamentet framhåller, i fråga om trafiksäkerhet, vikten av aktiva och passiva säkerhetsfunktioner i privata fordon och kollektivtrafikfordon och betonar vikten av tillgång till mobilnät i medlemsstaterna, något som krävs för nödknappar.

23. Europaparlamentet stöder alla insatser för att förbättra trafiksäkerheten för att uppnå nollvisionen och uppmanar kommissionen att bättre integrera EU:s mål och åtgärder för trafiksäkerhet i riktlinjerna för planer för hållbar rörlighet i städer genom att övervaka och främja bästa praxis.

24. Europaparlamentet understryker vikten av att inleda informationskampanjer för att öka medvetenheten och utbildningen om trafiksäkerhet. Parlamentet betonar i detta avseende att utbildning spelar en viktig roll när det gäller att lära känna och lära sig vägtrafikkulturerna och vägtrafikkulturen från ung ålder, något som avsevärt skulle bidra till ökad trafiksäkerhet. Parlamentet efterlyser därför en förstärkning av skolornas roll. Parlamentet uppmanar kommissionen och medlemsstaterna att ytterligare investera i medvetandehöjande verksamhet och utbildning i skolor och för allmänheten.

25. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att anpassa kraven och metoderna för körprov i körkortsdirektivet ⁽¹⁷⁾ för att bättre utbilda framtida förare i deras samverkan med oskyddade trafikanter i stadsmiljö i linje med nollvisionen, såsom att förbättra undervisningsmetoderna, anpassa sig till den senaste tekniska utvecklingen och förlänga den praktiska delen.

26. Europaparlamentet efterlyser mer tillgängliga, tillförlitliga, överkomliga, hälsosamma, säkra och inkluderande stadstransporter och stöder i detta avseende även FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning och den europeiska rättsakten om tillgänglighet ⁽¹⁸⁾. Parlamentet uppmanar i detta sammanhang kommissionen att föreslå riktlinjer för tillgänglighet, inkludering, överkomlighet, hållbarhet, säkerhet och trygghet för transportanvändarna och icke-användarna, särskilt för personer från grupper med särskilda behov. Parlamentet efterlyser en mer övergripande strategi för att säkerställa tillgängligheten under hela resan.

27. Europaparlamentet framhåller den viktiga roll som digitalisering och AI-lösningar kan spela i detta avseende utöver annan politik. Parlamentet rekommenderar att AI och digital teknik införs inom offentliga transporter, såsom SOS-knappar och andra system som förbättrar säkerheten och tryggheten, vilket också kommer att ha en positiv inverkan genom att kollektivtrafiken blir säkrare för användare som idag är utsatta, såsom kvinnor.

28. Europaparlamentet noterar att när det gäller tillgänglighet kan AI och digitaliseringen i hög grad bidra genom akustiska signaler inom offentliga transporter och infrastruktur, intelligenta privata fordon, virtualisering före resor, säkra eller smarta korsningar eller hjälprobatar.

29. Europaparlamentet erkänner kommissionens ansträngningar men noterar att det krävs en mer ambitiös och konsekvent europeisk politik och lagstiftning för att förbättra tillgången till tunnelbanor, järnvägstransporter, bussar, spårvagnar och lösningar för delad mobilitet. Parlamentet påminner om att fysiska hinder fortfarande är en av

⁽¹⁷⁾ Direktiv 2006/126/EG av den 20 december 2006 om körkort (EGT L 403, 30.12.2006, s. 18).

⁽¹⁸⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv (EU) 2019/882 av den 17 april 2019 om tillgänglighetskrav för produkter och tjänster (EUT L 151, 7.6.2019, s. 70).

huvudorsakerna till tillgänglighetsproblem för användare från grupper med särskilda behov. Parlamentet betonar vikten av att ta itu med andra tillgänglighetsfrågor, såsom tillgången till parkeringsplatser avsedda för personer med funktionsnedsättning, en strikt policy och tillräckliga verkställighetsåtgärder mot blockering av parkeringsplatser eller skapande av tillfälliga hinder såsom dåligt parkerade mikromobilitetsenheter och andra fordon, gång- och cykelinfrastrukturens tillgänglighet i städerna, inklusive trottoarernas kvalitet och tillgänglighet, samt säkra och tillgängliga vägkorsningar.

30. Europaparlamentet begär att cykling ska göras mer tillgänglig för personer från grupper med särskilda behov. Parlamentet betonar att upphöjda övergångsställen för fotgängare och cyklister vid korsningar förbättrar säkerheten och även tillgängligheten för personer med nedsatt rörlighet, eftersom de inte behöver ta sig från en höjd till en annan via trappsteg eller ramper när de korsar körbanor vid korsningar.

31. Europaparlamentet noterar den snabba framväxten av nya former av mobilitet och mikromobilitet, såsom cyklar, elcyklar, elsparkcyklar, hoverboardar, enhjulingar och andra eldrivna och icke-eldrivna enheter för personlig mobilitet. Parlamentet erkänner deras potential som lösningar för "den första och sista kilometern" när det gäller att tillhandahålla tjänster från dörr till dörr, göra kollektivtrafiken mer attraktiv och göra det möjligt för medborgarna att nå eller resa från destinationer som för närvarande inte betjänas av offentliga transporter. Parlamentet betonar att dessa mobilitetsformer dock bör införlivas, presenteras och behandlas på lämpligt sätt inom ramen för mobiliteten i städer, bland annat när det gäller säkerhets- och efterlevnadspolitiken på alla förvaltningsnivåer.

32. Europaparlamentet betonar emellertid sin oro över de allvarliga bristerna i regleringen av mikromobilitet i många medlemsstater och de splittrade åtgärder som vidtagits i europeiska städer, eftersom detta inte underlättar denna typ av transporter och medför risker för människors säkerhet. Parlamentet uppmanar i detta sammanhang kommissionen att nära samarbeta med medlemsstaterna och europeiska städer för att utarbeta gemensamma minimirekommendationer, bästa praxis och krav på trafiksäkerhet i städer.

33. Europaparlamentet noterar att dessa gemensamma minimirekommendationer, bästa praxis och krav skulle inbegripa rekommendationer om säker användning av elektriska och icke-elektriskt drivna personliga mobilitetsanordningar, med beaktande av olika möjliga bestämmelser, såsom särskild utbildning eller fortbildning, parkeringsstrategier (friflytande kontra angivna parkeringszoner), hastighetsbegränsningar och ålderskrav, hjälmkrav och annan skyddsutrustning, samt regler för barntransport, förbud mot att köra under påverkan av rusframkallande ämnen osv. Parlamentet framhåller att dessa krav bör anpassas sömlöst till de olika förvaltningsnivåerna oberoende av planeringen och genomförandet av planerna för hållbar mobilitet i städer och utan att subsidiaritetsprincipen äventyras. Parlamentet uppmanar med eftertryck medlemsstaterna att i samarbete med städer fortsätta att anpassa sin nationella lagstiftning och att inleda informationskampanjer för att öka medvetenheten om och utbildningen om trafiksäkerhet. Parlamentet betonar att utbildning i skolor spelar en viktig roll när det gäller att bekanta sig med och lära sig vägtrafikkreglerna.

34. Europaparlamentet understryker att man bör ta itu med problemet med "slumpmässigt" parkerade elsparkcyklar och elcyklar, särskilt på trottoarer, eftersom detta särskilt påverkar fotgängare och cyklister, men även rullstolsanvändare och föräldrar med barnvagnar.

35. Europaparlamentet noterar i detta avseende att bristen på korrekt verkställande också äventyrar trafiksäkerheten och säkerheten för alla vägtrafikanter. Parlamentet efterlyser ett fokus på verkställighet av befintliga regler för att säkerställa respektfull samexistens mellan transportsätt.

36. Europaparlamentet uppmanar vidare kommissionen att harmonisera tekniska standarder och krav för olika typer av mikromobilitetstransporter. Parlamentet efterlyser en översyn av lagstiftningen om CE-märkning och dess tillämpning samt en analys av huruvida det kan vara en lösning att inkludera dessa fordon i typgodkännandeförordningen⁽¹⁹⁾.

Aktiv mobilitet

37. Europaparlamentet anser att aktiv mobilitet omfattar transport av antingen människor eller varor och kan drivas av antingen mänsklig fysisk aktivitet eller en kombination av en elektrisk motor och mänsklig kraft, vilket är fallet med elcyklar.

⁽¹⁹⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/858 av den 30 maj 2018 om godkännande av och marknadskontroll över motorfordon och släpfordon till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon, om ändring av förordningar (EG) nr 715/2007 och (EG) nr 595/2009 och om upphävande av direktiv 2007/46/EG (EUT L 151, 14.6.2018, s. 1).

38. Europaparlamentet framhåller att aktiv mobilitet utgör en värdefull, effektiv och tillgänglig lösning för resor och pendling från dörr till dörr som stöds av människor och som effektivt kan bidra till att uppnå klimatneutralitet senast 2050 och bidra till minskade koldioxidutsläpp från transporter, lägre utsläpp och mindre luftföroreningar samt minskade trafikstockningar, och därför bör uppmuntras i alla transportramar för mobilitet i städer för att säkerställa överkomliga, tillgängliga och hållbara transportlösningar.

39. Europaparlamentet uppmuntrar därför de lokala myndigheterna att investera och bygga upp en säker cykel- och gånginfrastruktur för att integrera gemensamma cyklar och elcyklar i stadsområdenas transportsystem. Parlamentet uppmuntrar medlemsstaterna att tillhandahålla incitament för inköp av cyklar, inklusive elcyklar. Parlamentet uppmuntrar skapandet av synergier mellan cykling, gång och andra transportsätt, i syfte att främja multimodalitet, till exempel fler utrymmen för cyklar på tåg och fler säkra parkeringsplatser för cyklar på stationer och transportknutpunkter.

40. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att göra mer för att främja aktiv mobilitet i hela EU och lägga fram en särskild cykelstrategi och göra 2024 till Europaåret för cykling. Parlamentet uppmanar kommissionen att erkänna leveranskedjan för cyklar i EU inom EU:s industristrategi.

Stadsinfrastruktur och urbana knutpunkter i TEN-T

41. Europaparlamentet framhåller att planeringen av stadsinfrastruktur bör bidra till en smart och hållbar transportomställning som möjliggör multimodalitet och säkerställer livskvaliteten i städerna och förbindelserna mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden inom deras ekonomiska, utbildningsmässiga, turismrelaterade och kulturella upptagningsområde. Parlamentet efterlyser infrastrukturplanering för att underlätta inrättandet av multimodala knutpunkter vid urbana knutpunkter och betonar att infrastrukturen bör omfatta tillfartsvägar och den sista kilometerförbindelsen till multimodala knutpunkter för passagerare, inbegripet tillfartsvägar såsom broar, tunnlar eller underfarter, när det gäller aktiva transportsätt.

42. Europaparlamentet betonar att planeringen av stadsinfrastruktur bör utvecklas i enlighet med EU:s trafiksäkerhetslagstiftning och inkludera, säkerhetsnormer för cykel- och gånginfrastruktur och andra former av aktiv mobilitet. Parlamentet uppmuntrar medlemsstaterna och de lokala myndigheterna att bygga upp säker infrastruktur för aktiv mobilitet och att ta vederbörlig hänsyn till väg- och cykelinfrastrukturens kontinuitet och säkerhet om ny infrastruktur byggs eller befintlig infrastruktur uppgraderas.

43. Europaparlamentet uppmuntrar medlemsstaterna, de lokala myndigheterna och stadsnätverk att samarbeta för att främja och genomföra planer för hållbar mobilitet i städer, så att livskvaliteten förbättras i alla europeiska städer, samtidigt som subsidiaritetsprincipen respekteras. Parlamentet uppmuntrar medlemsstaterna att stödja lokala myndigheter i utarbetandet och genomförandet av planer för hållbar mobilitet i städer.

44. Europaparlamentet understryker vikten av planer för hållbar mobilitet i städer och uppmuntrar till en mer harmoniserad strategi i hela EU. Parlamentet betonar i detta avseende att de kommande uppdaterade riktlinjerna för planerna för hållbar mobilitet i städer bättre bör införliva alla hållbara transportsätt, inbegripet aktiv mobilitet och dess infrastruktur, med utgångspunkt i bästa praxis på detta område och en övergripande säkerhetsstrategi för stadsområden. Parlamentet uppmuntrar till införandet av cykelparkeringar eller laddningsanläggningar för elcyklar i planerna för hållbar mobilitet i städer.

45. Europaparlamentet uppmuntrar till att medborgare och andra intressenter på lokal, regional, nationell och europeisk nivå engageras och deltar i utformningen av planerna för hållbar mobilitet i städer eftersom det är synnerligen viktigt att säkerställa det nödvändiga stödet bland allmänheten genom att sammanföra samtliga intressenter i planeringen av en högkvalitativ tjänst som uppfyller allas behov och förväntningar.

46. Europaparlamentet betonar att planerna för hållbar mobilitet i städer inte bara bör omfatta åtgärder för införandet av olika transportsätt och främjandet av hållbara transportsätt, utan också för utvärderingen av transportsättens överkomlighet och tillgänglighet för transportanvändarna, samtidigt som hänsyn tas till de olika transport- och mobilitetsbehoven hos olika grupper.

47. Europaparlamentet begär att planerna för hållbar mobilitet i städer ska återspegla de olika mobilitetsmönstren och behoven hos grupper med särskilda behov. Parlamentet betonar att det är mycket viktigt att grupper med särskilda behov deltar aktivt i dessa planer.

48. Europaparlamentet uppmuntrar vidare medlemsstaterna att integrera obehindrad tillgång till stadstransporttjänster i sina planer för hållbar mobilitet i städer. Parlamentet påminner om behovet att bättre införliva EU:s mål och insatser för trafiksäkerhet i riktlinjerna för planerna för hållbar mobilitet i städer genom att övervaka och främja bästa praxis.

49. Europaparlamentet betonar, vad gäller behovet av en ny ram för mobilitet i städer på europeisk nivå, att alla EU-nivåer måste beaktas. Parlamentet betonar att planerna för hållbar mobilitet i städer måste införlivas och samordnas med kommunal och territoriell stadsplanering. Parlamentet uppmanar regionerna att stödja denna samordning mellan sina regioner och kommuner genom incitament som främjar denna koppling mellan planerna för hållbar mobilitet i städer och stadsplanering och territoriell planering. Parlamentet uppmanar kommissionen att höja ambitionsnivån och utveckla planer för mobilitet i städer på regional nivå, samtidigt som subsidiaritetsprincipen respekteras fullt ut.

50. Europaparlamentet betonar att det transeuropeiska transportnätet (TEN-T) är beroende av intermodala transporter i städer för att underlätta för både passagerare och gods den första och sista kilometern, där trafikandelen för hållbara transportsätt, inbegripet aktiv mobilitet, bör öka.

51. Europaparlamentet betonar nödvändigheten att stärka den intermodala mobiliteten, så att människor kan ta sig till jobb, utbildning och fritidsaktiviteter, samt att en jämlik tillgång till mobilitet och transporttjänster mellan städer, stadsnära områden och landsbygdsområden bör utökas.

52. Europaparlamentet efterlyser avsevärt förbättrad sammanlänkning mellan flygplatser, vertikalflygplatser och kusthamnar och städer och urbana knutpunkter i syfte att möjliggöra sömlösa och multimodala transport- och mobilitetslösningar. Parlamentet betonar att järnvägsinfrastruktur och driftskompatibilitet är av yttersta vikt i detta avseende.

53. Europaparlamentet välkomnar det arbete som utförs av Europeiska byrån för luftfartssäkerhet (Easa) när det gäller vertikalflygplatser, vars utveckling är avgörande för införandet av tjänster för urban luftmobilitet.

54. Europaparlamentet välkomnar kommissionens förslag om förstärkt stöd för urbana knutpunkter i TEN-T, genom att inbegripa knutpunkter och förbindelser i EU:s avsidade belägna områden och yttersta randområden, eftersom dessa är nödvändiga för att ta itu med bristande förbindelser och dåliga förbindelser som fortfarande är en stor utmaning. Parlamentet framhåller särskilt behovet av att stärka sömlösa förbindelser mellan landsbygdsområden, bergstrakter, stadsnära områden och städer, med en driftskompatibel infrastruktur för hållbara transportsätt, såsom järnvägar, inre vattenvägar och intermodala knutpunkter. Parlamentet betonar vikten av konnektivitet med kollektivtrafik av hög kvalitet, särskilt offentliga transporter, aktiv mobilitet och individuell mobilitet.

55. Europaparlamentet välkomnar i detta sammanhang utvecklingen av planer för hållbar mobilitet i städer, vilka förbinder urbana knutpunkter, eftersom dessa kan innehålla åtgärder för att koppla samman hållbara transportsätt med andra transportsätt. Parlamentet anser i detta avseende att EuroVelo-nätet bör integreras på ett effektivt sätt i TEN-T-nätet för att eftersträva synergier mellan de båda näten, och vid uppbyggnad eller uppgradering av TEN-T-infrastrukturen i urbana knutpunkter bör vederbörlig hänsyn tas till cyklingsmöjligheter.

56. Europaparlamentet understryker vikten av att säkerställa att urbana knutpunkter har smarta och hållbara förbindelser mellan de huvudsakliga höghastighetslinjerna, stationer och förbifarter för höghastighetståg och innerstadsmiljöerna, så att en oavbruten kontinuitet kan upprätthållas längs huvudlinjerna i nätet där så är möjligt, samtidigt som man bevarar integrerade mobilitetslösningar i storstadsområden och enkla och smarta förbindelsemöjligheter till stadscentrum, städer och stadsnära områden.

57. Europaparlamentet uppmanar kommissionen att utvidga den nuvarande förteckningen över urbana knutpunkter till att omfatta ytterligare städer längs TEN-T-korridorerna, såsom det överenskommits med medlemsstaterna, och tillhandahålla mer stöd för att bistå nya urbana knutpunkter i utarbetandet och uppdateringen av planerna för hållbar mobilitet i städer. Parlamentet betonar att de lokala myndigheternas delaktighet i styrningen och planeringen av TEN-T-korridorerna och fastställandet av relevanta kriterier för bedömningen av planerna för hållbar mobilitet i städer skulle kunna förbättras genom inrättandet av samarbetsmekanismer.

58. Europaparlamentet påminner om att stadsområdena i de yttersta randområdena brottas med strukturella hinder och särskilda utmaningar vad gäller transporter, och att det är nödvändigt att garantera den territoriella kontinuiteten och förbindelserna i dessa regioner. Parlamentet upprepar sin uppmaning till kommissionen att utarbeta ett särskilt program för detta, i enlighet med modellen för det särskilda programmet för vissa regioner beroende på dessa regioners avsidade läge och ökaraktär (Posei) på jordbruksområdet, för att kompensera för dessa regioners strukturella nackdelar i fråga om transporter.

59. Europaparlamentet betonar att de inre vattenvägarna är ett av de mest miljövänliga transportsätten, och de har fortfarande en i stort sett outnyttjad potential att transportera stora mängder varor inom EU, inbegripet i stadsområden, vilket framgår i strategin för hållbar och smart mobilitet. Parlamentet betonar därför att transporter på inre vattenvägar kan spela en viktig roll för att uppnå EU:s klimatmål.

60. Europaparlamentet betonar att vidareutvecklingen av infrastrukturen för de inre vattenvägarna är avgörande i utvecklandet av smarta, hållbara och konkurrenskraftiga stadstransporter.

61. Europaparlamentet begär att man avsevärt ökar andelen transporter via de inre vattenvägarna i städerna genom att förbättra deras motståndskraft, effektivitet och hållbarhet, detta genom att främja och uppmuntra utnyttjandet av dessa och möjliggöra tillräckliga investeringar i syfte att minska trafikstockningarna på vägarna, öka säkerheten och minska utsläppen.

62. Europaparlamentet ber medlemsstaterna att uppmuntra sina lokala myndigheter att i sina planer för hållbar mobilitet i städer inkludera målet att bättre utnyttja inre vattenvägar i städer, och att lägga fram konkreta förslag som syftar till att främja logistiken på våra inre vattenvägar och beakta slutleveransen. Parlamentet uppmanar i detta avseende kommissionen att förbättra insamlingen av data om mobilitet i städer för vattenburna passagerartransporter och godstransporter, och framhåller den potential som transport på inre vattenvägar har för den sista kilometern inom ramen för hållbar logistik i städer.

63. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att lägga fokus på att fullborda stomnätet för inre vattenvägar i TEN-T senast 2030, att åtgärda bristande förbindelser och att i stadsmiljön möjliggöra fysisk och digital infrastruktur av hög kvalitet som är modalt sammanlänkad, inbegripet bättre järnvägsförbindelser i hamnar.

64. Europaparlamentet efterlyser EU-åtgärder som utarbetas i samarbete med berörda parter för att avlägsna de lagstiftningsrelaterade, administrativa och gränsöverskridande hinder som hämmar multimodala transporter inom den europeiska ekonomin. Parlamentet noterar att denna multimodala vision bör utarbetas i nästa integrerade europeiska åtgärdsprogram för transport på inre vattenvägar (Naiades). Parlamentet efterlyser ytterligare incitament för utveckling av intermodala hamnplattformar.

65. Europaparlamentet understryker vikten av lokala transporter, särskilt eftersom 93 % av tågresenärerna reser med regionala linjer.

66. Europaparlamentet efterlyser ökade järnvägstransporter och godstransporter och en sammanlänkning av dessa med andra transportsätt i städer. Parlamentet efterlyser i detta avseende en förbättring av det befintliga regelverket och en minskning av de tekniska och operativa hindren. Parlamentet betonar att den fullständiga integreringen av det europeiska trafikstyrningssystemet för tåg (ERTMS) ska slutföras senast 2030, vilket gör det till en brådskande fråga.

67. Europaparlamentet betonar vikten av att det råder lika villkor mellan järnvägstransportleverantörerna och av att de har lika tillgång till stadsinfrastrukturen, samt av att man ser över spårtilträdet i syfte att förbättra järnvägens konkurrenskraft inom stadstransporten, helt i linje med det fjärde järnvägspaketet, inbegripet tillhandahållandet av offentliga tjänster, och att garantera hållbara, överkomliga och attraktiva transportlösningar för passagerare och gods.

68. Europaparlamentet framhåller fördelarna med synergier mellan cykling och järnväg, som möjliggör livsviktiga lösningar för den sista kilometern och fritidsresor. Parlamentet vill i detta avseende se att järnvägsstationerna är tillräckligt tillgängliga för detta ändamål samt att tillräckligt säkra parkeringsplatser vid stationer och mobilitetsknutpunkter garanteras.

69. Europaparlamentet anser att gränsstäder bör kunna tillhandahålla effektiva och sömlösa gränsöverskridande dagliga transporter, samtidigt som de tar itu med bristande förbindelser och flaskhalsar och säkerställer bättre och mer hållbara förbindelser mellan europeiska huvudstäder och större städer. Parlamentet framhåller särskilt i detta avseende att både höghastighetståg och nattåg bör få större utbredning, särskilt i områden som för närvarande saknar sådana tjänster. Parlamentet betonar att en av järnvägens främsta konkurrensfördelar är att den kan erbjuda förbindelser mellan stadskärnor. Parlamentet uppmanar i detta avseende med kraft alla berörda myndigheter att avlägsna alla befintliga hinder och upprätta dessa förbindelser mellan europeiska städernas centrum där sådana ännu inte existerar.

70. Europaparlamentet framhåller de extremt långa väntetider vid gränserna för godstransporter på järnväg, men särskilt för godstransporter på väg, som i vissa fall orsakar störningar i systemen för mobilitet i städer och alla typer av transporter. Parlamentet betonar att dessa incidenter påverkar gränsstäder och gränsområden negativt och har en direkt påverkan på luftkvaliteten och bullret samtidigt som EU-invänanarnas hälsa försämras, att risken för trafikolyckor ökar och att infrastrukturen tar skada. Parlamentet efterlyser därför införandet av en EU-omfattande standard på en minut i genomsnitt för behandling och kontroll av tunga fordon vid EU:s gränser, inklusive åtgärder om den inte följs.

71. Europaparlamentet betonar att ambitionerna och målen för mobilitet i städer kräver tillräcklig och långsiktig finansiering, och att detta är ännu viktigare med tanke på den rekordhöga inflationen och den påskyndade övergången till oberoende från fossila bränslen, som bland annat drivs av den energikris som orsakats av det olagliga och omotiverade ryska aggressionskriget mot Ukraina, samt andra icke-finansiella stödinstrument. Parlamentet efterlyser i detta avseende en blandning av tillräcklig offentlig, privat, nationell och europeisk finansiering och ett snabbt genomförande av relevanta befintliga EU-program och EU-projekt. Parlamentet efterlyser vidare ambitiös finansiering av mobilitet i städer för att förbättra konnektiviteten, effektiviteten, överkomligheten, intermodaliteten och hållbarheten, efter den fleråriga budgetramen 2021–2027. Parlamentet efterlyser ytterligare finansiering av intermodala förbindelser mellan stadsområden, stadsnära områden och landsbygdsområden, inbegripet för järnvägar, och mer digitaliserad rullande materiel och infrastruktur för att även motverka avfolkning i dessa områden.

72. Europaparlamentet understryker att planeringen av investeringar i städer bör stödja multimodala lösningar för alla användare, inbegripet kollektivtrafik.

73. Europaparlamentet efterlyser ett ökat deltagande av Europeiska investeringsbanken (EIB-gruppen) för att möjliggöra en ökning av den tillgängliga finansieringen, inbegripet direkta anslag till lokala myndigheter, där så är möjligt, samtidigt som särskild hänsyn tas till mindre städers behov.

74. Europaparlamentet framhåller fördelarna med EU:s administrativa kapacitetsstöd och utbildning för regionala och lokala myndigheter när det gäller finansieringsmekanismer och finansieringsmöjligheter.

Den gröna och digitala omställningen av transporter i städerna

75. Europaparlamentet konstaterar att stadsområden lider av effekterna av luftföroreningar. Parlamentet påminner om att exponering för luftföroreningar såsom fina partiklar ökar antalet förtida dödsfall i Europa. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att göra mer för att förbättra luftkvaliteten i städerna.

76. Europaparlamentet konstaterar att de lokala myndigheterna i de europeiska städerna genomför olika politiska åtgärder för att minska luft- och bullerföroreningar och trafikstockningar i sina städer, alltifrån lågutsläppszoner till riktade leveransfönster för godstransporter, klistermärken för utsläpp, trafikplaner osv. Parlamentet erkänner i detta avseende mervärdet av att utbyta bästa praxis mellan städer och på europeisk nivå.

77. Europaparlamentet framhåller de ytterligare fördelarna med att minska trafikstockningarna, särskilt när det gäller att möjliggöra tillträde för utryckningsfordon, såsom polisbilar, ambulanser och brandbilar.

78. Europaparlamentet noterar att utfasningen av fossila bränslen ofta är effektivare i stadsområden, bland annat på grund av den ökade befolkningstätheten, och att utfasningen av fossila bränslen därför bör ske snabbare i dessa områden.

79. Europaparlamentet välkomnar lokala initiativ som syftar till att ta itu med buller från transporter med tanke på dess negativa inverkan på människors hälsa och den biologiska mångfalden, bland annat användningen av bullerradar i Paris. Parlamentet anser att kommissionen bör kartlägga och främja sådana initiativ, bland annat via sina riktlinjer för planerna för hållbar mobilitet i städer, och att medlemsstaterna bör använda sådana verktyg i större utsträckning.

80. Europaparlamentet välkomnar lokala initiativ som syftar till att ta itu med buller från transporter med tanke på dess negativa inverkan på människors hälsa och den biologiska mångfalden, bland annat användningen av bullerradar i Paris. Parlamentet anser att kommissionen bör kartlägga och främja sådana initiativ via sina riktlinjer för planerna för hållbar mobilitet i städer, och att medlemsstaterna bör använda sådana verktyg i större utsträckning.

81. Europaparlamentet konstaterar att regler om fordons tillträde till städerna i allt högre grad används i europeiska stadsområden för att minska trafikstockningar och föroreningar, bland annat genom att begränsa tillträdet för tunga godsfordon. Parlamentet noterar att reglerna om fordons tillträde till städerna också ofta baseras på EURO-normerna för fordon. Parlamentet noterar i detta avseende förslaget om nya strängare Euro 7-standarder.

82. Europaparlamentet betonar att stadsområden måste förbli tillgängliga för alla, eftersom en begränsning av tillträdet till ett stadsområde för specifika fordon eller användare kan leda till diskriminering bland medborgarna, och konstaterar att genomförandet av dessa områden särskilt påverkar den dagliga mobiliteten för låginkomsttagare och medborgare från stadsnära områden och landsbygdsområden och deras socioekonomiska status. Parlamentet anser att inga grupper av medborgare bör straffas på ett sådant sätt att deras transporter skulle bli ineffektiva eller mobiliteten i sig omöjlig, vilket också skulle kunna leda till ytterligare urbanisering.

83. Europaparlamentet betonar vikten av smarta lösningar som bättre informerar förarna om deras efterlevnad av vissa regler på ett konsekvent sätt, särskilt när det gäller gränsöverskridande verkställighet. Parlamentet konstaterar att gemensamma europeiska standarder och tekniska lösningar kan möjliggöra sömlös tillgång till alla sådana zoner och att dessa normer bör baseras på data och möjliggöra tillämpning av reglerna om fordons tillträde till städerna i zoner där det är bevisat att utsläppsiffran är extremt hög. Parlamentet betonar att reglerna om fordons tillträde till städerna bör åtföljas av konsekvensbedömningar samt samråd med allmänheten och andra intressenter, information och underrättelse om de aktuella ekonomiska aspekterna. Parlamentet betonar att lokala myndigheter bör underrätta kommissionen innan de inför regler om fordons tillträde till städerna.

84. Europaparlamentet betonar att sådana åtgärder skulle bidra till att balansera fördelarna med dessa zoner i form av förbättrad luftkvalitet och mindre trafikstockningar i förhållande till bristerna i fråga om diskriminering, ytterligare fragmentering av det gemensamma europeiska transportområdet, merkostnader för logistik i städerna och potentiella konsekvenser för den lokala turismen.

85. Europaparlamentet stöder integreringen av en hållbar godsdimension i planerna för hållbar mobilitet i städer i syfte att påskynda planer för hållbar logistik i städerna och utsläppsfria och utsläppssnåla lösningar för godstransporter i städerna, inbegripet järnvägar, inre vattenvägar, utsläppsfria och utsläppssnåla flottor samt lastcyklar via cykellogistik med hjälp av nya trafikfördelningsmodeller och dynamisk dirigering samt multimodala förbindelser.

86. Europaparlamentet betonar att stadslogistik bör behandlas som en integrerad del av stadsplaneringen, så att godstrafikkens effektivitet säkerställs i städerna och avbrott kan undvikas för andra deltagare.

87. Europaparlamentet betonar vikten av att integrera multimodala godsterminaler i stadstransportsystemet och infrastrukturen. Parlamentet betonar potentialen av knutpunkter för paketuthämtning som är gemensamma för alla transportföretag, tillgängliga för alla typer av användare och tillräckligt många för att främja en säker uthämtning av paket för att på så sätt minska den trafik som är kopplad till varuleveranser via förbindelser på den sista kilometern inom städer.

88. Europaparlamentet betonar vikten av att minska koldioxidutsläppen från stadslogistiken och påskynda övergången till utsläppsfri och utsläppssnål stadslogistik mot bakgrund av den ökande efterfrågan på e-handel genom utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, järnvägar och inre vattenvägar. Parlamentet uppmuntrar de lokala myndigheterna att också undersöka potentialen och möjligheterna att transportera varor med hjälp av alternativa lösningar såsom cyklar, lastcyklar och elcyklar i sin stadslogistik.

89. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att i samarbete med lokala och regionala myndigheter säkerställa allmänhetens tillgång till infrastruktur för laddningspunkter och tankning av alternativa bränslen (i städer, stadsnära områden och landsbygdsområden) som är anpassad till alla fordonskategoriers särdrag, i enlighet med förordningen om infrastruktur för alternativa bränslen, i syfte att bidra till ett snabbare införande av hållbara transportlösningar. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att samarbeta med kommissionen för att skapa incitament för privatpersoner och företag att använda utsläppsfria och utsläppssnåla transportsätt såsom rekommendationer om ett förenklat lagstiftningsförfarande när det gäller stadsplanering och beviljande av tillstånd.

90. Europaparlamentet betonar vikten av utsläppsfri och utsläppssnål mobilitet, alternativa bränslen samt en cirkulär ekonomi för att EU:s ambitiösa klimatmål ska kunna uppnås. Parlamentet noterar i detta avseende att övergången till utsläppsfria och utsläppssnåla fordon, särskilt eldrivna fordon, har stor potential att minska växthusgasutsläppen på ett inkluderande och mer prisvärt sätt. Parlamentet understryker därför att en optimering av regelverket på EU-nivå är av avgörande betydelse för att stödja industrin för eftermontering. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna och kommissionen att samarbeta för att utveckla olika finansiella, skattemässiga och rättsliga incitament genom vilka privata användare och företagsanvändare kan gå över till utsläppsfria och utsläppssnåla alternativ.

91. Europaparlamentet uppmuntrar de lokala myndigheterna att tillhandahålla laddningsinfrastruktur för elcyklar och lastcyklar. Parlamentet understryker att infrastruktur för laddning och tankning av alternativa bränslen bör finnas vid multimodala knutpunkter och terminaler.

92. Europaparlamentet understryker att nedlagda och föråldrade järnvägs- och kollektivtrafikanläggningar som tar upp stora utrymmen, såsom stationer, plattformar, lagerlokaler och nedlagda mekaniska verkstäder, skulle kunna erbjuda funktionella lösningar för verksamheter som har direkta fördelar för lokalsamhällena även om de fortfarande ägs av ett företag, såsom icke-vinstdrivande initiativ, jordbruksmarknader och andra storskaliga solidaritetsinitiativ, samtidigt som en hållbar användning av det offentliga utrymmet i stadsmiljön säkerställs.

93. Europaparlamentet betonar att AI och digitalisering är verktyg som kan användas för att förbättra transport-systemets allmänna effektivitet genom att det införs i fordon, trafikledningssystem och optimerade intelligenta transportsystem (ITS) för att förbättra den kollektiva transportplaneringens bekvämlighet och tillförlitlighet, minska utsläppen av växthusgaser, förkorta restiderna och resekostnaderna och minska trafikstockningarna, samtidigt som tjänsternas förutsägbarhet och kundtillfredsställelsen avsevärt förbättras. Parlamentet noterar samtidigt att transportererna kan göras säkrare, effektivare och mer hållbara och överkomliga. Parlamentet understryker i detta sammanhang behovet av att trygga säkerheten och sekretessen för de uppgifter som genereras och samlas in.

94. Europaparlamentet uppmuntrar till användning av den senaste fordonstekniken, såsom de modernaste personbilarna, skåpbilarna, lastbilarna och bussarna, som kan spela en viktig roll för stadstransporter genom att erbjuda smarta, hållbara, säkra, överkomliga och effektiva individuella och kollektiva transportlösningar och logistik för att utveckla och införa uppkopplad, samverkande och automatiserad mobilitet och för att möjliggöra en mer effektiv och uppdaterad trafikreglering. Parlamentet betonar att den tillgängliga tekniken möjliggör smidig multimodal integrering, inklusive gemensamma biljettsystem, förutsatt att tidtabeller och realtidsdata delas på ett korrekt sätt mellan de olika operatörerna. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen och medlemsstaterna att öka forskningen och investeringarna i smart mobilitet och relaterad fortbildning och omskolning för att bidra till utvecklingen av innovativa transportlösningar.

95. Europaparlamentet förespråkar att man utrustar kritiska vägsträckor och olycksdrabbade platser (t.ex. tunnlar, broar, stora områden med hög trafikbelastning) med lämpliga intelligenta transportsystem (ITS) och att man tillhandahåller ITS-tjänster på platser och i områden längs kritiska vägsträckor, då detta kommer att medföra snabba förbättringar i fråga om säkerhet och trafikeffektivitet.

96. Europaparlamentet betonar att självkörande fordon som är utrustade med AI-system som skannar av sin omgivning och reagerar omedelbart avsevärt kan minska antalet mänskliga misstag och har potential att bidra till en betydande minskning av antalet olyckor och dödsfall om de används med lämpliga skyddsåtgärder. Parlamentet anser därför att eftersom framstegen när det gäller att minska antalet dödsolyckor i trafiken i EU har stagnerat under de senaste två årtiondena kan dessa vara viktiga verktyg för att påskynda framstegen mot nollvisionen.

97. Europaparlamentet anser att det behövs en lokal policyram och offentlig-privata partnerskap som kan stödja industrin och mobilitetsoperatörer som lanserar innovativa och hållbara affärsmodeller och ny teknik för mobilitet i städer, såsom självkörande fordon. Parlamentet noterar att detta kan underlättas genom att man anpassar bestämmelserna om strategier för tillträde till städerna i syfte att uppnå stordriftsfördelar och lägre kostnader.

98. Europaparlamentet efterlyser utveckling av en lämplig rättslig, etisk och politisk ram för användningen av AI inom hållbar och smart mobilitet och transport och användardata.

99. Europaparlamentet betonar i detta avseende att helt självkörande eller högautomatiserade fordon kommer att vara kommersiellt tillgängliga under de kommande åren och att lämpliga regelverk, som garanterar säker körning och anger en tydlig ordning avseende ansvarsskyldighet, måste införas så snart som möjligt för att hantera de förändringar som det medför, inbegripet interaktioner mellan självkörande fordon och infrastrukturen samt andra användare.

100. Europaparlamentet betonar att digitala lösningar måste införas på ett inkluderande och deltagandebaserat sätt för att uppnå tillgängliga transporter för alla användargrupper, och att man måste säkerställa mekanismer för mänsklig kontroll och undvika diskriminering på grund av digitala färdigheter och tillgång till teknik.

101. Europaparlamentet efterlyser en omedelbar uppgradering av den fysiska och digitala infrastrukturen i städerna för att säkerställa ett säkert införande av automatiserad körning, samt en harmonisering av trafikföreskrifterna i medlemsstaterna och de lokala samhällena.

102. Europaparlamentet framhåller den ökande potentialen för luftmobilitet i stadsområdena, särskilt för en potentiell användning av drönare bland den breda allmänheten.

103. Europaparlamentet understryker att obemannade luftfartyg måste betraktas som en del av mobilitetsramen och att deras säkerhet och trygghet därför bör regleras, och att det bör göras en omfattande konsekvensbedömning av urban luftmobilitet innan någon åtgärd eller plan antas på detta område, för att man på ett korrekt sätt ska kunna utvärdera deras fördelar och de potentiella problemen i fråga om säkerhet, buller, integritet eller boenderättigheter.

104. Europaparlamentet påpekar att vägtransportaspekter blir allt viktigare på grund av deras stora inverkan på den ekonomiska, miljömässiga och sociala hållbarheten. Parlamentet betonar vikten av utbyte av bästa praxis och uppgifter. Parlamentet välkomnar i detta avseende kommissionens förslag att förbättra de 19 indikatorerna för hållbar mobilitet i städer senast 2022.

105. Europaparlamentet betonar behovet av kontinuerlig övervakning från kommissionens sida av olika faktorer som avgör kvaliteten på transporttjänsterna i städer i syfte att utvärdera genomförandet av den nuvarande relevanta lagstiftningen och åtgärda dess brister. Parlamentet uppmanar de nationella myndigheterna att regelbundet dela med sig av statistisk information till kommissionen, inbegripet information om tillhandahållande av kollektiva transporter, luftkvalitet, mobilitetsolyckor i städer, passagerarflöden, pendlingsmönster, uppgifter om aktiv mobilitet, inbegripet data från cykellogistikknutpunkter för företag som använder fraktcyklar i sin leveranskedja, bildelning och andra framväxande transportsätt.

106. Europaparlamentet understryker vikten av att lägga till socioekonomiska data inom ramen för insamling och inlämning av data till kommissionen per urban knutpunkt och att dessa data bör omfatta tillgänglighet, överkomlighet eller användarvänlighet för offentliga och privata mobilitetstjänster och andra.

107. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna och kommissionen att hjälpa europeiska städer att övervinna utmaningarna i samband med datainsamling och att främja delning av europeiska transport- och mobilitetsdata mellan medlemsstaterna, som förvaltas genom ett offentligt gemensamt dataområde.

108. Europaparlamentet betonar behovet av att stödja ett snabbt införande av gröna, användarcentrerade, integrerade mobilitetslösningar för människor och varor samt för privata och offentliga intressenter i syfte att säkerställa att nya mobilitetslösningar utformas med utgångspunkt i människors behov och ger alla medborgare tillgång till en ny generation rena, säkra, överkomliga och rättvisa resealternativ. Parlamentet understryker vikten av att offentliga och privata intressenter samarbetar och deltar i en konstruktiv dialog med samhället, lokala myndigheter och företag när det gäller att uppnå hållbar mobilitet för människor och hållbara godstransporter i städerna.

109. Europaparlamentet uppmanar medlemsstaterna att säkerställa driftskompatibel EU-omfattande trafikinformation i realtid, som bör göras tillgänglig för tjänsteleverantörer och utvecklare, för att underlätta framtagandet av webbplatser med reseinformation, reseplanerare på nätet och andra tillämpningar och tjänster för medborgare och logistikföretag.

110. Europaparlamentet efterlyser ytterligare utveckling och genomförande av multimodala digitala mobilitetstjänster, såsom mobilitet som en tjänst (MaaS) i hela Europa, vilka införlivar kollektivtrafik och andra "den första och sista kilometern"-lösningar såsom delningstjänster inom mikromobilitet, och vilka säkerställer lika villkor mellan transportleverantörerna och transportsätten. Parlamentet betonar att MaaS är ett viktigt verktyg för multimodala knutpunkter som integrerar alla mobilitetstjänster och parkering och därmed ger information om de bästa tillgängliga tjänsterna med hänsyn till resans kostnad och längd, samt ytterligare införlivar ambitionen om utsläppsfrihet och utsläppsnålhet och möjliggör utfärdande av en enda biljett.

111. Europaparlamentet delar uppfattningen att mer måste göras för att stödja multimodala informationssystem och smart biljettförsäljning. Parlamentet betonar vikten av att passagerarna får en smidig användarupplevelse när de söker, väljer och köper mobilitetstjänster. Parlamentet understryker att man för att främja multimodal biljettförsäljning bör överväga och främja sektorsbaserade lösningar.

112. Europaparlamentet betonar vikten av användarvänliga kombinerade biljettsystem och betalningsmetoder. Parlamentet noterar att en Eurobarometerundersökning från 2019 visade att ett enda biljettsystem för alla stadsresor i en europeisk stad skulle vara det mest användbara för den personliga mobiliteten. Parlamentet uppmanar med kraft kommissionen att inte skjuta upp några ytterligare utlovade lagstiftningsförslag som påverkar mobiliteten i städer, särskilt kombinerade biljettsystem. Parlamentet betonar att införandet av kombinerade biljettsystem är av yttersta vikt för att göra hållbara transportsätt så tillgängliga och effektiva som möjligt för användarna. Parlamentet uppmanar medlemsstaterna att anpassa sin nationella lagstiftning och att lansera informationskampanjer och integrerade mobilitetslösningar, däribland integrerade biljettsystem.

113. Europaparlamentet betonar vikten av en smidig användarupplevelse för passagerarna i samband med att de använder sig av mobilitetslösningar i städerna och ansluter till alternativ för långdistansresor. Parlamentet anser att man för att uppnå en sömlös biljettförsäljning i dessa fall bör stödja sektorsbaserade lösningar och betrakta dessa som utgångspunkten när det gäller att förbättra de kombinerade biljettsystemen för stads- och långdistansresor.

114. Europaparlamentet betonar vikten av smart parkeringshantering, inklusive de intermodala parkeringsalternativen park-and-ride (infartsparkering) och kiss-and-ride, eftersom de erbjuder stora möjligheter att minska utsläppen, undvika trafikstockningar och spara tid. Parlamentet efterlyser ökad användning av mobila appar för smart parkering för att underlätta tillgången till parkeringsplatser och infartsparkeringar och för att öka deras tillgänglighet och utbudet av betalningsmetoder.

115. Europaparlamentet uppmuntrar regionala och lokala myndigheter att tillhandahålla säkra cykelparkeringsplatser och lagringsanläggningar nära start- och slutdestinationerna, inbegripet parkering av cyklar med större dimensioner, såsom trehjuliga cyklar (inklusive för personer med begränsad rörlighet) och lastcyklar, områden som är avsedda för elcyklar och ellastcyklar och som är utrustade med laddningsstationer och, om möjligt, reparationspunkter, vid järnvägsstationer, flygplatser och kusthamnar samt i nya, renoverade och befintliga byggnader. Parlamentet uppmuntrar till utveckling av och stöd till projekt som erbjuder säker cykelförvaring för medborgare som inte har tillgång till privata förråd. Parlamentet erkänner att framväxten av elcyklar kräver högre säkerhetsnormer för förvaring. Parlamentet noterar det ökade antalet stölder av elcyklar. Parlamentet betonar att kommissionen bör ge stöd till de lokala och regionala myndigheterna i detta avseende.

o

o o

116. Europaparlamentet uppdrar åt talmannen att översända denna resolution till rådet och kommissionen samt till medlemsstaternas regeringar och parlament.