



Έγγραφο συνόδου

A9-0108/2023

3.4.2023

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ
(2022/2023(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγητής: Andrey Novakov

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	31
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	34
ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	41
ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ.....	42

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ
(2022/2023(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως τον τίτλο XVIII, καθώς και τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση, και ιδίως το άρθρο 5 παράγραφος 3,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 14ης Σεπτεμβρίου 2021, με τίτλο «Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ» (COM(2009)0811),
- έχοντας υπόψη την πρόταση της Επιτροπής, της 14ης Δεκεμβρίου 2021, περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (COM(2021)0812), και ιδίως την αιτιολογική σκέψη 52 και το άρθρο 40 σχετικά με τις απαιτήσεις για τους αστικούς κόμβους,
- έχοντας υπόψη τη δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 % της Επιτροπής, της 14ης Ιουλίου 2021, για την υλοποίηση της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας,
- έχοντας υπόψη τη δέσμη μέτρων 2013 της ΕΕ για την αστική κινητικότητα και την αξιολόγησή της (SWD(2021)0048),
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1153 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 7ης Ιουλίου 2021, για τη σύσταση του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη»¹,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1060 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για τον καθορισμό κοινών διατάξεων για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+, το Ταμείο Συνοχής, το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας, Αλιείας και Υδατοκαλλιέργειας, και δημοσιονομικών κανόνων για τα εν λόγω Ταμεία και για το Ταμείο Ασύλου, Μετανάστευσης και Ένταξης, το Ταμείο Εσωτερικής Ασφάλειας και το Μέσο για τη Χρηματοδοτική Στήριξη της Διαχείρισης των Συνόρων και την Πολιτική των Θεωρήσεων² (κανονισμός περί κοινών διατάξεων),
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1058 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής³,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/1059 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Ιουνίου 2021, για τις ειδικές διατάξεις που διέπουν τον στόχο «Ευρωπαϊκή εδαφική συνεργασία» (Interreg) ο οποίος υποστηρίζεται από το

¹ ΕΕ L 249 της 14.7.2021, σ. 38.

² ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 159.

³ ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 60.

Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και τους μηχανισμούς εξωτερικής χρηματοδότησης⁴,

- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2021/241 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Φεβρουαρίου 2021, για τη θέσπιση του μηχανισμού ανάκαμψης και ανθεκτικότητας⁵,
- έχοντας υπόψη την οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών⁶,
- έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2016/2338 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 σχετικά με το άνοιγμα της αγοράς εγχώριων επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών⁷,
- έχοντας υπόψη το πρόγραμμα «Ψηφιακή Ευρώπη»,
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 30ής Ιουνίου 2021, με τίτλο «Ένα μακρόπνοο όραμα για τις αγροτικές περιοχές της ΕΕ – Προς ισχυρότερες, συνδεδεμένες, ανθεκτικές και ευημερούσες αγροτικές περιοχές με ορίζοντα το 2040» (COM(2021)0345),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 3ης Μαρτίου 2021, με τίτλο «Ένωση ισότητας: στρατηγική για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία 2021-2030» (COM(2021)0101),
- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 3ης Μαΐου 2022, με τίτλο «Προτεραιότητα στον άνθρωπο, διασφάλιση βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης, και απελευθέρωση του δυναμικού των εξόχως απόκεντρων περιοχών της ΕΕ» (COM(2022)0198),
- έχοντας υπόψη τον νέο «Χάρτη της Λειψίας – Η μετασχηματιστική ισχύς των πόλεων για το κοινό καλό», που εγκρίθηκε κατά την άτυπη υπουργική σύνοδο στις 30 Νοεμβρίου 2020,
- έχοντας υπόψη το Σύμφωνο του Άμστερνταμ, το οποίο θεσπίζει το αστικό θεματολόγιο της ΕΕ, όπως συμφωνήθηκε από τους υπουργούς της ΕΕ που είναι αρμόδιοι για αστικά θέματα στις 30 Μαΐου 2016,
- έχοντας υπόψη το θεματολόγιο των Ηνωμένων Εθνών για τη βιώσιμη ανάπτυξη με ορίζοντα το 2030, ιδίως δε τον στόχο βιώσιμης ανάπτυξης 11 σχετικά με βιώσιμες πόλεις και κοινότητες,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 15ης Φεβρουαρίου 2022 σχετικά με τις προκλήσεις

⁴ ΕΕ L 231 της 30.6.2021, σ. 94.

⁵ ΕΕ L 57 της 18.2.2021, σ. 17.

⁶ ΕΕ L 188 της 12.7.2019, σ. 116.

⁷ ΕΕ L 354 της 23.12.2016, σ. 22.

- για τις αστικές περιοχές στη μετά την COVID-19 εποχή⁸,
- έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 6ης Οκτωβρίου 2021 σχετικά με το πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 – Συστάσεις σχετικά με τα επόμενα βήματα προς το «Όραμα μηδενικών απωλειών»⁹,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 3ης Ιουλίου 2018 σχετικά με τον ρόλο των πόλεων στο θεσμικό πλαίσιο της Ένωσης¹⁰,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 13ης Μαρτίου 2018 σχετικά με τον ρόλο των περιφερειών και των πόλεων της ΕΕ στην υλοποίηση της Συμφωνίας του Παρισιού (COP 21) για την κλιματική αλλαγή¹¹,
 - έχοντας υπόψη το ψήφισμά του της 9ης Σεπτεμβρίου 2015 σχετικά με την αστική διάσταση των πολιτικών της ΕΕ¹²,
 - έχοντας υπόψη το άρθρο 54 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας»¹³,
 - έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Περιφερειακής Ανάπτυξης,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού (A9-0108/2023),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι στις ομάδες με ειδικές ανάγκες περιλαμβάνονται τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, οι ηλικιωμένοι, οι γυναίκες, τα παιδιά ή τα άτομα που συνοδεύουν παιδιά και ασκούν πλήρως το δικαίωμά τους στην κινητικότητα, τις σπουδές, τη διασκέδαση και την εργασία·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι ως δημόσιες συγκοινωνίες νοούνται οι παραδοσιακές υπηρεσίες όπως οι σιδηρόδρομοι, το μετρό, το τραμ ή τα λεωφορεία·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μαζικές μεταφορές περιλαμβάνουν τις δημόσιες μεταφορές και τις νέες υπηρεσίες που βασίζονται στην από κοινού χρήση, την ανταπόκριση στη ζήτηση, τα ευέλικτα νέα επιχειρηματικά μοντέλα και άλλες μορφές κινητικότητας που μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες μαζί·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι στη μικροκινητικότητα περιλαμβάνονται ηλεκτροκίνητες και μη ηλεκτροκίνητες ατομικές διατάξεις μετακίνησης όπως τα ποδήλατα, τα ηλεκτρικά ποδήλατα, τα ηλεκτρικά σκούτερ, τα πατίνια ισοροπίας (hoverboard), τα μονόκυκλα και άλλες·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ενεργός κινητικότητα περιλαμβάνει τη μεταφορά ατόμων ή

⁸ EE C 342 της 6.9.2022, σ. 2.

⁹ EE C 132 της 24.3.2022, σ. 45.

¹⁰ EE C 118 της 8.4.2020, σ. 2.

¹¹ EE C 162 της 10.5.2019, σ. 31.

¹² EE C 316 της 22.9.2017, σ. 124.

¹³ EE C 498 της 30.12.2022, σ. 17.

αγαθών η οποία μπορεί να τροφοδοτηθεί με ενέργεια βάσει της ανθρώπινης σωματικής δραστηριότητας ή με συνδυασμό ηλεκτροκινητήρα και ανθρώπινης δύναμης, όπως τα ηλεκτρικά ποδήλατα·

- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η πρόταση της Επιτροπής για την τροποποίηση του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) αποσκοπεί στη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού βιώσιμου, αποτελεσματικού, προσβάσιμου και πολυτροπικού δικτύου μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) για τις πόλεις·
- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ που προτείνει η Επιτροπή υποστηρίζει ότι θα πρέπει να δοθεί προτεραιότητα σε εθνικό και τοπικό επίπεδο στην ανάπτυξη των μαζικών μεταφορών, ιδίως των δημόσιων μεταφορών, και της ενεργού κινητικότητας και να τεθούν στο επίκεντρο των προσπαθειών για την επίτευξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας·
- Η. λαμβάνοντας υπόψη ότι κάθε πλαίσιο αστικής κινητικότητας πρέπει να εστιάζει στα δημόσια συμφέροντα, στην κάλυψη των αναγκών των πολιτών και στη στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των κρατών μελών, ώστε η αστική κινητικότητα να σχεδιάζεται και να ενσωματώνεται στους διάφορους κλάδους της οικονομίας και να αποσκοπεί στην αλλαγή της συλλογικής συμπεριφοράς, προκειμένου να οικοδομηθούν πιο βιώσιμες πόλεις με καλύτερη ποιότητα ζωής μέσω διάφορων οικονομικά προσιτών, προσβάσιμων, αποτελεσματικών, έξυπνων και βιώσιμων λύσεων μεταφορών·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος προειδοποίησε ότι οι εκπομπές από τις μεταφορές αυξήθηκαν μεταξύ των ετών 2013 και 2019 και, με εξαίρεση την πτώση το 2020 λόγω των περιορισμών της κυκλοφορίας που τέθηκαν σε ισχύ ως απόκριση στην πανδημία COVID-19, οι εκπομπές από τις μεταφορές προβλέπεται να αυξηθούν·
- Ι. λαμβάνοντας υπόψη ότι η έλλειψη προσωπικού και η εργασιακή ανασφάλεια απειλούν την οικονομική βιωσιμότητα του τομέα των μεταφορών και, κατά συνέπεια, των πλαισίων αστικής κινητικότητας·
- ΙΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η οργάνωση των μεταφορών στην πόλη εξαρτάται από την αλληλεπίδραση με τον περιβάλλοντα χώρο·
- ΙΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το πρόγραμμα-πλαίσιο «Ορίζων Ευρώπη» θα διαθέσει 359,3 εκατομμύρια EUR κατά την περίοδο 2021-2023 για την αποστολή του υπέρ των κλιματικά ουδέτερων και έξυπνων πόλεων, με στόχο την επίτευξη συνολικά 100 κλιματικά ουδέτερων πόλεων στην ΕΕ έως το 2030¹⁴. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δράσεις έρευνας και καινοτομίας που προτείνει η Επιτροπή για την επίτευξη αυτού του στόχου θα επικεντρωθούν, μεταξύ άλλων, στον πράσινο πολεοδομικό σχεδιασμό·
- ΙΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το συνολικό κόστος για την κοινωνία από τις μεταφορές εκτιμάται ότι ανέρχεται σε 987 δισεκατομμύρια EUR ετησίως· λαμβάνοντας υπόψη ότι το ποσό αυτό μπορεί να αναλυθεί σε περιβαλλοντικό κόστος (44 %), ατυχήματα (29 %)

¹⁴ Ευρωπαϊκή Επιτροπή, «[Ορίζων Ευρώπη](#)».

και κόστος συμφόρησης (27 %)· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα επιβατικά αυτοκίνητα αντιστοιχούν σε 565 δισεκατομμύρια EUR από αυτά τα κόστη, αλλά οι επιβαρύνσεις από φόρους όσον αφορά τα καύσιμα, την ιδιοκτησία και τα διόδια καλύπτουν μόλις το ήμισυ των δαπανών αυτών (267 δισεκατομμύρια EUR) υποδηλώνοντας ότι το εξωτερικό κόστος από τις μεταφορές δεν έχει ενσωματωθεί ακόμη πλήρως· λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτοί οι αρνητικοί εξωτερικοί παράγοντες επηρεάζουν δυσανάλογα τα άτομα με χαμηλότερα εισοδήματα¹⁵·

- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το 75 % των συνολικών εκπομπών CO₂ προέρχεται από τις πόλεις (16), ότι περίπου το 23 % των εκπομπών από τις μεταφορές στην ΕΕ προέρχεται από αστικές περιοχές, ότι το 70 % των πολιτών της ΕΕ ζουν σήμερα σε πόλεις και ότι το ποσοστό αυτό αναμένεται να φθάσει σχεδόν το 84 % το 2050, με αποτέλεσμα οι πόλεις να διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο όσον αφορά την επίτευξη των στόχων της Πράσινης Συμφωνίας·
- ΙΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση κοστίζει στην ΕΕ περίπου 270 δισεκατομμύρια EUR ετησίως¹² και, ως εκ τούτου, αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες προκλήσεις για την αστική κινητικότητα, καθώς η ατμοσφαιρική ρύπανση, η ηχορύπανση και η αστική ζέστη πλήττουν τους περισσότερους Ευρωπαίους·
- ΙΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αναθεώρηση της οδηγίας για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων¹⁶ θα πρέπει να διευκολύνει την πρόοδο των κρατών μελών προς την πράσινη μετάβαση μέσω διατάξεων για την ανάπτυξη υποδομών ηλεκτροκίνησης, συμπεριλαμβανομένης της ταχύτερης ανάπτυξης σημείων επαναφόρτισης, και διατάξεων για θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων·
- ΙΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ηλεκτροκίνηση βρίσκεται επί του παρόντος σε διαφορετικά στάδια ανάπτυξης στα κράτη μέλη και τις περιφέρειες σε ολόκληρη την ΕΕ, θα πρέπει να θεσπιστούν ειδικές εξαιρέσεις και ευελιξία ώστε να μπορέσουν τα κράτη μέλη και οι περιφέρειες με λιγότερο ανεπτυγμένη αγορά ηλεκτροκίνησης να σημειώσουν πρόοδο προς την πράσινη μετάβαση· λαμβάνοντας υπόψη ότι θα πρέπει να διασφαλιστεί ότι το εύρος του ενεργειακού δικτύου ανταποκρίνεται στη ζήτηση των σημερινών και μελλοντικών ηλεκτρικών οχημάτων και ότι λαμβάνονται υπόψη τα περιθώρια αποθεμάτων προγραμματισμού για τη σύνδεση με το δίκτυο·
- ΙΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι έχει σημειωθεί πρωτοφανής αύξηση των τιμών του πετρελαίου τους τελευταίους μήνες και ότι η μελλοντική τάση είναι ασαφής· λαμβάνοντας υπόψη ότι η μείωση της κατανάλωσης ορυκτών καυσίμων είναι υψίστης σημασίας· λαμβάνοντας υπόψη ότι, σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Ενέργειας, η μείωση της ταχύτητας αποτελεί αποτελεσματικό μέτρο για την επίτευξη αυτού του στόχου·
- ΙΘ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δημόσιες μεταφορές απασχολούν δύο εκατομμύρια ανθρώπους σε τοπικές, ασφαλείς θέσεις εργασίας σε κοινότητες σε ολόκληρη την ΕΕ και προσφέρουν ένα ευρύ φάσμα σταδιοδρομιών και ευκαιριών απασχόλησης, και ότι το προσωπικό προέρχεται από πολλά διαφορετικά υπόβαθρα· λαμβάνοντας υπόψη ότι,

¹⁵ Ειδική έκθεση αριθ. 6/2020 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στην ΕΕ.

¹⁶ Οδηγία 2010/31/ΕΕ, της 19 Μαΐου 2010, για την ενεργειακή απόδοση των κτιρίων (ΕΕ L 153 18.6.2010, σ. 13).

κατά τη διάρκεια της πανδημίας, σημαντική μερίδα αυτού του προσωπικού έπρεπε να τεθεί σε καθεστώς προσωρινής αργίας και πολλοί αποφάσισαν να εγκαταλείψουν τον τομέα, ιδίως σε κράτη μέλη με χαμηλές παροχές κοινωνικής ασφάλισης και ασθενή κάλυψη από συλλογικές διαπραγματεύσεις·

- Κ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η έλλειψη εργατικού δυναμικού στις δημόσιες μεταφορές οδήγησε πρόσφατα σε μείωση των υπηρεσιών μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της ακύρωσης υπηρεσιών που παρέχονται τη νύχτα και τα Σαββατοκύριακα και της διακοπής δρομολογίων· λαμβάνοντας υπόψη ότι αυτό είχε αρνητικές επιπτώσεις στην κινητικότητα χωρίς αποκλεισμούς, απειλώντας την κοινωνική συνοχή και την πρόσβαση στην εργασία, την εκπαίδευση και την υγειονομική περίθαλψη για τους πλέον ευάλωτους χρήστες που εξαρτώνται εξ ολοκλήρου από τις δημόσιες μεταφορές για τη μετακίνησή τους· λαμβάνοντας υπόψη ότι η οικονομική αδυναμία μετακινήσεων αυξάνεται σε ολόκληρη την Ένωση·
- ΚΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αποτελεσματική κυκλοφορία προσώπων, υπηρεσιών και αγαθών, συμπεριλαμβανομένων των αστικών εμπορευματικών μεταφορών και της εφοδιαστικής, είναι απαραίτητη για τη λειτουργία των αστικών οικονομιών, και ότι παρατηρούνται καινοτόμες λύσεις και βέλτιστες πρακτικές σε όλες τις πόλεις της ΕΕ· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα βιώσιμα σχέδια αστικής εφοδιαστικής μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο, δεδομένης της αύξησης του όγκου των εμπορευματικών μεταφορών και της εφοδιαστικής·
- ΚΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι παραδόσεις ηλεκτρονικού εμπορίου σε καταναλωτές αυξήθηκαν κατά 25 % το 2020 λόγω της πανδημίας, ενώ η αύξηση των παραδόσεων τελευταίου χιλιομέτρου και οι επιπτώσεις της σε αστικές περιοχές είναι πιθανό να συνεχιστούν·
- ΚΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα ταξίδια με πούλμαν αντιπροσωπεύουν το 40 % της δραστηριότητας μαζικών οδικών μεταφορών της ΕΕ·
- ΚΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η κινητικότητα αποτελεί κλειδί και απαραίτητη προϋπόθεση για την κοινωνικοοικονομική ένταξη και καθοριστικό διαρθρωτικό παράγοντα για την ανάπτυξη των κοινωνιών και την ικανότητα σύνδεσης των ατόμων, των κοινοτήτων, των παραγωγικών τομέων και των τομέων των υπηρεσιών, και διαφορετικών περιφερειών και πολιτισμών, και για την προαγωγή της εδαφικής και κοινωνικής συνοχής, του οικονομικού δυναμισμού, καθώς και της περιβαλλοντικής ποιότητας και ισορροπίας·
- ΚΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι πολιτικές αστικών μεταφορών θα πρέπει να μετατοπιστούν από την απλή παροχή κινητικότητας στη διασφάλιση της προσβασιμότητας στην υπηρεσία, δίνοντας μεγαλύτερη προτεραιότητα στην οικονομικά προσιτή πρόσβαση για όλους, ανεξάρτητα από το εισόδημα, την ηλικία, την κατάσταση της υγείας ή την τοποθεσία (δηλαδή αστική ή περιφερειακή/αγροτική περιοχή)·
- ΚΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μαζικές μεταφορές και ιδίως οι δημόσιες μεταφορές, μεταξύ άλλων στα προάστια, πρέπει να ενισχυθούν όσον αφορά την αύξηση της χωρητικότητας, τη γεωγραφική κάλυψη, τις συχνότητες και την οικονομική προσιτότητα·

- ΚΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα συστήματα δημόσιων μεταφορών πρέπει να είναι προσβάσιμα σε όλους τους πολίτες, ιδίως σε χρήστες από ομάδες με ειδικές ανάγκες·
- ΚΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι διάφορες πόλεις και κράτη μέλη της ΕΕ έχουν λάβει μέτρα για την αντιμετώπιση της τρέχουσας ενεργειακής κρίσης, όπως μείωση της τιμής των εισιτηρίων για τις δημόσιες συγκοινωνίες·
- ΚΘ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι νέες υπηρεσίες κινητικότητας που βασίζονται στην από κοινού χρήση, τις υπηρεσίες κατά παραγγελία, την ευελιξία και τα νέα επιχειρηματικά μοντέλα συμπληρώνουν τις παραδοσιακές υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών· λαμβάνοντας υπόψη ότι οι υπηρεσίες αυτές συμβάλλουν στη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και στη μείωση του θορύβου και της συμφόρησης, στην άμβλυνση των ελλείψεων θέσεων στάθμευσης σε αστικές περιοχές και στην ενίσχυση της συνδεσιμότητας με προαστιακές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές·
- Λ. λαμβάνοντας υπόψη ότι αποτελεσματικές πολυτροπικές λύσεις που συνδυάζουν διάφορες λύσεις μεταφορών, όπως οι μαζικές μεταφορές, η ατομική κινητικότητα και η ενεργός κινητικότητα, συνοδευόμενες από τις απαραίτητες υποδομές, συμπεριλαμβανομένων των κόμβων κινητικότητας, μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση της ποιότητας και της αποτελεσματικότητας των επενδύσεων στο αστικό περιβάλλον, διασφαλίζοντας παράλληλα συνολικά οφέλη για την ποιότητα ζωής των ανθρώπων· λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή θα πρέπει να προτείνει μια δέσμη για τις πολυτροπικές μεταφορές στο πλαίσιο αυτό·
- ΛΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η νόσος COVID-19 επιδείνωσε τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν τα συστήματα αστικής κινητικότητας, αλλά λειτούργησε επίσης ως καταλύτης για να καταστούν ανθεκτικότερα, ευφύστερα, ασφαλέστερα, πιο βιώσιμα και προσβάσιμα, με πολλές πόλεις σε ολόκληρη την Ευρώπη να επιταχύνουν την εφαρμογή των σχεδίων κινητικότητας κατά τη διάρκεια της πανδημίας και να θεσπίζουν μέτρα για τη διευκόλυνση της κοινωνικής αποστασιοποίησης που ευνόησε την ενεργό κινητικότητα, γεγονός που οδήγησε σε σημαντική αύξηση του βαδίσματος και της ποδηλασίας και στην υλοποίηση υποδομών ποδηλασίας·
- ΛΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι κανόνες και οι απαιτήσεις για την ενεργό κινητικότητα, τη μικροκινητικότητα και τις νέες μορφές κινητικότητας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών βρίσκονται ακόμη σε πρώιμο στάδιο ή διαφέρουν μεταξύ των κρατών μελών, γεγονός που έχει σημαντικό αντίκτυπο στην ασφάλεια των πολιτών και οδηγεί επίσης σε απώλεια ευκαιριών για τους χρήστες σε διάφορα κράτη μέλη και σε αβεβαιότητα για τους φορείς εκμετάλλευσης·
- ΛΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η ενεργός κινητικότητα μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αντιμετώπιση των προβλημάτων που συνδέονται με τις αστικές περιοχές, στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα, στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στη βελτίωση της ατομικής υγείας·
- ΛΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η βελτιωμένη πολυτροπική κινητικότητα και οι εγκαταστάσεις έξυπνων υποδομών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρόμων, των λύσεων κοινής χρήσης αυτοκινήτου και των υποδομών έξυπνης κινητικότητας, θα μπορούσαν να έχουν σημαντικά οφέλη για τον τουρισμό και για τις υποδομές φιλοξενίας και στέγασης στο

αστικό περιβάλλον·

- ΛΕ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος (ΕΟΠ) εκτιμά ότι το 2018 η μακρά έκθεση σε σωματίδια διαμέτρου 2,5 μικρομέτρων και κάτω (PM 2.5) στην Ευρώπη ευθυνόταν για περίπου 417 000 πρόωρους θανάτους, εκ των οποίων περίπου 379 000 ήταν στα 28 κράτη μέλη της ΕΕ· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα κατώτατα όρια της ΕΕ είναι αρκετά υψηλότερα από τις κατευθυντήριες γραμμές του ΠΟΥ για τους περισσότερους ρύπους, με ιδιαίτερη ανησυχία όσον αφορά την έλλειψη ημερήσιου ορίου για τα σωματίδια με διάμετρο PM 2.5· λαμβάνοντας υπόψη ότι, όπως η νόσος COVID-19, έτσι και αυτό αποτελεί κατάσταση έκτακτης ανάγκης για τη δημόσια υγεία και απαιτεί άμεση δράση·
- ΛΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η Επιτροπή δημοσίευσε θεματικό οδηγό για τα ΣΒΑΚ με ιδιαίτερη έμφαση στην οδική ασφάλεια και τη μικροκινητικότητα στη διαδικασία σχεδιασμού και υλοποίησης των ΣΒΑΚ·
- ΛΖ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα τελευταία χρόνια έχουν σημειωθεί περιορισμένες μόνο βελτιώσεις όσον αφορά την επίτευξη των στόχων οδικής ασφάλειας στην ΕΕ και ότι κάθε χρόνο περίπου 22 600 άνθρωποι εξακολουθούν να χάνουν τη ζωή τους στους δρόμους της ΕΕ και περίπου 120 000 τραυματίζονται σοβαρά· λαμβάνοντας υπόψη ότι το 39 % των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην ΕΕ σημειώνονται σε αστικές περιοχές και ότι ο στόχος της ΕΕ για μείωση κατά το ήμισυ του αριθμού των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα μεταξύ 2010 και 2020 δεν επιτεύχθηκε·
- ΛΗ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου, όπως οι πεζοί, οι ποδηλάτες και οι χρήστες μηχανοκίνητων δικύκλων, διατρέχουν τον μεγαλύτερο κίνδυνο και αντιπροσωπεύουν περίπου το 70 % των συνολικών θανάτων σε αστικές περιοχές·
- ΛΘ. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι ορθές πρακτικές και τα κίνητρα, όπως τα όρια ταχύτητας και η ειδική κατάρτιση των οδηγών, θα μπορούσαν να συμβάλουν στη μείωση του αριθμού των σοβαρών ατυχημάτων και θανάτων·
- Μ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ο αριθμός των ατυχημάτων που αφορούν την ποδηλασία και άλλες μορφές μικροκινητικότητας και ενεργού κινητικότητας αποτελεί σοβαρή αιτία ανησυχίας· λαμβάνοντας υπόψη ότι απαιτούνται πρόσθετες προσπάθειες σε ενωσιακό και εθνικό επίπεδο για την επίτευξη του στόχου της ΕΕ που κατοχυρώνεται στους στόχους που θέτει το «Όραμα μηδενικών απωλειών», προκειμένου να βελτιωθεί η προστασία όλων των χρηστών·
- ΜΑ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αστική προσβασιμότητα διαδραματίζει ζωτικό ρόλο στην παροχή της δυνατότητας σε ομάδες με ειδικές ανάγκες, όπως τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, οι ηλικιωμένοι ή τα άτομα που συνοδεύουν παιδιά, να ασκούν πλήρως το δικαίωμά τους στην κινητικότητα, τις σπουδές και την εργασία·
- ΜΒ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η χρήση της τεχνητής νοημοσύνης (TN) στην αστική κινητικότητα έχει τη δυνατότητα να βελτιώσει σημαντικά την ασφάλεια, την προστασία και την αποδοτικότητα, να ενισχύσει την ένταξη των ευάλωτων ομάδων, να μειώσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση, να μειώσει την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, να μειώσει το κόστος και να απαλλάξει τον τομέα των μεταφορών από τις

ανθρακούχες εκπομπές·

- ΜΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αρχή της επικουρικότητας και η αρχή της αναλογικότητας συνιστούν βασικές αρχές που διέπουν την άσκηση των αρμοδιοτήτων της ΕΕ και, ως εκ τούτου, θα πρέπει να τηρούνται πάντα και σε όλους τους τομείς πολιτικής της ΕΕ·
- ΜΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η κινητικότητα και οι μεταφορές πρέπει να έχουν κεντρομόλο και φυγόκεντρο αμφισημία, ώστε να μπορούν να επιτρέψουν τη χρήση και την ανάπτυξη, ενδεχομένως και σε τουριστικό επίπεδο, των κατοίκων που ανήκουν σε μια τουριστική ή οικονομική περιοχή της οποίας το σημείο αναφοράς είναι μια ή περισσότερες μεγάλες πόλεις·

Ενίσχυση του πλαισίου αστικής κινητικότητας: ένα νέο κεφάλαιο για την αστική οδική ασφάλεια, την προσβασιμότητα και την προστασία στην ΕΕ

1. επισημαίνει ότι η αστική κινητικότητα είναι ζωτικής σημασίας για την ποιότητα ζωής των ανθρώπων και τη λειτουργία της οικονομίας· επισημαίνει ότι για να επιτευχθούν οι φιλόδοξοι οικονομικοί, περιβαλλοντικοί, ψηφιακοί, υγειονομικοί και κοινωνικοί στόχοι της ΕΕ, η αστική κινητικότητα στην ΕΕ πρέπει να καθοδηγείται από έξυπνες, χωρίς αποκλεισμούς, υγιείς, οικονομικά προσιτές, ανταγωνιστικές, βιώσιμες, απρόσκοπτες και πολυτροπικές λύσεις μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρόμων, των βιώσιμων λεωφορείων και πούλμαν, των λύσεων κοινής χρήσης αυτοκινήτων, της ενεργού κινητικότητας και της μικροκινητικότητας· υπογραμμίζει ότι αυτές οι λύσεις μεταφορών θα πρέπει να βελτιώσουν τη βιωσιμότητα και τις περιβαλλοντικές συνθήκες των πόλεων και να οδηγήσουν σε υψηλότερα επίπεδα ικανοποίησης·
2. υπενθυμίζει ότι όλα τα νέα μέτρα θα πρέπει να βασίζονται στα αποτελέσματα ολοκληρωμένων εκτιμήσεων επιπτώσεων και να λαμβάνουν υπόψη τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες, καθώς και τις ποικίλες ανάγκες κινητικότητας των χρηστών, ενώ η αξιολόγηση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των διαφόρων λύσεων αστικών μεταφορών θα πρέπει να βασίζεται σε εκπομπές του κύκλου ζωής και σχετικούς περιβαλλοντικούς δείκτες·
3. επισημαίνει ότι οι πολίτες είναι διατεθειμένοι να προσανατολιστούν σε έξυπνους και βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, ιδίως κατά την καθημερινή κινητικότητά τους, με βασικές προϋποθέσεις για την αλλαγή του τρόπου μεταφοράς να είναι το κόστος, η διαθεσιμότητα και η ταχύτητα· θεωρεί ότι η ανάμιξη και η συμμετοχή των πολιτών σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ενωσιακό επίπεδο (μεταξύ άλλων στον σχεδιασμό των ΣΒΑΚ) είναι ουσιαστικής σημασίας για την εξασφάλιση της απαραίτητης στήριξης του κοινού, φέρνοντας σε επαφή όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη για τον σχεδιασμό μιας υπηρεσίας υψηλής ποιότητας που να ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τις προσδοκίες όλων·
4. καλεί τα κράτη μέλη να αναπτύξουν συστήματα αστικών μεταφορών που είναι ασφαλή, προσβάσιμα, χωρίς αποκλεισμούς, οικονομικά προσιτά, έξυπνα, ανθεκτικά και βιώσιμα·
5. στηρίζει όλες τις προσπάθειες να καταστούν οι πόλεις πιο προσβάσιμες και καλεί τα κράτη μέλη να αναλάβουν ταχεία και φιλόδοξη δράση ώστε να καταστούν οι πόλεις πιο συμπεριληπτικές·

6. τονίζει την ανάγκη να αντιμετωπιστούν τα προβλήματα της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών και των ανισοτήτων όσον αφορά την πρόσβαση στα δίκτυα μεταφορών, καθώς επηρεάζουν την καθημερινή ζωή εκατομμυρίων ανθρώπων με χαμηλότερα εισοδήματα και χρηστών από ομάδες με ειδικές ανάγκες· θεωρεί ότι η αντιμετώπιση των σχετικών ζητημάτων συνδεσιμότητας μεταξύ αγροτικών, περιαστικών και αστικών περιοχών θα πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα για τις πόλεις· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να αντιμετωπίσουν τις ανισότητες στην πρόσβαση στα δίκτυα μεταφορών και να στηρίξουν τις μικρότερες πόλεις και τις περιαστικές περιοχές προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι εν λόγω περιοχές συνδέονται· τονίζει την ανάγκη για πολυτροπική και ολοκληρωμένη προσέγγιση για την καταπολέμηση του αποκλεισμού από την κινητικότητα και της φτώχειας στον τομέα της κινητικότητας και για τη διασφάλιση της ισότιμης πρόσβασης στα αστικά κέντρα·
7. καλεί τα κράτη μέλη και τις πόλεις να εξετάσουν το ενδεχόμενο να προσφέρουν «κουπόνια βιώσιμης κινητικότητας» ή συστήματα κινητικότητας μειωμένων τιμών για τις βιώσιμες μαζικές μεταφορές, ιδίως τις δημόσιες μεταφορές, τα οποία οι ομάδες δικαιούχων που ορίζονται με βάση συγκεκριμένα κριτήρια (ευάλωτοι χρήστες των μεταφορών, φτωχοί στον τομέα της κινητικότητας κ.λπ.) μπορούν στη συνέχεια να καταναείμουν ελεύθερα στις επιλογές τους για βιώσιμη κινητικότητα·
8. θεωρεί ότι τα έσοδα από τους φόρους άνθρακα που σχετίζονται με την κινητικότητα θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για τη χρηματοδότηση βιώσιμων λύσεων μεταφορών για τους φτωχούς στον τομέα της κινητικότητας·
9. τονίζει ότι κάθε τρόπος μεταφοράς έχει διαφορετικό αντίκτυπο στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων και ότι κάθε τρόπος μεταφοράς έχει να διαδραματίσει τον ρόλο του στην επίτευξη μιας ευρέως υποστηριζόμενης στροφής προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων των μαζικών μεταφορών, της βιώσιμης ιδιωτικής κινητικότητας και της ενεργού κινητικότητας· τονίζει ότι η μετάβαση σε βιώσιμες μεταφορές δεν μπορεί απλώς να επιβληθεί στους ανθρώπους και τις περιφέρειες, αλλά πρέπει να υποστηρίζεται από τους χρήστες και να προσαρμόζεται στις ατομικές και γεωγραφικές ανάγκες, τηρουμένης της αρχής της επικουρικότητας· θεωρεί ότι απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες για την ευαισθητοποίηση του κοινού μέσω εκστρατειών και άλλων πρωτοβουλιών για την εξασφάλιση της υποστήριξης των πολιτών· επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, την ημέρα χωρίς αυτοκίνητα ως τρόπο παρουσίασης εναλλακτικών δυνατοτήτων· ενθαρρύνει την Επιτροπή να θεσπίσει μια εναρμονισμένη ετήσια «ημέρα χωρίς αυτοκίνητα στην ΕΕ»· ζητεί να παρέχονται οφέλη στο πλαίσιο βιώσιμων σχεδίων για όσους επιλέγουν βιώσιμες λύσεις μεταφορών για τις μετακινήσεις μεταξύ κατοικίας και εργασίας·
10. υπογραμμίζει ότι όλοι οι χρήστες (από αστικές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές) πρέπει να έχουν την ίδια σημασία και να τίθενται στο επίκεντρο της διαδικασίας σχεδιασμού των αστικών μεταφορών, και παράλληλα να αναγνωρίζεται ότι οι ανάγκες κινητικότητας των χρηστών και οι ατομικές συνθήκες και προτιμήσεις δεν είναι ομοιογενείς· ζητεί, ως εκ τούτου, ένα διαφοροποιημένο φάσμα επιλογών έξυπνης και βιώσιμης κινητικότητας αντί μιας ενιαίας λύσης, συμπεριλαμβανομένων των βιώσιμων ενεργών τρόπων μεταφοράς και των μαζικών μεταφορών, η οποία έχει αποδειχθεί ικανή να βελτιώσει την κινητικότητα και τη βιωσιμότητα στις αστικές περιοχές και να συμβάλει στην επίτευξη των κοινωνικών, οικονομικών, κλιματικών και

περιβαλλοντικών στόχων της ΕΕ και του στόχου της για επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050·

11. ζητεί οικονομική, δημοσιονομική και κανονιστική στήριξη για τη χρήση λύσεων κινητικότητας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, όπως αποτελεσματικές, αξιόπιστες, ακριβείς, χωρίς αποκλεισμούς και οικονομικά προσιτές υπηρεσίες μαζικών μεταφορών, ιδίως για τις δημόσιες μεταφορές, την ατομική κινητικότητα, τα σημεία και συστήματα διατροφικής σύνδεσης και άλλους τρόπους μεταφοράς, όπως νέες υπηρεσίες κινητικότητας, ενεργές μορφές κινητικότητας και μεταφορών, οι οποίες προσφέρουν διάφορες ευέλικτες επιλογές στην αγορά, προκειμένου να τονωθεί ο ανταγωνισμός και να προκύψουν πιο βιώσιμες πόλεις, παρέχοντας παράλληλα καλύτερες, πιο υγιεινές και πιο πολύτιμες, χωρίς αποκλεισμούς, οικονομικά προσιτές, αποδοτικές και βιώσιμες λύσεις για τους πολίτες, ιδίως τους κατοίκους των πόλεων·
12. ζητεί οι μαζικές μεταφορές, και ιδίως οι δημόσιες συγκοινωνίες, να είναι προσβάσιμες, καλά οργανωμένες, οικονομικά προσιτές και να προσφέρουν καλή ποιότητα υπηρεσιών στους πολίτες με άνετη εξυπηρέτηση από πόρτα σε πόρτα· σημειώνει ότι το μερίδιο καθαρών οχημάτων του στόλου, καθώς και έξυπνων και βιώσιμων τρόπων μεταφοράς όπως τα τραμ, συνιστά σημαντικό παράγοντα για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και της συμφόρησης·
13. τονίζει τη σημασία των δημόσιων μεταφορών όχι μόνο στην αντιμετώπιση των κλιματικών αλλαγών, αλλά και στην κοινωνικοοικονομική τους διάσταση, δηλαδή στην παροχή κοινωνικής συνοχής καθώς και ασφαλούς, ποιοτικής και τοπικής απασχόλησης· τονίζει την ανάγκη επενδύσεων σε ένα υψηλής ποιότητας, εκσυγχρονισμένο, διαλειτουργικό, προσβάσιμο και διευρυμένο δίκτυο μαζικών μεταφορών μέσω κατάλληλου σχεδιασμού με τη συμμετοχή των τοπικών φορέων, των δήμων και του ευρέος κοινού, με τη δημιουργία φορέων εκμετάλλευσης και με επενδύσεις στην επιστημονική έρευνα και καινοτομία·
14. υπογραμμίζει τη σημασία ισότιμων όρων ανταγωνισμού μεταξύ παρόχων δημόσιων και ιδιωτικών μεταφορών και μεταξύ τρόπων μεταφοράς που καθιστούν δυνατό τον δίκαιο ανταγωνισμό, καθώς και την ανάγκη για περαιτέρω συμπληρωματικότητα στις υπηρεσίες μεταφοράς·
15. αναγνωρίζει τα οφέλη των έξυπνων και βιώσιμων λύσεων εναλλακτικής κινητικότητας στο πλαίσιο των υπηρεσιών μαζικών μεταφορών, όπως η κοινή χρήση αυτοκινήτων, η μίσθωση οχημάτων, τα ηλεκτρικά ποδήλατα και σκούτερ και άλλες μορφές μικροκινητικότητας· πιστεύει ότι οι εν λόγω τρόποι θα μπορούσαν να έχουν συμπληρωματικό χαρακτήρα και να παρέχουν ένα ευρύτερο φάσμα επιλογών στους χρήστες με βάση τις ανάγκες κινητικότητάς τους·
16. ζητεί καλύτερη προσβασιμότητα, αξιοπιστία και συνδεσιμότητα μεταξύ αστικών, περιαστικών και αγροτικών περιοχών, ιδίως σε περιοχές με κατά κεφαλήν ΑΕΠ μικρότερο από το 75 % του μέσου όρου της ΕΕ, καθώς και πολυτροπικούς επιβατικούς κόμβους και ζητεί επίσης να διασφαλιστεί για όλους η απρόσκοπτη πρόσβαση σε έξυπνες, βιώσιμες, χωρίς αποκλεισμούς, υγιείς και οικονομικά προσιτές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των κοινόχρηστων μεταφορών, με στόχο την προστασία της συνοχής και της συνέπειας των πολιτικών της ΕΕ στον τομέα των μεταφορών·

σημειώνει με ανησυχία, στο πλαίσιο αυτό, ότι οι περιαστικές και οι αγροτικές περιοχές, ιδίως οι αραιοκατοικημένες επικράτειες, πλήττονται από την έλλειψη αποτελεσματικών, οικονομικά προσιτών και συνδεδεμένων λύσεων και υποδομών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, το οποίο περιορίζει τις κοινωνικοοικονομικές προοπτικές των εν λόγω περιοχών και των πολιτών τους· επισημαίνει την ευκαιρία ανάπτυξης και εφαρμογής υπηρεσιών μεταφορών κατά παραγγελία και κοινής χρήσης για περιαστικές και αγροτικές περιοχές ως μέσο μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου ή βελτίωσης των συνθηκών κυκλοφορίας και ζητεί την ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών·

17. τονίζει, εν προκειμένω, τον σημαντικό ρόλο που πρόκειται να διαδραματίσουν περαιτέρω τα αστικά, περιαστικά και περιφερειακά τρένα και η αξιόπιστη εξυπηρέτησή που προσφέρουν από άποψη συχνότητας και ακρίβειας όσον αφορά αφορά την καθημερινή μετακίνηση προς και από αστικές περιοχές·
18. υπογραμμίζει ότι μέσω ισχυρής και εφαρμοστέας προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών σε περίπτωση καθυστερήσεων και άλλων ελλείψεων υπηρεσιών (όπως ακυρώσεις, απάντηση σε παράπονα, ειδικές ανάγκες των επιβατών) διευκολύνεται η κινητικότητα των επιβατών και καθίστανται ελκυστικότεροι και φιλικοί προς τον χρήστη οι τρόποι μεταφοράς όπως οι σιδηρόδρομοι·
19. επισημαίνει την εμπειρία αρκετών πόλεων της ΕΕ στις οποίες τα συστήματα δημόσιων μεταφορών είναι δωρεάν, καταγράφοντας αύξηση των επιβατών καθώς και σημαντική μείωση στην κυκλοφορία των αυτοκινήτων· ζητεί να διεξαχθούν μελέτες για την αξιολόγηση των επιπτώσεων των εν λόγω συστημάτων, ιδίως όσον αφορά τη διακύμανση του αριθμού των επιβατών, τη διάρκεια του ταξιδιού, τον αριθμό των τροχαίων ατυχημάτων και των απωλειών, ή των επιπτώσεων στην κλιματική αλλαγή·
20. επισημαίνει ότι η διασφάλιση της οδικής ασφάλειας για τους πλέον ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου επηρεάζει σημαντικά τις συμπεριφορές όσον αφορά τις μεταφορές· τονίζει εν προκειμένω ότι το μελλοντικό πλαίσιο της ΕΕ για την αστική κινητικότητα πρέπει να περιλαμβάνει συστημικά μέτρα οδικής ασφάλειας με ιδιαίτερη έμφαση στους ευάλωτους χρήστες των δρόμων· καλεί την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και άλλους ενδιαφερόμενους φορείς να εγκρίνουν μέτρα με βάση τα πρότυπα ασφάλειας της ΕΕ που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την οδική ασφάλεια, όπως η εξασφάλιση ποιοτικής κατάρτισης, ο σεβασμός των ορίων χρόνου εργασίας των οδηγών και άλλων συνθηκών εργασίας και κοινωνικών προτύπων που σχετίζονται με τη διαχείριση της κόπωσης και την ασφάλεια, η βελτίωση των υποδομών μετακίνησης με τα πόδια και ποδηλασίας, η ανάπτυξη μέσων για τον εντοπισμό και την αναφορά συμβάντων ή συνθηκών που σχετίζονται με την ασφάλεια, θέτοντας πάντα όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου στο επίκεντρο του σχεδιασμού της κινητικότητας, και λαμβάνοντας επίσης υπόψη τους ευάλωτους χρήστες και τους χρήστες από ομάδες με ειδικές ανάγκες· προτρέπει τις τοπικές αρχές να υιοθετήσουν την προσέγγιση του ασφαλούς συστήματος και να θέσουν στόχους οδικής ασφάλειας·
21. σημειώνει ότι η υπέρβαση ταχύτητας αποτελεί βασικό παράγοντα στο 30 % περίπου των θανατηφόρων τροχαίων δυστυχημάτων και επιβαρυντικό παράγοντα στις περισσότερες συγκρούσεις· σημειώνει, στο πλαίσιο αυτό, τις δυνατότητες χαμηλότερης ταχύτητας σε κατοικημένες περιοχές, όπως η χρήση ορίων ταχύτητας 30 km/h για τη

βελτίωση της οδικής ασφάλειας και τη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας· σημειώνει ότι οι άνδρες σε σύγκριση με τις γυναίκες είναι πιο πιθανό να εμπλακούν σε τροχαίο ατύχημα, όταν όμως μια γυναίκα εμπλέκεται σε τροχαίο ατύχημα, έχει 47 % περισσότερες πιθανότητες να τραυματιστεί σοβαρά, 71 % περισσότερες πιθανότητες να τραυματιστεί μέτρια και 17 % περισσότερες πιθανότητες να χάσει τη ζωή της· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τη χρήση κατάλληλων γυναικείων ομοιωμάτων στις δοκιμές σύγκρουσης αυτοκινήτων για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας για τις γυναίκες·

22. τονίζει, όσον αφορά την οδική ασφάλεια, τη σημασία των χαρακτηριστικών ενεργητικής και παθητικής ασφάλειας στα επιβατικά οχήματα και στα οχήματα μαζικών μεταφορών και τονίζει τη σημασία της διαθεσιμότητας δικτύου κινητής τηλεφωνίας στα κράτη μέλη, δεδομένου ότι είναι αναγκαία για τα πλήκτρα έκτακτης ανάγκης·
23. υποστηρίζει όλες τις προσπάθειες για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας με σκοπό την επίτευξη των στόχων του οράματος μηδενικών απωλειών και καλεί την Επιτροπή να ενσωματώσει καλύτερα τους στόχους και τις δράσεις της ΕΕ για την οδική ασφάλεια στις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ μέσω της παρακολούθησης και της προώθησης βέλτιστων πρακτικών·
24. υπογραμμίζει τη σημασία της δρομολόγησης ενημερωτικών εκστρατειών για την αύξηση της ευαισθητοποίησης και της εκπαίδευσης στον τομέα της οδικής ασφάλειας· τονίζει εν προκειμένω ότι η εκπαίδευση διαδραματίζει καθοριστικό ρόλο στη γνώση και εκμάθηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας και συμπεριφοράς από νεαρή ηλικία, κάτι που θα συμβάλει σημαντικά στην αύξηση των επιπέδων οδικής ασφάλειας· ζητεί, ως εκ τούτου, να διευρυνθεί και να ενισχυθεί ο ρόλος των σχολείων· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να επενδύσουν περαιτέρω στην ευαισθητοποίηση και κατάρτιση στα σχολεία και για το ευρύ κοινό·
25. καλεί την Επιτροπή να προσαρμόσει τις απαιτήσεις και τις μεθόδους για τις δοκιμασίες οδήγησης στην οδηγία για την άδεια οδήγησης¹⁷, ώστε να εκπαιδεύονται καλύτερα οι μελλοντικοί οδηγοί για τις αλληλεπιδράσεις τους με ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου σε αστικό περιβάλλον, σύμφωνα με το όραμα μηδενικών απωλειών, παραδείγματος χάρη με τη βελτίωση των μεθόδων διδασκαλίας, την προσαρμογή στις τελευταίες τεχνολογικές εξελίξεις και την αύξηση του χρόνου πρακτικής·
26. ζητεί να καταστούν οι αστικές μεταφορές πιο προσβάσιμες, αξιόπιστες, οικονομικά προσιτές, υγιείς, ασφαλείς και χωρίς αποκλεισμούς και υποστηρίζει επίσης, στο πλαίσιο αυτό, τη Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία (ΣΗΕΔΑΑ) και την ευρωπαϊκή πράξη για την προσβασιμότητα¹⁸· ενθαρρύνει, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να προτείνει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την προσβασιμότητα, τη συμπερίληψη, την οικονομική προσιτότητα, τη βιωσιμότητα, την ασφάλεια και την προστασία για όλους τους χρήστες και τους μη χρήστες των μεταφορών και ιδίως για εκείνους που ανήκουν σε ομάδες με ειδικές ανάγκες· ζητεί πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη διασφάλιση της προσβασιμότητας καθ' όλη τη

¹⁷ Οδηγία 2006/126/EK, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, για την άδεια οδήγησης, (ΕΕ L 403 της 30.12.2006, σ. 18).

¹⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2019/882, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (ΕΕ L 151 της 7.6.2019, σ. 70).

διάρκεια της διαδρομής·

27. επισημαίνει τον καίριο ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν εν προκειμένω η ψηφιοποίηση και οι λύσεις τεχνητής νοημοσύνης, πέραν των άλλων πολιτικών· συνιστά την εφαρμογή τεχνητής νοημοσύνης και ψηφιακών τεχνολογιών στα μέσα μαζικής μεταφοράς, όπως τα πλήκτρα SOS και άλλα συστήματα που βελτιώνουν την ασφάλεια και την προστασία, γεγονός που θα έχει επίσης θετικό αντίκτυπο καθιστώντας τις μαζικές μεταφορές πιο ασφαλείς για τους επί του παρόντος ευάλωτους χρήστες, όπως οι γυναίκες·
28. σημειώνει ότι, όσον αφορά την προσβασιμότητα, η τεχνητή νοημοσύνη και η ψηφιοποίηση μπορούν να συμβάλουν σημαντικά μέσω ακουστικών σημάτων στα μέσα και στις υποδομές των δημόσιων μεταφορών, της ανάπτυξης έξυπνων επιβατικών οχημάτων, της εικονικής παρουσίασης πριν από το ταξίδι, της ασφαλούς έξυπνης διέλευσης από συμβολές δρόμων ή των υποβοηθητικών ρομπότ·
29. αναγνωρίζει τις προσπάθειες της Επιτροπής, αλλά σημειώνει ότι απαιτείται μια πιο φιλόδοξη και συνεπής ευρωπαϊκή πολιτική και νομοθεσία για τη βελτίωση της πρόσβασης σε μετρό, σιδηροδρομικές μεταφορές, λεωφορεία, τραμ και λύσεις κοινόχρηστης κινητικότητας· υπενθυμίζει ότι οι φυσικοί φραγμοί εξακολουθούν να αποτελούν έναν από τους κύριους λόγους προβλημάτων προσβασιμότητας για τους χρήστες από ομάδες με ειδικές ανάγκες· τονίζει τη σημασία της αντιμετώπισης άλλων θεμάτων προσβασιμότητας, όπως η διαθεσιμότητα χώρων στάθμευσης που προορίζονται για άτομα με αναπηρία, η αυστηρή πολιτική και η επαρκής επιβολή της νομοθεσίας για την κατάχρηση του αποκλεισμού θέσεων στάθμευσης και τη δημιουργία προσωρινών εμποδίων, όπως οι κακώς σταθμευμένες συσκευές μικροκινητικότητας και άλλα οχήματα, η προσβασιμότητα των υποδομών μετακίνησης με τα πόδια και ποδηλασίας στην πόλη, συμπεριλαμβανομένης της ποιότητας και της προσβασιμότητας των πεζοδρομίων, και οι ασφαλείς και προσβάσιμες οδικές διαβάσεις·
30. ζητεί να καταστεί η ποδηλασία πιο προσιτή σε άτομα από ομάδες με ειδικές ανάγκες· επισημαίνει ότι οι υπερυψωμένες διαβάσεις πεζών και ποδηλάτων στις διασταυρώσεις βελτιώνουν την ασφάλεια καθώς και την προσβασιμότητα για άτομα με μειωμένη κινητικότητα, μειώνοντας την ανάγκη αλλαγής επιπέδου με τη χρήση σκαλοπατιών ή ραμπών κατά τη διέλευση από το οδόστρωμα στις διασταυρώσεις·
31. σημειώνει την ταχεία εμφάνιση νέων μορφών κινητικότητας και μικροκινητικότητας, όπως τα ποδήλατα, τα ηλεκτρικά ποδήλατα, τα ηλεκτρικά σκούτερ, τα πατίνια ισορροπίας (hoverboard), τα μονόκυκλα και άλλες ηλεκτροκίνητες και μη ηλεκτροκίνητες ατομικές συσκευές κινητικότητας· αναγνωρίζει τις δυνατότητές τους ως λύσεις «πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου» για την παροχή υπηρεσιών «από πόρτα σε πόρτα», προκειμένου να γίνουν πιο ελκυστικές οι συλλογικές μεταφορές και να μπορέσουν οι πολίτες να φτάσουν σε προορισμούς ή να ταξιδέψουν από προορισμούς που σήμερα δεν εξυπηρετούνται επαρκώς από τα μέσα μαζικής μεταφοράς· τονίζει ότι οι εν λόγω μορφές κινητικότητας θα πρέπει ωστόσο να ενσωματώνονται, να παρουσιάζονται και να αντιμετωπίζονται κατάλληλα στην αστική κινητικότητα, μεταξύ άλλων όσον αφορά τις πολιτικές ασφάλειας και συμμόρφωσης σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης·

32. τονίζει ωστόσο την ανησυχία του σχετικά με τις σοβαρές ελλείψεις όσον αφορά τη ρύθμιση της μικροκινητικότητας σε πολλά κράτη μέλη και το διάσπαρτο τοπίο των μέτρων που λαμβάνονται στις ευρωπαϊκές πόλεις, δεδομένου ότι δεν διευκολύνει αυτό το είδος μεταφοράς και θέτει σε κίνδυνο την ασφάλεια των ανθρώπων· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να συνεργαστεί στενά με τα κράτη μέλη και τις ευρωπαϊκές πόλεις για την εκπόνηση κοινών ελάχιστων συστάσεων, βέλτιστων πρακτικών και απαιτήσεων για την αστική οδική ασφάλεια·
33. σημειώνει ότι αυτές οι κοινές ελάχιστες συστάσεις, βέλτιστες πρακτικές και απαιτήσεις θα περιλαμβάνουν συστάσεις σχετικά με την ασφαλή χρήση ηλεκτροκίνητων και μη ηλεκτροκίνητων συσκευών ατομικής κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη διάφορες πιθανές διατάξεις, όπως η ειδική εκπαίδευση ή κατάρτιση, οι προσεγγίσεις στάθμευσης (ελεύθερες ζώνες στάθμευσης έναντι καθορισμένων ζωνών στάθμευσης), τα όρια ταχύτητας και οι απαιτήσεις ηλικίας, οι απαιτήσεις σχετικά με το κράνος και άλλα μέσα προστασίας, καθώς και οι κανόνες για τη μεταφορά παιδιών, η απαγόρευση οδήγησης υπό την επήρεια ουσιών που προκαλούν μέθη κ.λπ.· σημειώνει ότι οι εν λόγω απαιτήσεις θα πρέπει να προσαρμόζονται απρόσκοπτα στα διάφορα επίπεδα διακυβέρνησης, ανεξάρτητα από τον σχεδιασμό και την εφαρμογή των ΣΒΑΚ και χωρίς να θίγουν την αρχή της επικουρικότητας· ενθαρρύνει σθεναρά τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τις πόλεις, να προχωρήσουν στην προσαρμογή της εθνικής τους νομοθεσίας και να δρομολογήσουν εκστρατείες ενημέρωσης προκειμένου να αυξηθεί η ευαισθητοποίηση και η εκπαίδευση για την οδική ασφάλεια· τονίζει ότι η εκπαίδευση στο σχολείο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ενημέρωση και την εκμάθηση των κανόνων οδικής κυκλοφορίας·
34. υπογραμμίζει το πρόβλημα της άναρχης στάθμευσης ηλεκτρικών σκούτερ και ηλεκτρικών ποδηλάτων, ιδίως σε πεζοδρόμια, το οποίο πρέπει να αντιμετωπιστεί, καθώς επηρεάζει ιδιαίτερα τους πεζούς και τους ποδηλάτες, καθώς και τους χρήστες αναπηρικών αμαξιδίων και τους γονείς με καροτσάκια·
35. σημειώνει, στο πλαίσιο αυτό, ότι η έλλειψη ορθής επιβολής θέτει επίσης σε κίνδυνο την οδική ασφάλεια και προστασία για όλους τους χρήστες του οδικού δικτύου· ζητεί να δοθεί έμφαση στην επιβολή των υφιστάμενων κανόνων ώστε να διασφαλιστεί η αξιοπρεπής συνύπαρξη των τρόπων μεταφοράς·
36. καλεί επίσης την Επιτροπή να εναρμονίσει τα τεχνικά πρότυπα και τις απαιτήσεις για τους τύπους μεταφοράς μικροκινητικότητας· ζητεί την επανεξέταση της νομοθεσίας για τη σήμανση CE και την εφαρμογή της, καθώς και ανάλυση του κατά πόσον η συμπερίληψη των εν λόγω οχημάτων στον κανονισμό για την έγκριση τύπου¹⁹ μπορεί να προσφέρει λύση·

Ενεργός κινητικότητα

37. θεωρεί ότι η ενεργός κινητικότητα περιλαμβάνει τη μεταφορά ανθρώπων ή αγαθών και μπορεί να τροφοδοτείται είτε με ανθρώπινη σωματική δραστηριότητα είτε με συνδυασμό ηλεκτροκινήτηρα και ανθρώπινης δύναμης, όπως στην περίπτωση των

¹⁹ Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1.)

ηλεκτρικών ποδηλάτων·

38. υπογραμμίζει ότι η ενεργός κινητικότητα αντιπροσωπεύει μια πολύτιμη, αποτελεσματική και προσβάσιμη λύση μετακίνησης και μετακίνησης από πόρτα σε πόρτα η οποία έχει έρεισμα στους πολίτες και η οποία μπορεί να συμβάλει αποτελεσματικά στην επίτευξη κλιματικής ουδετερότητας έως το 2050, καθώς και στην απαλλαγή των μεταφορών από τις ανθρακούχες εκπομπές, στη μείωση των εκπομπών και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και στη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, γι' αυτό και θα πρέπει να ενθαρρύνεται σε κάθε πλαίσιο μεταφορών αστικής κινητικότητας προκειμένου να εξασφαλιστούν οικονομικά προσιτές, προσβάσιμες και βιώσιμες λύσεις μεταφορών·
39. ενθαρρύνει, ως εκ τούτου, τις τοπικές αρχές να επενδύσουν και να κατασκευάσουν ασφαλείς υποδομές ποδηλασίας και μετακίνησης με τα πόδια, ώστε να ενσωματώσουν τα κοινόχρηστα ποδήλατα και τα ηλεκτρικά ποδήλατα στα συστήματα μεταφορών στις αστικές περιοχές· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να παράσχουν κίνητρα για την αγορά ποδηλάτων, συμπεριλαμβανομένων των ηλεκτρικών ποδηλάτων· ενθαρρύνει, με σκοπό την προώθηση της πολυτροπικότητας, τη δημιουργία συνεργειών μεταξύ της ποδηλασίας, του βαδίσματος και άλλων τρόπων μεταφοράς, όπως η διάθεση περισσότερων θέσεων για ποδήλατα εντός των τρένων και η παροχή ασφαλέστερων χώρων στάθμευσης ποδηλάτων σε σταθμούς και κόμβους κινητικότητας·
40. ενθαρρύνει την Επιτροπή να καταβάλει περισσότερες προσπάθειες για την προώθηση της ενεργού κινητικότητας σε ολόκληρη την ΕΕ, να προωθήσει μια ειδική στρατηγική για την ποδηλασία και να ανακηρύξει το 2024 Ευρωπαϊκό Έτος Ποδηλασίας· προτρέπει την Επιτροπή να αναγνωρίσει την αλυσίδα εφοδιασμού ποδηλάτων στην ΕΕ στο πλαίσιο της βιομηχανικής στρατηγικής της ΕΕ·

Αστικές υποδομές και αστικοί κόμβοι ΔΕΔ-Μ

41. υπογραμμίζει ότι ο σχεδιασμός των αστικών υποδομών θα πρέπει να συμβάλει σε μια έξυπνη και βιώσιμη μετάβαση στον τομέα των μεταφορών, επιτρέποντας την πολυτροπικότητα και εξασφαλίζοντας την ποιότητα ζωής στις πόλεις και τις συνδέσεις μεταξύ αστικών και περιφερειακών και αγροτικών περιοχών εντός των οικονομικών, εκπαιδευτικών, τουριστικών και πολιτιστικών περιοχών τους· ζητεί ο σχεδιασμός των υποδομών να διευκολύνει τη δημιουργία πολυτροπικών κόμβων σε επίπεδο αστικών κόμβων και τονίζει ότι οι υποδομές θα πρέπει να ενσωματώνουν διαδρομές πρόσβασης και σύνδεση του τελευταίου χιλιομέτρου με πολυτροπικούς κόμβους επιβατών, συμπεριλαμβανομένων των διαδρομών πρόσβασης όπως γέφυρες, σήραγγες ή υπόγειες διαβάσεις, στην περίπτωση των ενεργών τρόπων μεταφοράς·
42. επισημαίνει ότι ο σχεδιασμός των αστικών υποδομών θα πρέπει να πραγματοποιείται σύμφωνα με τη νομοθεσία της ΕΕ για την οδική ασφάλεια και να περιλαμβάνει πρότυπα ασφαλείας για τις υποδομές ποδηλασίας και πεζοπορίας και άλλους τρόπους ενεργού κινητικότητας· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές να κατασκευάσουν ασφαλείς υποδομές για ενεργό κινητικότητα και να λάβουν δεόντως υπόψη τη συνέχεια και την ασφάλεια των οδικών υποδομών και των υποδομών ποδηλασίας σε περίπτωση κατασκευής νέων υποδομών ή αναβάθμισης των υφιστάμενων·

43. ενθαρρύνει τα κράτη μέλη, τις τοπικές αρχές και τα δίκτυα των πόλεων να ενώσουν τις δυνάμεις τους για την προώθηση και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας ώστε να βελτιωθεί η ποιότητα ζωής σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις, με σεβασμό στην αρχή της επικουρικότητας· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να στηρίζουν τις τοπικές αρχές στην ανάπτυξη και την εφαρμογή των ΣΒΑΚ·
44. υπογραμμίζει τη σημασία των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τάσσεται υπέρ μιας πιο εναρμονισμένης προσέγγισης σε ολόκληρη την ΕΕ· τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, ότι οι επικείμενες επικαιροποιημένες κατευθυντήριες γραμμές των ΣΒΑΚ θα πρέπει να ενσωματώσουν καλύτερα όλους τους βιώσιμους τρόπους μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της ενεργού κινητικότητας και των υποδομών της, με βάση τις βέλτιστες πρακτικές στον τομέα αυτό και μια ολοκληρωμένη προσέγγιση της ασφάλειας στις αστικές περιοχές· ενθαρρύνει τη συμπερίληψη χώρων στάθμευσης ποδηλάτων ή εγκαταστάσεων φόρτισης ηλεκτρικών ποδηλάτων στα ΣΒΑΚ·
45. ενθαρρύνει τη συμμετοχή των πολιτών και άλλων ενδιαφερομένων μερών σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό επίπεδο στον σχεδιασμό των ΣΒΑΚ, καθώς είναι απαραίτητο να εξασφαλιστεί η απαραίτητη υποστήριξη από το κοινό, με τη συνεργασία όλων των ενδιαφερομένων μερών για τον σχεδιασμό μιας υψηλής ποιότητας υπηρεσίας που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες και τις προσδοκίες όλων·
46. υπογραμμίζει ότι τα ΣΒΑΚ δεν πρέπει μόνο να παρουσιάζουν μέτρα για την ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και την προώθηση των βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, αλλά και να αξιολογούν την οικονομική προσιτότητα και την προσβασιμότητά τους για τους χρήστες των μεταφορών, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τις διαφορετικές ανάγκες μεταφορών και κινητικότητας των διαφόρων ομάδων·
47. ζητεί τα ΣΒΑΚ να αντικατοπτρίζουν τα διαφορετικά πρότυπα κινητικότητας και τις ανάγκες των ομάδων με ειδικές ανάγκες· τονίζει ότι η ενεργός συμμετοχή ομάδων με ειδικές ανάγκες στα εν λόγω σχέδια έχει μεγάλη σημασία·
48. ενθαρρύνει περαιτέρω τα κράτη μέλη να ενσωματώσουν στα ΣΒΑΚ την απρόσκοπτη προσβασιμότητα στις υπηρεσίες αστικών μεταφορών· υπενθυμίζει την ανάγκη καλύτερης ενσωμάτωσης των στόχων και δράσεων της ΕΕ για την οδική ασφάλεια στις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ μέσω της παρακολούθησης και της προώθησης των βέλτιστων πρακτικών·
49. τονίζει ότι η ανάγκη για ένα νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρέπει να λαμβάνει υπόψη όλα τα επίπεδα κινητικότητας· τονίζει ότι τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να ενσωματωθούν και να συντονιστούν με τον δημοτικό και χωροταξικό πολεοδομικό σχεδιασμό· ενθαρρύνει τις περιφέρειες να προαγάγουν αυτόν τον συντονισμό μεταξύ των επικρατειών και των δήμων τους, μέσω κινήτρων που στηρίζουν αυτήν τη σύνδεση μεταξύ των ΣΒΑΚ και του πολεοδομικού και χωροταξικού σχεδιασμού· καλεί την Επιτροπή να επιδείξει μεγαλύτερη φιλοδοξία και να αναπτύξει σχέδια αστικής κινητικότητας σε περιφερειακό επίπεδο τηρώντας απαρέγκλιτα την αρχή της επικουρικότητας·
50. τονίζει ότι το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) βασίζεται στις διατροπικές αστικές μεταφορές προκειμένου να διευκολυνθεί το «πρώτο και τελευταίο χιλιόμετρο» τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα, στο οποίο το μερίδιο των τρόπων

βιώσιμης, και μεταξύ άλλων ενεργούς μεταφοράς, θα πρέπει να αυξηθεί·

51. επισημαίνει την ανάγκη ενίσχυσης της διατροφικής κινητικότητας για τη σύνδεση των ανθρώπων με τις θέσεις εργασίας, την εκπαίδευση και την αναψυχή, και τη διεύρυνση της ισότιμης πρόσβασης στην κινητικότητα και τις υπηρεσίες μεταφοράς μεταξύ αστικών, περιαστικών και αγροτικών περιοχών·
52. ζητεί σημαντικά καλύτερες διασυνδέσεις των αερολιμένων, των κάθετων αερολιμένων και των θαλάσσιων λιμένων με τις πόλεις και τους αστικούς κόμβους, ώστε να καταστούν εφικτές οι απρόσκοπτες και πολυτροπικές λύσεις μεταφορών και κινητικότητας· επισημαίνει την ύψιστη σημασία των σιδηροδρομικών υποδομών και της διαλειτουργικότητας στο πλαίσιο αυτό·
53. εκφράζει την ικανοποίησή του για τις εργασίες του Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) σε σχέση με τους κάθετους λιμένες, η ανάπτυξη των οποίων είναι καίριας σημασίας για την ανάδειξη υπηρεσιών αστικής εναέριας κινητικότητας·
54. χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής για μεγαλύτερη στήριξη των αστικών κόμβων ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων κόμβων και κρίκων οι οποίοι βρίσκονται στις περιφερειακές και εξόχως απόκεντρες περιοχές της ΕΕ, ως απαραίτητη για την αντιμετώπιση των ελλειπόντων κρίκων και των κακών συνδέσεων που εξακολουθούν να αποτελούν μείζονα πρόκληση· επισημαίνει, ειδικότερα, την ανάγκη να ενισχυθεί η απρόσκοπτη συνδεσιμότητα μεταξύ αγροτικών, ορεινών, περιαστικών και αστικών περιοχών, με μια ραχοκοκαλιά διαλειτουργικών υποδομών βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, όπως ο σιδηρόδρομος, οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι διατροφικοί κόμβοι· τονίζει τη σημασία της συνδεσιμότητας με υψηλής ποιότητας μαζικές μεταφορές, ιδίως τις δημόσιες μεταφορές και την ενεργό κινητικότητα, καθώς και την ατομική κινητικότητα·
55. επικροτεί, στο πλαίσιο αυτό, την ανάπτυξη σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας που συνδέουν τους αστικούς κόμβους, καθώς αυτά μπορούν να περιλαμβάνουν μέτρα για τη σύνδεση βιώσιμων τρόπων μεταφοράς με άλλα μέσα· θεωρεί, στο πλαίσιο αυτό, ότι το δίκτυο EuroVelo θα πρέπει να ενσωματωθεί αποτελεσματικά στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ προκειμένου να αναζητηθούν συνέργειες μεταξύ των δύο δικτύων και ότι θα πρέπει να δοθεί η δέουσα προσοχή στη διευκόλυνση της ποδηλασίας κατά την κατασκευή ή την αναβάθμιση των υποδομών ΔΕΔ-Μ σε αστικούς κόμβους·
56. υπογραμμίζει ότι είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι παρέχονται έξυπνες και βιώσιμες διασυνδέσεις στους αστικούς κόμβους μεταξύ των κύριων γραμμών υψηλής ταχύτητας, των σταθμών και των παρακάμψεων για σιδηρόδρομους υψηλής ταχύτητας και των εσωτερικών αστικών περιβαλλόντων, με σκοπό τη διατήρηση της αδιάλειπτης συνέχειας κατά μήκος των κύριων γραμμών του δικτύου, όπου είναι εφικτό, διατηρώντας παράλληλα ολοκληρωμένες λύσεις κινητικότητας σε μητροπολιτικές περιοχές και εύκολες και έξυπνες λύσεις συνδεσιμότητας με τα κέντρα των πόλεων, τις αστικές και περιαστικές περιοχές·
57. καλεί την Επιτροπή να διευρύνει τον τρέχοντα κατάλογο αστικών κόμβων ώστε να συμπεριληφθούν επιπλέον πόλεις που βρίσκονται στους διαδρόμους του ΔΕΔ-Μ, όπως συμφωνήθηκε με τα κράτη μέλη, και να παράσχει μεγαλύτερη υποστήριξη ώστε να

μπορέσουν οι νέοι αστικοί κόμβοι να δημιουργήσουν και να επικαιροποιήσουν τα ΣΒΑΚ τους· τονίζει ότι η αποτελεσματικότερη συμμετοχή των τοπικών αρχών στη διακυβέρνηση και τον σχεδιασμό των διαδρόμων του ΔΕΔ-Μ και ο ορισμός σχετικών κριτηρίων για την αξιολόγηση των ΣΒΑΚ θα μπορούσαν να βελτιωθούν με τη δημιουργία μηχανισμών συνεργασίας·

58. υπενθυμίζει ότι οι αστικές περιοχές στις εξόχως απόκεντρες περιοχές αντιμετωπίζουν ειδικούς διαρθρωτικούς περιορισμούς και προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών και ότι είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η εδαφική συνέχεια και συνδεσιμότητα στις εν λόγω περιοχές· επαναλαμβάνει την έκκλησή του προς την Επιτροπή να καταρτίσει ειδικό πρόγραμμα για το σκοπό αυτό, ακολουθώντας το πρότυπο του προγράμματος ειδικών μέτρων για τη γεωργία λόγω του απομακρυσμένου και νησιωτικού χαρακτήρα ορισμένων περιφερειών (POSEI), προκειμένου να αντισταθμιστούν τα διαρθρωτικά μειονεκτήματα αυτών των περιοχών στον τομέα των μεταφορών·
59. υπογραμμίζει ότι οι εσωτερικές πλωτές οδοί είναι ένας από τους πιο φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς και ότι οι δυνατότητές τους παραμένουν σε μεγάλο βαθμό ανεκμετάλλευτες για τη μεταφορά σημαντικών ποσοτήτων αγαθών σε ολόκληρη την ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων των αστικών περιοχών, όπως καταδεικνύεται στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα· τονίζει, ως εκ τούτου, ότι οι μεταφορές μέσω εσωτερικών πλωτών οδών μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα·
60. τονίζει ότι η περαιτέρω ανάπτυξη των υποδομών των εσωτερικών πλωτών οδών είναι ζωτικής σημασίας για την οικοδόμηση έξυπνων, βιώσιμων και ανταγωνιστικών αστικών μεταφορών·
61. ζητεί σημαντική αύξηση του μεριδίου των εσωτερικών πλωτών οδών στις αστικές μεταφορές μέσω βελτίωσης της ανθεκτικότητας, της αποδοτικότητας και της βιωσιμότητάς τους, προάγοντας και παρέχοντας κίνητρα για τη χρήση τους και καθιστώντας δυνατές επαρκείς επενδύσεις προκειμένου να περιοριστεί η οδική συμφόρηση, να ενισχυθεί η ασφάλεια και να μειωθούν οι εκπομπές·
62. ζητεί από τα κράτη μέλη να ενθαρρύνουν τις τοπικές αρχές τους να συμπεριλάβουν στα ΣΒΑΚ τους τον στόχο της καλύτερης χρήσης των εσωτερικών πλωτών οδών στις πόλεις και να υποβάλουν συγκεκριμένες προτάσεις για την ενίσχυση της εφοδιαστικής στις εσωτερικές πλωτές οδούς μας και θα λαμβάνουν υπόψη την τελική διανομή· καλεί, στο πλαίσιο αυτό, την Επιτροπή να ενισχύσει τη συλλογή δεδομένων αστικής κινητικότητας για τις πλωτές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές και επισημαίνει τις δυνατότητες των εσωτερικών πλωτών μεταφορών να αναλάβουν το τελευταίο σκέλος στην αστική βιώσιμη εφοδιαστική·
63. καλεί τα κράτη μέλη να εστιάσουν στην ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου εσωτερικών πλωτών οδών ΔΕΔ-Μ έως το 2030, εξαλείφοντας τους ελλείποντες συνδέσμους και καθιστώντας δυνατές ποιοτικές και διασυνδεδεμένες φυσικές και ψηφιακές υποδομές εντός του αστικού πλαισίου, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης των σιδηροδρομικών συνδέσεων σε λιμένες·
64. ζητεί μέτρα της ΕΕ για την άρση των νομοθετικών, διοικητικών και διασυνοριακών φραγμών που παρεμποδίζουν τις πολυτροπικές μεταφορές στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής

οικονομίας, τα οποία θα αναπτυχθούν σε συνεργασία με τα ενδιαφερόμενα μέρη· σημειώνει ότι το εν λόγω πολυτροπικό όραμα θα πρέπει να αναλυθεί στο επόμενο Πρόγραμμα Δράσης και Ανάπτυξης της Εσωτερικής Ναυσιπλοΐας στην Ευρώπη (ΝΑΙΑΔΕΣ)· ζητεί περαιτέρω κίνητρα για την ανάπτυξη διατροπικών πλατφορμών λιμένων·

65. σημειώνει τη σημασία των τοπικών μεταφορών, καθώς συγκεκριμένα το 93 % των επιβατών σιδηροδρόμων ταξιδεύει σε περιφερειακές γραμμές·
66. ζητεί την αύξηση του μεριδίου της σιδηροδρομικής κινητικότητας και των εμπορευματικών μεταφορών και της διασύνδεσής τους με άλλους τρόπους μεταφοράς εντός του αστικού πλαισίου μεταφορών· ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, τη βελτίωση του υφιστάμενου ρυθμιστικού πλαισίου και τη μείωση των τεχνολογικών και λειτουργικών φραγμών· τονίζει ότι η πλήρης ολοκλήρωση του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2030, γεγονός που το καθιστά επείγον·
67. υπογραμμίζει τη σημασία των ισότιμων όρων ανταγωνισμού για τους παρόχους σιδηροδρομικών μεταφορών και της ισότιμης πρόσβασής τους στις αστικές υποδομές, καθώς και της επανεξέτασης της πρόσβασης τροχιάς, προκειμένου να βελτιωθεί η ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου στο πλαίσιο των αστικών μεταφορών, σε πλήρη συμφωνία με την τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων περί παροχής δημόσιων υπηρεσιών, και να εξασφαλιστούν βιώσιμες, οικονομικά προσιτές και ελκυστικές λύσεις μεταφοράς για επιβάτες και εμπορεύματα·
68. επισημαίνει τα οφέλη των συνεργειών μεταξύ ποδηλασίας και σιδηροδρόμου, που επιτρέπουν ζωτικής σημασίας λύσεις τελευταίου χιλιομέτρου και ταξίδια αναψυχής· ενθαρρύνει, στο πλαίσιο αυτό, την επαρκή προσβασιμότητα των σιδηροδρομικών σταθμών για τον σκοπό αυτό, καθώς και τη διασφάλιση επαρκών ασφαλών χώρων στάθμευσης σε σταθμούς και κόμβους κινητικότητας·
69. θεωρεί ότι οι παραμεθόριες πόλεις θα πρέπει να έχουν την ικανότητα να παρέχουν αποτελεσματικές και αδιάλειπτες διασυννοριακές καθημερινές μεταφορές, αντιμετωπίζοντας παράλληλα τους ελλείποντες κρίκους και τα σημεία συμφόρησης και διασφαλίζοντας καλύτερη και πιο βιώσιμη συνδεσιμότητα μεταξύ των ευρωπαϊκών πρωτευουσών και των μεγάλων πόλεων· υπογραμμίζει, εν προκειμένω, ιδιαίτερα ότι τόσο οι σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας όσο και τα νυχτερινά τρένα θα πρέπει να αναπτυχθούν καλύτερα, ιδίως στις περιοχές όπου οι εν λόγω υπηρεσίες υπολείπονται επί του παρόντος· τονίζει ότι ένα από τα κύρια ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα των σιδηροδρόμων είναι ότι μπορούν να προσφέρουν σύνδεση μεταξύ των κέντρων των πόλεων· προτρέπει, στο πλαίσιο αυτό, όλες τις ενδιαφερόμενες αρχές να εξαλείψουν τυχόν υφιστάμενους φραγμούς και να δημιουργήσουν αυτές τις συνδέσεις από κέντρο σε κέντρο μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων όπου δεν υπάρχουν ακόμη·
70. τονίζει τις περιπτώσεις εξαιρετικά μεγάλου χρόνου αναμονής στα σύνορα για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, αλλά κυρίως για τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, που σε ορισμένες περιπτώσεις προκαλούν τη διατάραξη των συστημάτων αστικής

κινητικότητας και όλων των τύπων μεταφοράς· τονίζει ότι τα εν λόγω περιστατικά επηρεάζουν αρνητικά τις παραμεθόριες πόλεις και περιοχές και έχουν αρνητικές επιπτώσεις στην ποιότητα του αέρα και προκαλούν ηχορύπανση, επιδεινώνοντας παράλληλα την υγεία των πολιτών της Ένωσης· επισημαίνει επίσης ότι αυξάνουν τον κίνδυνο τροχαίων ατυχημάτων και καταστρέφουν τις υποδομές· ως εκ τούτου, ζητεί τη θέσπιση ενός προτύπου σε επίπεδο ΕΕ μέσου χρόνου 1 λεπτού για την επεξεργασία και τον έλεγχο των οχημάτων βαρέος τύπου στα σύνορα της ΕΕ, συμπεριλαμβανομένων μέτρων σε περίπτωση μη συμμόρφωσης·

71. τονίζει ότι οι φιλοδοξίες και οι στόχοι της αστικής κινητικότητας απαιτούν επαρκή, μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση και ότι αυτό είναι ακόμη πιο σημαντικό ενόψει του άνευ προηγουμένου υψηλού πληθωρισμού και της επιταχυνόμενης μετάβασης προς την απεξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα, η οποία οφείλεται, μεταξύ άλλων παραγόντων, στην ενεργειακή κρίση που προκλήθηκε από τον παράνομο και αδικαιολόγητο πόλεμο λόγω της ρωσικής επίθεσης κατά της Ουκρανίας, καθώς και άλλων μη χρηματοδοτικών μέσων στήριξης· ζητεί, στο πλαίσιο αυτό, έναν συνδυασμό επαρκούς δημόσιας, ιδιωτικής, εθνικής και ευρωπαϊκής χρηματοδότησης και την ταχεία υλοποίηση των σχετικών υφιστάμενων προγραμμάτων και έργων της ΕΕ· ζητεί επιπλέον φιλόδοξη χρηματοδότηση της αστικής κινητικότητας για τη βελτίωση της συνδεσιμότητας, της αποδοτικότητας, της οικονομικής προσιτότητας, της διατροφικότητας και της βιωσιμότητας, πέραν του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου 2021-2027· ζητεί περαιτέρω χρηματοδότηση της διατροφικής συνδεσιμότητας μεταξύ αστικών, περιαστικών και αγροτικών περιοχών, μεταξύ άλλων για τους σιδηροδρόμους, και πιο ψηφιοποιημένο τροχαίο υλικό και υποδομές, προκειμένου επίσης να αντιμετωπιστεί η πληθυσμιακή συρρίκνωση στις εν λόγω περιοχές·
72. υπογραμμίζει ότι ο σχεδιασμός των αστικών επενδύσεων θα πρέπει να στηρίζει πολυτροπικές λύσεις για όλους τους χρήστες, συμπεριλαμβανομένων των μαζικών μεταφορών·
73. ζητεί την περαιτέρω συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (Όμιλος ΕΤΕπ) προκειμένου να καταστεί δυνατή η αύξηση της διαθέσιμης χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένης της άμεσης διάθεσης κονδυλίων στις τοπικές αρχές, όπου είναι δυνατόν, με ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των μικρότερων πόλεων και κωμοπόλεων·
74. υπογραμμίζει τα οφέλη της στήριξης και της κατάρτισης της ΕΕ στη διοικητική ικανότητα των περιφερειακών και τοπικών αρχών όσον αφορά τους μηχανισμούς και τις ευκαιρίες χρηματοδότησης·

Η πράσινη και η ψηφιακή μετάβαση στις αστικές μεταφορές

75. σημειώνει ότι οι αστικές περιοχές υφίστανται τις επιπτώσεις της ατμοσφαιρικής ρύπανσης· υπενθυμίζει ότι η έκθεση στην ατμοσφαιρική ρύπανση όπως τα λεπτά σωματίδια αυξάνει τον αριθμό πρόωρων θανάτων στην Ευρώπη· καλεί τα κράτη μέλη να καταβάλουν περισσότερες προσπάθειες για τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα στις πόλεις·
76. σημειώνει ότι οι τοπικές αρχές στις ευρωπαϊκές αστικές περιοχές εφαρμόζουν διάφορα μέτρα πολιτικής για τη μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ηχορύπανσης και της συμφόρησης στις πόλεις τους, όπως ζώνες χαμηλών εκπομπών, στοχευμένες

χρονοθυρίδες παράδοσης εμπορευμάτων, αυτοκόλλητα εκπομπών, σχέδια οδικής κυκλοφορίας κ.λπ.· αναγνωρίζει, στο πλαίσιο αυτό, την προστιθέμενη αξία της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών μεταξύ των πόλεων και σε ευρωπαϊκό επίπεδο·

77. επισημαίνει τα πρόσθετα οφέλη της μείωσης της κυκλοφοριακής συμφόρησης, ιδίως όσον αφορά τη δυνατότητα πρόσβασης σε οχήματα έκτακτης ανάγκης, όπως περιπολικά, ασθενοφόρα και πυροσβεστικά οχήματα·
78. σημειώνει ότι η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές είναι συχνά πιο αποτελεσματική σε αστικές περιοχές, δεδομένης, μεταξύ άλλων, της μεγαλύτερης πυκνότητας πληθυσμού, και ότι, ως εκ τούτου, η απαλλαγή από τις ανθρακούχες εκπομπές θα πρέπει να πραγματοποιείται ταχύτερα σε αυτές τις περιοχές·
79. χαιρετίζει τοπικές πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των εκπομπών θορύβου από τις μεταφορές, δεδομένων των αρνητικών επιπτώσεων στην υγεία του ανθρώπου και τη βιοποικιλότητα, συμπεριλαμβανομένης, για παράδειγμα, της χρήσης ραδιοανιχνευτών θορύβου στο Παρίσι· πιστεύει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εντοπίσει και να προαγάγει τις εν λόγω πρωτοβουλίες, μεταξύ άλλων μέσω των οικείων κατευθυντήριων γραμμών για τα ΣΒΑΚ, και ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναπτύξουν τα εν λόγω εργαλεία ευρύτερα·
80. χαιρετίζει τοπικές πρωτοβουλίες για την αντιμετώπιση των εκπομπών θορύβου από τις μεταφορές, δεδομένων των αρνητικών επιπτώσεών τους στην υγεία του ανθρώπου και τη βιοποικιλότητα, συμπεριλαμβανομένης, για παράδειγμα, της χρήσης ραδιοανιχνευτών θορύβου στο Παρίσι· πιστεύει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να εντοπίσει και να προαγάγει τις εν λόγω πρωτοβουλίες μέσω των οικείων κατευθυντήριων γραμμών για τα ΣΒΑΚ, και ότι τα κράτη μέλη θα πρέπει να αναπτύξουν τα εν λόγω εργαλεία ευρύτερα·
81. σημειώνει ότι οι ρυθμίσεις πρόσβασης οχημάτων στις πόλεις (UVAR) χρησιμοποιούνται όλο και περισσότερο στις ευρωπαϊκές αστικές περιοχές για τη μείωση της συμφόρησης και της ρύπανσης, μεταξύ άλλων με τον περιορισμό της πρόσβασης των βαρέων φορτηγών οχημάτων· σημειώνει ότι οι UVAR βασίζονται επίσης συχνά στα πρότυπα Euro για τα οχήματα· σημειώνει, στο πλαίσιο αυτό, την πρόταση για νέα αυστηρότερα πρότυπα Euro 7·
82. τονίζει ότι οι αστικές περιοχές πρέπει να παραμείνουν προσβάσιμες σε όλους, δεδομένου ότι ο περιορισμός της πρόσβασης σε μια αστική περιοχή για συγκεκριμένα οχήματα ή χρήστες μπορεί να οδηγήσει σε διακρίσεις μεταξύ των πολιτών, και ότι η υλοποίηση των ζωνών αυτών επιβαρύνει σημαντικά ιδίως την καθημερινή κινητικότητα των πολιτών χαμηλού μέσου εισοδήματος και των πολιτών από περιφερειακές και αγροτικές περιοχές και την κοινωνικοοικονομική τους κατάσταση· πιστεύει ότι καμία κατηγορία πολιτών δεν θα πρέπει να τιμωρείται εάν τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιεί καθίστανται αναποτελεσματικά ή εάν καθίσταται αδύνατη η μετακίνησή της, γεγονός που θα μπορούσε επίσης να οδηγήσει σε περαιτέρω αστικοποίηση·
83. τονίζει τη σημασία των έξυπνων λύσεων για την καλύτερη ενημέρωση των οδηγών σχετικά με τη συμμόρφωσή τους με ορισμένους κανόνες με συνεκτικό τρόπο, ιδίως όσον αφορά τη διασυνοριακή επιβολή· σημειώνει ότι τα κοινά ευρωπαϊκά πρότυπα και οι τεχνολογικές λύσεις μπορούν να επιτρέψουν την απρόσκοπτη πρόσβαση σε όλες

αυτές τις ζώνες και ότι τα πρότυπα αυτά θα πρέπει να βασίζονται σε δεδομένα και να επιτρέπουν συστήματα UVAR σε ζώνες όπου αποδεικνύεται ότι ο αριθμός των εκπομπών είναι εξαιρετικά υψηλός· επισημαίνει ότι οι ρυθμίσεις πρόσβασης οχημάτων στις πόλεις θα πρέπει να συνοδεύονται από εκτιμήσεις επιπτώσεων, καθώς και από διαβούλευση με το κοινό και με άλλα ενδιαφερόμενα μέρη, ενημέρωση και κοινοποίηση των εμπλεκόμενων οικονομικών παραγόντων· τονίζει ότι οι τοπικές αρχές θα πρέπει να ενημερώνουν την Επιτροπή πριν από την εισαγωγή κανονισμών για την πρόσβαση των οχημάτων στις πόλεις·

84. τονίζει ότι τα μέτρα αυτά θα συμβάλουν στην εξισορρόπηση των οφελών των εν λόγω ζωνών όσον αφορά τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της συμμόρφωσης με τις ελλείψεις τους όσον αφορά τις διακρίσεις, τον περαιτέρω κατακερματισμό του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, το πρόσθετο κόστος για την αστική εφοδιαστική ή τον δυνητικό αντίκτυπο στον τοπικό τουρισμό·
85. υποστηρίζει την ενσωμάτωση της διάστασης των εμπορευματικών μεταφορών στα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, προκειμένου να επιταχυνθούν τα σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής και οι λύσεις μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρόμων, των εσωτερικών πλωτών οδών, των στόλων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και των ποδηλάτων μεταφοράς φορτίου μέσω της εφοδιαστικής ποδηλάτων με τη χρήση νέων μοντέλων διανομής και δυναμικής δρομολόγησης, καθώς και των πολυτροπικών συνδέσεων·
86. επισημαίνει ότι η αστική εφοδιαστική θα πρέπει να αντιμετωπίζεται ως αναπόσπαστο μέρος του πολεοδομικού σχεδιασμού, προκειμένου να διασφαλίζεται η αποδοτικότητα των αστικών υπηρεσιών εμπορευμάτων και να αποφεύγεται η διατάραξη άλλων συμμετεχόντων·
87. τονίζει τη σημασία της ενσωμάτωσης πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών στο σύστημα και τις υποδομές αστικών μεταφορών· υπογραμμίζει τις δυνατότητες των κόμβων συλλογής δεμάτων που θα είναι κοινοί για όλους τους φορείς μεταφορών, προσβάσιμοι σε όλους τους τύπους χρηστών και διαθέσιμοι σε επαρκή αριθμό για να διευκολύνουν την ασφαλή συλλογή δεμάτων, ώστε να μειωθεί η κυκλοφορία που σχετίζεται με την παράδοση αγαθών μέσω των συνδέσεων του τελευταίου χιλιομέτρου εντός των πόλεων·
88. τονίζει τη σημασία της απαλλαγής της αστικής εφοδιαστικής από τις ανθρακούχες εκπομπές, της επιτάχυνσης της μετάβασης προς την αστική εφοδιαστική μηδενικών και χαμηλών εκπομπών στο πλαίσιο της αυξανόμενης ζήτησης ηλεκτρονικού εμπορίου μέσω οχημάτων μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, σιδηροδρόμων και εσωτερικών πλωτών οδών· ενθαρρύνει τις τοπικές αρχές να διερευνήσουν επίσης τις δυνατότητες μεταφοράς αγαθών με τη χρήση εναλλακτικών λύσεων, όπως τα ποδήλατα, τα ποδήλατα μεταφοράς φορτίου και τα ηλεκτρικά ποδήλατα στην εφοδιαστική της πόλης τους·
89. καλεί τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με τις τοπικές και περιφερειακές αρχές, να εξασφαλίσουν τη δημόσια διαθεσιμότητα σημείων επαναφόρτισης και υποδομών ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα (σε αστικές, περιαστικές και αγροτικές

περιοχές) κατά τρόπο που να λαμβάνει υπόψη τις ιδιαιτερότητες όλων των κατηγοριών οχημάτων, σύμφωνα με τον κανονισμό για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων, προκειμένου να συμβάλουν στην ταχύτερη υιοθέτηση βιώσιμων λύσεων για τις μεταφορές· καλεί τα κράτη μέλη να συνεργαστούν με την Επιτροπή για τη δημιουργία κινήτρων για τους ιδιώτες και τις επιχειρήσεις ώστε να υιοθετήσουν τρόπους μεταφοράς μηδενικών και χαμηλών εκπομπών ρύπων, όπως συστάσεις σχετικά με μια απλουστευμένη νομοθετική διαδικασία για τον πολεοδομικό σχεδιασμό και την αδειοδότηση·

90. τονίζει τη σημασία των εναλλακτικών καυσίμων κινητικότητας μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, καθώς και της κυκλικής οικονομίας, προκειμένου να επιτευχθούν οι φιλόδοξοι περιβαλλοντικοί στόχοι της ΕΕ· σημειώνει, στο πλαίσιο αυτό, ότι η μετάβαση σε οχήματα μηδενικών και χαμηλών εκπομπών, ιδίως ηλεκτροκίνητα, έχει μεγάλες δυνατότητες μείωσης των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου με έναν συμπεριληπτικό και πιο προσιτό τρόπο· υπογραμμίζει, ως εκ τούτου, ότι η βελτιστοποίηση του ρυθμιστικού περιβάλλοντος σε επίπεδο ΕΕ είναι ζωτικής σημασίας για τη στήριξη της βιομηχανίας μετασκευών· καλεί τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να συνεργαστούν προκειμένου να αναπτύξουν διάφορα οικονομικά, φορολογικά και ρυθμιστικά κίνητρα που θα επιτρέψουν στους ιδιώτες και τους επιχειρηματικούς χρήστες να στραφούν σε εναλλακτικές λύσεις μηδενικών και χαμηλών εκπομπών·
91. ενθαρρύνει τις τοπικές αρχές να παράσχουν υποδομές φόρτισης για ηλεκτρικά ποδήλατα και ποδήλατα μεταφοράς φορτίου· υπογραμμίζει ότι οι υποδομές επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα θα πρέπει να αποτελούν μέρος των πολυτροπικών κόμβων και τερματικών σταθμών·
92. υπογραμμίζει ότι οι αχρησιμοποίητες και απαρχαιωμένες εγκαταστάσεις έντασης χώρου των σιδηροδρόμων και των δημόσιων μεταφορών, όπως σταθμοί, επιφάνειες, αποθήκες και αχρησιμοποίητα μηχανολογικά εργαστήρια, ακόμη και αν εξακολουθούν να ανήκουν στην εταιρεία, θα μπορούσαν να προσφέρουν λειτουργικές λύσεις για δραστηριότητες με άμεσα οφέλη για τις τοπικές κοινότητες, όπως μη κερδοσκοπικές πρωτοβουλίες, λαϊκές αγορές και άλλες πρωτοβουλίες αλληλεγγύης μεγάλης κλίμακας, εξασφαλίζοντας παράλληλα τη βιώσιμη χρήση των δημόσιων χώρων στο αστικό περιβάλλον·
93. επισημαίνει ότι η ΤΝ και η ψηφιοποίηση είναι εργαλεία που μπορούν να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση της γενικής αποδοτικότητας του συστήματος μεταφορών μέσω της ανάπτυξής του σε οχήματα, συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας και βελτιστοποιημένες υπηρεσίες συστημάτων ευφών μεταφορών (ΣΕΜ) για τη βελτίωση της ευκολίας και της αξιοπιστίας του σχεδιασμού των μαζικών μεταφορών, τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, τη μείωση των χρόνων και του κόστους μετακίνησης και την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση, με παράλληλη σημαντική βελτίωση της προβλεψιμότητας των υπηρεσιών και της ικανοποίησης των πελατών· σημειώνει ταυτόχρονα ότι οι μεταφορές μπορούν να καταστούν ασφαλέστερες, αποδοτικότερες, πιο βιώσιμες και οικονομικά προσιτές· Επισημαίνει, στο πλαίσιο αυτό, την ανάγκη διαφύλαξης της ασφάλειας και της εμπιστευτικότητας των δεδομένων που παράγονται και συλλέγονται·
94. ενθαρρύνει την υιοθέτηση των πλέον πρόσφατων τεχνολογιών οχημάτων, όπως τα

επιβατικά αυτοκίνητα, τα ημιφορτηγά, τα φορτηγά και τα λεωφορεία τελευταίας τεχνολογίας, τα οποία μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στις αστικές μεταφορές παρέχοντας έξυπνες, βιώσιμες, ασφαλείς, οικονομικά προσιτές και αποδοτικές λύσεις ατομικών και μαζικών μεταφορών και εφοδιαστικής για την ανάπτυξη και την εγκατάσταση συνεργατικής, συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας, καθώς και για την αποτελεσματικότερη επικαιροποιημένη διαχείριση της κυκλοφορίας· τονίζει ότι η διαθέσιμη τεχνολογία καθιστά δυνατή την απρόσκοπτη πολυτροπική ενσωμάτωση, συμπεριλαμβανομένης της έκδοσης απλού εισιτηρίου, με την προϋπόθεση ότι οι διάφοροι φορείς εκμετάλλευσης μοιράζονται ορθά τον προγραμματισμό και τα δεδομένα σε πραγματικό χρόνο· παροτρύνει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εντείνουν την έρευνα και τις επενδύσεις στην έξυπνη κινητικότητα και τη σχετική αναβάθμιση δεξιοτήτων και την επανειδίκευση, προκειμένου να συμβάλουν στην ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων στον τομέα των μεταφορών·

95. στηρίζει την παροχή εξοπλισμού με επαρκή ΣΕΜ σε κρίσιμα οδικά τμήματα και σε επικίνδυνα σημεία για ατυχήματα (π.χ. σήραγγες, γέφυρες, περιοχές με μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση) και την παροχή υπηρεσιών ΣΕΜ σε τοποθεσίες και περιοχές σε κρίσιμα οδικά τμήματα που θα αποφέρει άμεσα οφέλη όσον αφορά την ασφάλεια και την οδική απόδοση·
96. υπογραμμίζει ότι τα αυτόνομα οχήματα που είναι εξοπλισμένα με συστήματα τεχνητής νοημοσύνης τα οποία σαρώνουν τον περίγυρό τους και αντιδρούν άμεσα μπορούν να μειώσουν σημαντικά το ανθρώπινο λάθος και έχουν τη δυνατότητα να συμβάλουν ουσιαστικά στη μείωση των ατυχημάτων και των θανάτων, εάν αναπτυχθούν με τις κατάλληλες διασφαλίσεις· θεωρεί επομένως ότι, δεδομένου ότι η πρόοδος στη μείωση των ποσοστών θανάτων από τροχαία δυστυχήματα στην ΕΕ έχει μείνει στάσιμη τις τελευταίες δύο δεκαετίες, τα εν λόγω οχήματα μπορούν να αποτελέσουν σημαντικό εργαλείο για την επιτάχυνση της πορείας προς το όραμα μηδενικών απωλειών·
97. λαμβάνει υπόψη την ανάγκη παροχής ενός πλαισίου τοπικής πολιτικής και συμπράξεων ιδιωτικού-δημόσιου τομέα, ικανών να στηρίζουν τη βιομηχανία και τους φορείς εκμετάλλευσης της κινητικότητας στην προώθηση καινοτόμων και βιώσιμων επιχειρηματικών μοντέλων και νέων τεχνολογιών αστικής κινητικότητας, όπως η λειτουργία αυτόνομων οχημάτων· σημειώνει ότι αυτό μπορεί να διευκολυνθεί με την ευθυγράμμιση κανονισμών σχετικά με τις πολιτικές για την πρόσβαση στις πόλεις ώστε να επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας και να μειωθεί το κόστος·
98. ζητεί τη θέσπιση κατάλληλου νομικού πλαισίου και πλαισίου δεοντολογίας και πολιτικής για τη χρήση της ΤΝ στη βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και τις μεταφορές και τα δεδομένα χρήστη·
99. υπογραμμίζει, σε αυτό το πλαίσιο, ότι τα επόμενα έτη θα διατεθούν στο εμπόριο πλήρως αυτόνομα ή άκρως αυτοματοποιημένα οχήματα, και ότι θα πρέπει να τεθούν σε εφαρμογή το συντομότερο δυνατόν κατάλληλα ρυθμιστικά πλαίσια που θα διασφαλίζουν την ασφαλή λειτουργία τους και θα προβλέπουν ένα σαφές καθεστώς περί ευθύνης, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι επακόλουθες αλλαγές, συμπεριλαμβανομένων των αλληλεπιδράσεων μεταξύ αυτόνομων οχημάτων και υποδομών και άλλων χρηστών·

100. τονίζει ότι οι ψηφιακές λύσεις πρέπει να εισαχθούν με συμπεριληπτικό και συμμετοχικό τρόπο για την επίτευξη προσβάσιμων μεταφορών για όλες τις κατηγορίες χρηστών και πρέπει να διασφαλίζουν μηχανισμούς ανθρώπινου ελέγχου και να αποφεύγουν τις διακρίσεις με βάση τις ψηφιακές δεξιότητες και την πρόσβαση στην τεχνολογία·
101. ζητεί επείγουσα επικαιροποίηση των φυσικών και ψηφιακών υποδομών στις πόλεις προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφαλής ανάπτυξη της αυτοματοποιημένης οδήγησης, με εναρμόνιση του κώδικα οδικής κυκλοφορίας σε όλα τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές·
102. επισημαίνει τις αυξανόμενες δυνατότητες της εναέριας κινητικότητας σε αστικές περιοχές, ιδίως για τη δυναμική χρήση τηλεκατευθυνόμενων αεροσκαφών από το ευρύ κοινό·
103. υπογραμμίζει ότι τα μη επανδρωμένα εναέρια οχήματα πρέπει να θεωρηθούν μέρος του πλαισίου κινητικότητας και, ως εκ τούτου, η ασφάλεια και η προστασία τους θα πρέπει να ρυθμιστούν, και ότι θα πρέπει να διενεργηθεί ολοκληρωμένη εκτίμηση επιπτώσεων στην αστική εναέρια κινητικότητα, πριν από την έγκριση οποιουδήποτε μέτρου ή σχεδίου στον τομέα αυτό, προκειμένου να αξιολογηθούν δεόντως τα οφέλη τους και οι πιθανές ανησυχίες όσον αφορά την ασφάλεια, τον θόρυβο, την ιδιωτική ζωή ή τα οικιστικά δικαιώματα·
104. επισημαίνει ότι οι πτυχές των οδικών μεταφορών αποκτούν ολοένα και μεγαλύτερη σημασία λόγω της μεγάλης επίδρασής τους στην οικονομική, περιβαλλοντική και κοινωνική βιωσιμότητα· τονίζει τη σημασία της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών και δεδομένων· χαιρετίζει, στο πλαίσιο αυτό, την πρόταση της Επιτροπής για βελτίωση των 19 δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας έως το 2022·
105. τονίζει την ανάγκη για συνεχή παρακολούθηση από την Επιτροπή των διαφόρων παραγόντων που καθορίζουν την ποιότητα των υπηρεσιών αστικών μεταφορών με στόχο την εκτίμηση της εφαρμογής της τρέχουσας σχετικής νομοθεσίας και την αντιμετώπιση των ελλείψεών της· ενθαρρύνει τις εθνικές αρχές να ανταλλάσσουν τακτικά με την Επιτροπή στατιστικές πληροφορίες, συμπεριλαμβανομένων πληροφοριών σχετικά με την παροχή μαζικών μεταφορών, την ποιότητα του αέρα, τα ατυχήματα αστικής κινητικότητας, τις ροές επιβατών, τα πρότυπα μετακίνησης, δεδομένα σχετικά με την ενεργό κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων δεδομένων από κόμβους εφοδιαστικής κύκλου εταιρειών που χρησιμοποιούν ποδήλατα μεταφοράς φορτίου στην αλυσίδα εφοδιασμού τους, την κοινή χρήση αυτοκινήτων και άλλους αναδυόμενους τρόπους κινητικότητας·
106. υπογραμμίζει τη σημασία της προσθήκης κοινωνικοοικονομικών δεδομένων στο πεδίο εφαρμογής της συλλογής και της υποβολής δεδομένων στην Επιτροπή ανά αστικό κόμβο και ότι τα δεδομένα αυτά θα πρέπει να καλύπτουν την προσβασιμότητα, την οικονομική προσιτότητα ή τη φιλικότητα προς τον χρήστη των δημόσιων και ιδιωτικών υπηρεσιών κινητικότητας και άλλων·
107. καλεί τα κράτη μέλη και την Επιτροπή να στηρίζουν τις ευρωπαϊκές πόλεις στην αντιμετώπιση των προκλήσεων που σχετίζονται με τη συλλογή δεδομένων και να προωθήσουν την ανταλλαγή ευρωπαϊκών δεδομένων μεταφορών και κινητικότητας μεταξύ των κρατών μελών, υπό τη διαχείριση ενός κοινού δημόσιου χώρου δεδομένων·

108. τονίζει την ανάγκη στήριξης της ταχείας ανάπτυξης πράσινων, ολοκληρωμένων λύσεων κινητικότητας με επίκεντρο τον χρήστη για άτομα και αγαθά, ιδιωτικά και δημόσια ενδιαφερόμενα μέρη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι νέες λύσεις κινητικότητας σχεδιάζονται με γνώμονα τις ανάγκες των ανθρώπων και παρέχουν σε όλους τους πολίτες πρόσβαση σε μια νέα γενιά καθαρών, ασφαλών, οικονομικά προσιτών και ισότιμων επιλογών ταξιδιού· υπογραμμίζει τη σημασία της συμμετοχής δημόσιων και ιδιωτικών ενδιαφερόμενων μερών στη συνεργασία και τον εποικοδομητικό διάλογο μεταξύ της κοινωνίας, των τοπικών αρχών και των επιχειρήσεων με στόχο την επίτευξη της βιώσιμης κινητικότητας των ατόμων και της μεταφοράς αγαθών σε αστικές περιοχές·
109. καλεί τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν διαλειτουργικές πληροφορίες κυκλοφορίας σε πραγματικό χρόνο σε ολόκληρη την ΕΕ, οι οποίες θα πρέπει να είναι διαθέσιμες στους παρόχους υπηρεσιών και τους αναπτυξιακούς φορείς, να διευκολύνουν τη δημιουργία δικτυακών τόπων με ταξιδιωτικές πληροφορίες, επιγραμμικών προγραμματιστών δρομολογίων και άλλων εφαρμογών και υπηρεσιών για πολίτες και φορείς εφοδιαστικής αλυσίδας·
110. ζητεί την περαιτέρω ανάπτυξη και εφαρμογή πολυτροπικών ψηφιακών υπηρεσιών κινητικότητας (MDMS) όπως της «κινητικότητας ως υπηρεσίας» (MaaS) σε ολόκληρη την Ευρώπη, ενσωματώνοντας τις μαζικές μεταφορές καθώς και άλλες λύσεις «πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου», όπως οι υπηρεσίες μικροκινητικότητας κοινής χρήσης, εξασφαλίζοντας ισότιμους όρους ανταγωνισμού μεταξύ των παρόχων και των τρόπων μεταφοράς· τονίζει ότι η MaaS αποτελεί ζωτικής σημασίας εργαλείο για τους πολυτροπικούς κόμβους, το οποίο ενσωματώνει όλες τις υπηρεσίες κινητικότητας και στάθμευσης, παρέχοντας έτσι πληροφορίες σχετικά με τις καλύτερες διαθέσιμες υπηρεσίες, λαμβάνοντας υπόψη το κόστος και το χρόνο διαδρομής, ενσωματώνοντας περαιτέρω τη φιλοδοξία μηδενικών και χαμηλών εκπομπών και επιτρέποντας την έκδοση ενός ενιαίου εισιτηρίου·
111. συμφωνεί ότι πρέπει να γίνουν περισσότερα για τη στήριξη των πολυτροπικών συστημάτων πληροφοριών και την έξυπνη έκδοση εισιτηρίων· τονίζει ότι είναι σημαντικό να απολαμβάνουν οι επιβάτες απρόσκοπτη εμπειρία χρήστη κατά την αναζήτηση, την επιλογή και την αγορά υπηρεσιών κινητικότητας· υπογραμμίζει ότι για την προώθηση της έκδοσης εισιτηρίων πολλαπλών μεταφορών θα πρέπει να εξεταστούν και να προωθηθούν τομεακές λύσεις·
112. επισημαίνει τη σημασία της εύχρηστης πολυτροπικής έκδοσης εισιτηρίων και των μεθόδων πληρωμής· σημειώνει ότι η μελέτη του Ευρωβαρόμετρου του 2019 διαπίστωσε ότι ένα ενιαίο εργαλείο έκδοσης εισιτηρίων για όλες τις αστικές διαδρομές σε κάθε ευρωπαϊκή πόλη θα ήταν το πλέον χρήσιμο για την ατομική κινητικότητα· προτρέπει έντονα την Επιτροπή να μην καθυστερήσει περαιτέρω τις νομοθετικές προτάσεις που έχει υποσχεθεί και επηρεάζουν την αστική κινητικότητα, ιδίως την πολυτροπική έκδοση εισιτηρίων· τονίζει ότι η εφαρμογή πολυτροπικής έκδοσης εισιτηρίων είναι υψίστης σημασίας, προκειμένου οι βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς να καταστούν όσο το δυνατόν πιο προσβάσιμοι και αποτελεσματικοί για τους χρήστες· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να προσαρμόσουν την εθνική τους νομοθεσία και να δρομολογήσουν εκστρατείες ενημέρωσης και ολοκληρωμένες λύσεις κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένου ενός ολοκληρωμένου συστήματος έκδοσης εισιτηρίων·

113. τονίζει τη σημασία της απρόσκοπτης εμπειρίας των επιβατών κατά τη χρήση της λύσης αστικής κινητικότητας της επιλογής τους και κατά την εξέταση επιλογών για ταξίδια μεγάλων αποστάσεων· εκτιμά ότι, προκειμένου να επιτευχθεί η απρόσκοπτη έκδοση εισιτηρίων στις εν λόγω περιπτώσεις, θα πρέπει να υποστηριχθούν τομεακές λύσεις και να θεωρηθούν σημείο αναφοράς για τη βελτίωση της έκδοσης πολυτροπικών εισιτηρίων για αστικές και υπεραστικές μετακινήσεις·
114. τονίζει τη σημασία της έξυπνης διαχείρισης της στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένων των διατροπικών χώρων στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία (park-and-ride) και ολιγόλεπτης στάθμευσης για αποβίβαση (kiss-and-ride), καθώς προσφέρουν σημαντικές δυνατότητες μείωσης των εκπομπών, αποφυγής της συμφόρησης και εξοικονόμησης χρόνου· ζητεί να ενισχυθεί η χρήση έξυπνων κινητών εφαρμογών στάθμευσης προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση σε χώρους στάθμευσης και εγκαταστάσεις στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία, και να αυξηθεί η διαθεσιμότητά τους και το φάσμα των μεθόδων πληρωμής·
115. ενθαρρύνει τις περιφερειακές και τοπικές αρχές να παρέχουν ασφαλείς χώρους στάθμευσης ποδηλάτων και εγκαταστάσεις φύλαξης κοντά στον αρχικό και τον τελικό προορισμό, συμπεριλαμβανομένης της στάθμευσης ποδηλάτων με μεγαλύτερες διαστάσεις, όπως τρίκυκλα ποδήλατα (μεταξύ άλλων για άτομα με περιορισμένη κινητικότητα) και ποδήλατα μεταφοράς φορτίου, χώρους που προορίζονται για ηλεκτρικά ποδήλατα και ηλεκτρικά ποδήλατα φορτίου εξοπλισμένους με σημεία επαναφόρτισης και, όπου είναι δυνατόν, σημεία επισκευής, σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, αεροδρόμια και θαλάσσιους λιμένες, καθώς και στα νέα, στα ανακαινισμένα και στα υπάρχοντα κτίρια· ενθαρρύνει την ανάπτυξη και τη στήριξη έργων που προσφέρουν ασφαλή φύλαξη ποδηλάτων για τους πολίτες που δεν έχουν πρόσβαση σε ιδιωτικό χώρο φύλαξης· αναγνωρίζει ότι η ύπαρξη των ηλεκτρικών ποδηλάτων απαιτεί υψηλότερα πρότυπα ασφαλείας όσον αφορά τη φύλαξη· σημειώνει τον αυξανόμενο αριθμό κλοπών ηλεκτρικών ποδηλάτων· τονίζει ότι η Επιτροπή θα πρέπει να παρέχει στήριξη στις τοπικές και περιφερειακές αρχές στο πλαίσιο αυτό·
-
- ◦
116. αναθέτει στην Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο, την Επιτροπή, καθώς και στα κράτη μέλη και τα κοινοβούλιά τους.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

Η πρόταση της Επιτροπής

Οι ευρωπαϊκές πόλεις αποτελούν την καρδιά της ηπείρου, καθώς είναι κέντρα οικονομικών, κοινωνικών και πολιτιστικών δραστηριοτήτων. Ως παραδείγματα πολεοδομικού σχεδιασμού και οργάνωσης, οι ευρωπαϊκές πόλεις είναι πρωτοπόροι όσον αφορά την ποιότητα ζωής, τη βιωσιμότητα και την καινοτομία. Ωστόσο, η αστική ανάπτυξη στην Ευρώπη πρέπει να βελτιωθεί προκειμένου να ανταποκριθεί στις τρέχουσες προκλήσεις, σεβόμενη παράλληλα τις εξελισσόμενες απαιτήσεις των πολιτών.

Μετά από δύο χρόνια διαρκούς κοινωνικής και οικονομικής αβεβαιότητας, η Ευρώπη πρέπει να παραμείνει ανθεκτική απέναντι στην υγειονομική κρίση, την οικονομική κατάρρευση, την επιθετικότητα και τον πόλεμο. Πέρα από τις σημερινές περιβαλλοντικές, οικονομικές και κοινωνικές συνέπειες, οι πόλεις θα πρέπει να αντιμετωπίσουν μείζονες προκλήσεις, όπως η συνδεσιμότητα των μεταφορών, η ελκυστικότητα και η προσβασιμότητα των συστημάτων αστικής κινητικότητας, η οδική ασφάλεια και η προστασία των πολιτών.

Ήδη από το 2020 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα (SSMS), υπογραμμίζοντας τη σημασία μιας πιο έξυπνης, καθαρής και βιώσιμης αστικής και υπεραστικής κινητικότητας. Η πρόταση για το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ του Δεκεμβρίου 2021 αποτελεί λογική συνέχεια των προτεραιοτήτων που καθορίζονται στη στρατηγική βιώσιμης και έξυπνης κινητικότητας και στη δέσμη προσαρμογής στον στόχο του 55 %. Ο εισηγητής υποστηρίζει πλήρως τον κύριο στόχο αυτής της πρωτοβουλίας, ήτοι τη βελτίωση της συνδεσιμότητας των μεταφορών μεταξύ των ευρωπαϊκών πόλεων και την αύξηση της αποτελεσματικότητας της αστικής κινητικότητας για τους πολίτες, τα αγαθά και τις παραδόσεις, και παράλληλα τη συμβολή στους στόχους της ΕΕ για τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Ενίσχυση του πλαισίου αστικής κινητικότητας

Ο εισηγητής είναι πεπεισμένος ότι η ΕΕ χρειάζεται ένα κοινό πλαίσιο με μέτρα και κατευθυντήριες γραμμές για την ενίσχυση και τη βελτίωση της ποιότητας των συστημάτων αστικής κινητικότητας σε ολόκληρη την Ένωση, με παράλληλη αύξηση της ελκυστικότητας των συλλογικών μορφών μεταφοράς και άρση των φραγμών προσβασιμότητας για όλους. Η ΕΕ πρέπει να ενισχύσει την οδική ασφάλεια στις πόλεις και δεν θα πρέπει να υπάρξει συμβιβασμός όσον αφορά την ασφάλεια και την προστασία των πολιτών. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να συνεργαστεί στενά με τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές για τη θέσπιση κοινών και συνεκτικών συστάσεων και κατευθυντήριων γραμμών για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας, της ασφάλειας και της αποτελεσματικότητας της αστικής κινητικότητας στην ΕΕ, τηρώντας παράλληλα την αρχή της επικουρικότητας.

Η πανδημία COVID-19 και οι εξελισσόμενες απαιτήσεις των χρηστών, καθώς και η ισχυρή προώθηση καθαρότερων τρόπων ατομικής μεταφοράς σε συνδυασμό με νέες τεχνολογίες έδωσαν κίνητρα για νέες μορφές μικροκινητικότητας, όπως τα ποδήλατα, τα ηλεκτρικά σκούτερ, τα ηλεκτρικά ποδήλατα κ.λπ. Αυτά τα μέσα μικρομεταφοράς είναι πολύ προσβάσιμα και αυτό τα καθιστά κεντρικό στοιχείο του αστικού οικοσυστήματος της πλειονότητας των ευρωπαϊκών πόλεων. Ωστόσο, είναι σημαντικό να υπογραμμιστεί ότι οι

κανόνες και οι απαιτήσεις σχετικά με την ενεργό κινητικότητα, τις νέες μορφές προσωπικής μεταφοράς και τη μικροκινητικότητα εξακολουθούν να διαφέρουν στα διάφορα κράτη μέλη¹. Στο πλαίσιο αυτό, ο εισηγητής καλεί την Επιτροπή να συνεργαστεί στενά με τα κράτη μέλη για την εκπόνηση κοινών κατευθυντήριων γραμμών και συστάσεων για την οδική ασφάλεια σχετικά με τη μικροκινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων, για παράδειγμα, των ορίων ταχύτητας, των απαιτήσεων για κράνη ή της εκπαίδευσης. Οι συστάσεις αυτές θα διευκολύνουν και θα βοηθήσουν τα κράτη μέλη να προβούν στην προσαρμογή της ισχύουσας νομοθεσίας και να διοργανώσουν δημόσιες εκστρατείες για τους πολίτες με στόχο τη βελτίωση των κοινωνικών στάσεων και τους κανόνες συμπεριφοράς στις μεταφορές.

Ο εισηγητής υπογραμμίζει τον καίριο ρόλο των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και ενθαρρύνει ένθερμα τα κράτη μέλη να εγγραφούν την ανεμπόδιστη προσβασιμότητα στις υπηρεσίες αστικών μεταφορών, λαμβάνοντας υπόψη τους στόχους για την οδική ασφάλεια. Αναγνωρίζοντας τις προσπάθειες της ΕΕ να θεσπίσει κανόνες και νόμους για τη βελτίωση της προσβασιμότητας στις μεταφορές, ο εισηγητής ενθαρρύνει την Επιτροπή να προτείνει δέσμη ελάχιστων προτύπων όσον αφορά την προσβασιμότητα, την ασφάλεια και την προστασία για τους χρήστες των μεταφορών και κυρίως για τους χρήστες με ειδικές ανάγκες, όπως οι ηλικιωμένοι, τα άτομα που συνοδεύουν παιδιά, τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα κ.λπ. Η εν λόγω δέσμη μέτρων θα πρέπει να περιλαμβάνει συστάσεις για την ανάπτυξη προτύπων για τα οχήματα, τα συστήματα κινητικότητας και την ποιότητα των υπηρεσιών μεταφορών και μπορεί να προτείνει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με την τεχνητή νοημοσύνη και τη χρήση ψηφιακών τεχνολογιών, την εγκατάσταση συστημάτων βιντεοεπιτήρησης, κουμπιών SOS, ακουστικών σημάτων κ.λπ.

Αστικές υποδομές και αστικοί κόμβοι ΔΕΔ-Μ

Η καλή λειτουργία του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) βασίζεται στις πόλεις ως βασικά σημεία σύνδεσης τόσο για τους επιβάτες όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές. Η ενσωμάτωση αστικών κόμβων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ είναι ζωτικής σημασίας για την εξασφάλιση ομαλής και συντονισμένης συνδεσιμότητας μεταξύ αστικών, περιαστικών και αγροτικών περιοχών, με παράλληλη ανάπτυξη πράσινων λύσεων στον τομέα των μεταφορών και διασφάλιση κατάλληλων συνδέσεων με σιδηροδρομικές και εσωτερικές πλωτές υποδομές. Η ανάγκη για αποτελεσματική και χωρίς αποκλεισμούς σύνδεση μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών είναι στρατηγική και βασική προϋπόθεση για την εξάλειψη της κυκλοφοριακής στένωσης, των ελλειπόντων κρίκων και της συμφόρησης. Οι Ευρωπαίοι πολίτες που ζουν σε περιαστικές και αγροτικές περιοχές εξαρτώνται συχνά από ιδιωτικά αυτοκίνητα για την καθημερινή μεταφορά τους και, ως εκ τούτου, απαιτείται κατάλληλη υποδομή για τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Είναι ζωτικής σημασίας να βελτιωθούν και να προωθηθούν οι υπηρεσίες μαζικών μεταφορών για τη μείωση της ρύπανσης και τη δημιουργία περισσότερων κινήτρων για τη χρήση καθαρότερων και βιώσιμων τρόπων μεταφοράς. Επομένως, καθοριστικός παράγοντας θα είναι οι καλύτερα εξοπλισμένοι πολυτροπικοί κόμβοι που συνδέουν αποτελεσματικά διάφορες υπηρεσίες, όπως σιδηρόδρομος, μετρό, λεωφορείο, τραμ, κοινόχρηστη κινητικότητα και ποδήλατα, ενώ παράλληλα θα υπάρχουν προσβάσιμα δημόσια σημεία

¹Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive? (Maciej M. Sokołowski: European Energy and Environmental Law Review, Αύγουστος 2020)
<https://kluwerlawonline.com/api/Product/CitationPDFURL?file=Journals\EELR\EELR2020036.pdf>

στάθμευσης και επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού.

Κατά συνέπεια, η ανάπτυξη πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών θα εξασφαλίσει ταχύτερη και βιώσιμη εφοδιαστική. Ο εισηγητής θεωρεί σημαντική την ανάπτυξη πλατφορμών υλικοτεχνικής υποστήριξης στις αστικές περιοχές που συνδέονται με τους σιδηροδρόμους και τις εσωτερικές πλωτές οδούς, προτείνοντας παράλληλα εναλλακτικές λύσεις παράδοσης, οι οποίες παραμένουν θεμελιώδεις για την ομαλή λειτουργία του ΔΕΔ-Μ.

Η πράσινη και η ψηφιακή μετάβαση των αστικών μεταφορών

Ο εισηγητής ενθαρρύνει την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις τοπικές αρχές να συνεργαστούν για την προώθηση και την εφαρμογή των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και των σχεδίων βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής με πλήρη σεβασμό της αρχής της επικουρικότητας.

Ο εισηγητής τονίζει τη σημασία του κανονισμού για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και καλεί τα κράτη μέλη, σε συνεργασία με την Επιτροπή, να αναπτύξουν κίνητρα για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις ώστε να ενθαρρύνουν την υιοθέτηση οχημάτων και τρόπων μεταφοράς μηδενικών και χαμηλών εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

Η ψηφιοποίηση και η ανάπτυξη των νέων τεχνολογιών θα επιτρέψουν στην ΕΕ να οικοδομήσει ένα ευφυέστερο και καινοτόμο σύστημα κινητικότητας του μέλλοντος. Η τεχνητή νοημοσύνη θα βοηθήσει τις μεταφορές να καταστούν ασφαλέστερες, πιο αξιόπιστες και οικονομικά προσιτές, μειώνοντας παράλληλα τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Ως εκ τούτου, ο εισηγητής είναι πεπεισμένος ότι η ψηφιοποίηση έχει να διαδραματίσει καίριο και κεντρικό ρόλο στη βελτίωση των υπηρεσιών κινητικότητας για όλους τους χρήστες, αλλά ιδίως για τα άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα, τονίζοντας ότι η κινητικότητα ως υπηρεσία θα αποτελέσει ζωτικής σημασίας εργαλείο για την ανάπτυξη πολυτροπικών κόμβων.

2.2.2023

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ
(2022/2023(INI))

Συντάκτης γνωμοδότησης: Marcos Ros Sempere

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Περιφερειακής Ανάπτυξης καλεί την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

1. επισημαίνει ότι η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα και το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ αναγνωρίζουν τη σημασία της ασφαλούς, αξιόπιστης, προσβάσιμης, οικονομικά προσιτής και χωρίς αποκλεισμούς αστικής κινητικότητας για την προώθηση της κοινωνικής ένταξης στην πράσινη και την ψηφιακή μετάβαση· παροτρύνει την Επιτροπή να καθορίσει σαφέστερα ειδικά κοινωνικά και φυσικά μέτρα σχετικά με την οικονομική προσιτότητα, με βάση τη διερεύνηση της σκοπιμότητας των προγραμμάτων κινητικότητας που προσφέρουν δωρεάν ή μερικώς δωρεάν δημόσια μέσα μεταφοράς ανάλογα με τις οικονομικές δυνατότητες των τοπικών αρχών, προτείνοντας παράλληλα προγράμματα στήριξης για φτωχότερες κοινότητες, ώστε όλοι οι Ευρωπαίοι να απολαμβάνουν αξιόλογη, καθαρή, οικονομικά προσιτή και βιώσιμη κινητικότητα·
2. καλεί την Επιτροπή να αναγάγει την κοινωνική δικαιοσύνη και την κοινωνική συνοχή σε ένα από τα κεντρικά σημεία της ανάπτυξης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), καθώς αυτά έχουν μεγαλύτερο αντίκτυπο σε περιφερειακές περιοχές εκτός των κόμβων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και περιλαμβάνουν μεγαλύτερο αριθμό δήμων, πόλεων και λειτουργικών περιοχών· τονίζει ότι η πρόταση αναθεώρησης του ΔΕΔ-Μ προβλέπει αύξηση του αριθμού των αστικών κόμβων και θέτει ως στόχο να υπάρχει τουλάχιστον ένας αστικός κόμβος σε κάθε ευρωπαϊκή περιφέρεια· υπενθυμίζει ότι η μετάβαση σε ομαλότερη, λιγότερο ρυπογόνο και πιο βιώσιμη κινητικότητα προσφέρει ευκαιρίες για τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας, ιδίως για τους νέους·
3. παροτρύνει την Επιτροπή να καθορίσει σαφέστερα συγκεκριμένα μέτρα 7προσβασιμότητας προκειμένου όλοι οι πολίτες να έχουν πρόσβαση στις δημόσιες συγκοινωνίες και ιδίως τα άτομα με αναπηρία καθώς και άλλοι ευάλωτοι χρήστες· τονίζει τα οφέλη που έχει η συμμετοχή των χρηστών από το στάδιο του αρχικού σχεδιασμού και η προώθηση ολοκληρωμένων έργων στην επαναξιολόγηση των δρόμων κοντά σε σχολεία και ιδρύματα και στον σχεδιασμό ενός συστήματος ασφαλών οδών για τους πολίτες, με την προώθηση ενεργών και μη μηχανοκίνητων τρόπων

μετακίνησης· ζητεί από τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές να υιοθετήσουν προγράμματα μετατόπισης της κινητικότητας που στηρίζουν την ιδιοκτησία ποδηλάτων μέσω της διάθεσης περισσότερο προστατευμένων υποδομών για τον σκοπό αυτό, γεγονός που θα βελτιώσει τις συνδέσεις με τις πόλεις και τις αγροτικές περιοχές, δεδομένης της ενεργειακής κρίσης και της αύξησης του κόστους κινητικότητας για πολλούς πολίτες· ζητεί να γίνονται στα σχολεία περισσότερα μαθήματα εκπαίδευσης σε ό,τι αφορά την ασφάλεια στην οδήγηση και την ποδηλασία και σε κατοικημένες περιοχές να ισχύουν χαμηλότερα όρια ταχύτητας (π.χ.30 χλμ/ώρα). Με αυτόν τον τρόπο θα δημιουργηθούν θετικές συνέργειες μεταξύ των οικονομιών όσον αφορά την εξοικονόμηση ενέργειας, την ασφάλεια και τη βιωσιμότητα· καλεί την Επιτροπή να ενσωματώσει καλύτερα τους στόχους και τα μέτρα της ΕΕ για την οδική ασφάλεια στις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ μέσω της παρακολούθησης και της προώθησης παραδειγμάτων βέλτιστων πρακτικών·

4. χαιρετίζει την πρόταση της Επιτροπής για βελτίωση των 19 δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας έως το 2022· καλεί την Επιτροπή να δώσει προτεραιότητα στην κατανομή των κονδυλίων στα κράτη μέλη, τις περιφέρειες, τις πόλεις και τους δήμους των οποίων τα έργα βελτιώνουν τους δείκτες και συνάδουν με τα ΣΒΑΚ, προκειμένου να αποφευχθούν πιθανοί περιορισμοί στην πρακτική εφαρμογή των χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ για τη χρηματοδότηση της αστικής κινητικότητας· καλεί επίσης την Επιτροπή να αυξήσει τα ποσά για τα χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ προγράμματα και μέσα στο επόμενο πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο, καθώς και να ενισχύσει τη χρηματοδότηση των λιγότερο ανεπτυγμένων περιφερειών στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής·
5. υπογραμμίζει πόσο σημαντική είναι η συνεργασία σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και ζητεί καλύτερη προσβασιμότητα και συνδεσιμότητα μεταξύ αστικών, περιαστικών, αγροτικών και διασυνοριακών περιοχών, καθώς και πολυτροπικών κόμβων για τους επιβάτες· ζητεί, επιπλέον, την απρόσκοπτη πρόσβαση σε έξυπνες, βιώσιμες και οικονομικά προσιτές μεταφορές για όλους· τονίζει ότι η Ένωση διαθέτει πλέον πρωτοποριακή τεχνολογία για τη στήριξη της διασυνδεσιμότητας μεταξύ αστικών και μη αστικών περιοχών, μεταξύ προαστιακών περιοχών εντός μιας πόλης και της διασύνδεσής τους με περιαστικές, αγροτικές περιαστικές και διασυνοριακές περιοχές, καθώς και για τη διασφάλιση καλύτερης και πιο βιώσιμης συνδεσιμότητας μεταξύ ευρωπαϊκών πρωτευουσών και μεγάλων πόλεων·
6. τονίζει την ανάγκη για ένα πυκνό και εκτεταμένο δίκτυο μεταφορών μεταξύ πόλεων, περιαστικών και αγροτικών περιοχών, προκειμένου να αξιοποιηθεί πλήρως το δυναμικό αυτών των περιοχών· καλεί την Επιτροπή να στηρίζει τις αποτελεσματικές διασυνοριακές μεταφορές που συμβάλλουν στην απασχόληση, μεταξύ άλλων με την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου υψηλής ταχύτητας, ιδίως στις περιοχές της Ευρώπης όπου δεν υπάρχει ή είναι ανεπαρκώς ανεπτυγμένο καθώς σύμφωνα με τις συστάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου, οι σιδηρόδρομοι υψηλής ταχύτητας θεωρούνται άνετοι, ασφαλείς, ευέλικτοι και περιβαλλοντικά βιώσιμοι τρόποι μεταφοράς (πρβλ. Ειδική Έκθεση 19/20181)·
7. τονίζει την ανάγκη για ένα νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ στο οποίο θα συμμετέχουν οι περιφερειακές και τοπικές αρχές και θα λαμβάνονται υπόψη οι ιδιαιτερότητες των αστικών, των εξόχως απόκεντρων, των νησιωτικών και των ορεινών

περιοχών· καλεί την Επιτροπή να αναπτύξει μέσα για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας σε όλες τις περιφέρειές της, μεταξύ άλλων με τη δημιουργία σχεδίων αστικής κινητικότητας σε περιφερειακό επίπεδο, πέραν των εθνικών σχεδίων, στα οποία θα πρέπει να ενσωματώνεται η διάσταση του φύλου, καθώς και η ένταξη των παιδιών και των ατόμων με αναπηρία· επισημαίνει, επιπλέον, ότι η Επιτροπή πρέπει να παρουσιάσει συγκεκριμένους στόχους για τη στροφή προς την ενεργό κινητικότητα και τις δημόσιες μεταφορές· καλεί την Επιτροπή να δώσει προτεραιότητα σε έργα του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» που αποσκοπούν στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας και της διασύνδεσης των πόλεων και των περιφερειών τους, επιπλέον της χρηματοδότησης του Ευρωπαϊκού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και του Ταμείου Συνοχής (ΤΣ) που προορίζεται για τη βιώσιμη αστική ανάπτυξη· συνιστά στην Επιτροπή να αξιοποιήσει τις προηγούμενες εμπειρίες της για να συμβάλει στην παραγωγή ποιοτικότερων δεδομένων σχετικά με την αστική κινητικότητα και στην επίτευξη αυτών των στόχων·

8. υπενθυμίζει ότι οι αστικές περιοχές στις εξόχως απόκεντρες περιοχές αντιμετωπίζουν ειδικούς διαρθρωτικούς περιορισμούς και προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών και ότι είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η εδαφική συνέχεια και συνδεσιμότητα στις εν λόγω περιοχές· επαναλαμβάνει την έκκλησή του προς την Επιτροπή να καταρτίσει ειδικό πρόγραμμα για το σκοπό αυτό, ακολουθώντας το πρότυπο του προγράμματος ειδικών μέτρων για τη γεωργία που ισχύουν για τις απομακρυσμένες και νησιωτικού χαρακτήρα περιοχές (POSEI), προκειμένου να αντισταθμιστούν τα διαρθρωτικά μειονεκτήματα αυτών των περιοχών στον τομέα των μεταφορών·
9. τονίζει την ανάγκη τα κράτη μέλη να συντονίσουν τις διαδικασίες σχεδιασμού για διασυνοριακά έργα ή επενδύσεις σε διακρατικούς διαδρόμους ώστε να προχωρούν με τον ίδιο ρυθμό σε όλες τις χώρες· καλεί την Επιτροπή να προτείνει ένα νέο σχέδιο ευρωπαϊκού διασυνοριακού μηχανισμού, προκειμένου να εξασφαλιστούν μακροπρόθεσμες λύσεις σε αυτά τα ζητήματα·
10. τονίζει την ανάγκη επανασχεδιασμού του δημόσιου χώρου στις πόλεις της ΕΕ μέσω της διάθεσης μεγαλύτερης χρηματοδότησης και προσβάσιμων σε όλες τις κοινωνικές ομάδες υποδομών για την ενεργό κινητικότητα και την μικροκινητικότητα, καθώς και με την παροχή επαρκούς διακρατικής και ενδοεδαφικής συνδεσιμότητας και πρόσβασης, για παράδειγμα μέσω της αύξησης του αριθμού των θέσεων στάθμευσης στις εισόδους των αστικών περιοχών, ώστε να διασφαλιστεί η εύκολη πρόσβαση σε διαφορετικούς τρόπους δημόσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της δημιουργίας «γαλάζιων λωρίδων» κατά μήκος των υδατορευμάτων, αποφεύγοντας τους εδαφικούς και κοινωνικούς διαχωρισμούς, διασφαλίζοντας παράλληλα ότι η κοινωνική συνοχή παραμένει ανεπηρέαστη· επισημαίνει ότι αυτές οι αλλαγές στη χρήση του δημόσιου χώρου θα πρέπει να πραγματοποιηθούν μέσω μιας προσέγγισης από τη βάση προς την κορυφή, στην οποία οι πολίτες και οι διάφορες κοινότητες θα συμμετέχουν στις αλλαγές· υπενθυμίζει ότι το ΕΤΠΑ και το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο+ επιτρέπουν τη χρήση συμμετοχικών μέσων τοπικής ανάπτυξης και μάλιστα την ενθαρρύνουν αυξάνοντας το ποσό που προβλέπεται για τα προγράμματα αυτά μέσω συγχρηματοδότησης κατά 10 %·
11. τονίζει, στο πλαίσιο αυτό, τον σημαντικό ρόλο που πρέπει να διαδραματίσουν τα αστικά, προαστιακά και περιφερειακά τρένα στις καθημερινές μετακινήσεις από και

προς τις αστικές περιοχές· επιμένει ότι πρέπει να εξασφαλιστούν επαρκείς επενδύσεις προκειμένου να διασφαλιστεί μια αξιόπιστη υπηρεσία όσον αφορά τη συχνότητα και την ακρίβεια, καθώς και να προσαρμοστεί το τροχαίο υλικό, όπου απαιτείται, ώστε να υπάρχει επαρκής χώρος για καλά σχεδιασμένους και ασφαλείς χώρους στάθμευσης ποδηλάτων, προκειμένου να καταστεί δυνατή η σημαντική αύξηση της χρήσης σιδηροδρόμων και ποδηλάτων σε συνδυασμό·

12. υπογραμμίζει τον ρόλο και τη σημασία της πολιτικής συνοχής και της συνέργειας μεταξύ των διαφόρων ταμείων, συμπεριλαμβανομένου του Ταμείου Δίκαιης Μετάβασης, του ΕΤΠΑ, του Ταμείου Συνοχής, του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» και του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη», για την προώθηση της βιώσιμης πολυτροπικής κινητικότητας, με έμφαση στις επενδύσεις σε πιο πράσινες, έξυπνες και βιώσιμες εγκαταστάσεις δημόσιων μεταφορών, την κοινή κινητικότητα και την ποδηλασία, στο πλαίσιο της μετάβασης προς μια οικονομία μηδενικού ισοζυγίου εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, και στην παροχή των βέλτιστων λύσεων για τους πολίτες· ενθαρρύνει τα κράτη μέλη και τις τοπικές και περιφερειακές αρχές να αυξήσουν την προβολή του αντικτύπου των δημόσιων μεταφορών στις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα για τους χρήστες τους·
13. τονίζει ότι οι φιλοδοξίες και οι στόχοι της αστικής κινητικότητας απαιτούν επαρκή, μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση, ιδίως δεδομένης της αύξησης του κόστους διαβίωσης λόγω της ενεργειακής κρίσης που προκλήθηκε από τον πόλεμο στην Ουκρανία, καθώς και άλλων μη χρηματοδοτικών μέσων στήριξης· ζητά, στο πλαίσιο αυτό, ένα μείγμα επαρκούς δημόσιας εθνικής και ευρωπαϊκής χρηματοδότησης, συμπεριλαμβανομένης της συμμετοχής της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ), και την ταχεία υλοποίηση των σχετικών υφιστάμενων προγραμμάτων και έργων της ΕΕ, που θα επιτρέψει την αύξηση της διαθέσιμης χρηματοδότησης, με άμεση διάθεση κονδυλίων στις τοπικές αρχές όπου είναι δυνατόν, με ιδιαίτερη προσοχή στις ανάγκες των μικρότερων πόλεων και κωμοπόλεων· ζητά επίσης φιλόδοξη χρηματοδότηση της αστικής κινητικότητας πέραν του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου 2021-2027·
14. σημειώνει την εμφάνιση φτωχών από άποψη κινητικότητας περιοχών με λιγότερο άμεση πρόσβαση με μέσα μαζική μεταφοράς στις πόλεις λόγω της μεταφοράς του δημόσιου χώρου στην κατασκευή υποδομών οδικής κυκλοφορίας, γεγονός που αυξάνει περαιτέρω το χάσμα μεταξύ αστικών και περιφερειακών περιοχών ενώ εμποδίζει και τη συνοχή σε ευρωπαϊκό επίπεδο· επισημαίνει ότι ο σχεδιασμός των αστικών υποδομών θα πρέπει να συμβάλει στη βελτίωση της διαθεσιμότητας των δημόσιων μεταφορών, των ποδηλάτων και της κοινής κινητικότητας και στην ανάκτηση του δημόσιου χώρου· τονίζει τη σημασία των κοινών κόμβων κινητικότητας σε σταθμούς δημόσιων μεταφορών προσαρμοσμένους σε όλους τους τρόπους μεταφοράς για την επίλυση του προβλήματος του «τελευταίου χιλιομέτρου» (δηλ. η απόσταση από τον μεταφορικό κόμβο στον τελικό προορισμό) και για την παροχή φυσικής συνδεσιμότητας σε όλους τους πολίτες όπου και αν επιλέγουν να ζήσουν χωρίς να χρειάζεται να χρησιμοποιούν ιδιωτικά οχήματα·
15. παροτρύνει την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να παράσχουν κίνητρα και να ενισχύσουν ένα αξιόπιστο και ακριβές δίκτυο δημόσιων μεταφορών, αναπτύσσοντας επαρκείς υποδομές και αυξάνοντας την ελκυστικότητά του προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι της κλιματικής ουδετερότητας για το 2050· επιδοκιμάζει την τάση που επικρατεί

για αντικατάσταση των οχημάτων ορυκτών καυσίμων με ηλεκτρικά ή εναλλακτικά ενεργειακά οχήματα, υπό την προϋπόθεση ότι η αντικατάσταση αυτή δεν θα οδηγήσει σε κοινωνικά ή εδαφικά κενά· καλεί τα κράτη μέλη να επιταχύνουν την κατασκευή σημείων φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων σε αστικές περιοχές·

16. επισημαίνει ότι το νέο ευρωπαϊκό Μπάουχαους συνδέει την Πράσινη Συμφωνία με χώρους διαβίωσης σε πόλεις και εδάφη, συμπεριλαμβανομένου του δημόσιου χώρου, υιοθετώντας παράλληλα το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ, με στόχο τον μετασχηματισμό των κοινωνιών της ΕΕ, λαμβάνοντας παράλληλα υπόψη τη βιωσιμότητα, την αισθητική και την ένταξη·
17. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να προωθήσουν τις «ζώνες χαμηλών εκπομπών» στις αστικές περιοχές, ιδίως στις πιο πυκνοκατοικημένες, να ενισχύσουν την καθαρότερη κινητικότητα και να προετοιμαστούν για την πανευρωπαϊκή απαγόρευση της πώλησης καινούργιων οχημάτων καύσης από το 2035 και έπειτα· πιστεύει ότι οι ζώνες αυτές θα πρέπει να αρχίσουν να χρησιμοποιούνται σταδιακά, λαμβάνοντας υπόψη τις ανάγκες όλων των χρηστών, ιδίως των πλέον ευάλωτων· θεωρεί ότι οι αποτελεσματικοί φόροι CO₂ αποτελούν σημαντικό εργαλείο φιλικών προς το κλίμα πολιτικών κινητικότητας· επιμένει, στο πλαίσιο αυτό, ότι τα έσοδα που προκύπτουν από τους εν λόγω φόρους θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν για την επιτάχυνση της αναγκαίας αλλαγής των τρόπων μεταφοράς στο πλαίσιο της πράσινης μετάβασης.

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	25.1.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+: 29 -: 0 0: 6
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoș Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Corina Crețu, 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 Nienaa, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, André Rougé, Susana Solís Pérez
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Hannes Heide, Jan Olbrycht, Mauri Pekkarinen, Rovana Plumb, Bronis Ropė
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παρ. 7) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Jordi Cañas, Gilles Lebreton

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ
ΣΤΗ ΓΝΩΜΟΔΟΤΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

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	Elzbieta Kruk, Denis Nesci
ID	Gilles Lebreton, Alessandro Panza, André Rougé
Renew	Ondřej Knotek

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

+ : υπέρ

- : κατά

0 : αποχή

**ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗΝ ΕΓΚΡΙΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΥΣΙΑΣ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

Ημερομηνία έγκρισης	21.3.2023
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 35 - : 0 0 : 5
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	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, Έλενα Κουντουρά, 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
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrey Novakov, Andreas Schieder
Αναπληρωτές (άρθρο 209 παρ. 7) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Asim Ademov, Moritz Körner

**ΤΕΛΙΚΗ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑ ΜΕ ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΚΛΗΣΗ ΣΤΗΝ ΑΡΜΟΔΙΑ ΕΠΙ ΤΗΣ
ΟΥΣΙΑΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗ**

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, Έλενα Κουντουρά
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

Υπόμνημα των χρησιμοποιούμενων συμβόλων:

- + : υπέρ
- : κατά
- 0 : αποχή