



C/2023/1058

15.12.2023

P9_TA(2023)0130

Nowe unijne ramy mobilności miejskiej

Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 9 maja 2023 r. w sprawie nowych unijnych ram mobilności miejskiej (2022/2023(INI))

(C/2023/1058)

Parlament Europejski,

- uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego tytuł XVIII, oraz Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 5 ust. 3,
- uwzględniając komunikat Komisji z 14 grudnia 2021 r. zatytułowany „Nowe unijne ramy mobilności miejskiej” (COM(2021)0811),
- uwzględniając wniosek Komisji z 14 grudnia 2021 r. w sprawie unijnych wytycznych dotyczących rozwoju transeuropejskiej sieci transportowej (COM(2021)0812), zwłaszcza jego motyw 52 i art. 40 poświęcone wymogom dotyczącym węzłów miejskich,
- uwzględniając pakiet Komisji „Gotowi na 55” z 14 lipca 2021 r. w sprawie realizacji Europejskiego Zielonego Ładu,
- uwzględniając pakiet dotyczący mobilności w miastach z 2013 r. oraz jego ocenę (SWD(2021)0048),
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1153 z dnia 7 lipca 2021 r. ustanawiające instrument „Łącząc Europę” ⁽¹⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1060 z dnia 24 czerwca 2021 r. ustanawiające wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego Plus, Funduszu Spójności, Funduszu na rzecz Sprawiedliwej Transformacji i Europejskiego Funduszu Morskiego, Rybackiego i Akwakultury, a także przepisy finansowe na potrzeby tych funduszy oraz na potrzeby Funduszu Azyłu, Migracji i Integracji, Funduszu Bezpieczeństwa Wewnętrznego i Instrumentu Wsparcia Finansowego na rzecz Zarządzania Granicami i Polityki Wizowej ⁽²⁾ (rozporządzenie w sprawie wspólnych przepisów),
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1058 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego i Funduszu Spójności ⁽³⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/1059 z dnia 24 czerwca 2021 r. w sprawie przepisów szczegółowych dotyczących celu „Europejska współpraca terytorialna” (Interreg) wspieranego w ramach Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego oraz instrumentów finansowania zewnętrznego ⁽⁴⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/241 z dnia 12 lutego 2021 r. ustanawiające Instrument na rzecz Odbudowy i Zwiększania Odporności ⁽⁵⁾,
- uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniającą dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego ⁽⁶⁾,
- uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2338 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniające rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych usług kolejowego transportu pasażerskiego ⁽⁷⁾,

⁽¹⁾ Dz.U. L 249 z 14.7.2021, s. 38.

⁽²⁾ Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 159.

⁽³⁾ Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 60.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 231 z 30.6.2021, s. 94.

⁽⁵⁾ Dz.U. L 57 z 18.2.2021, s. 17.

⁽⁶⁾ Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 116.

⁽⁷⁾ Dz.U. L 354 z 23.12.2016, s. 22.

- uwzględniając program „Cyfrowa Europa”,
 - uwzględniając komunikat Komisji z 30 czerwca 2021 r. zatytułowany „Długoterminowa wizja dla obszarów wiejskich UE – W kierunku silniejszych, lepiej skomunikowanych, odpornych i zamożnych obszarów wiejskich do 2040 r.” (COM(2021)0345),
 - uwzględniając komunikat Komisji z 3 marca 2021 r. zatytułowany „Unia równości: Strategia na rzecz praw osób z niepełnosprawnościami na lata 2021–2030” (COM(2021)0101),
 - uwzględniając komunikat Komisji z 3 maja 2022 r. zatytułowany „Postawienie ludzi na pierwszym miejscu, zapewnienie trwałego wzrostu gospodarczego sprzyjającego włączeniu społecznemu, uwolnienie potencjału regionów najbardziej oddalonych UE” (COM(2022)0198),
 - uwzględniając dokument „New Leipzig Charter – The transformative power of cities for the common good” [Nowa karta lipska – transformacyjna siła miast dla wspólnego dobra], przyjęty 30 listopada 2020 r. podczas nieformalnych posiedzeń ministerialnych,
 - uwzględniając pakt amsterdamski ustanawiający agendę miejską dla UE, uzgodniony 30 maja 2016 r. przez unijnych ministrów odpowiedzialnych za sprawy miejskie,
 - uwzględniając Agendę ONZ na rzecz zrównoważonego rozwoju 2030, w szczególności cel zrównoważonego rozwoju nr 11 dotyczący zrównoważonych miast i społeczności,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 15 lutego 2022 r. w sprawie wyzwań stojących przed obszarami miejskimi w okresie po pandemii COVID-19 ⁽⁸⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 6 października 2021 r. w sprawie ram polityki bezpieczeństwa ruchu drogowego UE na lata 2021–2030 – zalecenia dotyczące kolejnych kroków w kierunku realizacji „wizji zero” ⁽⁹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 3 lipca 2018 r. w sprawie roli miast w ramach instytucjonalnych Unii ⁽¹⁰⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 13 marca 2018 r. w sprawie roli regionów i miast UE we wdrażaniu porozumienia paryskiego z konferencji COP21 w sprawie zmian klimatu ⁽¹¹⁾,
 - uwzględniając swoją rezolucję z dnia 9 września 2015 r. w sprawie miejskiego wymiaru polityki UE ⁽¹²⁾,
 - uwzględniając art. 54 Regulaminu,
 - uwzględniając opinię Komitetu Regionów w sprawie nowych ram mobilności miejskiej ⁽¹³⁾,
 - uwzględniając opinię przedstawioną przez Komisję Rozwoju Regionalnego,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki (A9-0108/2023),
- A. mając na uwadze, że grupy o szczególnych potrzebach – obejmujące osoby z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się, osoby starsze, kobiety, dzieci lub osoby towarzyszące dzieciom – powinny móc w pełni korzystać z prawa do mobilności, nauki, zabawy i pracy;
- B. mając na uwadze, że transport publiczny oznacza tradycyjne usługi, takie jak sieć kolejowa, tramwajowa, autobusowa czy metro;
- C. mając na uwadze, że transport zbiorowy oznacza transport publiczny i nowe usługi oparte na wspólnym użytkowaniu, dostępie na żądanie, nowych elastycznych modelach biznesowych i innych formach mobilności, w ramach których przewozi się zbiorowo większą liczbę pasażerów;
- D. mając na uwadze, że mikromobilność obejmuje urządzenia transportu osobistego z napędem elektrycznym i nieelektrycznym, takie jak m.in. rowery, rowery elektryczne, hulajnogi elektryczne, deskorolki elektryczne, jednokołowce;

⁽⁸⁾ Dz.U. C 342 z 6.9.2022, s. 2.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 132 z 24.3.2022, s. 45.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 118 z 8.4.2020, s. 2.

⁽¹¹⁾ Dz.U. C 162 z 10.5.2019, s. 31.

⁽¹²⁾ Dz.U. C 316 z 22.9.2017, s. 124.

⁽¹³⁾ Dz.U. C 498 z 30.12.2022, s. 17.

- E. mając na uwadze, że aktywna mobilność obejmuje przewóz osób i towarów napędzany zarówno siłą ludzkich mięśni, jak i połączeniem silnika elektrycznego i aktywności ludzkiej, jak w przypadku rowerów elektrycznych;
- F. mając na uwadze, że wniosek Komisji w sprawie zmiany transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) ma na celu stworzenie ogólnounijnej, trwałej, skutecznej, dostępnej i multimodalnej sieci transportowej, w tym opracowanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej (SUMP);
- G. mając na uwadze, że w zaproponowanych przez Komisję unijnych ramach mobilności miejskiej stwierdza się, że priorytetem na szczeblu krajowym i lokalnym powinien być rozwój transportu zbiorowego, zwłaszcza publicznego, oraz aktywnej mobilności, a także skupienie na nich wysiłków na rzecz zrównoważonej mobilności miejskiej;
- H. mając na uwadze, że wszelkie ramy mobilności miejskiej muszą być ukierunkowane na interes publiczny, zaspokajanie potrzeb obywateli oraz wspieranie rozwoju gospodarczego i społecznego państw członkowskich, tak aby mobilność miejską można było planować i zintegrować z różnymi gałęziami gospodarki oraz aby jej celem była zmiana zachowań zbiorowych pozwalająca na tworzenie bardziej zrównoważonych miast o lepszej jakości życia dzięki różnorodnym przystępnym, dostępnym, skutecznym, inteligentnym i zrównoważonym rozwiązaniom transportowym;
- I. mając na uwadze ostrzeżenia Europejskiej Agencji Środowiska (EEA), że w latach 2013–2019 emisje z transportu wzrosły i że choć w 2020 r. odnotowano ich spadek z uwagi na obostrzenia wprowadzone w odpowiedzi na pandemię COVID-19, przewiduje się, że będą nadal wzrastać;
- J. mając na uwadze, że niedobór pracowników i brak bezpieczeństwa zatrudnienia zagrażają stabilności gospodarczej sektora transportowego, a w związku z tym ramom mobilności miejskiej;
- K. mając na uwadze, że organizacja transportu w mieście zależy od interakcji z otoczeniem;
- L. mając na uwadze, że program ramowy „Horyzont Europa” zapewni 359,3 mln EUR w latach 2021–2023 na realizację misji w zakresie neutralnych dla klimatu i inteligentnych miast, której celem jest osiągnięcie łącznie 100 neutralnych dla klimatu miast w UE do 2030 r.⁽¹⁴⁾; mając na uwadze, że zaproponowane przez Komisję badania naukowe i innowacje służące osiągnięciu tego celu będą dotyczyć między innymi ekologicznego planowania przestrzeni miejskiej;
- M. mając na uwadze, że według danych szacunkowych łączny koszt transportu ponoszony przez społeczeństwo wynosi 987 mld EUR rocznie; mając na uwadze, że kwota ta dzieli się na koszty środowiskowe (44 %), koszty wypadków (29 %) i koszty zatorów komunikacyjnych (27 %); mając na uwadze, że na samochody prywatne przypada 565 mld EUR z tych kosztów, ale opłaty z podatków od paliw i własności pojazdów oraz opłaty drogowe pokrywają niespełną połowę tych kosztów (267 mld EUR), co oznacza, że zewnętrzne koszty transportu nie zostały jeszcze w pełni zinternalizowane; mając na uwadze, że te negatywne efekty zewnętrzne nieproporcjonalnie wpływają na osoby o niższych dochodach⁽¹⁵⁾;
- N. mając na uwadze, że 75 % całkowitych emisji CO₂ pochodzi z miast (16), około 23 % emisji z transportu w UE pochodzi z obszarów miejskich, 70 % obywateli Unii Europejskiej mieszka obecnie w miastach i przewiduje się, że w 2050 r. odsetek ten osiągnie prawie 84 %, a zatem miasta mają do odegrania istotną rolę w przyczynianiu się do realizacji celów Zielonego Ładu;
- O. mając na uwadze, że zatory komunikacyjne kosztują UE około 270 mld EUR rocznie i z tego powodu są jednym z największych wyzwań dla mobilności miejskiej, a zanieczyszczenie powietrza, zanieczyszczenie hałasem i upały w miastach dotykają większości Europejczyków;
- P. mając na uwadze, że przegląd dyrektywy w sprawie charakterystyki energetycznej budynków⁽¹⁶⁾ powinien ułatwić państwom członkowskim postępy w przechodzeniu na zieloną gospodarkę dzięki przepisom dotyczącym rozwoju infrastruktury elektromobilności, w tym szybszego rozmieszczenia punktów ładowania, oraz przepisom dotyczącym miejsc parkingowych dla rowerów;
- Q. mając na uwadze, że w państwach członkowskich i regionach UE elektromobilność jest obecnie na różnych etapach rozwoju, należy wprowadzić specjalne wyłączenia i elastyczne rozwiązania, aby umożliwić państwom członkowskim i regionom o mniej rozwiniętym rynku elektromobilności postępy w przechodzeniu na zieloną gospodarkę; mając na uwadze, że należy zwrócić szczególną uwagę na to, by wydajność sieci energetycznej odpowiadała zapotrzebowaniu obecnych i przyszłych pojazdów elektrycznych oraz by uwzględniono marginesy rezerwy mocy podłączenia do sieci;

⁽¹⁴⁾ Komisja Europejska, „Horyzont Europa”.

⁽¹⁵⁾ Sprawozdanie specjalne nr 6/2020 Europejskiego Trybunału Obrachunkowego dotyczące zrównoważonej mobilności w miastach w UE.

⁽¹⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2010/31/UE z dnia 19 maja 2010 r. w sprawie charakterystyki energetycznej budynków (Dz.U. L 153 z 18.6.2010, s. 13).

- R. mając na uwadze, że w ostatnich miesiącach odnotowano bezprecedensowy wzrost cen ropy naftowej, a dalsza tendencja jest niepewna; mając na uwadze, że niezwykle istotne jest, aby ograniczyć zużycie paliw kopalnych; mając na uwadze, że według Międzynarodowej Agencji Energetycznej skutecznym środkiem do osiągnięcia tego celu jest ograniczenie prędkości;
- S. mając na uwadze, że transport publiczny zapewnia lokalne, bezpieczne miejsca pracy dwóm milionom osób w społecznościach na terenie całej UE oraz oferuje szereg ścieżek kariery i możliwości zatrudnienia pracownikom pochodzącym z wielu różnych środowisk; mając na uwadze, że podczas pandemii znaczną część tych pracowników odesłano na przymusowy urlop i wielu postanowiło odejść z sektora, w szczególności w państwach członkowskich o ograniczonych świadczeniach zabezpieczenia społecznego i niewielkim zasięgu rokowań zbiorowych;
- T. mając na uwadze, że niedobór pracowników w transporcie publicznym doprowadził ostatnio do ograniczenia usług transportowych, w tym anulowania kursów nocnych i weekendowych oraz likwidacji niektórych tras; mając na uwadze, że miało to niekorzystny wpływ na inkluzywny charakter mobilności oraz zagraża spójności społecznej i dostępowi do miejsc pracy, edukacji i opieki zdrowotnej dla osób najbardziej potrzebujących, których mobilność jest całkowicie uzależniona od transportu publicznego; mając na uwadze, że ubóstwo transportowe wzrasta w całej UE;
- U. mając na uwadze, że wydajny przepływ osób, usług i towarów, w tym miejski transport towarowy i logistyka, ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania gospodarek miejskich, a w miastach UE zauważa się innowacyjne rozwiązania i najlepsze praktyki, a ważną rolę w obliczu wzrostu wolumenu transportu towarowego i logistyki mogą odegrać zrównoważone miejskie plany logistyczne;
- V. mając na uwadze, że w 2020 r. liczba dostaw do konsumentów w sektorze handlu elektronicznego wzrosła o 25 % z uwagi na pandemię i wzrost liczby dostaw na „ostatniej mili”, a ich wpływ na obszary miejskie prawdopodobnie się utrzyma;
- W. mając na uwadze, że przejazdy autokarowe stanowią 40 % zbiorowego transportu drogowego w UE;
- X. mając na uwadze, że mobilność ma kluczowe znaczenie i jest niezbędna dla integracji społeczno-gospodarczej oraz stanowi decydujący i strukturalny czynnik w rozwoju społeczeństw i zdolności do łączenia poszczególnych osób, społeczności, sektorów produkcyjnych i usługowych oraz różnych regionów i kultur, a także w promowaniu spójności terytorialnej i społecznej, dynamiki gospodarczej oraz jakości i zrównoważenia środowiska;
- Y. mając na uwadze, że polityka transportu miejskiego nie powinna już skupiać się jedynie na zapewnianiu mobilności, lecz na zapewnianiu dostępności do usługi, z nadaniem większego priorytetu przystępnemu cenowo dostępowi dla wszystkich, niezależnie od dochodu, wieku, stanu zdrowia czy miejsca zamieszkania (obszary miejskie, podmiejskie czy wiejskie);
- Z. mając na uwadze, że należy zwiększyć – również na przedmieściach – wydajność, zasięg geograficzny, częstotliwość i przystępność cenową transportu zbiorowego, w szczególności transportu publicznego;
- AA. mając na uwadze, że systemy transportu publicznego muszą być dostępne dla wszystkich obywateli, zwłaszcza dla osób z grup o szczególnych potrzebach;
- AB. mając na uwadze, że różne miasta i państwa członkowskie UE w odpowiedzi na obecny kryzys energetyczny podjęły działania takie jak obniżenie cen biletów na transport publiczny;
- AC. mając na uwadze, że nowe usługi oparte na wspólnym użytkowaniu, usługach na żądanie, elastycznych, nowych modelach biznesowych usług mobilności są uzupełnieniem tradycyjnych usług transportu publicznego; mając na uwadze, że usługi te przyczyniają się do ograniczenia emisji dwutlenku węgla, poprawy jakości powietrza oraz zmniejszenia hałasu i zatorów komunikacyjnych, zaradzenia brakowi miejsc parkingowych na obszarach miejskich oraz zwiększenia łączności z obszarami podmiejskimi i wiejskimi;
- AD. mając na uwadze, że skuteczne rozwiązania multimodalne łączące różne rozwiązania transportowe, takie jak transport zbiorowy, mobilność indywidualna i mobilność aktywna, wraz z niezbędną infrastrukturą, w tym węzłami komunikacyjnymi, mogą przyczynić się do poprawy jakości i skuteczności inwestycji w środowisko miejskie, zapewniając jednocześnie ogólne korzyści pod względem jakości życia; mając na uwadze, że w związku z tym Komisja powinna zaproponować pakiet multimodalny;

- AE. mając na uwadze, że pandemia COVID-19 spotęgowała wyzwania stojące przed systemami mobilności miejskiej, ale jednocześnie odegrała rolę katalizatora, który sprawił, że stały się one bardziej odporne, inteligentniejsze, bezpieczniejsze, bardziej zrównoważone i dostępne, a w czasie trwania pandemii wiele miast w całej Europie przyspieszyło wdrażanie swoich planów mobilności i wprowadziło środki ułatwiające utrzymywanie dystansu fizycznego, które sprzyjały aktywnej mobilności, a to doprowadziło do znacznego wzrostu liczby osób chodzących pieszo i jeżdżących na rowerze, a także do wdrożenia infrastruktury rowerowej;
- AF. mając na uwadze, że przepisy i wymogi dotyczące aktywnej mobilności, mikromobilności oraz nowych form mobilności bez- i niskoemisyjnej są nadal na wczesnym etapie opracowywania lub różnią się między państwami członkowskimi, co znacząco wpływa na bezpieczeństwo obywateli, a ponadto prowadzi do niewykorzystanych możliwości dla użytkowników w różnych państwach członkowskich oraz niepewności dla podmiotów gospodarczych;
- AG. mając na uwadze, że aktywna mobilność ma znaczny potencjał, aby przyczynić się do przezwyciężenia problemów związanych z obszarami miejskimi, poprawy jakości powietrza, zmniejszenia zatorów komunikacyjnych i poprawy zdrowia obywateli;
- AH. mając na uwadze, że lepsza mobilność multimodalna i inteligentna infrastruktura, w tym kolejowa, oraz systemy wspólnego użytkowania samochodów osobowych, a także infrastruktura inteligentnej mobilności mogą być niezwykle korzystne dla turystyki i infrastruktury hotelowej w środowisku miejskim;
- AI. mając na uwadze, że jak szacuje EEA, długoterminowe narażenie na cząstki stałe o średnicy 2,5 mikrona lub mniejszej (PM_{2,5}) w Europie odpowiadało za około 417 000 przedwczesnych zgonów w 2018 r., w tym około 379 000 w UE-28; mając na uwadze, że wartości graniczne w UE znacznie przekraczają wytyczne WHO dla większości substancji zanieczyszczających, a szczególną obawę rodzi brak limitu dziennego dla pyłu zawieszanego PM_{2,5}; mając na uwadze, że podobnie jak COVID-19 stanowi to stan zagrożenia zdrowia publicznego wymagający natychmiastowego działania;
- AJ. mając na uwadze, że Komisja opublikowała przewodnik tematyczny dotyczący planów zrównoważonej mobilności miejskiej, ukierunkowany w szczególności na bezpieczeństwo ruchu drogowego i mikromobilność w procesie planowania i realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej;
- AK. mając na uwadze, że w ostatnich latach nastąpiła jedynie niewielka poprawa w zakresie realizacji celów dotyczących bezpieczeństwa ruchu drogowego w UE, a każdego roku na drogach UE życie traci nadal około 22 600 osób, a około 120 000 doznaje poważnych obrażeń; mając na uwadze, że 39 % śmiertelnych wypadków drogowych w UE ma miejsce na obszarach miejskich oraz że cel UE dotyczący zmniejszenia między 2010 r. a 2020 r. o połowę liczby osób ponoszących śmierć na drogach nie został osiągnięty;
- AL. mając na uwadze, że niechronieni użytkownicy dróg, tacy jak piesi, rowerzyści i użytkownicy dwukołowych pojazdów silnikowych, są najbardziej zagrożeni i stanowią około 70 % wszystkich ofiar śmiertelnych na obszarach miejskich;
- AM. mając na uwadze, że dobre praktyki i zachęty, takie jak ograniczenia prędkości i specjalne szkolenia dla kierowców, mogłyby pomóc w zmniejszeniu liczby poważnych wypadków i ofiar śmiertelnych;
- AN. mając na uwadze, że liczba wypadków z udziałem rowerów i innych form mikromobilności i aktywnej mobilności jest poważnym powodem do niepokoju; mając na uwadze, że aby osiągnąć cel UE zawarty w wizji zero, należy podjąć dodatkowe wysiłki na szczeblu unijnym i krajowym zmierzające do poprawy ochrony wszystkich użytkowników;
- AO. mając na uwadze, że dostępność miast odgrywa zasadniczą rolę w umożliwieniu grupom o szczególnych potrzebach, takim jak osoby z niepełnosprawnościami i o ograniczonej możliwości poruszania się, osoby starsze lub osoby towarzyszące dzieciom, pełnego korzystania z prawa do mobilności, nauki i pracy;
- AP. mając na uwadze, że wykorzystanie sztucznej inteligencji (AI) w mobilności miejskiej może potencjalnie znacznie poprawić bezpieczeństwo, ochronę i efektywność, zwiększyć włączenie grup szczególnie wrażliwych, zmniejszyć zatory komunikacyjne, ograniczyć zanieczyszczenie powietrza i zanieczyszczenie hałasem, zmniejszyć koszty i obniżyć emisyjność sektora transportu;
- AQ. mając na uwadze, że pomocniczość i proporcjonalność są kluczowymi zasadami regulującymi wykonywanie kompetencji UE, a zatem powinny być przestrzegane zawsze i we wszystkich obszarach polityki UE;
- AR. mając na uwadze, że na obszarach turystycznych lub gospodarczych, których punktem centralnym jest co najmniej jedno duże miasto, mobilność i transport powinny przyciągać ludzi w obu kierunkach, tak aby umożliwić użytkowanie i rozwój, również w kontekście turystycznym;

Wzmocnienie ram mobilności miejskiej: nowy rozdział w bezpieczeństwie ruchu drogowego, dostępności i bezpieczeństwie w UE

1. podkreśla, że mobilność miejska ma zasadnicze znaczenie dla jakości życia ludzi i funkcjonowania gospodarki; zwraca uwagę, że aby zrealizować ambitne cele gospodarcze, środowiskowe, cyfrowe, zdrowotne i społeczne Unii Europejskiej, w mobilności miejskiej w UE należy kierować się inteligentnymi, sprzyjającymi włączeniu społecznemu, zdrowymi, przystępnymi cenowo, konkurencyjnymi, zrównoważonymi, niezakłóconymi i multimodalnymi rozwiązaniami w zakresie transportu obejmującymi kolej, zrównoważone autobusy i autokary, systemy wspólnego użytkowania samochodów oraz aktywną mobilność i mikromobilność; zaznacza, że takie rozwiązania transportowe powinny poprawić komfort życia w miastach i warunki środowiskowe oraz doprowadzić do zwiększenia poziomu zadowolenia;
2. przypomina, że wszystkie nowe środki powinny opierać się na wynikach kompleksowych ocen skutków uwzględniających konsekwencje gospodarcze, społeczne i środowiskowe, a także zróżnicowane potrzeby użytkowników w zakresie mobilności, natomiast ocena efektywności środowiskowej różnych rozwiązań w zakresie transportu miejskiego powinna opierać się na emisjach w całym cyklu życia i odpowiednich wskaźnikach środowiskowych;
3. podkreśla, że obywatele chcieliby korzystać z inteligentnych i zrównoważonych rodzajów transportu, w szczególności do celów codziennej mobilności, a głównymi warunkami takiej zmiany są koszt, dostępność i szybkość; uważa, że zaangażowanie obywateli i ich udział – na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i unijnym (w tym w opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej) – są konieczne, aby zapewnić niezbędne poparcie społeczeństwa i zgromadzić wszystkie zainteresowane strony podczas planowania wysokiej jakości usługi zaspokajającej potrzeby i spełniającej oczekiwania wszystkich obywateli;
4. wzywa państwa członkowskie do opracowania bezpiecznych, dostępnych, przystępnych cenowo, inteligentnych, odpornych i zrównoważonych systemów transportu miejskiego sprzyjających włączeniu społecznemu;
5. popiera wszystkie starania o zwiększenie dostępności miast i apeluje do państw członkowskich o szybkie podjęcie ambitnych działań w celu zapewnienia większej inkluzji miast;
6. podkreśla potrzebę rozwiązania problemów ubóstwa transportowego i nierówności w dostępie do sieci transportowych, ponieważ mają one wpływ na codzienne życie milionów ludzi o niższych dochodach i użytkowników z grup o szczególnych potrzebach; uważa, że priorytetem dla miast powinno być zajęcie się powiązаныmi kwestiami dotyczącymi jakości sieci połączeń między obszarami wiejskimi, podmiejskimi i miejskimi; wzywa Komisję i państwa członkowskie, by zniwelowały nierówności w dostępie do sieci transportowych oraz udzieliły wsparcia mniejszym miastom i obszarom podmiejskim w celu zapewnienia im połączeń transportowych; zaznacza, że aby zwalczyć wykluczenie w zakresie mobilności i ubóstwo transportowe oraz zapewnić równy dostęp do centrów miast, konieczne jest zintegrowane podejście multimodalne;
7. zachęca państwa członkowskie i miasta do rozważenia „bonów na rzecz zrównoważonej mobilności” lub programów obniżonych cen mobilności w ramach zrównoważonego transportu zbiorowego, w szczególności transportu publicznego, z których mogłyby korzystać grupy beneficjentów – określone na podstawie konkretnych kryteriów (użytkownicy transportu znajdujący się w trudnej sytuacji, osoby dotknięte ubóstwem transportowym itp.) – swobodnie wybierając rozwiązania w zakresie zrównoważonej mobilności;
8. jest zdania, że dochody z podatków od emisji dwutlenku węgla związanych z mobilnością należy wykorzystywać do finansowania zrównoważonych rozwiązań w zakresie transportu dla osób dotkniętych ubóstwem transportowym;
9. podkreśla, że każdy rodzaj transportu ma inny wpływ na codzienne życie ludzi i każdy z nich odgrywa swoją rolę w dążeniu do powszechnie popieranego przesunięcia międzygałęziowego w kierunku zrównoważonych rodzajów transportu, w tym transportu zbiorowego, zrównoważonej mobilności prywatnej i mobilności aktywnej; zaznacza, że nie można po prostu narzucić obywatelom i regionom przejścia na zrównoważony transport, lecz musi być ono popierane przez użytkowników i dostosowane do potrzeb indywidualnych i geograficznych przy poszanowaniu zasady pomocniczości; uważa, że aby uzyskać poparcie obywateli, należy ich lepiej informować za pomocą kampanii i innych inicjatyw; w tym kontekście wskazuje na dzień bez samochodu jako sposób na przedstawienie alternatywnych możliwości; zachęca Komisję do ustanowienia zharmonizowanego corocznego dnia bez samochodu w UE; apeluje o zapewnienie w ramach planów zrównoważonego rozwoju udogodnień dla osób, które, aby dojeżdżać do pracy, wybierają zrównoważone rozwiązania w zakresie transportu;
10. podkreśla, że wszystkich użytkowników (z obszarów miejskich, podmiejskich i wiejskich) należy traktować na równi i na nich skupiać proces planowania transportu miejskiego, uznając jednocześnie, że potrzeby użytkowników w zakresie mobilności oraz ich indywidualne uwarunkowania i preferencje nie są jednorodne; apeluje zatem o zróżnicowanie inteligentnych i zrównoważonych opcji w zakresie mobilności (a nie o przyjęcie uniwersalnego rozwiązania), w tym zrównoważonych rodzajów aktywnej mobilności i transportu zbiorowego, które okazały się skuteczne przy poprawie mobilności i komfortu życia na obszarach miejskich oraz przyczyniły się do osiągnięcia celów społecznych, gospodarczych, klimatycznych i środowiskowych UE, a także celu, jakim jest osiągnięcie neutralności klimatycznej do 2050 r.;

11. apeluje o wsparcie finansowe, podatkowe i regulacyjne dla stosowania rozwiązań w zakresie bezemisyjnej i niskoemisyjnej mobilności, takich jak wydajne, niezawodne, punktualne, sprzyjające włączeniu społecznemu i przystępne cenowo usługi transportu zbiorowego, zwłaszcza transportu publicznego, mobilność indywidualna, intermodalne punkty i systemy przesiadkowe oraz inne środki transportu, takie jak nowe usługi w zakresie mobilności oraz aktywne formy mobilności i transportu, które to rozwiązania wnoszą na rynek różne elastyczne opcje, aby pobudzić konkurencję i doprowadzić do powstania miast, w których żyje się lepiej, a jednocześnie zapewnić lepsze, zdrowsze i bardziej wartościowe, sprzyjające włączeniu społecznemu, przystępne cenowo, wydajne i zrównoważone rozwiązania dla obywateli, zwłaszcza mieszkańców miast;

12. apeluje, aby transport zbiorowy, w szczególności transport publiczny, był dostępny, dobrze zorganizowany i przystępny cenowo oraz by oferował obywatelom wysoką jakość oraz wygodne usługi „od drzwi do drzwi”; zauważa, że udział czystych ekologicznie pojazdów we flocie oraz inteligentne i zrównoważone rodzaje transportu takie jak tramwaje są ważnymi czynnikami ograniczania zanieczyszczenia powietrza, emisji dwutlenku węgla i zatorów komunikacyjnych;

13. podkreśla znaczenie transportu publicznego nie tylko w stawianiu czoła wyzwaniom związanym z klimatem, lecz także w wymiarze społeczno-gospodarczym, a mianowicie w zapewnianiu spójności społecznej oraz stabilnego, lokalnego zatrudnienia wysokiej jakości; zwraca uwagę na potrzebę inwestowania w wysokiej jakości, zmodernizowaną, interoperacyjną, dostępną i rozbudowaną sieć transportu zbiorowego za pomocą odpowiedniego planowania z udziałem podmiotów lokalnych, gmin i ogółu społeczeństwa, ustanowienia operatorów oraz inwestowania w badania naukowe i innowacje;

14. podkreśla znaczenie równych warunków działania dla państwowych i prywatnych dostawców usług transportowych oraz dla różnych rodzajów transportu, gwarantujących uczciwą konkurencję, a także potrzebę większej komplementarności usług transportowych;

15. dostrzega korzyści płynące z inteligentnych i zrównoważonych alternatywnych rozwiązań w zakresie mobilności w ramach usług transportu zbiorowego, takich jak wspólne użytkowanie samochodów, zamawianie przejazdów, elektryczne rowery i hulajnogi oraz inne formy mikromobilności; uważa, że takie rodzaje transportu mogą mieć charakter uzupełniający i zapewniać użytkownikom szerszy wybór w zależności od ich potrzeb w zakresie mobilności;

16. apeluje o lepszą dostępność, niezawodność i łączność między obszarami miejskimi, podmiejskimi i wiejskimi, zwłaszcza w regionach, w których PKB na mieszkańca wynosi mniej niż 75 % średniej UE, a także o multimodalne węzły pasażerskie, a ponadto apeluje o zapewnienie wszystkim nieograniczonego dostępu do inteligentnego, zrównoważonego, sprzyjającego włączeniu społecznemu, zdrowego i przystępnego cenowo transportu, w tym transportu współdzielonego, z myślą o ochronie spójności i zgodności polityki transportowej UE; w tym kontekście z niepokojem zauważa, że obszary podmiejskie i wiejskie, zwłaszcza te słabo zaludnione, cechuje niedobór efektywnych, przystępnych cenowo i zintegrowanych rozwiązań w zakresie transportu oraz infrastruktury, w tym infrastruktury paliw alternatywnych, co ogranicza perspektywy społeczno-gospodarcze tych obszarów i ich obywateli; wskazuje na możliwość opracowania i wdrożenia usług transportowych na żądanie i współdzielonych na obszarach podmiejskich i wiejskich jako sposobu na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych lub poprawę warunków ruchu drogowego oraz apeluje o wymianę najlepszych praktyk;

17. w tym kontekście podkreśla dalszą, znaczącą rolę, jaką mają do odegrania pociągi miejskie, podmiejskie i regionalne oraz ich niezawodne usługi pod względem częstotliwości i punktualności w codziennych dojazdach na obszary miejskie i z tych obszarów;

18. zaznacza, że zdecydowana i możliwa do wyegzekwowania ochrona praw pasażerów w przypadku opóźnień i innych niedociągnięć w świadczeniu usług (takich jak odwołania, odpowiedzi na reklamacje, szczególne potrzeby pasażerów) przyczynia się do zwiększenia mobilności pasażerów i uczynienia takich rodzajów transportu jak kolej bardziej atrakcyjnymi i przyjaznymi dla użytkowników;

19. zwraca uwagę na doświadczenia szeregu miast UE, w których transport publiczny jest bezpłatny, co prowadzi do zwiększenia liczby pasażerów i znacznie zmniejsza ruch samochodowy; apeluje o przeprowadzenie badań w celu oceny oddziaływania takich systemów, w szczególności pod względem zróżnicowania liczby pasażerów, czasu trwania przejazdów, liczby wypadków drogowych i ich ofiar oraz wpływu na zmianę klimatu;

20. zwraca uwagę, że zapewnienie niechronionym użytkownikom dróg bezpieczeństwa na drodze znacząco wpływa na zachowania związane z transportem; podkreśla w związku z tym, że w przyszłych unijnych ramach mobilności miejskiej muszą znaleźć się systemowe środki bezpieczeństwa ruchu drogowego, które będą dotyczyć przede wszystkim niechronionych użytkowników dróg; apeluje do Komisji, państw członkowskich i innych zainteresowanych stron o przyjęcie środków opartych na unijnych normach bezpieczeństwa, które mogłyby poprawić bezpieczeństwo ruchu

drogowego, takich jak zapewnienie wysokiej jakości szkoleń, przestrzeganie limitów czasu pracy kierowców i innych warunków pracy oraz norm społecznych związanych z zarządzaniem zmęczeniem i bezpieczeństwem, poprawa infrastruktury dla pieszych i rowerzystów, wprowadzenie środków umożliwiających wykrywanie i zgłaszanie zdarzeń lub warunków związanych z bezpieczeństwem, nieustanne umieszczanie wszystkich użytkowników dróg w centrum projektowania mobilności, a także uwzględnianie użytkowników szczególnie zagrożonych i użytkowników z grup o szczególnych potrzebach; wzywa władze lokalne do przyjęcia podejścia opartego na bezpiecznym systemie oraz do wyznaczenia celów w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego;

21. zwraca uwagę, że przekroczenie dopuszczalnej prędkości jest główną przyczyną około 30 % śmiertelnych wypadków drogowych i czynnikiem zwiększającym ryzyko poważnych skutków w większości wypadków; w tym kontekście dostrzega potencjał niższej prędkości na obszarach zabudowanych, jak np. stosowanie ograniczeń prędkości do 30 km/h, aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego i zmniejszyć zużycie energii; zauważa, że mężczyźni częściej niż kobiety są uczestnikami wypadków samochodowych, ale jeśli to kobieta uczestniczy w wypadku samochodowym, prawdopodobieństwo, że zostanie poważnie ranna, jest wyższe o 47 %, że odniesie umiarkowane obrażenia – o 71 %, a że zginie w wyniku wypadku – o 17 %; zaznacza, że w związku z tym konieczne jest wykorzystywanie odpowiednich żeńskich manekinów w testach zderzeniowych, aby poprawić bezpieczeństwo ruchu drogowego dla kobiet;

22. w odniesieniu do bezpieczeństwa ruchu drogowego podkreśla znaczenie urządzeń bezpieczeństwa czynnego i biernego w samochodach prywatnych i pojazdach transportu zbiorowego oraz dostępności w państwach członkowskich sieci ruchomej, ponieważ jest niezbędna, aby skutecznie korzystać z przycisków alarmowych;

23. popiera wszystkie starania na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego w ramach realizacji celów wizji zero i wzywa Komisję do lepszego zintegrowania celów i działań UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego z wytycznymi dotyczącymi planów zrównoważonej mobilności miejskiej za pomocą monitorowania i propagowania najlepszych praktyk;

24. podkreśla znaczenie rozpoczęcia kampanii informacyjnych w celu podniesienia świadomości i poprawy kształcenia w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego; zaznacza w związku z tym, że edukacja odgrywa kluczową rolę w poznaniu i przyswojeniu zasad ruchu drogowego i kultury od najmłodszych lat, co istotnie przyczyniłoby się do większego bezpieczeństwa ruchu drogowego; apeluje zatem o zwiększenie i rozszerzenie roli szkół; wzywa Komisję i państwa członkowskie do dalszych inwestycji w podnoszenie świadomości i szkolenia dla uczniów w szkołach i dla ogółu społeczeństwa;

25. apeluje do Komisji o dostosowanie wymogów i metod egzaminów na prawo jazdy w dyrektywie w sprawie praw jazdy⁽¹⁷⁾, tak aby lepiej szkolić przyszłych kierowców w zakresie interakcji z niechronionymi użytkownikami dróg w środowisku miejskim zgodnie z wizją zero, np. przez poprawę metod nauczania, dostosowanie do najnowszych osiągnięć technologicznych i wydłużenie czasu praktyk;

26. apeluje o uczynienie transportu miejskiego bardziej dostępnym, niezawodnym, przystępnym cenowo, zdrowym, bezpiecznym i sprzyjającym włączeniu społecznemu, a także popiera w tej kwestii Konwencję ONZ o prawach osób niepełnosprawnych oraz europejski akt prawny w sprawie dostępności⁽¹⁸⁾; zachęca w tym kontekście Komisję do zaproponowania wytycznych dotyczących dostępności, inkluzywności, przystępności cenowej, zrównoważoności, bezpieczeństwa i ochrony dla wszystkich użytkowników transportu i osób niebędących użytkownikami, zwłaszcza dla osób z grup o szczególnych potrzebach; apeluje o bardziej kompleksowe podejście do zapewnienia dostępności w całej podróży;

27. podkreśla kluczową rolę, jaką w tym kontekście – jako uzupełnienie innej polityki – mogą odegrać cyfryzacja i rozwiązania oparte na sztucznej inteligencji; zaleca wdrożenie sztucznej inteligencji i technologii cyfrowych w transporcie publicznym, takich jak przyciski SOS i inne systemy poprawiające bezpieczeństwo i ochronę, co będzie miało również pozytywny wpływ na poprawę bezpieczeństwa transportu zbiorowego dla obecnie niechronionych użytkowników, takich jak kobiety;

28. zauważa, że sztuczna inteligencja i cyfryzacja mogą znacząco przyczynić się do poprawy dostępności przez wprowadzenie w transporcie publicznym i infrastrukturze sygnałów głosowych, wykorzystanie inteligentnych samochodów prywatnych, wirtualizację podróży przed jej odbyciem oraz zastosowanie bezpiecznych lub inteligentnych przejazdów przez skrzyżowania czy robotów wspomagających;

29. dostrzega wysiłki Komisji, ale zauważa, że aby poprawić dostęp do metra, transportu kolejowego, autobusów, tramwajów i rozwiązań z zakresu mobilności współdzielonej, konieczne są bardziej ambitne i spójne europejskie przepisy i polityka; przypomina, że bariery fizyczne są nadal jedną z głównych przyczyn problemów z dostępnością dla

⁽¹⁷⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2006/126/WE z dnia 20 grudnia 2006 r. w sprawie praw jazdy (Dz.U. L 403 z 30.12.2006, s. 18).

⁽¹⁸⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/882 z dnia 17 kwietnia 2019 r. w sprawie wymogów dostępności produktów i usług (Dz.U. L 151 z 7.6.2019, s. 70).

użytkowników z grup o szczególnych potrzebach; podkreśla znaczenie rozwiązania innych problemów związanych z dostępnością, takich jak dostępność miejsc parkingowych dla osób z niepełnosprawnościami, rygorystyczna polityka względem blokowania miejsc parkingowych oraz tworzenia tymczasowych przeszkód, takich jak źle zaparkowane urządzenia mikromobilne i inne pojazdy, oraz odpowiednie egzekwowanie tych przepisów, dostępność miejskiej infrastruktury pieszej i rowerowej, w tym jakość i dostępność chodników, oraz bezpieczne i dostępne przejścia przez ulice;

30. apeluje o uczynienie jazdy na rowerze bardziej dostępną dla osób z grup o szczególnych potrzebach; zauważa, że podwyższone przejścia dla pieszych i rowerzystów na skrzyżowaniach poprawiają bezpieczeństwo, a także dostępność dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się dzięki wyeliminowaniu konieczności zmiany poziomu za pomocą schodów lub podjazdów podczas przechodzenia przez jezdnię na skrzyżowaniu;

31. odnotowuje szybki rozwój nowych form mobilności i mikromobilności, takich jak rowery, rowery elektryczne, hulajnogi elektryczne, deskorolki elektryczne, jednokołowce oraz inne urządzenia transportu osobistego z napędem elektrycznym i nieelektrycznym; dostrzega ich potencjał jako rozwiązań „pierwszej i ostatniej mili” w zakresie świadczenia usługi „od drzwi do drzwi”, uatrakcyjnienia transportu zbiorowego i umożliwienia obywatelom dotarcia do miejsc, których obecnie transport publiczny nie obsługuje w wystarczającym stopniu, lub podróży z tych miejsc; podkreśla jednak, że te formy mobilności należy odpowiednio uwzględnić, przedstawić i zająć się nimi w ramach mobilności miejskiej, w tym w odniesieniu do zasad bezpieczeństwa i zapewnienia zgodności z przepisami na wszystkich szczeblach zarządzania;

32. zaznacza jednak swoje zaniepokojenie poważnymi brakami w uregulowaniach dotyczących mikromobilności w wielu państwach członkowskich oraz rozproszonym krajobrazem środków podejmowanych w europejskich miastach, ponieważ nie sprzyjają one temu rodzajowi transportu i stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ludzi; w związku z tym zwraca się do Komisji o ścisłą współpracę z państwami członkowskimi i miastami europejskimi, aby opracować wspólne minimalne zalecenia, najlepsze praktyki i wymogi dotyczące bezpieczeństwa drogowego w miastach;

33. odnotowuje, że te wspólne minimalne zalecenia, najlepsze praktyki i wymogi obejmowałyby zalecenia dotyczące bezpiecznego korzystania z elektrycznych i nieelektrycznych urządzeń transportu osobistego, i uwzględniałyby różne możliwe przepisy, takie jak specjalne kształcenie lub szkolenie, zasady parkowania (swobodne parkowanie a wyznaczone strefy parkowania), ograniczenia prędkości i wymogi dotyczące wieku, wymogi dotyczące kasków i innego wyposażenia ochronnego, a także przepisy dotyczące przewożenia dzieci, zakaz prowadzenia pojazdów pod wpływem substancji odurzających itp.; zauważa, że wymogi te należy płynnie dopasować do różnych szczebli zarządzania niezależnie od opracowywania i wdrażania planów zrównoważonej mobilności miejskiej bez naruszania zasady pomocniczości; zdecydowanie zachęca państwa członkowskie, aby we współpracy z miastami dostosowały swoje przepisy krajowe i rozpoczęły kampanie informacyjne mające na celu podniesienie świadomości i wiedzy na temat bezpieczeństwa ruchu drogowego; podkreśla, że istotną rolę w poznawaniu i uczeniu się zasad ruchu drogowego odgrywa edukacja w szkole;

34. zwraca uwagę na problem „przypadkowego parkowania” elektrycznych hulajnóg i rowerów, zwłaszcza na chodnikach, którym to problemem należy się zająć, gdyż dotyczy on szczególnie pieszych i rowerzystów, a także osoby na wózkach inwalidzkich i rodziców z wózkami dziecięcymi;

35. w związku z tym zauważa, że brak właściwego egzekwowania przepisów również zagraża bezpieczeństwu ruchu drogowego i ochronie wszystkich użytkowników dróg; apeluje o skupienie się na egzekwowaniu obowiązujących przepisów w celu zapewnienia poszanowania i współistnienia różnych rodzajów transportu;

36. wzywa ponadto Komisję do zharmonizowania norm i wymogów technicznych dotyczących rodzajów transportu w ramach mikromobilności; apeluje o przeprowadzenie przeglądu przepisów dotyczących oznakowania CE i ich stosowania oraz o przeanalizowanie, czy rozwiązaniem może być objęcie tych pojazdów rozporządzeniem w sprawie homologacji ⁽¹⁹⁾;

Aktywna mobilność

37. uważa, że aktywna mobilność obejmuje przewóz osób lub towarów napędzany siłą ludzkich mięśni lub połączeniem silnika elektrycznego i aktywności ludzkiej, jak w przypadku rowerów elektrycznych;

⁽¹⁹⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz.U. L 151 z 14.6.2018, s. 1).

38. podkreśla, że aktywna mobilność jest wartościowym, skutecznym i dostępnym rozwiązaniem z zakresu podróży „od drzwi do drzwi” i dojazdów do pracy, wspieranym przez ludzi, które może skutecznie przyczynić się do osiągnięcia neutralności klimatycznej do 2050 r., a także do dekarbonizacji transportu, ograniczenia emisji i zanieczyszczenia powietrza oraz zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, dlatego należy ją wspierać we wszelkich ramach transportowych dotyczących mobilności miejskiej, aby zapewnić przystępne cenowo, dostępne i zrównoważone rozwiązania z zakresu transportu;

39. zachęca zatem władze lokalne do inwestowania i budowania bezpiecznej infrastruktury rowerowej i pieszej, do wprowadzania wspólnego użytkowania rowerów i rowerów elektrycznych do systemów transportu na obszarach miejskich; zachęca państwa członkowskie do wprowadzania zachęt do zakupu rowerów, w tym rowerów elektrycznych; z myślą o wspieraniu multimodalności pobudza do tworzenia synergii między transportem rowerowym, pieszym a innymi rodzajami transportu, takich jak zapewnienie większej liczby miejsc dla rowerów w pociągach oraz większej liczby bezpiecznych parkingów dla rowerów na stacjach i w węzłach komunikacyjnych;

40. zachęca Komisję do podjęcia większych wysiłków na rzecz promowania aktywnej mobilności w całej UE oraz do przedstawienia specjalnej strategii na rzecz poruszania się rowerem, a także ogłoszenia roku 2024 Europejskim Rokiem Jazdy Rowerem; wzywa Komisję do uznania unijnego łańcucha dostaw rowerów w strategii przemysłowej UE;

Infrastruktura miejska i węzły miejskie TEN-T

41. podkreśla, że planowanie infrastruktury miejskiej powinno przyczynić się do przejścia na inteligentny i zrównoważony transport, a tym samym do umożliwienia multimodalności i zapewnienia jakości życia w miastach oraz połączeń między obszarami miejskimi i podmiejskimi oraz wiejskimi na poziomie gospodarczym, edukacyjnym, turystycznym i kulturalnym; apeluje o planowanie infrastruktury w celu ułatwienia tworzenia multimodalnych węzłów na poziomie węzła miejskiego i podkreśla, że infrastruktura powinna obejmować drogi dojazdowe i połączenia „ostatniej mili” z multimodalnymi węzłami pasażerskimi, w tym drogi dojazdowe takie jak mosty, tunele lub przejścia podziemne w przypadku aktywnych sposobów przemieszczania się;

42. zaznacza, że infrastrukturę miejską należy planować zgodnie z unijnymi przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ruchu drogowego i uwzględnić przy tym normy bezpieczeństwa dotyczące infrastruktury rowerowej i pieszej oraz innych rodzajów aktywnej mobilności; zachęca państwa członkowskie i władze lokalne do tworzenia bezpiecznej infrastruktury dla aktywnej mobilności oraz do należytego uwzględnienia ciągłości i bezpieczeństwa infrastruktury drogowej i rowerowej przy budowie nowej infrastruktury lub modernizacji istniejącej;

43. zachęca państwa członkowskie, władze lokalne i sieci miast do połączenia sił w celu promowania i realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej z myślą o poprawie jakości życia we wszystkich europejskich miastach przy poszanowaniu zasady pomocniczości; zachęca państwa członkowskie do wspierania władz lokalnych w opracowywaniu i realizacji planów zrównoważonej mobilności miejskiej;

44. podkreśla znaczenie planów zrównoważonej mobilności miejskiej i zachęca do bardziej zharmonizowanego podejścia w całej UE; zaznacza w związku z tym, że w przygotowywanych zaktualizowanych wytycznych dotyczących planów zrównoważonej mobilności miejskiej należy w większym stopniu uwzględnić wszystkie zrównoważone rodzaje transportu, w tym mobilność aktywną i jej infrastrukturę, opierając się na najlepszych praktykach w tym obszarze oraz kompleksowym podejściu do bezpieczeństwa na obszarach miejskich; zachęca do uwzględnienia w planach zrównoważonej mobilności miejskiej parkingów rowerowych lub urządzeń do ładowania rowerów elektrycznych;

45. popiera zaangażowanie obywateli i innych zainteresowanych stron oraz ich udział – na szczeblu lokalnym, regionalnym, krajowym i unijnym – w opracowywaniu planów zrównoważonej mobilności miejskiej, ponieważ mają one zasadnicze znaczenie dla zapewnienia niezbędnego poparcia społeczeństwa dzięki zgromadzeniu wszystkich zainteresowanych stron podczas planowania wysokiej jakości usługi zaspokajającej potrzeby i spełniającej oczekiwania wszystkich obywateli;

46. podkreśla, że plany zrównoważonej mobilności miejskiej powinny obejmować środki służące nie tylko zintegrowaniu różnych rodzajów transportu i promowaniu zrównoważonych rodzajów transportu, lecz także ocenie ich przystępności cenowej i dostępności dla użytkowników transportu z uwzględnieniem różnych potrzeb w zakresie transportu i mobilności dla różnych grup;

47. apeluje o uwzględnienie w planach zrównoważonej mobilności miejskiej różnych wzorców mobilności i potrzeb grup o szczególnych potrzebach; zaznacza, że aktywne zaangażowanie grup o szczególnych potrzebach w te plany jest bardzo ważne;

48. zachęca pozostałe państwa członkowskie do włączenia do swoich planów zrównoważonej mobilności miejskiej pozbawionej barier dostępności do usług transportu miejskiego; przypomina o potrzebie lepszego uwzględnienia celów i działań UE w zakresie bezpieczeństwa ruchu drogowego w wytycznych dotyczących planów zrównoważonej mobilności miejskiej przez monitorowanie i promowanie najlepszych praktyk;

49. podkreśla, że potrzeba nowych ram mobilności miejskiej na szczeblu europejskim musi uwzględniać wszystkie poziomy zarządzania; zaznacza, że plany zrównoważonej mobilności miejskiej muszą być częścią gminnego i regionalnego planowania przestrzeni miejskiej i być z nim skoordynowane; zachęca regiony do promowania tej koordynacji między terytoriami i gminami przez zachęty wspierające powiązanie między planami zrównoważonej mobilności miejskiej a planowaniem przestrzeni miejskiej i terytorialnej; apeluje do Komisji o podniesienie poziomu ambicji i opracowanie planów mobilności miejskiej na szczeblu regionalnym; przy pełnym poszanowaniu zasady pomocniczości;
50. podkreśla, że na potrzeby transeuropejskiej sieci transportowej (TEN-T) wykorzystuje się intermodalny transport miejski w celu ułatwienia „pierwszej i ostatniej mili” zarówno dla pasażerów, jak i dla towarów, w którym to przypadku należy zwiększyć udział zrównoważonych form transportu, w tym aktywnej mobilności;
51. zaznacza potrzebę zwiększenia mobilności intermodalnej, aby zapewnić obywatelom możliwości dojazdu do miejsc pracy, nauki i rozrywki, oraz potrzebę rozszerzenia równego dostępu do mobilności i usług transportowych na obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich;
52. apeluje o znaczące ulepszenie wzajemnych połączeń między portami lotniczymi, wertiportami i portami a miastami i węzłami miejskimi, aby umożliwić sprawne korzystanie z transportu multimodalnego i rozwiązań w zakresie mobilności; w związku z tym podkreśla pierwszorzędne znaczenie infrastruktury kolejowej i interoperacyjności;
53. z zadowoleniem przyjmuje prace podejmowane przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) w odniesieniu do wertiportów, których rozwój ma kluczowe znaczenie dla wprowadzenia usług mobilności lotniczej w miastach;
54. z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący większego wsparcia dla węzłów miejskich TEN-T, obejmujących węzły i połączenia znajdujące się w peryferyjnych i najbardziej oddalonych regionach UE, jako niezbędny do rozwiązania problemu brakujących połączeń i słabych połączeń, które pozostają jednym z głównych wyzwań; zaznacza w szczególności potrzebę wzmocnienia płynnych połączeń między obszarami wiejskimi, górskimi, podmiejskimi i miejskimi za pomocą interoperacyjnego szkieletu infrastrukturalnego złożonego ze zrównoważonych środków transportu, takich jak kolej, śródlądowe drogi wodne i węzły intermodalne; podkreśla znaczenie łączności z wysokiej jakości transportem zbiorowym, w szczególności z transportem publicznym i aktywną mobilnością oraz mobilnością indywidualną;
55. z zadowoleniem przyjmuje w tym kontekście opracowywanie planów zrównoważonej mobilności miejskiej łączących węzły miejskie, ponieważ plany takie mogą obejmować środki służące łączeniu zrównoważonych rodzajów transportu z jego innymi rodzajami; w związku z tym uważa, że należy skutecznie zintegrować sieć EuroVelo z siecią TEN-T, aby uzyskać synergię między obiema sieciami, a przy budowie lub modernizacji infrastruktury TEN-T w węzłach miejskich należy odpowiednio uwzględnić umożliwienie korzystania z jazdy rowerem;
56. zaznacza, że należy dopilnować, aby węzłom miejskim zapewnić inteligentne i zrównoważone połączenia między głównymi liniami, stacjami i obwodnicami dla kolei dużej prędkości a obszarami położonymi w centrum miasta w celu utrzymania niezaburzonej ciągłości na głównych liniach sieci, w miarę możliwości z utrzymaniem zintegrowanych rozwiązań w zakresie mobilności na obszarach miejskich oraz łatwych i inteligentnych rozwiązań w zakresie połączeń z centrami miast i obszarami miejskimi i podmiejskimi;
57. wzywa Komisję do poszerzenia obecnego wykazu węzłów miejskich o dodatkowe miasta znajdujące się w korytarzach sieci TEN-T, zgodnie z ustaleniami z państwami członkowskimi, oraz do zapewnienia większego wsparcia, aby pomóc nowym węzłom miejskim stworzyć i zaktualizować plany zrównoważonej mobilności miejskiej; podkreśla, że można poprawić zaangażowanie władz lokalnych w zarządzanie korytarzami sieci TEN-T i ich planowanie oraz określanie kryteriów właściwych do oceny planów zrównoważonej mobilności miejskiej przez stworzenie mechanizmów współpracy;
58. przypomina, że obszary miejskie w regionach najbardziej oddalonych borykają się z ograniczeniami strukturalnymi i szczególnymi wyzwaniami w dziedzinie transportu oraz że konieczne jest zapewnienie ciągłości terytorialnej i łączności w tych regionach; ponawia apel do Komisji o opracowanie specjalnego programu w tym zakresie, na wzór Programu szczególnych opcji na rzecz regionów oddalonych i wyspiarskich (programu POSEI) w dziedzinie rolnictwa, w celu zrekompensowania niekorzystnych warunków strukturalnych tych regionów w dziedzinie transportu;
59. zaznacza, że śródlądowe drogi wodne są jednym z najbardziej przyjaznych dla środowiska rodzajów transportu i wciąż mają w dużej mierze niewykorzystany potencjał przewozu znacznych ilości towarów w UE, w tym na obszarach miejskich, co obrazuje kompleksowa strategia na rzecz zrównoważonej i inteligentnej mobilności; dlatego też podkreśla, że transport na śródlądowych drogach wodnych może odegrać ważną rolę w realizacji unijnych celów klimatycznych;

60. podkreśla, że dalszy rozwój infrastruktury żeglugi śródlądowej jest jednym z warunków niezbędnych do stworzenia inteligentnego, zrównoważonego i konkurencyjnego transportu miejskiego;

61. apeluje o znaczące zwiększenie udziału śródlądowych dróg wodnych w transporcie miejskim przez poprawę ich odporności, efektywności i zrównoważonego charakteru oraz propagowanie korzystania z nich i zachęcanie do takiego korzystania oraz o zapewnienie wystarczających inwestycji w celu zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, zwiększenia bezpieczeństwa i zredukowania emisji;

62. zwraca się do państw członkowskich o zachęcenie władz lokalnych, aby włączyły do swoich planów zrównoważonej mobilności miejskiej celu, jakim jest lepsze wykorzystanie śródlądowych dróg wodnych w miastach, oraz aby przedstawiły konkretne propozycje mające na celu pobudzenie logistyki na naszych śródlądowych drogach wodnych i uwzględnienie dostaw końcowych; wzywa w związku z tym Komisję, by usprawniła gromadzenie danych dotyczących mobilności w miastach w odniesieniu do wodnego transportu pasażerskiego i towarowego, oraz podkreśla potencjał żeglugi śródlądowej na „ostatniej mili” w zrównoważonej logistyce miejskiej;

63. wzywa państwa członkowskie, aby skupiły się na ukończeniu do 2030 r. bazowej sieci śródlądowych dróg wodnych TEN-T i uzupełniły brakujące połączenia oraz zapewniły połączoną intermodalnie infrastrukturę fizyczną i cyfrową wysokiej jakości w miastach, w tym lepsze połączenia kolejowe z portami;

64. apeluje o wprowadzenie unijnych środków, opracowanych we współpracy z zainteresowanymi stronami, mających na celu usunięcie barier ustawodawczych, administracyjnych i transgranicznych, które ograniczają transport multimodalny w europejskiej gospodarce; zauważa, że tę wizję multimodalną należy opracować w następnym Programie na Rzecz Rozwoju Żeglugi Śródlądowej oraz Dróg Wodnych w Europie (NAIADES); apeluje o dalsze zachęty dla tworzenia intermodalnych platform portowych;

65. odnotowuje znaczenie transportu lokalnego, jako że konkretnie 93 % pasażerów kolei podróżuje liniami regionalnymi;

66. apeluje o zwiększenie udziału kolei i kolejowych przewozów towarowych oraz ich wzajemnego połączenia z innymi rodzajami transportu w ramach transportu miejskiego; w związku z tym apeluje o ulepszenie obowiązujących ram regulacyjnych i ograniczenie barier technicznych i operacyjnych; zaznacza, że zakończenie pełnej integracji europejskiego systemu zarządzania ruchem kolejowym (ERTMS) przewidziano na 2030 r., jest to zatem sprawa pilna;

67. podkreśla, że ważne są równe warunki działania dla przewoźników kolejowych i ich równy dostęp do infrastruktury miejskiej, jak również przeanalizowanie na nowo dostępu do torów w celu poprawy konkurencyjności kolei w ramach sieci transportu miejskiego, w pełnej zgodności z czwartym pakietem kolejowym, w tym przepisami w sprawie usług publicznych, i zapewnienia zrównoważonych, przystępnych cenowo i atrakcyjnych rozwiązań w zakresie transportu pasażerskiego i towarowego;

68. zaznacza korzyści płynące z synergii między rowerem a koleją, która to umożliwia wprowadzenie istotnych rozwiązań „ostatniej mili” i turystykę rekreacyjną; zachęca w związku z tym do zapewnienia odpowiedniej dostępności stacji kolejowych w tym celu, a także do zapewnienia wystarczającej liczby bezpiecznych miejsc parkingowych przy stacjach i w węzłach komunikacyjnych;

69. uważa, że miasta graniczne powinny być w stanie zapewnić skuteczny i płynny transgraniczny transport codzienny i jednocześnie zająć się brakującymi połączeniami i wąskimi gardłami oraz zapewnić lepszą i bardziej zrównoważoną łączność między europejskimi stolicami i głównymi miastami; podkreśla w związku z tym, że przede wszystkim należy lepiej wdrażać usługi zarówno pociągów dużych prędkości, jak i pociągów nocnych, w szczególności na obszarach, na których usługi te nie są obecnie zapewnione; zaznacza, że jedną z najważniejszych przewag konkurencyjnych kolei jest to, że kolej może zapewnić połączenie między centrami miast; apeluje w związku z tym do wszystkich odnośnych władz o usunięcie wszelkich istniejących barier i utworzenie tych połączeń między centrami europejskich miast, które to połączenia jeszcze nie istnieją;

70. zwraca uwagę na szczególnie długie oczekiwanie na granicy w przypadku transportu kolejowego, ale przede wszystkim podczas transportu drogowego towarów, co niekiedy powoduje zakłócenia systemów mobilności miejskiej i wszystkich rodzajów transportu; podkreśla, że przypadki takie mają negatywny wpływ na przygraniczne miasta i obszary oraz bezpośrednio wpływają na jakość powietrza i zanieczyszczenie hałasem, przez co pogarszają stan zdrowia obywateli Unii Europejskiej; zwiększają ryzyko wypadków drogowych i uszkadzają infrastrukturę; apeluje zatem o wprowadzenie ogólnounijnego standardu przeprowadzania kontroli pojazdów ciężkich na granicach UE średnio w czasie 1 minuty oraz środków w przypadku jego nieprzestrzegania;

71. zaznacza, że ambicje i cele w zakresie mobilności miejskiej wymagają odpowiedniego, długoterminowego finansowania oraz że ma to jeszcze większe znaczenie w obliczu bezprecedensowo wysokiej inflacji i przyspieszonego dążenia do uniezależnienia się od paliw kopalnych, napędzanego między innymi kryzysem energetycznym wywołanym bezprawną, nieuzasadnioną wojną napastniczą Rosji przeciwko Ukrainie, a także innych niefinansowych instrumentów wsparcia; w związku z tym apeluje o połączenie wystarczającego finansowania publicznego, prywatnego, krajowego i europejskiego oraz o szybkie wdrożenie odpowiednich istniejących programów i projektów UE; apeluje ponadto o ambitne finansowanie mobilności miejskiej, aby poprawić ją pod względem łączności, wydajności, przystępności cenowej, intermodalności i zrównoważenia, wykraczające poza wieloletnie ramy finansowe na lata 2021–2027; apeluje o dalsze finansowanie połączeń intermodalnych między obszarami miejskimi, podmiejskimi i wiejskimi, w tym kolei, a także o większą cyfryzację taboru kolejowego i infrastruktury, aby zapobiegać również wyludnianiu się tych obszarów;

72. podkreśla, że przy planowaniu inwestycji miejskich należy wspierać rozwiązania multimodalne dla wszystkich użytkowników, w tym transportu zbiorowego;

73. apeluje o większe zaangażowanie Europejskiego Banku Inwestycyjnego (grupa EBI), aby umożliwić zwiększenie dostępnego finansowania, w tym w miarę możliwości bezpośrednio przydzielanie środków władzom lokalnym, przy jednoczesnym zwróceniu szczególnej uwagi na potrzeby mniejszych miast i miejscowości;

74. zaznacza korzyści płynące z unijnego wsparcia potencjału administracyjnego oraz szkoleń dla władz regionalnych i lokalnych na temat mechanizmów i możliwości finansowania;

Transformacja ekologiczna i cyfrowa w transporcie miejskim

75. odnotowuje, że na obszarach miejskich odczuwa się skutki zanieczyszczenia powietrza; przypomina, że narażenie na zanieczyszczenie powietrza, takie jak pył drobny, zwiększa liczbę przedwczesnych zgonów w Europie; wzywa państwa członkowskie do większych wysiłków na rzecz poprawy jakości powietrza w miastach;

76. zauważa, że władze lokalne w europejskich obszarach miejskich stosują różne środki polityczne w celu ograniczenia zanieczyszczenia powietrza i zanieczyszczenia hałasem oraz zmniejszenia zatorów komunikacyjnych w swoich miastach – od stref niskiej emisji po specjalne okna czasowe dla dostaw towarów, nalepki ekologiczne, projekty organizacji ruchu itp.; dostrzega w tym względzie wartość dodaną wymiany najlepszych praktyk między miastami i na szczeblu europejskim;

77. zwraca uwagę na dodatkowe korzyści wynikające ze zmniejszenia zatorów komunikacyjnych, zwłaszcza w kwestii umożliwienia dostępu pojazdom służb ratunkowych, takim jak samochody policyjne, karetki pogotowia ratunkowego i wozy strażackie;

78. zauważa, że obniżenie emisyjności jest często bardziej efektywne na obszarach miejskich, między innymi ze względu na większą gęstość zaludnienia, i że obniżenie emisyjności na tych obszarach powinno zatem odbywać się znacznie szybciej;

79. z zadowoleniem przyjmuje lokalne inicjatywy mające na celu ograniczenie emisji hałasu powodowanego przez transport, takie jak wykorzystanie radarów hałasu w Paryżu, ponieważ hałas niekorzystnie wpływa na zdrowie ludzi i różnorodność biologiczną; jest zdania, że Komisja powinna wyszukiwać i promować takie inicjatywy, np. w wytycznych dotyczących planów zrównoważonej mobilności miejskiej, a państwa członkowskie powinny częściej korzystać z takich narzędzi;

80. z zadowoleniem przyjmuje lokalne inicjatywy mające na celu ograniczenie emisji hałasu powodowanego przez transport, takie jak wykorzystanie radarów hałasu w Paryżu, z uwagi na niekorzystny wpływ hałasu na zdrowie ludzi i różnorodność biologiczną; jest zdania, że Komisja powinna wyszukiwać takie inicjatywy i promować je za pomocą wytycznych dotyczących planów zrównoważonej mobilności miejskiej, a państwa członkowskie powinny częściej korzystać z takich narzędzi;

81. odnotowuje, że w europejskich obszarach miejskich coraz częściej stosuje się przepisy regulujące dostęp pojazdów do obszarów miejskich (UVARs), aby zmniejszyć zatory komunikacyjne i ograniczyć zanieczyszczenie, między innymi przez ograniczenie dostępu dla pojazdów ciężarowych; zauważa, że UVARs często opierają się również na normach Euro dotyczących pojazdów; w tym kontekście odnotowuje propozycję nowych, bardziej rygorystycznych norm Euro 7;

82. zaznacza, że obszary miejskie muszą pozostać dostępne dla wszystkich, ponieważ ograniczanie dostępu do obszaru miejskiego dla określonych pojazdów lub użytkowników może prowadzić do dyskryminacji; wprowadzenie takich stref znacząco wpływa zwłaszcza na codzienną mobilność obywateli o niskich i średnich dochodach oraz obywateli z obszarów podmiejskich i wiejskich, a także na ich status społeczno-ekonomiczny; uważa, że nie powinno się karać żadnych grup obywateli za to, że transport dla nich stałby się niewydajny lub że sama mobilność byłaby niemożliwa, co mogłoby prowadzić także do dalszej urbanizacji;

83. podkreśla znaczenie stosowania inteligentnych rozwiązań lepiej informujących kierowców o przestrzeganiu przez nich określonych przepisów w spójny sposób, zwłaszcza w odniesieniu do transgranicznego egzekwowania przepisów; odnotowuje, że wspólne europejskie normy i rozwiązania technologiczne mogą umożliwić bezproblemowy dostęp do wszystkich takich stref oraz że normy te powinny opierać się na danych i umożliwiać stosowanie UVARs w strefach, w których udowodniono, że poziom emisji jest wyjątkowo wysoki; zaznacza, że wprowadzeniu UVARs powinny towarzyszyć ocena skutków oraz konsultacje ze społeczeństwem i innymi zainteresowanymi stronami, a także działania informacyjne o czynnikach ekonomicznych; podkreśla, że władze lokalne powinny powiadomić Komisję przed wprowadzeniem UVARs;

84. zaznacza, że takie środki pomogłyby zrównoważyć korzyści płynące z istnienia takich stref w zakresie poprawy jakości powietrza i zmniejszenia zatorów komunikacyjnych z ich wadami związanymi z dyskryminacją, dalszą fragmentaryzacją jednolitego europejskiego obszaru transportu, dodatkowymi kosztami dla logistyki miejskiej lub potencjalnym wpływem na lokalną turystykę;

85. wspiera włączenie wymiaru zrównoważonego transportu towarowego do planów zrównoważonej mobilności miejskiej w celu przyspieszenia realizacji zrównoważonych planów miejskiej logistyki oraz bezemisyjnych i niskoemisyjnych rozwiązań w zakresie miejskiego transportu towarowego, w tym kolei, śródlądowych dróg wodnych, bezemisyjnych i niskoemisyjnych środków transportowych oraz rowerów towarowych za pośrednictwem logistyki rowerowej z wykorzystaniem nowych modeli dystrybucji, dynamicznego wyboru trasy i połączeń multimodalnych;

86. zaznacza, że logistykę miejską należy traktować jako integralną część planowania przestrzeni miejskiej, aby zapewnić efektywność miejskich usług transportu towarowego i uniknąć zakłóceń dla innych uczestników;

87. podkreśla znaczenie włączenia multimodalnych terminali towarowych do systemu transportu miejskiego i miejskiej infrastruktury; zaznacza potencjał centrów odbioru paczek, wspólnych dla wszystkich przewoźników, dostępnych dla wszystkich rodzajów użytkowników i w odpowiedniej liczbie, aby umożliwić bezpieczny odbiór paczek i ograniczyć ruch uliczny związany z dostawą towarów z wykorzystaniem połączeń na „ostatniej mili” w obrębie miast;

88. podkreśla znaczenie dekarbonizacji logistyki miejskiej, przyspieszenia przejścia na bezemisyjną i niskoemisyjną logistykę miejską w kontekście rosnącego popytu na handel elektroniczny za pomocą bezemisyjnych i niskoemisyjnych pojazdów, kolei i śródlądowych dróg wodnych; zachęca władze lokalne, aby w swojej logistyce miejskiej przeanalizowały również potencjał i możliwości transportu towarów z wykorzystaniem alternatywnych rozwiązań, takich jak rowery, rowery towarowe i rowery elektryczne;

89. wzywa państwa członkowskie, aby we współpracy z władzami lokalnymi i regionalnymi zapewniły powszechną dostępność punktów ładowania i infrastruktury uzupełniania paliw alternatywnych (na obszarach miejskich, podmiejskich i wiejskich) w sposób uwzględniający specyfikę wszystkich kategorii pojazdów, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie infrastruktury paliw alternatywnych, aby przyczynić się do szybszego upowszechnienia zrównoważonych rozwiązań w zakresie transportu; zachęca państwa członkowskie do współpracy z Komisją w celu stworzenia zachęt, takich jak zalecenia dotyczące uproszczonej procedury legislacyjnej w ramach miejskiego planowania przestrzennego i wydawania zezwoleń, dla osób fizycznych i przedsiębiorstw do korzystania z bezemisyjnych i niskoemisyjnych środków transportu;

90. podkreśla znaczenie niskoemisyjnych i bezemisyjnych paliw alternatywnych oraz gospodarki o obiegu zamkniętym dla osiągnięcia ambitnych celów środowiskowych UE; zauważa w związku z tym, że przejście na pojazdy bezemisyjne i niskoemisyjne, zwłaszcza elektryczne, ma ogromny potencjał ograniczenia emisji gazów cieplarnianych w sposób sprzyjający włączeniu społecznemu i bardziej przystępny cenowo; zaznacza zatem, że optymalizacja otoczenia regulacyjnego na szczeblu UE ma zasadnicze znaczenie dla wspierania sektora modernizacji; zachęca państwa członkowskie i Komisję do współpracy w celu opracowania różnorodnych zachęt finansowych, podatkowych i regulacyjnych, aby umożliwić użytkownikom prywatnym i biznesowym przejście na bezemisyjne i niskoemisyjne rozwiązania alternatywne;

91. zachęca władze lokalne do zapewnienia infrastruktury ładowania dla rowerów elektrycznych i rowerów towarowych; podkreśla, że multimodalne ośrodki i terminale powinny być wyposażone w infrastrukturę ładowania i tankowania paliw alternatywnych;

92. zaznacza, że nieużytkowane i przestarzałe instalacje transportu kolejowego i publicznego zajmujące dużo miejsca, takie jak stacje, powierzchnie, magazyny i nieeksploatowane już warsztaty mechaniczne, nawet jeśli pozostają własnością przedsiębiorstwa, mogą oferować funkcjonalne rozwiązania dla działalności przynoszącej bezpośrednie korzyści społecznościom lokalnym, takiej jak inicjatywy pożytku publicznego, targi rolnicze i inne niż wielkoskalowe inicjatywy solidarnościowe, co zapewnia jednocześnie zrównoważone użytkowanie przestrzeni publicznych w środowisku miejskim;

93. podkreśla, że sztuczną inteligencję i cyfryzację można wykorzystać do poprawy ogólnej wydajności systemu transportowego przez stosowanie ich w pojazdach, systemach zarządzania ruchem i zoptymalizowanych usługach opartych na inteligentnych systemach transportowych (ITS), aby zwiększyć komfort korzystania z usług i niezawodność planowania transportu zbiorowego, ograniczyć emisję gazów cieplarnianych, skrócić czas i koszty podróży oraz rozładować tatory komunikacyjne, a jednocześnie znacznie poprawić przewidywalność usług i zadowolenie użytkowników; odnotowuje jednocześnie, że transport może stać się bezpieczniejszy, bardziej wydajny i zrównoważony, a także przystępny cenowo; w tym kontekście zaznacza potrzebę ochrony bezpieczeństwa i poufności wszystkich wytwarzanych i gromadzonych danych;

94. zachęca do korzystania z najnowszych technologii pojazdów, takich jak nowoczesne samochody osobowe, dostawcze i ciężarowe oraz autobusy, które mogą odgrywać ważną rolę w transporcie miejskim, zapewniając inteligentne, zrównoważone, bezpieczne, przystępne cenowo i efektywne rozwiązania w zakresie transportu indywidualnego i zbiorowego oraz logistyki w celu opracowania i wdrożenia mobilności pojazdów współpracujących, połączonych i zautomatyzowanych, a także umożliwienia wydajniejszego zarządzania ruchem na bieżąco; podkreśla, że dostępna technologia pozwala na płynną integrację multimodalną, w tym wspólny system biletowy, pod warunkiem że różni przewoźnicy będą odpowiednio dzielić się rozkładami i danymi w czasie rzeczywistym; wzywa Komisję i państwa członkowskie do zintensyfikowania badań i zwiększenia inwestycji w zakresie inteligentnej mobilności oraz związanego z nią doskonalenia zawodowego i zmiany kwalifikacji, aby przyczynić się do rozwoju innowacyjnych rozwiązań w zakresie transportu;

95. popiera wyposażenie krytycznych odcinków dróg i czarnych punktów (np. tuneli, mostów, obszarów o dużym zagęszczeniu ruchu) w odpowiednie usługi inteligentnych systemów transportowych, gdyż świadczenie usług inteligentnych systemów transportowych w miejscach i na obszarach na krytycznych odcinkach dróg przyniesie szybkie korzyści pod względem bezpieczeństwa i wydajności dróg;

96. zaznacza, że jeśli pojazdy autonomiczne wyposażone w systemy sztucznej inteligencji, które analizują otoczenie i reagują natychmiast, zostaną wdrożone przy zachowaniu odpowiednich zabezpieczeń, mogą znacząco zmniejszyć błąd ludzki i mają potencjał, aby znacznie przyczynić się do zmniejszenia liczby wypadków i ofiar śmiertelnych; uważa zatem, że skoro przez ostatnie dwa dziesięciolecia nie odnotowano postępów w obniżaniu wskaźnika śmiertelności na drogach w UE, mogą one stanowić ważne narzędzie służące przyspieszeniu realizacji wizji zero;

97. rozważa potrzebę zapewnienia ram polityki lokalnej oraz partnerstw publiczno-prywatnych, które będą mogły wspierać branżę i operatorów mobilności uruchamiających innowacyjne i zrównoważone modele biznesowe oraz nowe technologie mobilności miejskiej, takie jak obsługa pojazdów autonomicznych; zauważa, że można to ułatwić przez dostosowanie przepisów w sprawie polityki dostępu do obszarów miejskich, aby osiągnąć korzyści skali i obniżyć koszty;

98. apeluje o opracowanie odpowiednich ram prawnych i etycznych oraz ram polityki dla wykorzystania sztucznej inteligencji i danych użytkowników w zrównoważonej i inteligentnej mobilności i inteligentnym transporcie;

99. w związku z tym podkreśla, że całkowicie autonomiczne lub wysoko zautomatyzowane pojazdy będą dostępne na rynku w nadchodzących latach i że należy jak najszybciej zapewnić odpowiednie ramy regulacyjne, gwarantujące bezpieczne działanie i jasne zasady dotyczące odpowiedzialności, by poradzić sobie ze zmianami, w tym z nieuchronnymi interakcjami pojazdów autonomicznych z infrastrukturą i innymi użytkownikami;

100. zaznacza, że rozwiązania cyfrowe należy wprowadzać w sposób sprzyjający włączeniu społecznemu i partycypacyjny, aby zapewnić transport dostępny dla wszystkich grup użytkowników, oraz że powinny one uwzględniać mechanizmy kontroli przez człowieka i zapobiegać dyskryminacji ze względu na umiejętności cyfrowe i dostęp do technologii;

101. apeluje o pilną modernizację infrastruktury fizycznej i cyfrowej w miastach w celu zapewnienia bezpiecznego wdrożenia jazdy automatycznej oraz o harmonizację przepisów ruchu drogowego we wszystkich państwach członkowskich i przez wszystkie władze lokalne;

102. podkreśla coraz większy potencjał mobilności powietrznej na obszarach miejskich, w szczególności możliwość korzystania z dronów przez ogół społeczeństwa;

103. zaznacza, że bezzałogowe statki powietrzne należy uznać za część ram mobilności, a zatem ich bezpieczeństwo i ochronę należy uregulować, oraz że przed przyjęciem jakiegokolwiek środka lub planu w tym obszarze należy przeprowadzić kompleksową ocenę wpływu na miejską mobilność powietrzną, aby właściwie ocenić korzyści i potencjalne zagrożenia w zakresie bezpieczeństwa, hałasu, prywatności lub praw mieszkańców;

104. zwraca uwagę, że niektóre aspekty transportu drogowego coraz bardziej zyskują na znaczeniu z uwagi na ich duży wpływ na stabilność gospodarczą, zrównoważoność środowiskową i zrównoważony rozwój społeczny; podkreśla znaczenie wymiany najlepszych praktyk i danych; w tym kontekście z zadowoleniem przyjmuje wniosek Komisji dotyczący udoskonalenia 19 wskaźników zrównoważonej mobilności miejskiej do 2022 r.;

105. zaznacza potrzebę stałego monitorowania przez Komisję różnych czynników wpływających na jakość usług transportu miejskiego w celu oceny wdrożenia odpowiednich obowiązujących przepisów oraz wyeliminowania niedociągnięć w tym zakresie; zachęca władze krajowe do regularnego dzielenia się z Komisją informacjami statystycznymi, w tym informacjami dotyczącymi świadczenia usług transportu zbiorowego, jakości powietrza, wypadków związanych z mobilnością w mieście, przepływów pasażerów, sposobów dojazdów do pracy, danymi dotyczącymi aktywnej mobilności, między innymi danymi pochodzącymi z centrów logistyki rowerowej przedsiębiorstw stosujących rowery towarowe w swoim łańcuchu dostaw, informacjami dotyczącymi systemu wspólnego użytkowania samochodów osobowych i innych nowych rodzajów mobilności;

106. podkreśla, że trzeba dodać dane społeczno-gospodarcze do zakresu gromadzenia i przekazywania Komisji danych dotyczących poszczególnych węzłów miejskich oraz że dane te powinny obejmować dostępność, przystępność cenową lub przyjazność dla użytkownika publicznych i prywatnych usług mobilności i innych;

107. apeluje do państw członkowskich i Komisji o wspieranie miast europejskich w pokonywaniu wyzwań związanych z gromadzeniem danych oraz o propagowanie wymiany europejskich danych dotyczących transportu i mobilności między państwami członkowskimi, zarządzanej za pośrednictwem publicznej wspólnej przestrzeni danych;

108. zaznacza, że niezbędne jest wspieranie szybkiego zwiększania wykorzystania ekologicznych, skoncentrowanych na użytkowniku, zintegrowanych rozwiązań w zakresie mobilności dla osób i towarów oraz zainteresowanych podmiotów prywatnych i publicznych w celu zapewnienia, by projekty nowatorskich rozwiązań w zakresie mobilności były ukierunkowane na potrzeby obywateli i oferowały wszystkim dostęp do nowej generacji ekologicznych, bezpiecznych i przystępnych cenowo opcji transportu opartych na zasadzie równości; podkreśla, że ważne jest, aby zainteresowane podmioty publiczne i prywatne zaangażowały się we współpracę i konstruktywny dialog między społeczeństwem, władzami lokalnymi i przedsiębiorstwami w celu zapewnienia tej zrównoważonej mobilności osób i zrównoważonego transportu towarów na obszarach miejskich;

109. wzywa państwa członkowskie do dostarczania w czasie rzeczywistym interoperacyjnych danych na temat ruchu drogowego w całej UE, które powinny być dostępne dla dostawców usług i deweloperów, do ułatwiania tworzenia stron internetowych z informacjami dla podróżnych, internetowych systemów planowania podróży oraz innych aplikacji i usług dla obywateli i operatorów logistyki;

110. apeluje o dalszy rozwój i wdrażanie usług cyfrowych w zakresie mobilności multimodalnej takich jak „mobilność jako usługa” (MaaS) w całej Europie, obejmujących transport zbiorowy, a także inne rozwiązania dotyczące „pierwszej i ostatniej mili”, takie jak usługi wspólnego korzystania z mikromobilności, co zapewni przewoźnikom i rodzajom transportu równe warunki działania; podkreśla, że MaaS jest kluczowym narzędziem umożliwiającym zintegrowanie w ośrodkach multimodalnych wszystkich usług multimodalnych i parkowania, a zatem zapewnienie informacji na temat najlepszych dostępnych usług, biorąc pod uwagę koszt i czas trwania przejazdu, a także w większym stopniu uwzględniającym ambicje dotyczące zerowego i niskiego poziomu emisji oraz pozwalającym na korzystanie z jednolitego biletu;

111. podziela pogląd, że należy uczynić więcej, aby wspierać multimodalne systemy informacyjne i inteligentną sprzedaż biletów; zaznacza, jak ważne jest, by zapewnić pasażerom płynność przy wyszukiwaniu, wyborze i zakupie usług w zakresie mobilności; podkreśla, że w celu promowania multimodalnej sprzedaży biletów należy wziąć pod uwagę i propagować rozwiązania sektorowe;

112. podkreśla znaczenie przyjaznych dla użytkownika systemów sprzedaży biletów multimodalnych i metod płatności; odnotowuje, że według badania Eurobarometr z 2019 r. narzędzie w postaci ujednoczonego biletu na wszystkie przejazdy miejskie w dowolnym mieście UE byłoby najbardziej użyteczne do celów transportu osobistego; zdecydowanie apeluje do Komisji, aby nie odkładała na później żadnych innych zapowiedzianych wniosków ustawodawczych wpływających na mobilność miejską, w szczególności na multimodalne systemy biletowe; zaznacza, że wprowadzenie systemów biletów multimodalnych ma pierwszorzędne znaczenie dla zapewnienia użytkownikom jak najlepszej dostępności i efektywności zrównoważonych rodzajów transportu; zachęca państwa członkowskie do dostosowania przepisów krajowych i rozpoczęcia kampanii informacyjnych oraz wprowadzania zintegrowanych rozwiązań w zakresie mobilności, takich jak zintegrowane systemy biletowe;

113. podkreśla znaczenie bezproblemowych doświadczeń użytkowników korzystających jako pasażerowie z rozwiązań w zakresie mobilności miejskiej oraz ich połączeń z opcjami podróży na duże odległości; uważa, że aby zapewnić płynną sprzedaż biletów w takich przypadkach, należy wesprzeć rozwiązania sektorowe, które można rozważyć na początkowym etapie poprawy multimodalnego systemu biletowego dla podróży miejskich i długodystansowych;

114. podkreśla znaczenie inteligentnego zarządzania parkowaniem, zwłaszcza parkingami intermodalnymi typu „parkuj i jedź” i „pocałuj i jedź”, ponieważ oferują one znaczny potencjał w zakresie ograniczenia emisji, unikania zatorów komunikacyjnych i oszczędzania czasu; apeluje o większe wykorzystanie aplikacji mobilnych do inteligentnego parkowania w celu ułatwienia dostępu do miejsc parkingowych i obiektów typu „parkuj i jedź” oraz zwiększenia ich dostępności i zakresu metod płatności;

115. zachęca władze regionalne i lokalne do zapewnienia bezpiecznych miejsc parkingowych dla rowerów i przechowalni w pobliżu miejsc rozpoczęcia i zakończenia podróży, w tym parkingów dla rowerów o większych wymiarach, takich jak rowery trójkołowe (w tym dla osób o ograniczonej mobilności) i rowery towarowe, miejsc przeznaczonych dla rowerów elektrycznych i elektrycznych rowerów towarowych, wyposażonych w punkty ładowania i, w miarę możliwości, punkty naprawy, na dworcach kolejowych, lotniskach i w portach morskich, a także w nowych, odnowionych i istniejących budynkach; zachęca do opracowania i wspierania projektów oferujących bezpieczne przechowywanie rowerów dla osób niemających dostępu do prywatnej przestrzeni na ten cel; zauważa, że pojawienie się rowerów elektrycznych wymaga wyższych norm bezpieczeństwa w odniesieniu do przechowywania; odnotowuje rosnącą liczbę kradzieży rowerów elektrycznych; podkreśla, że Komisja powinna w tym zakresie udzielić wsparcia władzom lokalnym i regionalnym;

o

o o

116. zobowiązuje swoją przewodniczącą do przekazania niniejszej rezolucji Radzie i Komisji oraz państwom członkowskim i ich parlamentom.