



Dokument ze zasedání

A9-0108/2023

3.4.2023

ZPRÁVA

o novém rámci EU pro městskou mobilitu
(2022/2023(INI))

Výbor pro dopravu a cestovní ruch

Zpravodaj: Andrey Novakov

OBSAH

	Strana
NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU	3
VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....	27
STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ	30
INFORMACE O PŘIJETÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	36
JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU	37

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o novém rámci EU pro městskou mobilitu (2022/2023(INI))

Evropský parlament,

- s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie, a zejména na hlavu XVIII této smlouvy, a na Smlouvu o Evropské unii, a zejména na čl. 5 odst. 3 této smlouvy,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 14. prosince 2021 nazvané „Nový rámec EU pro městskou mobilitu“ (COM(2021)0811),
- s ohledem na návrh Komise ze dne 14. prosince 2021 o hlavních směrech Unie pro rozvoj transevropské dopravní sítě (COM(2021)0812), a zejména na 52. bod odůvodnění a článek 40 tohoto návrhu týkající se požadavků na městské uzly,
- s ohledem na balíček Komise „Fit for 55“ ze dne 14. července 2021 o plnění Zelené dohody pro Evropu,
- s ohledem na balíček opatření v oblasti městské mobility z roku 2013 a jeho hodnocení (SWD(2021)0048),
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1153 ze dne 7. července 2021, kterým se zřizuje Nástroj pro propojení Evropy¹,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1060 ze dne 24. června 2021 o společných ustanoveních pro Evropský fond pro regionální rozvoj, Evropský sociální fond plus, Fond soudržnosti, Fond pro spravedlivou transformaci a Evropský námořní, rybářský a akvakulturní fond a o finančních pravidlech pro tyto fondy a pro Azylový, migrační a integrační fond, Fond pro vnitřní bezpečnost a Nástroj pro finanční podporu správy hranic a vízové politiky² (nařízení o společných ustanoveních),
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1058 ze dne 24. června 2021 o Evropském fondu pro regionální rozvoj a o Fondu soudržnosti³,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/1059 ze dne 24. června 2021 o zvláštních ustanoveních týkajících se cíle Evropská územní spolupráce (Interreg) podporovaného z Evropského fondu pro regionální rozvoj a nástrojů financování vnější činnosti⁴,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2021/241 ze dne 12. února

¹ Úř. věst. L 249, 14.7.2021, s. 38.

² Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 159.

³ Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 60.

⁴ Úř. věst. L 231, 30.6.2021, s. 94.

2021, kterým se zřizuje Nástroj pro oživení a odolnost⁵,

- s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel⁶,
- s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2338 ze dne 14. prosince 2016, kterým se mění nařízení (ES) č. 1370/2007, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici⁷,
- s ohledem na program Digitální Evropa,
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 30. června 2021 nazvané „Dlouhodobá vize pro venkovské oblasti EU – na cestě k posílenému, propojenému, odolnému a prosperujícímu venkovu do roku 2040“ (COM(2021)0345),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 3. března 2021 nazvané „Unie rovnosti: Strategie práv osob se zdravotním postižením na období 2021–2030“ (COM(2021)0101),
- s ohledem na sdělení Komise ze dne 3. května 2022 nazvané „Lidé na prvním místě, zajištění udržitelného růstu podporujícího začlenění, využívání potenciálu nejvzdálenějších regionů EU“ (COM(2022)0198),
- s ohledem na Novou lipskou chartu: Využití transformativní schopnosti měst pro obecné blaho, která byla přijata na neformálním zasedání ministrů dne 30. listopadu 2020,
- s ohledem na přijetí Amsterodamského paktu, kterým se stanoví Městská agenda pro EU a který dne 30. května 2016 schválili ministři zemí EU odpovědní za městské záležitosti,
- s ohledem na Agendu OSN pro udržitelný rozvoj 2030, zejména na cíl udržitelného rozvoje č. 11 týkající se udržitelných měst a komunit,
- s ohledem na své usnesení ze dne 15. února 2022 o výzvách pro městské oblasti v období po skončení pandemie COVID-19⁸,
- s ohledem na své usnesení ze dne 6. října 2021 o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“⁹,
- s ohledem na své usnesení ze dne 3. července 2018 o úloze měst v institucionálním rámci Unie¹⁰,

⁵ Úř. věst. L 57, 18.2.2021, s. 17.

⁶ Úř. věst. L 188, 12.7.2019, s. 116.

⁷ Úř. věst. L 354, 23.12.2016, s. 22.

⁸ Úř. věst. C 342, 6.9.2022, s. 2.

⁹ Úř. věst. C 132, 24.3.2022, s. 45.

¹⁰ Úř. věst. C 118, 8.4.2020, s. 2.

- s ohledem na své usnesení ze dne 13. března 2018 o úloze regionů a měst v EU při provádění Pařížské dohody o změně klimatu přijaté na 21. konferenci smluvních stran¹¹,
 - s ohledem na své usnesení ze dne 9. září 2015 o městském rozměru politik EU¹²,
 - s ohledem na článek 54 jednacího řádu,
 - s ohledem na stanovisko Výboru regionů „Nový rámec EU pro městskou mobilitu“¹³,
 - s ohledem na stanovisko Výboru pro regionální rozvoj,
 - s ohledem na zprávu Výboru pro dopravu a cestovní ruch (A9-0108/2023),
- A. vzhledem k tomu, že skupiny se zvláštními potřebami zahrnují osoby se zdravotním postižením a sníženou pohyblivostí, starší osoby, ženy, děti nebo osoby doprovázející děti, které plně uplatňují své právo na mobilitu, studium, hru a práci;
 - B. vzhledem k tomu, že veřejnou dopravou se rozumí tradiční služby, jako jsou železniční, tramvajové a autobusové sítě nebo síť metra;
 - C. vzhledem k tomu, že hromadnou dopravou se rozumí veřejná doprava a nové služby založené na sdílení, dopravě na vyžádání, flexibilních nových obchodních modelech a jiné mobilitě, které hromadně přepravují více cestujících;
 - D. vzhledem k tomu, že mikromobilita zahrnuje zařízení pro osobní mobilitu s elektrickým i jiným pohonem, jako jsou jízdní kola, elektrokola, elektrokoloběžky, hoverboardy, jednokolky a další;
 - E. vzhledem k tomu, že aktivní mobilita zahrnuje přepravu osob nebo zboží, která může být poháněna lidskou fyzickou aktivitou nebo kombinací elektrického motoru a lidské síly, jako jsou elektrokola;
 - F. vzhledem k tomu, že cílem návrhu Komise na změnu transevropské dopravní sítě (TEN-T) je vybudovat v celé EU udržitelnou, účinnou, přístupnou a multimodální dopravní síť, včetně vypracování plánů udržitelné městské mobility pro města;
 - G. vzhledem k tomu, že v rámci EU pro městskou mobilitu navrženém Komisí se uvádí, že prioritou na vnitrostátní a místní úrovni by měl být rozvoj hromadné dopravy, zejména veřejné dopravy, a aktivní mobility a na tyto druhy dopravy by se mělo zaměřit úsilí o dosažení udržitelné městské mobility;
 - H. vzhledem k tomu, že každý rámec pro městskou mobilitu se musí soustředit na veřejné zájmy, uspokojovat potřeby lidí a podporovat hospodářský a sociální rozvoj členských států, tak aby byla městská mobilita plánována a integrována v rámci různých odvětví hospodářství a aby se zaměřila na změnu kolektivního chování s cílem vybudovat udržitelnější města s lepší kvalitou života prostřednictvím různých cenově dostupných,

¹¹ Úř. věst. C 162, 10.5.2019, s. 31.

¹² Úř. věst. C 316, 22.9.2017, s. 124.

¹³ Úř. věst. C 498, 30.12.2022, s. 17.

přístupných, účinných, inteligentních a udržitelných řešení dopravy;

- I. vzhledem k tomu, že Evropská agentura pro životní prostředí varovala, že emise z dopravy mezi lety 2013 a 2019 vzrostly a – s výjimkou poklesu v roce 2020 v důsledku omezení volného pohybu osob v souvislosti s pandemií COVID-19 – se předpokládá, že emise z dopravy budou nadále růst;
- J. vzhledem k tomu, že nedostatek zaměstnanců a nejistota pracovních míst ohrožují hospodářskou udržitelnost odvětví dopravy, a tudíž i hospodářskou udržitelnost rámců pro městskou mobilitu;
- K. vzhledem k tomu, že organizace dopravy ve městě závisí na interakci s okolím;
- L. vzhledem k tomu, že rámcový program Horizont Evropa poskytne v období 2021–2023 na své poslání v oblasti klimaticky neutrálních a inteligentních měst částku 359,3 milionu EUR s cílem zajistit do roku 2030 v EU celkem 100 klimaticky neutrálních měst¹⁴; vzhledem k tomu, že činnosti v oblasti výzkumu a inovací, které navrhuje Evropská komise k dosažení tohoto cíle, se budou mimo jiné zabývat ekologickým územním plánováním;
- M. vzhledem k tomu, že celkové náklady společnosti na dopravu se odhadují na 987 miliard EUR ročně; vzhledem k tomu, že tento údaj lze rozdělit na náklady na životní prostředí (44 %), nehody (29 %) a náklady na přetížení dopravy (27 %); vzhledem k tomu, že soukromé automobily se na těchto nákladech podílejí 565 miliardami EUR, ale poplatky z daní, pokud jde o pohonné hmoty a vlastnictví, a mýtné pokrývají tyto náklady pouze z necelé poloviny (267 miliard EUR), z čehož vyplývá, že externí náklady spojené s dopravou je třeba ještě v plném rozsahu internalizovat; vzhledem k tomu, že tyto negativní externality mají nepřiměřený dopad na osoby s nižšími příjmy¹⁵;
- N. vzhledem k tomu, že 75 % celkových emisí CO₂ vzniká ve městech (16), přibližně 23 % emisí z dopravy v EU pochází z městských oblastí, 70 % občanů EU žije v současnosti ve městech a tento podíl dosáhne podle očekávání v roce 2050 téměř 84 %, takže města sehrávají důležitou úlohu, pokud jde o příspěvek k dosažení cílů Zelené dohody;
- O. vzhledem k tomu, že kongesce stojí EU přibližně 270 miliard EUR ročně¹², a představuje proto jednu z největších výzev pro městskou mobilitu, přičemž znečištěné ovzduší, hlukové znečištění a vysoké teploty ve městech postihují většinu Evropanů;
- P. vzhledem k tomu, že revize směrnice o energetické účinnosti budov¹⁶ by měla usnadnit pokrok členských států na cestě k ekologické transformaci prostřednictvím ustanovení o zavádění infrastruktury pro elektromobilitu, včetně rychlejšího rozmístování dobíjecích stanic, a ustanovení o parkovacích místech pro jízdní kola;
- Q. vzhledem k tomu, že v současnosti existují mezi členskými státy a regiony v EU rozdíly, pokud jde o úroveň rozvoje elektromobility, měly by být zavedeny zvláštní výjimky a umožněna flexibilita, aby členské státy a regiony s méně rozvinutým trhem s

¹⁴ Evropská komise, [Horizont Evropa](#).

¹⁵ Zvláštní zpráva Evropského účetního dvora č. 6/2020 o udržitelné městské mobilitě v EU.

¹⁶ Směrnice 2010/31/EU ze dne 19. května 2010 o energetické náročnosti budov (Úř. věst. L 153, 18.6.2010, s. 13).

elektromobilitou mohly dosáhnout pokroku na cestě k ekologické transformaci; vzhledem k tomu, že je třeba věnovat zvláštní pozornost zajištění toho, aby kapacita energetické sítě odpovídala nárokům současných a budoucích elektrických vozidel a aby se zohlednilo plánování rezervy kapacity pro připojení k síti;

- R. vzhledem k tomu, že v posledních měsících došlo k nebývalému nárůstu cen ropy a že budoucí trend je nejasný; vzhledem k tomu, že je nanejvýš důležité snížit spotřebu fosilních paliv; vzhledem k tomu, že podle Mezinárodní energetické agentury představuje snížení rychlosti účinné opatření k dosažení tohoto cíle;
- S. vzhledem k tomu, že veřejná doprava zaměstnává dva miliony lidí na místních a bezpečných pracovních místech v komunitách v celé EU a že nabízí širokou škálu profesních drah a pracovních příležitostí, přičemž zaměstnanci pocházejí z mnoha různých prostředí; vzhledem k tomu, že během pandemie musela značná část těchto zaměstnanců čerpat nucenou dovolenou a mnozí se rozhodli toto odvětví opustit, zejména v členských státech s nízkými dávkami sociálního zabezpečení a nedostatečně rozšířeným kolektivním vyjednáváním;
- T. vzhledem k tomu, že nedostatek pracovních sil ve veřejné dopravě vedl v poslední době k omezení dopravních služeb, a to i k rušení nočních a víkendových služeb a omezení tras; vzhledem k tomu, že tato skutečnost má negativní dopad na inkluzivní mobilitu a ohrožuje sociální soudržnost a přístup k pracovním místům, vzdělávání a zdravotní péči nejzranitelnějších uživatelů, jejichž mobilita je zcela závislá na veřejné dopravě; vzhledem k tomu, že chudoba v oblasti mobility v celé EU narůstá;
- U. vzhledem k tomu, že účinný pohyb osob, služeb a zboží, včetně městské nákladní dopravy a logistiky, má zásadní význam pro fungování městských ekonomik a že ve městech po celé EU jsou pozorována inovativní řešení a osvědčené postupy, a vzhledem k tomu, že městské logistické plány mohou hrát důležitou úlohu s ohledem na nárůst objemu nákladní dopravy a logistiky;
- V. vzhledem k tomu, že v roce 2020 vzrostlo doručování spotřebitelům v rámci elektronického obchodování v důsledku pandemie o 25 % a nárůst dodávek koncovým zákazníkům a jeho dopad v městských oblastech bude pravděpodobně přetrvávat;
- W. vzhledem k tomu, že autokarová doprava představuje 40 % hromadné silniční dopravy v EU;
- X. vzhledem k tomu, že mobilita má z hlediska socioekonomického začlenění naprosto zásadní a nepostradatelný význam a představuje rozhodující strukturální faktor v rozvoji komunit a schopnosti spojovat jednotlivce, komunity, výrobní odvětví a odvětví služeb i různé regiony a kultury a je důležitým faktorem i při podpoře územní a sociální soudržnosti, hospodářské dynamiky a kvality a rovnováhy životního prostředí;
- Y. vzhledem k tomu, že politika v oblasti městské dopravy by se měla posunout od pouhého poskytování mobility k zajištění dostupnosti služeb, přičemž větší důraz by měl být kladen na cenově dostupný přístup pro všechny bez ohledu na příjem, věk, zdraví nebo polohu (např. městskou, příměstskou nebo venkovskou);
- Z. vzhledem k tomu, že je třeba posílit hromadnou dopravu, a zejména veřejnou dopravu, a

to i na předměstích, pokud jde o zvýšení kapacity, zeměpisné pokrytí, frekvenci a cenovou dostupnost;

- AA. vzhledem k tomu, že systémy veřejné dopravy musí být přístupné všem občanům, zejména uživatelům ze skupin se zvláštními potřebami;
- AB. vzhledem k tomu, že různá města a členské státy EU přijaly v reakci na současnou energetickou krizi opatření, jako je snížení cen jízdenek na veřejnou dopravu;
- AC. vzhledem k tomu, že nové služby založené na flexibilních nových obchodních modelech služeb mobility s možností sdílení a na vyžádání doplňují tradiční služby veřejné dopravy; vzhledem k tomu, že tyto služby přispívají ke snižování emisí uhlíku, zlepšování kvality ovzduší a snižování hluku a dopravního přetížení, zmírňují nedostatek parkovacích míst v městských oblastech a zlepšují propojení s předměstskými, příměstskými a venkovskými oblastmi;
- AD. vzhledem k tomu, že účinná multimodální řešení kombinující různá dopravní řešení, jako je hromadná doprava, individuální mobilita a aktivní mobilita, spolu s nezbytnou infrastrukturou včetně uzlů mobility, mohou přispět ke zlepšení kvality a účinnosti investic do životního prostředí ve městech a zároveň zajistit celkové přínosy pro kvalitu života lidí; vzhledem k tomu, že Komise by v tomto ohledu měla navrhnout multimodální balíček;
- AE. vzhledem k tomu, že onemocnění COVID-19 zhoršilo problémy, s nimiž se potýkají systémy městské mobility, ale zároveň posloužilo jako katalyzátor a vedlo k tomu, že jsou odolnější, inteligentnější, bezpečnější, udržitelnější a přístupnější, přičemž řada měst v celé Evropě urychlila během pandemie provádění svých plánů mobility a zavedla opatření, která měla podporou aktivní mobility usnadnit omezení fyzického kontaktu, což vedlo k výraznému nárůstu chůze a cyklistiky a zavedení cyklistické infrastruktury;
- AF. vzhledem k tomu, že pravidla a požadavky týkající se aktivní mobility, mikromobility a nových forem mobility s nulovými a nízkými emisemi jsou stále v rané fázi nebo se v jednotlivých členských státech liší, což má významný dopad na bezpečnost občanů a vede k promarnění příležitostí pro uživatele v různých členských státech a k nejistotě pro provozovatele;
- AG. vzhledem k tomu, že aktivní mobilita může výrazně přispět k překonání problémů spojených s městskými oblastmi, ke zlepšení kvality ovzduší, snížení dopravního přetížení a ke zlepšení zdravotního stavu jednotlivců;
- AH. vzhledem k tomu, že lepší multimodální mobilita a zařízení inteligentní infrastruktury, včetně železniční dopravy, společného využívání vozidel a infrastruktury pro inteligentní mobilitu, by mohly mít významný přínos pro cestovní ruch, pohostinství a ubytovací infrastrukturu v městském prostředí;
- AI. vzhledem k tomu, že Evropská agentura pro životní prostředí (EEA) odhaduje, že v roce 2018 byla dlouhodobá expozice částicím o průměru 2,5 mikronu nebo menším (PM_{2,5}) v Evropě příčinou přibližně 417 000 předčasných úmrtí, z nichž přibližně 379 000 bylo zaznamenáno v EU-28; vzhledem k tomu, že prahové hodnoty EU výrazně překračují

pokyny Světové zdravotnické organizace (WHO) pro většinu znečišťujících látek, přičemž zvláštní znepokojení vyvolává skutečnost, že pro částice PM 2,5 není stanoven denní limit; vzhledem k tomu, že stejně jako v případě pandemie COVID-19 se jedná o ohrožení veřejného zdraví, které vyžaduje bezodkladný zásah;

- AJ. vzhledem k tomu, že Komise zveřejnila tematickou příručku k plánům udržitelné městské mobility, která se konkrétně zaměřuje na bezpečnost silničního provozu a na mikromobilitu v procesu vypracovávání a provádění plánů udržitelné městské mobility;
- AK. vzhledem k tomu, že v posledních letech se plnění cílů v oblasti bezpečnosti silničního provozu v EU zlepšilo pouze omezeně a že na silnicích EU každoročně přijde o život přibližně 22 600 lidí a přibližně 120 000 osob je vážně zraněno; vzhledem k tomu, že k 39 % úmrtí na silnicích v EU dochází v městských oblastech a že cíl EU snížit na polovinu počet úmrtí na silnicích mezi lety 2010 a 2020 nebyl splněn;
- AL. vzhledem k tomu, že nejvíce ohroženi jsou zranitelní účastníci silničního provozu, jako jsou chodci, cyklisté a uživatelé jednostopých motorových vozidel, kteří představují přibližně 70 % z celkového počtu osob, které zahynou při dopravních nehodách v městských oblastech;
- AM. vzhledem k tomu, že osvědčené postupy a pobídky, jako je omezení rychlosti a zvláštní odborná příprava řidičů, by mohly pomoci snížit počet vážných nehod a smrtelných případů;
- AN. vzhledem k tomu, že počet nehod s účastí cyklisty nebo osoby provozující jiné formy mikromobility a aktivní mobility je velmi zneklidňující; vzhledem k tomu, že k dosažení cíle EU zakotveného ve vizi nulové úmrtnosti na cestách je třeba vyvinout další úsilí na úrovni EU a na vnitrostátní úrovni s cílem zlepšit ochranu všech uživatelů;
- AO. vzhledem k tomu, že přístupnost městských lokalit hraje zásadní úlohu, neboť umožňuje skupinám se zvláštními potřebami, jako jsou osoby se zdravotním postižením a sníženou pohyblivostí, starší osoby nebo osoby doprovázející děti, plně uplatňovat své právo na mobilitu, studium a práci;
- AP. vzhledem k tomu, že využívání umělé inteligence v městské mobilitě by mohlo významně zvýšit bezpečnost, ochranu a účinnost, zlepšit začlenění zranitelných skupin, snížit dopravní přetížení, omezit znečištění ovzduší a hlukové znečištění, snížit náklady a dekarbonizovat odvětví dopravy;
- AQ. vzhledem k tomu, že subsidiarita a proporcionalita jsou klíčovými zásadami, jimiž se řídí výkon pravomocí EU, a měly by být proto vždy a ve všech oblastech politiky EU dodržovány;
- AR. vzhledem k tomu, že mobilita a doprava by měly přitáhnout lidi do oblastí i mimo ně, aby bylo možné využívat a rozvíjet turistickou nebo hospodářskou oblast, která se soustřeďuje kolem jednoho nebo více velkých měst, a to i pro účely cestovního ruchu;

Posílení rámce pro městskou mobilitu: nová kapitola v oblasti bezpečnosti, přístupnosti a ochrany silničního provozu ve městech v EU

1. upozorňuje na to, že městská mobilita má zásadní význam pro kvalitní život lidí a fungování hospodářství; poukazuje na to, že má-li městská mobilita v EU dosáhnout ambiciózních hospodářských, environmentálních, digitálních, zdravotních a společenských cílů EU, musí se řídit inteligentními, inkluzivními, zdravými, cenově dostupnými, konkurenceschopnými, udržitelnými, plynulými a multimodálními řešeními v oblasti dopravy, včetně železniční dopravy, udržitelné autobusové a autokarové dopravy, společného využívání vozidel, aktivní mobility a mikromobility; zdůrazňuje, že tato dopravní řešení by měla zlepšit životní podmínky a životní prostředí ve městech a vést k vyšší míře spokojenosti;
2. připomíná, že všechna nová opatření by měla vycházet z výsledků komplexních posouzení dopadu, která zohledňují hospodářské, sociální a environmentální důsledky i rozmanité potřeby uživatelů v oblasti mobility, přičemž posouzení environmentální výkonnosti různých řešení městské dopravy by se mělo zakládat na emisích během jejich životního cyklu a na příslušných environmentálních ukazatelích;
3. zdůrazňuje, že občané jsou ochotni přejít na inteligentní a udržitelné druhy dopravy, zejména v rámci své každodenní mobility, přičemž hlavními předpoklady pro tuto změnu jsou jejich náklady, dostupnost a rychlost; domnívá se, že zapojení a účast občanů na místní, regionální a celostátní úrovni i na úrovni EU, mj. do přípravy plánů udržitelné městské mobility, má zásadní význam z hlediska zajištění nezbytné podpory veřejnosti tím, že se všechny zúčastněné strany při plánování kvalitní služby, která by odpovídala potřebám a očekáváním všech, spojí;
4. vyzývá členské státy, aby rozvíjely systémy městské dopravy, které by byly bezpečné, přístupné, inkluzivní, cenově dostupné, inteligentní, odolné a udržitelné;
5. podporuje veškeré úsilí o to, aby byla města přístupnější, a vyzývá členské státy, aby přijaly rychlá ambiciózní opatření s cílem zajistit větší inkluzivitu měst;
6. zdůrazňuje, že je třeba řešit problémy dopravní chudoby a nerovnosti v přístupu k dopravním sítím, neboť ovlivňují každodenní život milionů lidí s nižšími příjmy a uživatelů ze skupin se zvláštními potřebami; domnívá se, že města by měla jako svou prioritu vnímat řešení otázek souvisejících s propojením mezi venkovskými, příměstskými a městskými oblastmi; vyzývá Komisi a členské státy, aby řešily nerovnosti v přístupu k dopravním sítím a podporovaly menší města a příměstské oblasti s cílem zajistit jejich propojení; poukazuje na to, že je nutné zajistit multimodální a integrovaný přístup k boji proti vyloučení z mobility a dopravní chudobě a k zajištění rovného přístupu do městských center;
7. vybízí členské státy a města, aby zvážily možnost nabízet „poukazy na udržitelnou mobilitu“ nebo systémy mobility za sníženou cenu pro udržitelnou hromadnou dopravu, zejména veřejnou dopravu, které by skupiny příjemců definovaných na základě konkrétních kritérií (zranitelní uživatelé dopravy, osoby trpící dopravní chudobou atd.) mohly následně svobodně rozdělit mezi druhy udržitelné mobility, které si zvolí;
8. domnívá se, že příjmy z uhlíkových daní souvisejících s mobilitou by se měly používat na financování udržitelných dopravních řešení pro osoby trpící dopravní chudobou;
9. zdůrazňuje, že každý druh dopravy má odlišný dopad na každodenní život lidí a každý

druh dopravy hraje svou úlohu při dosahování všeobecně podporovaného přechodu na udržitelné druhy dopravy, včetně hromadné dopravy, udržitelné soukromé mobility a aktivní mobility; zdůrazňuje, že přechod na udržitelnou dopravu nelze lidem ani regionům jednoduše vnutit, ale že jej musí uživatelé podporovat a tuto dopravu je třeba přizpůsobit individuálním a geografickým potřebám a současně dodržovat zásadu subsidiarity; domnívá se, že je nutné vyvinout větší úsilí za účelem lepší informovanosti veřejnosti, a to prostřednictvím kampaní a dalších iniciativ, jejichž cílem je získat podporu lidí; zdůrazňuje v tomto ohledu den bez aut jako způsob, jak představit alternativní možnosti; vybízí Komisi, aby zavedla harmonizovaný „evropský den bez aut“, který by se konal každý rok; žádá, aby byly v rámci udržitelných plánů poskytovány výhody těm, kdo si pro dojíždění do zaměstnání zvolí udržitelná dopravní řešení;

10. zdůrazňuje, že všichni uživatelé (z městských, příměstských a venkovských oblastí) by měli být stejně důležití a měli by být ústředním bodem procesu plánování městské dopravy, přičemž uznává, že potřeby a individuální situace a preference uživatelů v oblasti mobility jsou různorodé; vyzývá proto namísto univerzálního řešení k zavedení diferencované škály inteligentních a udržitelných možností v oblasti mobility, včetně udržitelných aktivních druhů a hromadné dopravy, které prokázaly, že mohou zlepšovat mobilitu a životní podmínky v městských oblastech a přispět k dosažení sociálních, hospodářských, klimatických a environmentálních cílů EU i jejího cíle dosáhnout do roku 2050 klimatické neutrality;
11. požaduje, aby bylo po finanční, fiskální i regulační stránce podporováno využívání řešení mobility s nulovými a nízkými emisemi, jako jsou účinné, spolehlivé, přesné, inkluzivní a cenově dostupné služby hromadné dopravy, zejména veřejná doprava, individuální mobilita, intermodální přestupní body a systémy a další druhy dopravy, jako jsou nové služby mobility, aktivní formy mobility a dopravy, přičemž všechna tato řešení přinášejí na trh různé flexibilní možnosti, s cílem posílit hospodářskou soutěž a zlepšit životní podmínky ve městech a zároveň poskytovat občanům, zejména obyvatelům měst, lepší, zdravější a hodnotnější, inkluzivnější, cenově dostupnější, účinnější a udržitelnější řešení;
12. požaduje, aby byla hromadná doprava, a zejména veřejná doprava, přístupná, dobře organizovaná, cenově dostupná a nabízela občanům kvalitu a pohodlnou službu „ode dveří ke dveřím“; konstatuje, že podíl čistých vozidel ve vozovém parku, jakož i inteligentní a udržitelné druhy dopravy, jako jsou tramvaje, jsou důležitým faktorem pro snížení znečištění ovzduší, emisí uhlíku a přetížení dopravy;
13. poukazuje na význam veřejné dopravy nejen při řešení výzev v oblasti klimatu, ale také pokud jde o její socioekonomický rozměr, zejména při zajišťování sociální soudržnosti a bezpečné a kvalitní zaměstnanosti v daném místě; zdůrazňuje, že je třeba investovat do kvalitní, modernizované, interoperabilní, přístupné a rozšířené sítě hromadné dopravy, a to prostřednictvím řádného plánování se zapojením místních aktérů, obcí a široké veřejnosti, zřízením provozovatelů a investováním do vědeckého výzkumu a inovací;
14. zdůrazňuje význam rovných podmínek pro poskytovatele veřejné a soukromé dopravy a pro jednotlivé druhy dopravy, které umožní spravedlivou hospodářskou soutěž, a dále

zdůrazňuje potřebu další doplňkovosti mezi dopravními službami;

15. uznává přínosy inteligentních a udržitelných alternativních řešení mobility v rámci služeb hromadné dopravy, jako jsou sdílené automobily, jízda na zavolání, elektrokola a koloběžky a další formy mikromobility; domnívá se, že tyto druhy dopravy by mohly mít doplňkový charakter a mohly by uživatelům poskytnout širší škálu možností v závislosti na jejich potřebách v oblasti mobility;
16. vyzývá k lepší dostupnosti, spolehlivosti a propojení mezi městskými, příměstskými a venkovskými oblastmi, zejména v regionech s HDP na obyvatele nižším než 75 % průměru EU, k vybudování dopravních uzlů využívajících různé druhy dopravy a dále vyzývá k zajištění neomezeného přístupu k inteligentní, udržitelné, inkluzivní, zdravé a cenově dostupné dopravě, včetně sdílené dopravy, pro všechny s cílem chránit soudržnost a ucelenost dopravní politiky EU; se znepokojením v této souvislosti konstatuje, že příměstské a venkovské oblasti, zejména řídké osídlené oblasti, trpí nedostatkem účinných, cenově dostupných a propojených dopravních řešení a infrastruktury, včetně infrastruktury pro alternativní paliva, což omezuje socioekonomické perspektivy těchto oblastí a jejich občanů; poukazuje na příležitost rozvíjet a zavádět sdílené dopravní služby a služby na vyžádání pro příměstské a venkovské oblasti, neboť se jedná o způsob, jak snížit emise skleníkových plynů nebo jak zlepšit dopravní podmínky, a vyzývá ke sdílení osvědčených postupů;
17. v této souvislosti zdůrazňuje důležitou úlohu, kterou musí dále hrát městské, předměstské a regionální vlaky a jejich služby spolehlivé z hlediska četnosti a přesnosti, pokud jde o každodenní dojíždění do městských oblastí a z nich;
18. zdůrazňuje, že silná a vymahatelná ochrana práv cestujících v souvislosti se zpožděním a dalšími nedostatky služeb (jako jsou zrušené spoje, reakce na stížnosti, zvláštní potřeby cestujících) přispívají k usnadnění mobility cestujících a ke zvýšení atraktivity druhů dopravy, jako je železnice a jejich uživatelské vstřícnosti;
19. Poukazuje na zkušenosti několika měst v EU, kde jsou systémy veřejné dopravy bezplatné, zažívají nárůst počtu cestujících a významný pokles automobilové dopravy; vyzývá k vypracování studií s cílem posoudit dopady těchto systémů, zejména pokud jde o rozdíly v počtu cestujících, délce cesty, počtu dopravních nehod a jejich obětí, dopadech na změnu klimatu či dopady na změnu klimatu;
20. Poukazuje na to, že zajištění bezpečnosti silničního provozu pro nejzranitelnější účastníky silničního provozu významně ovlivňuje chování v dopravě; V této souvislosti zdůrazňuje, že budoucí rámec EU pro městskou mobilitu musí zahrnovat systémová opatření související s bezpečností silničního provozu, se zvláštním zaměřením na zranitelné uživatele silnic; vyzývá Komisi, členské státy a další zúčastněné strany, aby přijaly opatření založená na bezpečnostních normách EU, která by mohla zlepšit bezpečnost silničního provozu, jako je zajištění kvalitního školení, dodržování omezení pracovní doby řidičů a dalších pracovních podmínek a sociálních norem týkajících se řízení únavy a bezpečnosti, zlepšení infrastruktury pro chůzi a cyklisty, zavedení prostředků pro odhalování a hlášení událostí nebo podmínek souvisejících s bezpečností, přičemž by všichni účastníci silničního provozu vždy měli být ústředním bodem při navrhování mobility, a také tím, že zohlední zranitelné uživatele a uživatele

ze skupin se zvláštními potřebami; naléhavě vyzývá místní orgány, aby přijaly bezpečný systémový přístup a stanovily cíle v oblasti bezpečnosti silničního provozu;

21. konstatuje, že nedodržování předepsané rychlosti je jedním z klíčových faktorů přibližně u 30 % smrtelných silničních nehod a faktorem, který u většiny nehod situaci zhoršuje; v této souvislosti bere na vědomí potenciál nižší rychlosti v obytných oblastech, jako je použití omezení rychlosti 30 km/h ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu a snížení spotřeby energie; konstatuje, že u mužů je větší pravděpodobnost, že se budou podílet na nehodě automobilu než u žen, ale že pokud se žena podílí na dopravní nehodě, je o 47 % vyšší pravděpodobnost vážného zranění, 71 % větší pravděpodobnost mírného zranění a 17 % vyšší pravděpodobnost úmrtí; zdůrazňuje v tomto ohledu, že při nárazových zkouškách automobilů je třeba používat řádné ženské figuríny s cílem zlepšit bezpečnost silničního provozu pro ženy;
22. zdůrazňuje, pokud jde o bezpečnost silnic, aktivní a pasivní bezpečnostní prvky v soukromých vozidlech a vozidlech hromadné dopravy a zdůrazňuje význam dostupnosti mobilních sítí v členských státech, které jsou nezbytné pro tlačítka nouzového signálu;
23. podporuje veškeré úsilí o zlepšení bezpečnosti silničního provozu při dosahování cílů „vize nula“ a vyzývá Komisi, aby lépe začlenila cíle a opatření EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu do pokynů pro plány udržitelné městské mobility prostřednictvím sledování a podpory osvědčených postupů;
24. zdůrazňuje, že je důležité zahájit informační kampaně s cílem zvýšit informovanost a vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu; zdůrazňuje v tomto ohledu, že vzdělávání hraje klíčovou úlohu při získávání znalostí a učení se pravidlům silničního provozu i příslušné kultuře od útlého věku, což by významně přispělo ke zvýšení bezpečnosti silničního provozu; vyzývá proto k posílení a posílení úlohy škol; vyzývá Komisi a členské státy, aby dále investovaly do zvyšování povědomí ohledně vzdělávání a odborné přípravy ve školách a pro širokou veřejnost;
25. vyzývá Komisi, aby upravila požadavky a metody pro řídičské zkoušky ve směrnici o řídičských průkazech¹⁷ tak, aby budoucí strojvedoucí lépe školili v jejich interakcích se zranitelnými účastníky silničního provozu v městském prostředí v souladu s „vizí nula“, jako je zlepšení výukových metod, přizpůsobení se nejnovějšímu technologickému vývoji a prodloužení doby praxe;
26. vyzývá k tomu, aby byla městská doprava přístupnější, spolehlivější, cenově dostupnější, zdravější, bezpečná a inkluzivnější, a v tomto ohledu rovněž podporuje Úmluvu OSN o právech osob se zdravotním postižením a Evropský akt přístupnosti¹⁸; vybízí v této souvislosti Komisi, aby navrhla pokyny týkající se přístupnosti, začlenění, cenové dostupnosti, udržitelnosti, bezpečnosti a ochrany pro uživatele dopravy, i osoby, které ji nepoužívají, a zejména pro skupiny se speciálními potřebami; vyzývá ke komplexnějšímu přístupu k zajištění přístupnosti po celou dobu cesty;
27. zdůrazňuje klíčovou úlohu, kterou mohou v tomto ohledu hrát digitalizace a řešení v

¹⁷ Směrnice 2006/126/ES ze dne 20. prosince 2006 o řídičských průkazech (Úř. věst. L 403, 30.12.2006, s. 18)

¹⁸ Směrnice (EU) 2019/882 ze dne 17. dubna 2019 o požadavcích na přístupnost u výrobků a služeb (Úř. věst. L 151, 7.6.2019, s. 70).

oblasti umělé inteligence spolu s dalšími politikami; doporučuje zavedení umělé inteligence a digitálních technologií ve veřejné dopravě, jako jsou tlačítka SOS a další systémy, které zlepšují bezpečnost a zabezpečení, což bude mít rovněž pozitivní dopad tím, že zvýší bezpečnost hromadné dopravy pro uživatele, kteří jsou v současné době zranitelní, jako jsou ženy;

28. konstatuje, že v případě přístupnosti může umělá inteligence a digitalizace významně přispět sluchovými signály ve veřejné dopravě a infrastruktuře, zaváděním inteligentních soukromých vozidel, předjízdou virtualizací, bezpečnými nebo inteligentními průsečíky nebo pomocnými roboty;
29. uznává úsilí Komise, ale konstatuje, že ke zlepšení přístupu k metru, železniční dopravě, autobusům, tramvajím a sdíleným řešením v oblasti mobility je zapotřebí ambicióznější a trvalejší evropská politika a právní předpisy; připomíná, že fyzické překážky jsou stále jedním z hlavních důvodů problémů s dostupností pro uživatele ze skupin se zvláštními potřebami; zdůrazňuje, že je důležité řešit další otázky přístupnosti, jako je dostupnost parkovacích míst určených pro osoby se zdravotním postižením, přísná politika a přiměřené prosazování v oblasti zneužívání zablokování parkovacích míst a vytváření dočasných překážek, jako jsou špatně zaparkovaná zařízení pro mikromobilitu a další vozidla, přístupnost městské infrastruktury pro pěší a cyklistiku, včetně kvality a přístupnosti chodníků, a bezpečné a přístupné silniční přechody;
30. vyzývá k tomu, aby byla jízda na kole přístupnější pro osoby ze skupin se zvláštními potřebami; konstatuje, že zvýšené přechody pro chodce a cyklisty na křižovatkách zvyšují bezpečnost a přístupnost pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace tím, že snižují nutnost měnit úroveň schodů nebo ramp při přeježdění vozovek na křižovatkách;
31. bere na vědomí rychlý vznik nových forem mobility a mikromobility, jako jsou jízdní kola, elektrokola, elektrické koloběžky, vkládací desky, jednokolky a další zařízení pro osobní mobilitu poháněná elektricky i bez elektrické energie; uznává jejich potenciál jako řešení „první a poslední míle“, pokud jde o poskytování služeb „z domu do domu“, zvýšení přitažlivosti hromadné dopravy a umožnění občanům dostat se do destinací nebo cestovat z destinací, které jsou v současné době nedostatečně zásobovány veřejnou dopravou; zdůrazňuje, že tyto formy mobility by však měly být řádně začleněny, prezentovány a řešeny v městské mobilitě, a to i pokud jde o politiky bezpečnosti a dodržování předpisů na všech úrovních správy;
32. zdůrazňuje však své znepokojení nad vážnými nedostatky v regulaci mikromobility v mnoha členských státech a nesourodý soubor opatření přijatých v evropských městech, neboť to neusnadňuje tento druh dopravy a představuje riziko pro bezpečnost lidí; vyzývá v této souvislosti Komisi, aby úzce spolupracovala s členskými státy a evropskými městy na vypracování společných minimálních doporučení, osvědčených postupů a požadavků na bezpečnost silničního provozu ve městech;
33. konstatuje, že tato společná minimální doporučení, osvědčené postupy a požadavky by zahrnovaly doporučení týkající se bezpečného používání zařízení pro osobní mobilitu na elektricky a neelektrický pohon s ohledem na různá možná ustanovení, jako je specializované vzdělávání nebo odborná příprava, parkovací přístupy (bezplatná

plovoucí vs. označené parkovací zóny), omezení rychlosti a věkové požadavky, požadavky na přilby a další ochranné prostředky, jakož i pravidla pro převážení dětí, zákaz řízení pod vlivem omamných látek atd.; konstatuje, že tyto požadavky by měly být bezproblémově přizpůsobeny různým úrovním správy nezávisle na plánování a provádění plánů udržitelné městské mobility a aniž by byla ohrožena zásada subsidiarity; vybízí členské státy, ve spolupráci s městy, aby překročily k úpravě svých vnitrostátních právních předpisů a zahájily informační kampaně s cílem zvýšit informovanost a vzdělávání v oblasti bezpečnosti silničního provozu; zdůrazňuje, že vzdělávání ve škole hraje významnou úlohu při získávání poznatků o pravidlech silničního provozu a při učení se jim;

34. zdůrazňuje problém „náhodného parkování“ elektronických skútrů a elektrokol, zejména na chodnících, který je třeba řešit, neboť postihuje zejména chodce a cyklisty, uživatele invalidních vozíků a rodiče s kočárky;
35. v této souvislosti konstatuje, že nedostatečné prosazování právních předpisů rovněž ohrožuje bezpečnost a zabezpečení silničního provozu pro všechny účastníky silničního provozu; vyzývá k zaměření se na prosazování stávajících pravidel s cílem zajistit respektující koexistenci druhů dopravy;
36. dále vyzývá Komisi, aby harmonizovala technické normy a požadavky týkající se typů mikromobility; vyzývá k přezkumu právních předpisů o označování CE a jejich uplatňování a k analýze toho, zda zahrnutí těchto vozidel do nařízení o schvalování typu¹⁹ může nabídnout řešení;

Aktivní mobilita

37. domnívá se, že aktivní mobilita zahrnuje přepravu osob nebo zboží a může být poháněna lidskou fyzickou činností nebo kombinací elektromotoru a lidské síly, jako je tomu v případě elektrokol;
38. zdůrazňuje, že aktivní mobilita představuje cenný, účinný a přístupný způsob cestování a dojíždění ze dveří ke dveřím podporovaný lidmi, který může účinně přispět k dosažení klimatické neutrality do roku 2050, jakož i přispět k dekarbonizaci dopravy, nižším emisím a znečištění ovzduší a snížení přetížení dopravy, a proto by měla být podporována v jakémkoli rámci městské mobility, aby byla zajištěna cenově dostupná, přístupná a udržitelná dopravní řešení;
39. vybízí proto místní orgány, aby investovaly do bezpečných cyklistických a pěších infrastruktur a budovaly je, aby do dopravních systémů městských oblastí začlenily společná jízdní kola a elektrokola; vybízí členské státy, aby poskytovaly pobídky pro nákup jízdních kol, včetně elektrokol; s ohledem na podporu multimodality vybízí k vytváření synergií mezi cyklistickou dopravou, chůzí a ostatními druhy dopravy, například zpřístupněním většího počtu míst pro jízdní kola ve vlacích a zajištěním více zabezpečených parkovacích míst pro jízdní kola na nádražích a v uzlech mobility;

¹⁹ Nařízení (EU) 2018/858 of 30 May 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi (Úř. Věst. L 151, 14.6.2018, s. 1).

40. vybízí Komisi, aby se více zasadila o podporu aktivní mobility v celé EU a předložila zvláštní strategii pro cyklistiku a vyhlásila rok 2024 Evropským rokem cyklistiky; naléhavě vyzývá Komisi, aby v průmyslové strategii EU uznala dodavatelský řetězec jízdních kol v EU.

Městská infrastruktura a městské uzly sítě TEN-T

41. zdůrazňuje, že plánování městské infrastruktury by mělo přispět k inteligentní a udržitelné transformaci dopravy, která umožní multimodalitu a zajistí kvalitu života ve městech a propojení mezi městskými a příměstskými a venkovskými oblastmi v rámci jejich hospodářských, vzdělávacích, turistických a kulturních spádových oblastí; vyzývá k plánování infrastruktury s cílem usnadnit vytváření multimodálních uzlů na úrovni městských uzlů a zdůrazňuje, že tato infrastruktura by měla zahrnovat přístupové trasy a spojení poslední míle s multimodálními uzly osobní dopravy, včetně přístupových tras, jako jsou mosty, tunely nebo podjezdy, v případě aktivních druhů dopravy;
42. zdůrazňuje, že plánování městské infrastruktury by mělo být rozvíjeno v souladu s právními předpisy EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu a mělo by zahrnovat bezpečnostní normy pro cyklistickou a pěší infrastrukturu a další druhy aktivní mobility; vybízí členské státy a místní orgány, aby vybudovaly bezpečnou infrastrukturu pro aktivní mobilitu a řádně zohlednily kontinuitu a bezpečnost silniční a cyklistické infrastruktury v případě výstavby nové infrastruktury nebo modernizace stávající infrastruktury;
43. vybízí členské státy, místní orgány a sítě měst, aby spojily své síly a prosazovaly a prováděly plány udržitelné městské mobility s cílem zlepšit kvalitu života ve všech evropských městech při současném dodržování zásady subsidiarity; vybízí členské státy, aby podporovaly místní orgány při vypracovávání a provádění plánů udržitelné městské mobility;
44. zdůrazňuje význam plánů udržitelné městské mobility (SUMP) a vyzývá k harmonizovanějšímu přístupu v celé EU; v této souvislosti zdůrazňuje, že připravované aktualizované pokyny pro plány udržitelné městské mobility by měly lépe zahrnovat všechny udržitelné druhy dopravy, včetně aktivní mobility a její infrastruktury, a měly by vycházet z osvědčených postupů v této oblasti a komplexního přístupu k bezpečnosti v městských oblastech; vybízí k začlenění parkovacích zařízení pro jízdní kola nebo dobíjecích zařízení pro elektrokola do plánů udržitelné městské mobility;
45. vybízí k zapojení a účasti občanů a dalších zúčastněných stran na místní, regionální, vnitrostátní a evropské úrovni do přípravy plánů udržitelné městské mobility, neboť je zásadní zajistit nezbytnou podporu ze strany veřejnosti tím, že se všechny zúčastněné strany spojí při plánování vysoce kvalitní služby, která bude odpovídat potřebám a očekáváním všech;
46. zdůrazňuje, že plán udržitelné městské mobility by měl nejen představit opatření, jak integrovat různé druhy dopravy a podporovat udržitelné druhy dopravy, ale také vyhodnotit jejich cenovou dostupnost a přístupnost pro uživatele dopravy a zohlednit různé potřeby různých skupin v oblasti dopravy a mobility;
47. vyzývá k tomu, aby plány udržitelné městské mobility odrážely různé vzorce mobility a

potřeby skupin se zvláštními potřebami; zdůrazňuje, že aktivní zapojení skupin se zvláštními potřebami do těchto plánů je velmi důležité;

48. vybízí další členské státy, aby do svých plánů udržitelné městské dopravy začlenily bezbariérový přístup ke službám městské dopravy; připomíná, že je třeba lépe začlenit cíle EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu a opatření do pokynů k plánům udržitelné městské mobility prostřednictvím sledování a podpory osvědčených postupů;
49. zdůrazňuje, že potřeba nového rámce městské mobility na evropské úrovni musí zohledňovat všechny jeho úrovně; zdůrazňuje, že plány udržitelné městské mobility musí být začleněny a koordinovány s městským a územním plánováním měst; vybízí regiony, aby podporovaly tuto koordinaci mezi svými územími a obcemi prostřednictvím pobídek, které podporují toto propojení mezi plány udržitelné městské mobility a městským a územním plánováním; vyzývá Komisi, aby zvýšila ambice a vypracovala plány městské mobility na regionální úrovni; při plném respektování zásady subsidiarity;
50. zdůrazňuje, že transevropská dopravní síť (TEN-T) závisí na intermodální městské dopravě s cílem usnadnit „první a poslední míle“ jak pro cestující, tak pro nákladní dopravu, v níž by se měl zvýšit podíl udržitelných druhů dopravy, včetně aktivní mobility;
51. zdůrazňuje, že je třeba posílit intermodální mobilitu pro spojení lidí do zaměstnání, za vzděláním a volným časem a rozšířit spravedlivý přístup k mobilitě dopravním službám mezi městskými, příměstskými a venkovskými oblastmi;
52. vyzývá k výrazně lepšímu propojení letišť, vertiportů a námořních přístavů s městy a městskými uzly s cílem umožnit bezproblémová a multimodální řešení v oblasti dopravy a mobility; zdůrazňuje nesmírný význam železniční infrastruktury a interoperability v tomto ohledu;
53. vítá činnost, kterou vykonává Evropská agentura pro bezpečnost letectví (EASA) v souvislosti s vertiporty, jejichž rozvoj je klíčový pro zavádění služeb městské letecké mobility;
54. vítá návrh Komise na větší podporu městských uzlů TEN-T, včetně uzlů a spojení umístěných v okrajových a nejbzdálenějších regionech EU, neboť je nezbytná k řešení chybějících spojení a špatných spojení, která zůstávají velkou výzvou; zdůrazňuje zejména, že je třeba posílit hladké propojení venkovských, horských, příměstských a městských oblastí díky interoperabilní infrastruktuře udržitelných druhů dopravy, jako je železnice a vnitrozemské vodní cesty a intermodální uzly; zdůrazňuje význam propojení s vysoce kvalitní hromadnou dopravou, zejména veřejnou dopravou a aktivní mobilitou a individuální mobilitou;
55. vítá v této souvislosti vypracování plánů udržitelné městské mobility, které propojují městské uzly, neboť mohou zahrnovat opatření k propojení udržitelných druhů dopravy s jinými druhy dopravy; v této souvislosti se domnívá, že síť EuroVelo by měla být účinně začleněna do sítě TEN-T s cílem usilovat o součinnost mezi oběma sítěmi a při budování nebo modernizaci infrastruktury TEN-T v městských uzlech by měla být věnována náležitá pozornost umožnění jízdy na kole;

56. zdůrazňuje, že je důležité zajistit, aby městské uzly byly vybaveny inteligentními a udržitelnými spojeními mezi vysokorychlostními hlavními tratěmi, stanicemi a obchvaty vysokorychlostních vlaků a vnitřním městským prostředím, s cílem zachovat nepřerušovanou kontinuitu podél hlavních tratí sítě, pokud je to možné, a zároveň zachovat integrovaná řešení mobility v metropolitních oblastech a snadná a inteligentní řešení propojení s centry měst a městskými a příměstskými oblastmi;
57. vyzývá Komisi, aby rozšířila stávající seznam městských uzlů tak, aby zahrnoval další města nacházející se v koridorech TEN-T, jak bylo dohodnuto s členskými státy, a aby poskytla větší podporu na pomoc novým městským uzlům při vytváření a aktualizaci jejich plánů udržitelné městské mobility; zdůrazňuje, že větší zapojení místních orgánů do správy koridorů TEN-T a jejich plánování a stanovení příslušných kritérií pro posuzování plánů udržitelné městské mobility by se mohlo být zlepšit vytvořením mechanismů spolupráce;
58. připomíná, že městské oblasti v nejvzdálenějších regionech čelí strukturálním omezením a specifickým problémům v oblasti dopravy a že v těchto regionech je třeba zajistit územní kontinuitu a propojení; opakuje svou výzvu Komisi, aby pro tento účel vypracovala zvláštní program po vzoru programu speciálně zaměřeného na odlehlost a ostrovní charakter (POSEI) v zemědělství, který by kompenzoval strukturální nevýhody těchto regionů v dopravě;
59. zdůrazňuje, že vnitrozemské vodní cesty jsou jedním z nejekologičtějších druhů dopravy a stále mají z velké části nevyužitý potenciál pro přepravu značného množství zboží v celé EU, a to i v městských oblastech, jak dokládá strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu; zdůrazňuje proto, že doprava po vnitrozemských vodních cestách může hrát důležitou úlohu při plnění cílů EU v oblasti klimatu;
60. zdůrazňuje, že další rozvoj infrastruktury vnitrozemské vodní dopravy je zásadní pro budování inteligentní, udržitelné a konkurenceschopné městské dopravní sítě;
61. vyzývá k výraznému zvýšení podílu dopravy po vnitrozemských vodních cestách na městské dopravě zvýšením její odolnosti, účinnosti a udržitelnosti, podporou a pobídkami k jejímu využívání a umožněním dostatečných investic s cílem ulehčit přetížení silnic, posílit bezpečnost a snížit emise;
62. žádá členské státy, aby vybidly své vnitrostátní orgány, aby do svých plánů udržitelné městské mobility zahrnuly cíl lepšího využívání vnitrozemských vodních cest ve městech a aby předložily konkrétní návrhy s cílem posílit logistiku na našich vnitrozemských vodních cestách a rovněž zohlednit doručování; vyzývá v tomto ohledu Komisi, aby zlepšila shromažďování údajů o městské mobilitě, pokud jde o osobní a nákladní vodní dopravu, a zdůrazňuje potenciál vnitrozemské vodní dopravy pro poslední úsek udržitelné městské logistiky;
63. vyzývá členské státy, aby se zaměřily na dokončení hlavní sítě vnitrozemských vodních cest TEN-T do roku 2030, odstranily chybějící články a umožnily kvalitní a modálně propojenou fyzickou a digitální infrastrukturu v rámci měst, včetně zlepšení železničního spojení v přístavech;
64. Požaduje, aby byla přijata opatření EU k odstranění legislativních, administrativních a

přeshraničních překážek, které brání multimodální dopravě v rámci evropského hospodářství, vypracovaná ve spolupráci se zúčastněnými stranami; konstatuje, že tato multimodální vize by měla být rozpracována v příštím integrovaném evropském akčním programu pro vnitrozemskou vodní dopravu (NAIADES); požaduje další pobídky pro rozvoj intermodálních přístavních platforem;

65. bere na vědomí význam místní dopravy, neboť zejména 93 % osobní železniční dopravy se odehrává na regionálních tratích;
66. vyzývá ke zvýšení podílu železniční mobility a nákladní dopravy a jejího propojení s ostatními druhy dopravy v rámci městské dopravy; v této souvislosti vyzývá ke zlepšení stávajícího regulačního rámce a ke snížení technologických a provozních překážek; zdůrazňuje, že úplná integrace evropského systému řízení železničního provozu (ERTMS) má být dokončena do roku 2030, což znamená, že je to naléhavá záležitost;
67. zdůrazňuje význam rovných podmínek pro poskytovatele železniční dopravy a jejich rovného přístupu k městské infrastruktuře, jakož i přezkumu přístupu k železniční infrastruktuře s cílem zlepšit konkurenceschopnost železniční dopravy v rámci městské dopravy, plně v souladu se čtvrtým železničním balíčkem, včetně ustanovení o veřejných službách, a zajistit udržitelná, cenově dostupná a atraktivní dopravní řešení pro osobní a nákladní dopravu;
68. zdůrazňuje přínosy synergií mezi jízdou na kole a železniční dopravou, které umožňují životně důležitá řešení pro poslední úsek a cestování ve volném čase; v této souvislosti vybízí k dostatečné dostupnosti vlakových stanic pro tento účel a rovněž k zajištění dostatečných bezpečných parkovacích míst na nádražích a uzlech mobility;
69. domnívá se, že příhraniční města by měla být schopna zajistit účinnou a bezproblémovou každodenní přeshraniční dopravu a zároveň řešit chybějící spojení a kapacitní problémy a zajistit lepší a udržitelnější propojení mezi evropskými hlavními městy a velkými městy; v této souvislosti zdůrazňuje zejména to, že by služby v oblasti vysokorychlostních a nočních vlaků měly být zavedeny v širším měřítku, zejména v oblastech, v nichž tyto služby v současnosti chybí; zdůrazňuje, že jednou z hlavních konkurenčních výhod železnice je, že může zajistit spojení mezi centry měst; v této souvislosti naléhavě vyzývá všechny dotčené orgány, aby odstranily veškeré stávající překážky a vytvořily tato spojení mezi centry evropských měst, kde dosud neexistují;
70. zdůrazňuje případy, kdy jsou čekací doby pro železniční dopravu, ale zejména pro silniční nákladní dopravu na hranicích extrémně dlouhé a v některých případech způsobují narušení systémů městské mobility a všech druhů dopravy; zdůrazňuje, že takové události negativně ovlivňují příhraniční města a oblasti a mají přímý dopad na kvalitu ovzduší a hlukovou zátěž, přičemž zhoršují zdraví evropských občanů, zvyšují riziko dopravních nehod a poškozují infrastrukturu; požaduje proto zavedení celoevropské normy pro průměrnou dobu odbavení a kontroly těžkých nákladních vozidel na hranicích EU v délce 1 minuty, včetně opatření v případě jejího nedodržení;
71. zdůrazňuje, že ambice a cíle v oblasti městské mobility vyžadují odpovídající dlouhodobé financování, což je ještě důležitější s ohledem na nebyvale vysokou inflaci a zrychlený přechod k nezávislosti na fosilních palivech, který je mimo jiné vyvolán energetickou krizí způsobenou nezákonnou a neodůvodněnou ruskou útočnou válkou

proti Ukrajině i dalšími nefinančními podpůrnými nástroji; v této souvislosti požaduje kombinaci dostatečných veřejných, soukromých, vnitrostátních a evropských finančních prostředků a rychlé provádění příslušných stávajících programů a projektů EU; dále vyzývá k ambicióznímu financování městské mobility, které by překračovalo víceletý finanční rámec na období 2021–2027, s cílem zlepšit propojení, efektivnost, cenovou dostupnost, intermodalitu a udržitelnost; požaduje další financování intermodálního propojení mezi městskými, příměstskými a venkovskými oblastmi, včetně železniční dopravy, a větší digitalizaci kolejových vozidel a infrastruktury, aby se zabránilo vylicňování v těchto oblastech;

72. zdůrazňuje, že plánování investic do měst by mělo podporovat multimodální řešení pro všechny uživatele, včetně hromadné dopravy;
73. požaduje větší zapojení Evropské investiční banky (skupiny EIB) s cílem umožnit navýšení dostupných finančních prostředků, včetně přímého přidělování prostředků místním orgánům, je-li to možné, přičemž je třeba věnovat zvláštní pozornost potřebám menších měst a obcí;
74. zdůrazňuje přínosy podpory správní kapacity EU a školení pro regionální a místní orgány v oblasti mechanismů a možností financování;

Ekologická a digitální transformace městské dopravy

75. konstatuje, že městské oblasti trpí dopady znečištění ovzduší; připomíná, že expozice znečištění ovzduší, například jemným částicím, zvyšuje počet předčasných úmrtí v Evropě; vyzývá členské státy, aby učinily více pro zlepšení kvality ovzduší ve městech;
76. konstatuje, že místní orgány v evropských městských oblastech zavádějí různá politická opatření ke snížení znečištění ovzduší a hluku a dopravního přetížení ve svých městech od nízkoe emisních zón až po vyhrazené časy pro zásobování nákladní dopravou, emisní štítky, plány dispozičních řešení dopravních komunikací atd.; uznává v tomto ohledu přidanou hodnotu sdílení osvědčených postupů mezi městy a na evropské úrovni;
77. zdůrazňuje další přínosy snížení dopravního přetížení, zejména pokud jde o umožnění přístupu pro pohotovostní vozidla, jako jsou policejní vozidla, sanitní vozidla a požární vozidla;
78. konstatuje, že dekarbonizace je často účinnější v městských oblastech, mimo jiné vzhledem k větší hustotě obyvatelstva, a proto by měla dekarbonizace v těchto oblastech probíhat rychleji;
79. vítá místní iniciativy zaměřené na řešení emisí hluku z dopravy vzhledem k negativnímu dopadu na lidské zdraví a biologickou rozmanitost, jako je například používání hlukových radarů v Paříži; domnívá se, že by Komise měla takové iniciativy identifikovat a podporovat, a to i prostřednictvím svých pokynů k plánům udržitelné městské mobility, a členské státy by měly takové nástroje zavádět ve větší míře;
80. vítá místní iniciativy zaměřené na řešení emisí hluku z dopravy vzhledem k jejich negativnímu dopadu na lidské zdraví a biologickou rozmanitost, jako je například

používání hlukových radarů v Paříži; domnívá se, že by Komise měla takové iniciativy identifikovat a podporovat prostřednictvím svých pokynů k plánům udržitelné městské mobility a členské státy by měly takové nástroje zavádět v širší míře;

81. konstatuje, že v evropských městských oblastech se ke snížení dopravního přetížení a znečištění stále častěji používají regulace vjezdu vozidel do měst, a to i omezením přístupu těžkých nákladních vozidel; konstatuje, že tyto regulace jsou často založeny také na normách Euro pro vozidla; v této souvislosti bere na vědomí návrh nových přísnějších norem Euro 7;
82. zdůrazňuje, že městské oblasti musí zůstat přístupné všem, neboť omezení přístupu do městské oblasti pro konkrétní vozidla nebo uživatele může vést k diskriminaci mezi občany, přičemž zavádění těchto zón má značný dopad zejména na každodenní mobilitu občanů s nízkými středními příjmy a občanů z příměstských a venkovských oblastí a jejich sociálně-ekonomické postavení; domnívá se, že by žádná skupina občanů neměla být penalizována tak, že by se jejich doprava stala neefektivní nebo samotná mobilita nemožnou, což by mohlo rovněž vést k další urbanizaci;
83. zdůrazňuje význam inteligentních řešení, která budou lépe jednotným způsobem informovat řidiče o dodržování určitých pravidel, zejména pokud jde o přeshraniční vymáhání; konstatuje, že společné evropské normy a technologická řešení mohou umožnit bezproblémový přístup ke všem takovým zónám a že tyto normy by měly být založeny na údajích a umožňovat regulaci vjezdu vozidel do měst v zónách, v nichž je prokázán mimořádně vysoký počet emisí; zdůrazňuje, že by regulace vjezdu vozidel do městských oblastí měly být doprovázeny posouzením dopadů, jakož i konzultacemi s veřejností a dalšími zúčastněnými stranami, informováním o souvisejících hospodářských faktorech a jejich sdělováním; zdůrazňuje, že místní orgány by měly před zavedením regulace vjezdu vozidel do městských oblastí informovat Komisi;
84. zdůrazňuje, že taková opatření by díky přínosům těchto zón z hlediska zlepšení kvality ovzduší a snížení dopravního přetížení pomohla vyvážit jejich nedostatky, pokud jde o diskriminaci, další roztříštěnost jednotného evropského dopravního prostoru, dodatečné náklady na městskou logistiku nebo potenciální dopad na místní cestovní ruch;
85. podporuje začlenění rozměru udržitelné nákladní dopravy do plánů udržitelné městské mobility s cílem urychlit vypracování plánů udržitelné městské logistiky a řešení s nízkými a nulovými emisemi pro městskou nákladní dopravu, včetně železniční a vnitrozemské vodní dopravy, vozových parků s nízkými a nulovými emisemi a nákladních jízdních kol prostřednictvím cyklistické logistiky s využitím nových distribučních modelů, dynamických tras a multimodálních spojení;
86. zdůrazňuje, že by městská logistika měla být považována za nedílnou součást městského plánování, aby byla zajištěna účinnost služeb městské nákladní dopravy a nedocházelo k narušení pro ostatní účastníky;
87. zdůrazňuje význam začlenění multimodálních nákladních terminálů do systému a infrastruktury městské dopravy; zdůrazňuje potenciál sběrných středisek pro balíky společných pro všechny provozovatele dopravy, přístupných všem typům uživatelů a dostupných v dostatečném počtu, aby se usnadnil bezpečné vyzvednutí balíků

a omezila doprava spojená s doručováním zboží prostřednictvím spojů na poslední úsek cesty ve městech;

88. zdůrazňuje, že vzhledem k rostoucí poptávce po elektronickém obchodu je důležité dekarbonizovat městskou logistiku a urychlit přechod na městskou logistiku s nulovými a nízkými emisemi prostřednictvím vozidel s nulovými a nízkými emisemi, železnic a vnitrozemských vodních cest; vybízí místní orgány, aby přezkoumaly i potenciál a možnosti přepravy zboží s využitím alternativních řešení ve své městské logistice, jako jsou jízdní kola, nákladní jízdní kola a elektrická kola;
89. vyzývá členské státy, aby v souladu s nařízením o infrastruktuře pro alternativní paliva zajistily ve spolupráci s místními a regionálními orgány veřejnou dostupnost dobíjecích stanic a infrastruktury pro tankování alternativních paliv (v městských, příměstských a venkovských oblastech) způsobem, který zohlední specifika všech kategorií vozidel, s cílem přispět k rychlejšímu zavádění udržitelných dopravních řešení; vyzývá členské státy, aby ve spolupráci s Komisí vytvořily pobídky pro jednotlivce a podniky s cílem motivovat je k využívání druhů dopravy s nulovými a nízkými emisemi uhlíku, jako jsou doporučení týkající se zjednodušeného legislativního postupu při územním plánování a udělování povolení;
90. zdůrazňuje význam alternativních paliv pro mobilitu s nulovými a nízkými emisemi, jakož i oběhového hospodářství pro dosažení ambiciózních cílů EU v oblasti životního prostředí; v této souvislosti poznamenává, že přechod na vozidla s nulovými a nízkými emisemi, zejména elektrická, má velký potenciál snížit emise skleníkových plynů inkluzivním a cenově dostupnějším způsobem; zdůrazňuje proto, že optimalizace regulačního prostředí na úrovni EU má zásadní význam pro podporu odvětví modernizace; vyzývá členské státy a Komisi, aby ve vzájemné spolupráci vypracovaly různé finanční, daňové a regulační pobídky, které soukromým a firemním uživatelům umožní přejít na alternativy s nulovými a nízkými emisemi;
91. vybízí místní orgány, aby zajistily dobíjecí infrastrukturu pro elektrická kola a nákladní kola; zdůrazňuje, že infrastruktura pro dobíjení a doplňování alternativních paliv by měla být součástí multimodálních uzlů a terminálů;
92. zdůrazňuje, že nepoužívaná a zastaralá, prostorově náročná zařízení železniční a veřejné dopravy, jako jsou nádraží, plochy, sklady a nepoužívané mechanické dílny, byt' stále ve vlastnictví společnosti, by mohla nabídnout funkční řešení pro činnosti s přímým přínosem pro místní komunity, jako jsou neziskové iniciativy, farmářské trhy a další rozsáhlé iniciativy solidarity, a zároveň zajistit udržitelné využívání veřejných prostor v městském prostředí;
93. zdůrazňuje, že umělou inteligenci a digitalizaci lze využít ke zlepšení celkové efektivity dopravního systému jejich aplikací ve vozidlech, systémech řízení dopravy a optimalizovaných službách založených na inteligentních dopravních systémech s cílem zlepšit pohodlí a spolehlivost plánování hromadné dopravy, snížit emise skleníkových plynů, zkrátit dobu a náklady na cestování a zmírnit dopravní přetížení a tím podstatně zlepšit předvídatelnost služeb a spokojenost zákazníků; zároveň konstatuje, že dopravu lze učinit bezpečnější, účinnější, udržitelnější a cenově dostupnější; v této souvislosti zdůrazňuje, že je třeba chránit bezpečnost a důvěrnost

všech vytvářených a shromažďovaných údajů;

94. vybízí k zavádění nejnovějších technologií vozidel, jako jsou nejmodernější osobní automobily, dodávky, nákladní automobily a autobusy, které mohou hrát důležitou úlohu v městské dopravě tím, že poskytují inteligentní, udržitelná, bezpečná, cenově dostupná a účinná řešení individuální a hromadné dopravy a logistiky s cílem rozvíjet a zavádět kooperativní, propojenou a automatizovanou mobilitu a umožnit efektivnější a modernější řízení dopravního provozu; zdůrazňuje, že dostupné technologie umožňují bezproblémovou multimodální integraci, včetně jednoho přepravního dokladu, za předpokladu, že různí provozovatelé mezi sebou sdílí jízdní řády a údaje v reálném čase; naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby posílily výzkum a investice do inteligentní mobility a souvisejícího zvyšování kvalifikace a rekvalifikace s cílem přispět k rozvoji inovativních dopravních řešení;
95. podporuje vybavení kritických úseků silnic a míst s častými nehodami (např. tunely, mosty, velké přetížené oblasti) odpovídajícími inteligentními dopravními systémy a poukazuje na to, že poskytování služeb inteligentních dopravních systémů v lokalitách a oblastech na kritických silničních úsecích povede k rychlým výsledkům, pokud jde o bezpečnost a účinnost silničního provozu;
96. zdůrazňuje, že autonomní vozidla vybavená systémy umělé inteligence, které skenují své okolí a okamžitě reagují, mohou výrazně snížit lidskou chybu a významně přispět ke snížení počtu nehod a smrtelných úrazů, pokud budou nasazena s přiměřenými bezpečnostními opatřeními; domnívá se proto, že vzhledem ke skutečnosti, že pokrok ve snižování úmrtnosti na silnicích v EU v posledních dvou desetiletích stagnuje, mohou být tyto systémy důležitým nástrojem k urychlení dosažení „vize nula“;
97. domnívá se, že je třeba vytvořit místní politický rámec a partnerství soukromého a veřejného sektoru, která budou schopna podporovat průmysl a provozovatele mobility a zavádět inovativní a udržitelné obchodní modely a nové technologie městské mobility, jako je provozování autonomních vozidel; konstatuje, že to lze usnadnit sladěním předpisů týkajících se politik v oblasti přístupu do měst s cílem dosáhnout úspor z rozsahu a nižších nákladů;
98. požaduje vypracování vhodného právního, etického a politického rámce pro využívání umělé inteligence v udržitelné a inteligentní mobilitě a dopravě a uživatelských datech;
99. v této souvislosti zdůrazňuje, že plně autonomní nebo vysoce automatizovaná vozidla budou v následujících letech dostupná na trhu a že je třeba co nejdříve zavést vhodné regulační rámce, které zajistí jejich bezpečný provoz a jasný režim upravující odpovědnost, aby bylo možné řešit z toho vyplývající změny, včetně interakcí mezi autonomními vozidly a infrastrukturou a ostatními uživateli;
100. zdůrazňuje, že digitální řešení musí být zaváděna inkluzivním a participativním způsobem, aby bylo dosaženo dostupné dopravy pro všechny skupiny uživatelů, musí zajistit mechanismy lidské kontroly a zabránit diskriminaci na základě digitálních dovedností a přístupu k technologiím;
101. požaduje urychlenou modernizaci fyzické a digitální infrastruktury ve městech s cílem zajistit bezpečné zavedení automatizovaného řízení vozidel a harmonizaci pravidel

silničního provozu ve všech členských státech a místních orgánech;

102. zdůrazňuje rostoucí potenciál letecké mobility v městských oblastech, zejména pokud jde o potenciální využívání dronů širokou veřejností;
103. zdůrazňuje, že bezpilotní vzdušné prostředky je třeba považovat za součást rámce mobility, a proto by jejich bezpečnost a zabezpečení měly být regulovány, a že před přijetím jakéhokoli opatření nebo plánu v této oblasti by mělo být provedeno komplexní posouzení dopadu na městskou leteckou mobilitu, aby bylo možné řádně vyhodnotit jejich přínosy a potenciální obavy z hlediska bezpečnosti, hluku, soukromí nebo práva bydlicích;
104. poukazuje na to, že aspekty silniční dopravy jsou stále důležitější vzhledem k jejich velkému dopadu na hospodářskou, environmentální a sociální udržitelnost; zdůrazňuje význam výměny osvědčených postupů a údajů; vítá v této souvislosti návrh Komise na zlepšení 19 ukazatelů udržitelné městské mobility do roku 2022;
105. zdůrazňuje, že je třeba, aby Komise průběžně sledovala různé faktory určující kvalitu služeb městské dopravy, aby bylo možné vyhodnotit provádění stávajících příslušných právních předpisů a řešit jejich nedostatky; vybízí vnitrostátní orgány, aby pravidelně sdílely s Komisí statistické informace, včetně informací o zajišťování hromadné dopravy, kvalitě ovzduší, nehodách v městské mobilitě, tocích cestujících, způsobech dojíždění, údajích o aktivní mobilitě, včetně údajů z cyklo-logistických center společností, které používají nákladní jízdní kola ve svém dodavatelském řetězci, sdílení automobilů a o dalších nově vznikajících druzích mobility;
106. zdůrazňuje, že k rozsahu shromažďování údajů a podávání zpráv Komisi o jednotlivých městských uzlech je třeba přidat sociálně-ekonomické údaje a že tyto údaje by měly zahrnovat přístupnost, cenovou dostupnost nebo uživatelskou vstřícnost veřejných a soukromých služeb mobility a dalších služeb;
107. vyzývá členské státy a Komisi, aby podporovaly evropská města při překonávání problémů souvisejících se shromažďováním údajů a aby prosazovaly sdílení evropských údajů o dopravě a mobilitě mezi členskými státy spravovaných prostřednictvím společného veřejného datového prostoru;
108. zdůrazňuje, že je třeba podpořit rychlé zavádění ekologických, na uživatele zaměřených integrovaných řešení mobility pro osoby a zboží a soukromé a veřejné zúčastněné strany s cílem zajistit, aby nová řešení v oblasti mobility byla navržena podle potřeb lidí a aby všem občanům nabízela přístup k nové generaci čistých, bezpečných, cenově dostupných a spravedlivých možností cestování; zdůrazňuje význam zapojení veřejných a soukromých zúčastněných stran do spolupráce a konstruktivního dialogu mezi společnostmi, místními orgány a podniky s cílem dosáhnout udržitelné mobility osob a přepravy zboží v městských oblastech;
109. vyzývá členské státy, aby zajistily interoperabilní informace o dopravním provozu v reálném čase v celé EU, které by měly být k dispozici poskytovatelům služeb a vývojářům, s cílem usnadnit vytváření internetových stránek s informacemi o cestování, on-line plánovačů cest a dalších aplikací a služeb pro občany a provozovatele logistických služeb;

110. požaduje další rozvoj a zavádění multimodálních služeb digitální mobility, jako je „mobilita jako služba“ v celé Evropě, integrující hromadnou dopravu a další řešení „prvního a posledního úseku“, jako jsou služby sdílení mikromobility, zajišťující rovné podmínky pro poskytovatele dopravy a druhy doprav; zdůrazňuje, že „mobilita jako služba“ je zásadním nástrojem pro multimodální uzly, které integrují všechny služby mobility a parkování, a poskytují tak informace o nejlepších dostupných službách s ohledem na náklady a dobu trvání cesty a dále zahrnují ambice nulových a nízkých emisí a umožňují prodej jedné jízdenky;
111. sdílí názor, že je třeba udělat více pro podporu multimodálních informačních systémů a inteligentního prodeje jízdenek; zdůrazňuje význam bezproblémové uživatelské zkušenosti cestujících při vyhledávání, výběru a nákupu služeb mobility; zdůrazňuje, že v zájmu podpory multimodálního prodeje jízdenek by měla být zvažována a podporována odvětvová řešení;
112. zdůrazňuje význam uživatelsky vstřícných multimodálních způsobů prodeje jízdních dokladů a jejich placení; konstatuje, že studie Eurobarometru z roku 2019 zjistila, že pro osobní mobilitu by byl nejužitečnější jediný způsob prodeje jízdenek na veškeré cesty v daném evropském městě; naléhavě vyzývá Komisi, aby neodkládala žádné další legislativní návrhy, které slíbila a které ovlivňují městskou mobilitu, zejména multimodální prodej jízdních dokladů; zdůrazňuje, že zavedení multimodálního prodeje jízdenek je nanejvýš důležité pro to, aby byly udržitelné druhy dopravy pro uživatele co nejdostupnější a nejúčinnější; vybízí členské státy, aby přizpůsobily své vnitrostátní právní předpisy a zahájily informační kampaně a integrovaná řešení mobility včetně integrovaného prodeje jízdenek;
113. zdůrazňuje, že je důležité, aby cestující měli bezproblémovou uživatelskou zkušenost při používání řešení městské mobility podle svého výběru a při zvažování možností cestování na dlouhé vzdálenosti; domnívá se, že k dosažení bezproblémového prodeje jízdenek v těchto případech by měla být podporována odvětvová řešení, která by měla být považována za výchozí bod při zlepšování multimodálního prodeje jízdenek pro městské a dálkové cestování;
114. poukazuje na význam inteligentního řízení parkování, včetně intermodálního parkování typu P+R a K+R, protože mohou významně přispět ke snížení emisí, zamezení přetížení dopravy a úspoře času; vyzývá k tomu, aby se rozšířilo využívání mobilních aplikací pro inteligentní parkování s cílem usnadnit přístup k parkovacím místům a parkovištím P+R, zvýšit jejich dostupnost a rozšířit škálu možných platebních metod;
115. vybízí regionální a místní orgány, aby zajistily bezpečná parkovací místa pro jízdní kola a skladovací zařízení v blízkosti míst odjezdu a příjezdu, včetně parkování pro jízdní kola větších rozměrů, jako jsou tříkolová jízdní kola (včetně jízdních kol pro osoby se sníženou pohyblivostí) a nákladní jízdní kola, prostory pro elektrická kola a elektrická nákladní kola vybavené dobíjecími stanicemi a tam, kde je to možné, opravárenskými místy na železničních stanicích, letištích a v námořních přístavech, jakož i v nových, renovovaných a stávajících budovách; vybízí k rozvoji a podpoře projektů nabízejících bezpečnou úschovu jízdních kol pro občany, kteří nemají možnost soukromé úschovy; uznává, že nástup elektrických kol vyžaduje přísnější bezpečnostní normy, pokud jde o úschovu; bere na vědomí rostoucí počet krádeží elektrických kol; zdůrazňuje, že by

Komise měla v tomto ohledu poskytnout místním a regionálním orgánům podporu;

◦

◦ ◦

116. pověřuje svou předsedkyni, aby toto usnesení předala Radě, Komisi, členským státům a jejich parlamentům.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Návrh Komise

Evropská města jsou srdcem kontinentu, neboť stojí v centru hospodářských, sociálních a kulturních aktivit. Pokud jde o územní plánování a organizaci měst, jdou evropská města příkladem a dosahují těch nejlepších výsledků v oblasti kvality života, udržitelnosti a inovací. Rozvoj měst v Evropě je však třeba zlepšit, aby bylo možné reagovat na současné výzvy a zároveň respektovat vyvíjející se požadavky občanů.

Po dvou letech neustálé sociální a hospodářské nejistoty musí Evropa zůstat odolná vůči zdravotní krizi, hospodářskému kolapsu, agresi a válce. Kromě současných environmentálních, hospodářských a sociálních důsledků by města měla řešit hlavní problémy, jako je dopravní propojení, atraktivita a dostupnost systémů městské mobility, bezpečnost silničního provozu a ochrana občanů.

Evropská komise již v roce 2020 zveřejnila strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu, v níž zdůraznila, že je důležité, aby městská a meziměstská mobilita více využívala inteligentních řešení, byla čistší a udržitelnější. Na priority stanovené ve strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a v balíčku „Fit for 55“ logicky navazuje návrh nového rámce EU pro městskou mobilitu z prosince 2021. Zpravodaj plně podporuje hlavní cíl této iniciativy, tj. zlepšit dopravní propojení mezi evropskými městy a zvýšit účinnost městské mobility pro občany, zboží a dodávky a zároveň přispět k cílům EU v oblasti snižování emisí skleníkových plynů.

Posílení rámce pro městskou mobilitu

Zpravodaj je přesvědčen, že EU potřebuje společný rámec s opatřeními a pokyny, který by zlepšil kvalitu systémů městské mobility v celé Unii a zároveň zvýšil atraktivitu hromadné dopravy a odstranil překážky přístupnosti pro všechny. EU musí podporovat bezpečnost silničního provozu ve městech a vždy upřednostňovat bezpečnost a ochranu občanů. Evropská komise by měla úzce spolupracovat s členskými státy a místními orgány s cílem vypracovat společná a soudržná doporučení a pokyny ke zlepšení konkurenceschopnosti, bezpečnosti a účinnosti městské mobility v EU a měla by přitom dodržovat zásadu subsidiarity.

Pandemie COVID-19 a vyvíjející se požadavky uživatelů, jakož i silná podpora čistších způsobů individuální dopravy v kombinaci s novými technologiemi, podnítily zájem o nové formy mikromobility, jako jsou jízdní kola, elektrické koloběžky, elektrokola atd. Tyto prostředky individuální přepravy jsou velmi dostupné a právě díky tomu jsou ústředním prvkem městského ekosystému většiny evropských měst. Je však důležité zdůraznit, že pravidla a požadavky týkající se aktivní mobility, nových forem osobní dopravy a mikromobility se v jednotlivých členských státech stále liší.¹ Zpravodaj v této souvislosti vyzývá Komisi, aby v úzké spolupráci s členskými státy vypracovala společné pokyny pro

¹ „Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive?“ (Právní předpisy týkající se elektrických koloběžek v Evropské unii: Na cestě ke směrnici o mikromobilitě?). V: Maciej M. Sokołowski. „European Energy and Environmental Law Review“ (Přezkum evropských právních předpisů v oblasti energetiky a životního prostředí), srpen 2020.
<https://kluwerlawonline.com/api/Product/CitationPDFURL?file=Journals\EELR\EELR2020036.pdf>

bezpečnost silničního provozu a doporučení pro mikromobilitu, včetně například omezení rychlosti, povinnosti nosit přilbu nebo školení. Tato doporučení by pomohla členským státům s přizpůsobením stávajících právních předpisů a usnadnila by jim pořádání veřejných kampaní pro občany s cílem zlepšit společenské postoje a etiketu při cestování.

Zpravodaj zdůrazňuje, že plány udržitelné městské mobility hrají zásadní úlohu, a důrazně vybízí členské státy, aby zaručily bezbariérový přístup ke službám městské dopravy s přihlédnutím k cílům v oblasti bezpečnosti silničního provozu. Zpravodaj uznává úsilí EU o přijetí pravidel a právních předpisů pro lepší dostupnost dopravy a vybízí Komisi, aby navrhla balíček minimálních norem týkajících se přístupnosti, bezpečnosti a ochrany pro uživatele dopravy a zejména pro uživatele se zvláštními potřebami, jako jsou starší osoby nebo osoby doprovázející děti, osoby se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace atd. Tento balíček by měl obsahovat doporučení, podle kterých by měly být vypracovány normy pro vozidla, systémy mobility a kvalitu dopravních služeb, a mohou v něm být obsaženy také pokyny týkající se používání umělé inteligence a digitálních technologií, instalace systémů dohledu pomocí videokamer, tlačítek SOS, zvukových signálů atd.

Městská infrastruktura a městské uzly sítě TEN-T

Dobré fungování transevropské dopravní sítě (TEN-T) závisí na městech, která jsou klíčovými body spojení jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu. Integrace městských uzlů do sítě TEN-T má zásadní význam pro zajištění hladkého a koordinovaného propojení mezi městskými, příměstskými a venkovskými oblastmi a také pro zavádění ekologických dopravních řešení a pro to, aby se zaručilo řádné propojení prostřednictvím železniční infrastruktury a infrastruktury vnitrozemských vodních cest. Potřeba účinného a inkluzivního propojení mezi městskými a venkovskými oblastmi je strategické povahy a je také zásadně důležitou podmínkou pro odstranění úzkých míst, zařazení chybějících spojení a zamezení přetížení dopravy. Evropští občané, kteří žijí v příměstských a venkovských oblastech, jsou často při každodenním dojíždění závislí na osobních automobilech, a proto je nezbytné vyvinout vhodnou infrastrukturu, která by snížila počet dopravních nehod a výskyt dopravních zácp. Je zcela nezbytné zlepšit a podporovat služby hromadné dopravy, aby se snížila míra znečištění, a více motivovat k využívání čistších a udržitelných druhů dopravy. Rozhodujícím faktorem v této souvislosti budou lépe vybavené multimodální uzly, které účinně propojí různé služby, jako např. vlaková spojení, metro, autobusy, tramvaje, možnosti sdílené mobility a jízdní kola, a zároveň nabídnou přístupná veřejná parkoviště a dobíjecí a čerpací stanice.

Je třeba rozvinout také multimodální nákladní terminály, aby se zajistila rychlejší a udržitelná logistika. Zpravodaj se domnívá, že je důležité v městských oblastech vytvořit logistické platformy, které budou napojeny na železnice a vnitrozemské vodní cesty, a zároveň navrhnout alternativní řešení dodávek, která jsou pro hladké fungování sítě TEN-T i nadále velmi důležitá.

Ekologická a digitální transformace městské dopravy

Zpravodaj vybízí Komisi, členské státy a místní orgány, aby spolupracovaly na podpoře

a provádění plánů udržitelné městské mobility a plánů udržitelné městské logistiky a zcela přitom dodržovaly zásadu subsidiarity.

Zpravodaj zdůrazňuje význam nařízení o infrastruktuře pro alternativní paliva a vyzývá členské státy, aby ve spolupráci s Komisí vytvořily pobídky pro občany a podniky s cílem podpořit využívání vozidel a druhů dopravy s nulovými a nízkými emisemi uhlíku.

Digitalizace a rozvoj nových technologií umožní EU vybudovat inteligentnější inovativní systém mobility budoucnosti. Díky umělé inteligenci bude doprava bezpečnější, spolehlivější a cenově dostupnější a zároveň se díky ní sníží emise skleníkových plynů. Zpravodaj je proto přesvědčen, že digitalizace hraje klíčovou úlohu při zlepšování služeb mobility pro všechny uživatele, ale zejména pro osoby se zdravotním postižením a s omezenou schopností pohybu a orientace, a zdůrazňuje, že zásadním nástrojem rozvoje multimodálních uzlů bude mobilita jako služba.

2.2.2023

STANOVISKO VÝBORU PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ

pro Výbor pro dopravu a cestovní ruch

k novému rámci EU pro městskou mobilitu
(2022/2023(INI))

Zpravodaj: Marcos Ros Sempere

NÁVRHY

Výbor pro regionální rozvoj vyzývá Výbor pro dopravu a cestovní ruch jako příslušný výbor, aby do návrhu usnesení, který přijme, začlenil tyto návrhy:

1. zdůrazňuje, že v Zelené dohodě pro Evropu, ve strategii pro udržitelnou a inteligentní mobilitu a v novém rámci EU pro městskou mobilitu se uznává význam bezpečné, spolehlivé, přístupné, cenově dostupné a inkluzivní městské mobility pro podporu sociálního začleňování v rámci ekologické a digitální transformace; naléhavě vyzývá Komisi, aby jasněji definovala konkrétní sociální a fyzická opatření týkající se cenové dostupnosti, a to na základě prozkoumání proveditelnosti systémů mobility, které v závislosti na finančních kapacitách místních orgánů nabízejí bezplatnou nebo částečně bezplatnou veřejnou dopravu, a zároveň navrhla režimy podpory pro chudší společnosti, aby všichni Evropané měli přístup ke kvalitní, čisté, dostupné a udržitelné mobilitě;
2. vyzývá Komisi, aby se sociální spravedlnost a územní soudržnost staly jedním z ústředních bodů při vypracovávání plánů udržitelné městské mobility, protože tyto plány mají větší dopad na regionální oblasti mimo uzly transevropské dopravní sítě (TEN-T) a zahrnují větší počet obcí, měst a funkčních oblastí; zdůrazňuje, že návrh revize TEN-T počítá se zvýšením počtu městských uzlů a stanoví cíl, aby každý evropský region měl alespoň jeden městský uzel; připomíná, že přechod na plynulejší, čistší a udržitelnější mobilitu nabízí příležitosti k vytváření nových pracovních míst, zejména pro mladé lidi;
3. naléhavě vyzývá Komisi, aby jasněji vymezila konkrétní opatření zajišťující přístupnost, a zpřístupnila tak veřejnou dopravu všem občanům, zejména osobám se zdravotním postižením a dalším zranitelným uživatelům; zdůrazňuje, že je výhodné zapojit uživatele od rané fáze plánování a podporovat integrované projekty s cílem přehodnotit ulice v blízkosti škol a institucí a navrhnout systém ulic bezpečných pro občany, který by podporoval aktivní a nemotorizované způsoby cestování; žádá místní a regionální orgány, aby vzhledem k energetické krizi a rostoucím nákladům na mobilitu pro mnoho občanů přijaly programy změny mobility, které podpoří vlastnictví

jízdních kol tím, že za tímto účelem zpřístupní více chráněné infrastruktury, čímž se zlepší propojení s městy a venkovskými oblastmi; žádá, aby ve školách probíhalo více kurzů zaměřených na bezpečné řízení a jízdu na kole a aby se snížila maximální povolená rychlost, například na 30 km/h v obytných oblastech, což povede k pozitivní synergii mezi úsporami energie, bezpečností a udržitelností; vyzývá Komisi, aby lépe začlenila cíle a opatření EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu do pokynů k plánům udržitelné městské mobility, a to tím, že bude sledovat a prosazovat příklady osvědčených postupů;

4. vítá návrh Komise na zlepšení 19 ukazatelů udržitelné městské mobility do roku 2022; vyzývá Komisi, aby při přidělování finančních prostředků upřednostňovala členské státy, regiony, města a obce, jejichž projekty zlepšují tyto ukazatele a jsou v souladu s plány udržitelné městské mobility, aby se předešlo možným omezením při praktickém provádění finančních nástrojů EU pro financování městské mobility; dále Komisi vyzývá, aby v příštím víceletém finančním rámci navýšila částky určené na programy a nástroje financované Evropskou unií a rovněž aby v rámci politiky soudržnosti zvýšila financování méně rozvinutých regionů;
5. zdůrazňuje význam spolupráce na všech úrovních správy a vyzývá k lepší přístupnosti a propojení mezi městskými, příměstskými, venkovskými a přeshraničními oblastmi a k vybudování multimodálních uzlů pro cestující; dále žádá neomezený přístup k inteligentní, udržitelné a cenově dostupné dopravě pro všechny; zdůrazňuje, že Unie má nyní průkopnickou technologii na podporu vzájemného propojení mezi městskými a mimoměstskými oblastmi, mezi předměstskými oblastmi v rámci města a jejich propojení s příměstskými, venkovskými příměstskými a přeshraničními oblastmi, jakož i na zajištění lepšího a udržitelnějšího propojení mezi evropskými hlavními městy a velkými městy;
6. zdůrazňuje potřebu husté a rozsáhlé dopravní sítě spojující města, příměstské a venkovské oblasti, aby bylo možné plně využít potenciál těchto oblastí; vyzývá Komisi, aby podporovala účinnou přeshraniční dopravu, která přispívá k zaměstnanosti, a to i rozšířením vysokorychlostní železniční sítě, zejména v těch částech východní Evropy, kde tato síť neexistuje nebo je nedostatečně rozvinutá, v souladu s doporučeními Evropského účetního dvora, podle nichž je vysokorychlostní železnice pohodlným, bezpečným, flexibilním a environmentálně udržitelným druhem dopravy (viz zvláštní zpráva č. 19/2018);
7. zdůrazňuje, že je třeba vytvořit nový rámec EU pro městskou mobilitu, který by zahrnoval regionální a místní orgány a zohledňoval specifika městských, nejbližších, ostrovních a horských regionů; vyzývá Komisi, aby vedle vnitrostátních plánů vypracovala nástroje ke zlepšení městské mobility ve všech svých regionech, včetně vytvoření plánů městské mobility na regionální úrovni, přičemž v obou případech by plány měly zohledňovat hledisko rovnosti žen a mužů, jakož i začleňování dětí a osob se zdravotním postižením; dále poukazuje na to, že Komise musí předložit konkrétní cíle pro přechod na aktivní mobilitu a veřejnou dopravu; vyzývá Komisi, aby vedle financování z Evropského fondu pro regionální rozvoj (EFRR) a Fondu soudržnosti určeného na udržitelný rozvoj měst upřednostnila projekty v rámci programu Horizont Evropa zaměřené na zlepšení městské mobility a propojení měst a jejich periferií; doporučuje, aby Komise vycházela ze svých minulých

zkušeností, které jí pomohou při vytváření kvalitnějších údajů o městské mobilitě a k dosažení těchto cílů;

8. připomíná, že městské oblasti v nejbližších regionech čelí strukturálním omezením a specifickým problémům v oblasti dopravy a že v těchto regionech je třeba zajistit územní kontinuitu a propojení; opakuje svou výzvu Komisi, aby pro tento účel vypracovala zvláštní program po vzoru programu speciálně zaměřeného na odlehlost a ostrovní charakter (POSEI) v zemědělství, který by kompenzoval strukturální nevýhody těchto regionů v dopravě;
9. zdůrazňuje, že je třeba, aby členské státy koordinovaly postupy plánování přeshraničních projektů a investic do nadnárodních koridorů tak, aby postupovaly stejným tempem ve všech zemích; vyzývá Komisi, aby předložila nový návrh evropského přeshraničního mechanismu s cílem zajistit dlouhodobá řešení těchto otázek;
10. zdůrazňuje, že je třeba reorganizovat veřejný prostor ve městech EU tím, že se vyčlení více finančních prostředků a infrastruktury na aktivní mobilitu a mikromobilitu, které budou přístupné všem úrovním společnosti, a zajistí odpovídající propojení a přístup mezi územími i v rámci území, například zvýšením počtu parkovacích míst na okraji městských oblastí, aby byl zajištěn snadný přístup k různým druhům veřejné dopravy, včetně vytvoření „modrých pruhů“ podél vodních toků, aby se zabránilo vzniku územních a sociálních rozdílů a zároveň zajistilo, že sociální soudržnost zůstane nedotčena; poukazuje na to, že tyto změny ve využívání veřejného prostoru by měly být provedeny prostřednictvím přístupu zdola nahoru, v němž budou občané a různé komunity součástí změn; připomíná, že EFRR a Evropský sociální fond plus umožňují využívání participativních nástrojů místního rozvoje a podporují je zvýšením částky určené na tyto programy prostřednictvím spolufinancování o 10 %;
11. v této souvislosti zdůrazňuje důležitou úlohu, kterou musí hrát městské, příměstské a regionální vlaky, pokud jde o každodenní dojíždění do městských oblastí a z nich; trvá na tom, že je třeba zaručit odpovídající investice s cílem zajistit spolehlivou službu z hlediska četnosti a přesnosti a v případě potřeby přizpůsobit kolejová vozidla tak, aby poskytovala dostatečný prostor pro dobře navržené a bezpečné parkování jízdních kol, což umožní podstatné zvýšení kombinovaného využívání železnice a jízdních kol;
12. zdůrazňuje úlohu a význam politiky soudržnosti a součinnosti mezi různými fondy, včetně Fondu pro spravedlivou transformaci, EFRR, Fondu soudržnosti, Nástroje pro propojení Evropy a programu Horizont Evropa, při podpoře udržitelné multimodální mobility se zaměřením na investice do ekologičtějších, inteligentních a udržitelných zařízení veřejné dopravy, sdílené mobility a cyklistiky v rámci přechodu na hospodářství s nulovými emisemi uhlíku a při poskytování nejlepších řešení občanům; vybízí členské státy a místní a regionální orgány k zajištění toho, aby uhlíková bilance cestování hromadnou dopravou byla pro její uživatele viditelnější;
13. zdůrazňuje, že ambice a cíle v oblasti městské mobility vyžadují přiměřené dlouhodobé financování, zejména s ohledem na rostoucí náklady v důsledku energetické krize vyvolané válkou na Ukrajině, jakož i další nástroje nefinanční podpory; v této souvislosti požaduje kombinaci dostatečného veřejného, vnitrostátního a evropského

financování zahrnující zapojení Evropské investiční banky a rychlé provádění příslušných stávajících programů a projektů EU, což by umožnilo navýšení dostupných finančních prostředků a, je-li to možné, jejich přímé přidělení místním orgánům, přičemž by se věnovala zvláštní pozornost potřebám menších měst a obcí; dále vyzývá k ambicióznímu financování městské mobility, které by překračovalo víceletý finanční rámec na období 2021–2027;

14. bere na vědomí vznik oblastí s nízkou mobilitou, odkud má veřejnost omezenější přímý přístup do měst, neboť veřejný prostor je přeměňován za účelem výstavby silniční infrastruktury, což dále rozšiřuje propast mezi městskými a příměstskými regiony a zároveň brání soudržnosti na evropské úrovni; zdůrazňuje, že plánování městské infrastruktury by mělo přispět ke zlepšení dostupnosti veřejné dopravy, jízdních kol a sdílené mobility a k regeneraci veřejného prostoru; zdůrazňuje význam uzlů sdílené mobility na zastávkách veřejné dopravy, které jsou přizpůsobeny všem druhům dopravy za účelem řešení „problému posledního úseku“ a zajištění fyzického propojení pro všechny občany bez ohledu na to, kde se rozhodnou žít, aniž by museli používat soukromá vozidla;
15. naléhavě vyzývá Komisi a členské státy, aby stimulovaly a posilovaly spolehlivou a přesnou síť služeb veřejné dopravy tím, že vytvoří odpovídající infrastrukturu a zvýší její atraktivitu s cílem dosáhnout cílů klimatické neutrality pro rok 2050; vítá trend směřující k nahrazování vozidel na fosilní paliva vozidly poháněnými elektrickou nebo alternativní energií za předpokladu, že to nepovede ke vzniku souvisejících sociálních nebo územních rozdílů; vyzývá členské státy, aby urychlily zavádění dobíjecích stanic pro elektrická vozidla v městských oblastech;
16. zdůrazňuje, že Nový evropský Bauhaus propojuje Zelenou dohodu pro Evropu s životním prostorem ve městech a na územích, včetně veřejných prostor, a zároveň zahrnuje nový rámec EU pro městskou mobilitu za účelem zajištění toho, aby transformace společností v EU byla udržitelná, estetická a inkluzivní;
17. vyzývá Komisi a členské státy, aby podporovaly „nízkoemisní zóny“ v městských oblastech, zejména v těch nejhustěji osídlených, a posílily tak čistší mobilitu a připravily se na celounijní zákaz prodeje nových vozidel se spalovacími motory od roku 2035; domnívá se, že tyto zóny by měly být zaváděny postupně s ohledem na potřeby všech uživatelů, zejména těch nejzranitelnějších; domnívá se, že účinné daně z emisí CO₂ jsou důležitým nástrojem politiky mobility šetrné ke klimatu; v této souvislosti trvá na tom, aby příjmy z těchto daní byly použity k urychlení nezbytného přechodu na jiné druhy dopravy v rámci ekologické transformace.

INFORMACE O PŘIJETÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

Datum přijetí	25.1.2023
Výsledek konečného hlasování	+: 29 -: 0 0: 6
Členové přítomní při konečném hlasování	François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoş Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Corina Creţu, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Nora Mebarek, Martina Michels, Denis Nesci, Niklas Nienaaß, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, André Rougé, Susana Solís Pérez
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Hannes Heide, Jan Olbrycht, Mauri Pekkarinen, Rovana Plumb, Bronis Ropė
Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování	Jordi Cañas, Gilles Lebreton

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ VE VÝBORU POŽÁDANÉM O STANOVISKO

29	+
NI	Chiara Gemma
PPE	Pascal Arimont, Isabel Benjumea Benjumea, Franc Bogovič, Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Christian Doleschal, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Andrey Novakov, Jan Olbrycht
Renew	Stéphane Bijoux, Jordi Cañas, Mauri Pekkarinen, Susana Solís Pérez
S&D	Adrian-Dragoș Benea, Corina Crețu, Matthias Ecke, Hannes Heide, Nora Mebarek, Rovana Plumb, Marcos Ros Sempere
The Left	Martina Michels, Younous Omarjee
Verts/ALE	François Alfonsi, Rosa D'Amato, Niklas Nienaß, Caroline Roose, Bronis Ropé

0	-

6	0
ECR	Elżbieta Kruk, Denis Nesci
ID	Gilles Lebreton, Alessandro Panza, André Rougé
Renew	Ondřej Knotek

Význam zkratek:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se

INFORMACE O PŘIJETÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

Datum přijetí	21.3.2023
Výsledek konečného hlasování	+: 35 -: 0 0: 5
Členové přítomní při konečném hlasování	Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski
Náhradníci přítomní při konečném hlasování	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrey Novakov, Andreas Schieder
Náhradníci (čl. 209 odst. 7) přítomní při konečném hlasování	Asim Ademov, Moritz Körner

JMENOVITÉ KONEČNÉ HLASOVÁNÍ V PŘÍSLUŠNÉM VÝBORU

35	+
NI	Andor Deli
PPE	Magdalena Adamowicz, Asim Ademov, Tom Berendsen, Karolin Braunsberger-Reinhold, Gheorghe Falcă, Markus Ferber, Jens Gieseke, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Andrey Novakov, Massimiliano Salini, Lucia Vuolo
Renew	Nicola Danti, Valter Flego, Elsi Katainen, Moritz Körner, Caroline Nagtegaal, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet
S&D	Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Sara Cerdas, Ismail Ertug, Maria Grapini, Rovana Plumb, Andreas Schieder, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov
The Left	Leila Chaibi, Elena Kountoura
Verts/ALE	Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Tilly Metz

0	-

5	0
ECR	Carlo Fidanza, Peter Lundgren, Kosma Zlotowski
ID	Philippe Olivier
Verts/ALE	Karima Delli

Význam zkratk:

+ : pro

- : proti

0 : zdrželi se