



---

*Istungidokument*

---

**A9-0108/2023**

3.4.2023

# **RAPORT**

uue ELi linnalise liikumiskeskonna raamistiku kohta  
(2022/2023(INI))

Transpordi- ja turismikomisjon

Raportöör: Andrey Novakov

## SISUKORD

|   | <b>lk</b> |
|---|-----------|
| EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....     | 3         |
| SELETUSKIRI.....                                    | 26        |
| REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS.....               | 29        |
| TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS..... | 35        |
| NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS.....    | 36        |

## EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

### uue ELi linnalise liikumiskeskonna raamistiku kohta (2022/2023(INI))

*Euroopa Parlament,*

- võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle XVIII jaotist, ning Euroopa Liidu lepingut, eriti selle artikli 5 lõiget 3,
- võttes arvesse komisjoni 14. detsembri 2021. aasta teatist „Uus ELi linnalise liikumiskeskonna raamistik“ (COM(2021)0811),
- võttes arvesse komisjoni 14. detsembri 2021. aasta ettepanekut, milles käsitletakse liidu suuniseid üleeuroopalise transpordivõrgu arendamise kohta (COM(2021)0812), eriti selle põhjendust 52 ja artiklit 40 linnatranspordisõlmedele esitatavate nõuete kohta,
- võttes arvesse komisjoni 14. juuli 2021. aasta paketti „Eesmärk 55“ Euroopa rohelise kokkuleppe elluviimiseks,
- võttes arvesse 2013. aasta linnalise liikumiskeskonna paketti ja selle hindamist (SWD(2021)0048),
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2021. aasta määrust (EL) 2021/1153, millega luuakse Euroopa ühendamise rahastu<sup>1</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrust (EL) 2021/1060, millega kehtestatakse ühissätted Euroopa Regionaalarengu Fondi, Euroopa Sotsiaalfond+, Ühtekuuluvusfondi, Õiglase Ülemineku Fondi ja Euroopa Merendus-, Kalandus- ja Vesiviljelusfondi kohta ning nende ja Varjupaiga-, Rände- ja Integratsioonifondi, Sisejulgeolekufondi ning piirihalduse ja viisapoliitika rahastu suhtes kohaldatavad finantsreeglid<sup>2</sup> (edaspidi „ühissätete määrus“),
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrust (EL) 2021/1058, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondi ja Ühtekuuluvusfondi<sup>3</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 24. juuni 2021. aasta määrust (EL) 2021/1059, mis käsitleb Euroopa Regionaalarengu Fondist ja välistegevuse rahastutest toetatava Euroopa territoriaalse koostöö eesmärgi (Interreg) erisätteid<sup>4</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 12. veebruari 2021. aasta määrust (EL) 2021/241, millega luuakse taaste- ja vastupidavusrahadu<sup>5</sup>,

---

<sup>1</sup> ELT L 249, 14.7.2021, lk 38.

<sup>2</sup> ELT L 231, 30.6.2021, lk 159.

<sup>3</sup> ELT L 231, 30.6.2021, lk 60.

<sup>4</sup> ELT L 231, 30.6.2021, lk 94.

<sup>5</sup> ELT L 57, 18.2.2021, lk 17.

- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta direktiivi (EL) 2019/1161, millega muudetakse direktiivi 2009/33/EÜ keskkonnasõbralike ja energiatõhusate maanteeõidukite edendamise kohta<sup>6</sup>,
- võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta määrust (EL) 2016/2338, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 1370/2007 riigisiseste raudteereisijateveoteenuste turu avamise osas<sup>7</sup>,
- võttes arvesse programmi „Digitaalne Euroopa“,
- võttes arvesse komisjoni 30. juuni 2021. aasta teatist „Maapiirkondade arengu pikaajaline visioon – Tugevamad, ühendatud, vastupanuvõimelised ja jõukad ELi maapiirkonnad 2040. aastaks“ (COM(2021)0345),
- võttes arvesse komisjoni 3. märtsi 2021. aasta teatist „Võrdõiguslikkuse liit. Puuetega inimeste õiguste strateegia aastateks 2021–2030“ (COM(2021)0101),
- võttes arvesse komisjoni 3. mai 2022. aasta teatist „Seame inimesed esikohale, kindlustame kestliku ja kaasava majanduskasvu, avame ELi äärepoolseimate piirkondade potentsiaali“ (COM(2022)0198),
- võttes arvesse 30. novembril 2020. aastal toimunud ministrite mitteametlikel kohtumistel vastu võetud dokumenti „Uus Leipzigi harta – linnade ümberkujundav jõud ühise heaolu nimel“,
- võttes arvesse Amsterdami pakti, millega kehtestatakse ELi linnade tegevuskava ning milles linnaküsimuste eest vastutavad ELi ministrid leppisid kokku 30. mail 2016,
- võttes arvesse ÜRO kestliku arengu tegevuskava aastani 2030, eelkõige kestliku arengu eesmärki 11 kestlike linnade ja kogukondade kohta,
- võttes arvesse oma 15. veebruari 2022. aasta resolutsiooni katsumuste kohta linnapiirkondades COVID-19 järgsel ajastul<sup>8</sup>,
- võttes arvesse oma 6. oktoobri 2021. aasta resolutsiooni ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 kohta – soovitud edasisteks sammudeks liiklussurmade nulltaseme suunas<sup>9</sup>,
- võttes arvesse oma 3. juuli 2018. aasta resolutsiooni linnade rolli kohta liidu institutsioonilises raamistikus<sup>10</sup>,
- võttes arvesse oma 13. märtsi 2018. aasta resolutsiooni ELi piirkondade ja linnade rolli kohta ÜRO kliimamuutuste raamkonventsiooni osaliste konverentsi 21. istungjärgul

---

<sup>6</sup> ELT L 188, 12.7.2019, lk 116.

<sup>7</sup> ELT L 354, 23.12.2016, lk 22.

<sup>8</sup> ELT C 342, 6.9.2022, lk 2.

<sup>9</sup> ELT C 132, 24.3.2022, lk 45.

<sup>10</sup> ELT C 118, 8.4.2020, lk 2.

- vastu võetud Pariisi kliimakokkuleppe täitmisel<sup>11</sup>,
- võttes arvesse oma 9. septembri 2015. aasta resolutsiooni ELi poliitika linnamõõtme kohta<sup>12</sup>,
  - võttes arvesse kodukorra artiklit 54,
  - võttes arvesse Regioonide Komitee arvamust teemal „Uus linnalise liikumiskeskonna raamistik“<sup>13</sup>,
  - võttes arvesse regionaalarengukomisjoni arvamust,
  - võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni raportit (A9-0108/2023),
- A. arvestades, et erivajadustega rühmad hõlmavad puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimesi, eakaid, naisi, lapsi või lapsi saatvaid inimesi, kes täiel määral kasutavad oma õigust liikuvusele, õppimisele ja tööle;
- B. arvestades, et avalik transporditeenus tähendab traditsioonilisi teenuseid, nagu raudtee-, metroo-, trammi- või bussivõrgud;
- C. arvestades, et ühistransport tähendab avalikke transporditeenuseid ning uusi teenuseid, mis põhinevad jagamisel, nõudlusel, paindlikel uutel ärimudelitel ja muul liikuvusel, mis on mõeldud suurema hulga reisijate ühisveoks;
- D. arvestades, et mikromobiilsus hõlmab elektrilisi ja mitteelektrilisi isiklikke liikumisvahendeid, nagu jalgrattad, elektrijalgrattad, elektritõukerattad, tasakaalulauad, monorattad jm;
- E. arvestades, et aktiivne liikuvus hõlmab nii inimeste kui ka kaupade transporti, mida on võimalik käitada kas inimese füüsilise tegevuse või elektrimootori ja inimjõu kombinatsiooni abil, nagu elektrijalgrataste puhul;
- F. arvestades, et komisjoni ettepaneku, milles käsitletakse üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) muutmist, eesmärk on luua kogu ELi hõlmav kestlik, tõhus, juurdepääsetav ja mitmeliigiline transpordivõrk, sealhulgas töötada linnade jaoks välja säästva linnalise liikumiskeskonna kavad;
- G. arvestades, et komisjoni esitatud ELi linnalise liikumiskeskonna raamistikus kinnitatakse, et riiklikul ja kohalikul tasandil tuleks seada prioriteediks ühistranspordi, eelkõige avalike transporditeenuste, ja aktiivse liikuvuse arendamine ning seada need säästva linnalise liikumiskeskonna saavutamise jõupingutuste keskmesse;
- H. arvestades, et mis tahes linnalise liikumiskeskonna raamistik peab keskenduma avalikele huvidele, vastama inimeste vajadustele ning toetama liikmesriikide majanduslikku ja sotsiaalset arengut, nii et linnalist liikumiskeskonda kavandataks ja integreeritaks erinevate majandussektoritega ning et selle eesmärk oleks muuta

---

<sup>11</sup> ELT C 162, 10.5.2019, lk 31.

<sup>12</sup> ELT C 316, 22.9.2017, lk 124.

<sup>13</sup> ELT C 498, 30.12.2022, lk 17.

kollektiivset käitumist, et ehitada üles kestlikumad ja parema elukvaliteediga linnad mitmesuguste taskukohaste, kättesaadavate, tõhusate, arukate ja kestlike transpordilahenduste abil;

- I. arvestades, et Euroopa Keskkonnaamet on hoiatanud, et transpordisektori heitkogused suurenesid aastatel 2013–2019 ning kui välja arvata 2020. aastal COVID-19 pandeemia reageerimiseks kehtestatud liikumiskiirangutest tingitud vähenemine, prognoositakse transpordi heitkoguste edasist suurenemist;
- J. arvestades, et tööjõupuudus ja töökohtade ebakindlus ohustavad transpordisektori ja sellest tulenevalt ka linnalise liikumiskeskonna raamistike majanduslikku kestlikkust;
- K. arvestades, et transpordi korraldamine linnas sõltub vastasmõjust linna ümbruskonnaga;
- L. arvestades, et raamprogrammist „Euroopa horisont“ eraldatakse aastatel 2021–2023 selle kliimanetraalsete ja arukate linnade missioonile 359,3 miljonit eurot, eesmärgiga saavutada ELis 2030. aastaks kokku 100 kliimanetraalset linna<sup>14</sup>; arvestades, et komisjoni poolt selle eesmärgi saavutamiseks kavandatud teadus- ja innovatsioonimeetmed käsitlevad muu hulgas rohelist linnaplaneerimist;
- M. arvestades, et transpordist põhjustatud kulud ühiskonnale ulatuvad hinnanguliselt 987 miljardi euroni aastas; arvestades, et see näitaja jaguneb keskkonnakuludeks (44 %), õnnetusteks (29 %) ja ummikukuludeks (27 %); arvestades, et eraautodele langeb nendest kuludest 565 miljardit eurot, kuid kütuse- ja omandimaksud ning teemaksud katavad sellest vaid veidi alla poole (267 miljardit eurot), mis näitab, et kõiki transpordi väliskulusid ei ole veel täielikult arvesse võetud; arvestades, et need negatiivsed välismõjud mõjutavad ebaproportsionaalselt väiksema sissetulekuga isikuid<sup>15</sup>;
- N. arvestades, et linnades tekib 75 % CO<sub>2</sub> koguheitest, linnapiirkondadest pärineb ligikaudu 23 % ELi transpordisektori heitest, 70 % ELi kodanikest elab praegu linnades ja prognooside kohaselt ulatub nende osakaal 2050. aastaks peaaegu 84 %ni, mistõttu linnadel on roheline kokkuleppe eesmärkide saavutamisel etendada oluline roll;
- O. arvestades, et liiklusummikud lähevad ELile maksma ligikaudu 270 miljardit eurot aastas ja on seetõttu üks linnalise liikumiskeskonna suurimaid probleeme, kuna õhusaaste, mürasaaste ja linnakuumus mõjutavad enamikku eurooplasi;
- P. arvestades, et hoonete energiatõhususe direktiivi<sup>16</sup> läbivaatamine peaks hõlbustama liikmesriikide rohepöörde alaseid edusamme tänu elektritransporditaristu (sealhulgas laadimispunktide) kiiremat kasutuselevõttu ja jalgrataste parkimiskohti käsitlevatele sätetele;
- Q. arvestades, et kuna elektromobiilsus on praegu liikmesriikides ja ELi piirkondades erinevates arenguetappides, tuleks kehtestada konkreetset erandit ja paindlikkust, et võimaldada vähem arenenud elektromobiilsuse turuga liikmesriikidel ja piirkondadel teha rohepöörde alaseid edusamme; arvestades, et erilist tähelepanu tuleks pöörata

<sup>14</sup> Euroopa Komisjon, [programm „Euroopa horisont“](#).

<sup>15</sup> Euroopa Kontrollikoja eriaruanne nr 6/2020 ELi säästva linnalise liikumiskeskonna kohta.

<sup>16</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu 19. mai 2010. aasta direktiiv 2010/31/EL hoonete energiatõhususe kohta (ELT L 153, 18.6.2010, lk 13).

energiavõrgu võimsuse vastavuse tagamisele praeguste ja tulevaste elektrisõidukite energiavajadustele ning et arvesse võetaks võrguühenduse võimsusreservi planeerimist;

- R. arvestades, et naftahinnad on viimastel kuudel enneolematult tõusnud ja edasine suundumus on ebaselge; arvestades, et äärmiselt oluline on vähendada fossiilkütuste tarbimist; arvestades, et Rahvusvahelise Energiaagentuuri andmetel on kiirusepiirangud tõhus meede selle saavutamiseks;
- S. arvestades, et ühistransport annab ELis kahele miljonile inimesele kohaliku ja turvalise töökoha ning pakub mitmesuguseid karjääri- ja töövõimalusi paljudele eri taustaga töötajatele; arvestades, et pandeemia ajal tuli märkimisväärne osa neist töötajatest töölt vabastada, mistõttu paljud otsustasid transpordisektorist lahkuda, eelkõige liikmesriikides, kus sotsiaalkindlustushüvitised on madalad ja kollektiivlääbirääkimiste katvus väike;
- T. arvestades, et tööjõupuudus avalikes transporditeenustes on viimasel ajal toonud kaasa transporditeenuste vähenemise, sealhulgas loobumise öö- ja nädalavahetusteenustest ning marsruutide arvu kärpimise; arvestades, et see on avaldanud negatiivset mõju kaasavale liikuvusele, ohustades sotsiaalset ühtekuuluvust ning kõige haavatavamate kasutajate juurdepääsu töökohtadele, haridusele ja tervishoiule, kuna nemad sõltuvad oma liikuvuses täielikult ühistranspordist; arvestades, et liikuvusvaesus kasvab kogu ELis;
- U. arvestades, et inimeste, teenuste ja kaupade, sealhulgas linna kaubaveo ja logistika tõhus liikumine on oluline linnamajanduse toimimiseks ning et ELi linnades võib täheldada uuenduslikke lahendusi ja parimaid tavasid, ja arvestades, et kestlikel linnalogistikakavadel võib olla oluline roll, pidades silmas kaubaveo ja logistika mahtude suurenemist;
- V. arvestades, et tarbijate ostud e-kaubandusest kasvasid 2020. aastal pandeemia tagajärjel 25 % ning tõenäoliselt kasvab kaubavedu nn viimasel kilomeetril ja selle mõju linnapiirkondadele edaspidigi;
- W. arvestades, et bussireisid moodustavad 40 % ELi ühistransporditegevusest;
- X. arvestades, et liikuvus on oluline ja asendamatu sotsiaal-majandusliku kaasatuse seisukohalt ning otsustav struktuuritegur ühiskonna arengus ja võimes ühendada üksikisikuid, kogukondi, tootmis- ja teenindussektoreid ning eri piirkondi ja kultuure, samuti territoriaalse ja sotsiaalse ühtekuuluvuse, majandusliku dünaamilisuse ning keskkonna kvaliteedi ja tasakaalu edendamises;
- Y. arvestades, et linnatranspordipoliitika kese peaks nihkuma lihtsalt liikuvuse pakkumiselt teenuse kättesaadavuse tagamisele, seades prioriteediks taskukohase juurdepääsu kõigile, olenemata sissetulekust, vanusest, tervisest või asukohast (s.o linna- või linnalähi- või maapiirkonnad);
- Z. arvestades, et ühistransporti ja eelkõige avalikke transporditeenuseid, sealhulgas eeslinnades, tuleb rakendada, võttes arvesse läbilaskevõime suurendamist, geograafilist katvust, sagedust ja taskukohasust;

- AA. arvestades, et ühistranspordisüsteemid peavad olema kättesaadavad kõigile kodanikele, eelkõige erivajadustega rühmadele;
- AB. arvestades, et mitmed ELi linnad ja liikmesriigid on võtnud praegusele energiakriisile reageerimiseks meetmeid, nagu ühistranspordi piletite hinna alandamine;
- AC. arvestades, et uued teenused, mis põhinevad jagamisel, tellitavatel, paindlikel ja uutel ärimudelitel, täiendavad traditsioonilisi ühistransporditeenuseid; arvestades, et need teenused aitavad vähendada CO<sub>2</sub> heidet, parandada õhukvaliteeti ning vähendada müra ja ummikuid, leevendada parkimiskohtade nappust linnapiirkondades ning parandada ühenduvust eeslinna-, linnalähedaste ja maapiirkondadega;
- AD. arvestades, et tõhusad mitmeliigilised lahendused, mis ühendavad omavahel erinevaid transpordilahendusi, nagu ühistransporti, individuaalset liikuvust ja aktiivset liikuvust, koos selleks vajaliku taristuga, sealhulgas liikuvussõlmi, võivad aidata parandada linnakeskkonda tehtavate investeeringute kvaliteeti ja tõhusust, tagades samal ajal üldise kasu inimeste elukvaliteedile; arvestades, et komisjonil tuleks sellega seoses esitada mitmeliigilise transpordi pakett;
- AE. arvestades, et COVID-19 on süvendanud linnalise liikumiskeskonna süsteemide ees seisvaid probleeme, kuid on olnud ka katalüsaatoriks, et muuta need vastupidavamaks, arukamaks, ohutumaks, kestlikumaks ja kättesaadavamaks, kusjuures paljud linnad üle kogu Euroopa kiirendasid pandeemia ajal oma liikuvuskavade rakendamist ja võtsid meetmeid, mis soodustasid aktiivset liikuvust ning mis tõi kaasa jalgsi käimise ja jalgrattasõidu ning jalgrattataristu rakendamise olulise suurenemise;
- AF. arvestades, et aktiivse liikuvuse, mikromobiilsuse ning heiteta ja vähese heitega liikuvuse uute vormide reeglite ja nõuete areng on ikka veel algusjärgus või erineb liikmesriigiti, mõjutades märkimisväärselt kodanike ohutust ja põhjustades ka võimaluste kasutamata jätmist eri liikmesriikide kasutajatele ja ettevõtjate ebakindlust;
- AG. arvestades, et aktiivsel liikuvusel on märkimisväärne potentsiaal aidata lahendada linnapiirkondadega seotud probleeme, parandada õhukvaliteeti, vähendada ummikuid ja parandada inimeste tervist;
- AH. arvestades, et täiustatud mitmeliigilisest liikuvusest ja arukatest taristutest, sealhulgas raudteest, autojagamislahendustest ja arukast liikuvustaristust võib olla märkimisväärne kasu turismi-, külaliskeskkonna- ja majutustaristu jaoks linnakeskkonnas;
- AI. arvestades, et Euroopa Keskkonnaameti (EEA) hinnangul põhjustas 2018. aastal pikaajaline kokkupuude tahkete osakestega, mille läbimõõt on 2,5 mikronit või vähem (PM 2,5), Euroopas ligikaudu 417 000 enneaegset surma, millest umbes 379 000 ELi 28 liikmesriigis; arvestades, et ELi piirmäärad ületavad enamiku saasteainete puhul oluliselt WHO suuniseid, kusjuures erilist muret valmistab PM<sub>2,5</sub> päevase piirmäära puudumine; arvestades, et nii nagu ka COVID-19, kujutab see endast rahvatervise hädaolukorda, mis nõuab viivitamatut tegutsemist;
- AJ. arvestades, et komisjon avaldas säästva linnalise liikumiskeskonna kavade teemajuhendi, mille kavandamis- ja rakendamisprotsessis keskendutakse konkreetselt liiklusohutusele ja mikromobiilsusele;



- AK. arvestades, et viimastel aastatel on ELis liiklusohutuse eesmärkide täitmisel tehtud vaid väheseid edusamme ning igal aastal kaotab ELi teedel elu endiselt ligi 22 600 inimest ja umbes 120 000 inimest saab raskelt vigastada; arvestades, et 39 % liiklussurmades ELis leiab aset linnapiirkondades ning et ELi eesmärk vähendada aastatel 2010–2020 liiklussurmade arvu poole võrra jäi saavutamata;
- AL. arvestades, et kõige suuremas ohus on vähekaitstud liiklejad, nagu jalakäijad, jalgratturid ja kahe rattaliste mootorsõidukite kasutajad, kelle arvele langeb umbes 70 % kõigist surmaga lõppenud liiklusõnnetustest linnapiirkondades;
- AM. arvestades, et head tavad ja stiimulid, nagu kiirusepiirangud ja juhtide erikoolitus, võiksid aidata vähendada raskete õnnetuste ja surmajuhtumite arvu;
- AN. arvestades, et jalgrattasõidu ning muude mikromobiilsuse ja aktiivse liikuvuse vormidega seotud õnnetuste arv on tõsine mureallikas; arvestades, et ELi ja liikmesriikide tasandil on vaja teha täiendavaid jõupingutusi, et saavutada ELi püstitatud eesmärk viia liiklussurmade arv nullini ning parandada kõigi kasutajate kaitset;
- AO. arvestades, et linnade juurdepääsetavusel on oluline roll, et võimaldada erivajadustega rühmadel, näiteks puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimestel, eakatel või lapsi saatvatel inimestel täielikult kasutada oma õigust liikuvusele, õppimisele ja tööle;
- AP. arvestades, et tehisintellekti kasutamine linnalises liikumiskeskkonnas võib oluliselt parandada ohutust, turvalisust ja tõhusust, suurendada kaitsetumate rühmade kaasamist, vähendada liiklusummikuid, õhu- ja mürasaastet, langetada kulusid ja alandada transpordisektori CO<sub>2</sub> heidet;
- AQ. arvestades, et subsidiaarsus ja proportsionaalsus on ELi pädevuste teostamise peamised põhimõtted ning seetõttu tuleks neid järgida alati ja kõigis ELi poliitikavaldkondades;
- AR. arvestades, et liikuvus ja transport peaksid tooma inimesi nii piirkondadesse kui ka piirkondadest välja, et võimaldada ühe või mitme suurlinna ümber asuva turismi- või majanduspiirkonna kasutamist ja väljaarendamist, sealhulgas turismi jaoks;

***Linnalise liikumiskeskkonna raamistiku tugevdamine: uus peatükk ELi linnade liiklusohutuses, juurdepääsetavuses ja turvalisuses***

1. rõhutab, et linnaline liikumiskeskond on inimeste elukvaliteedi ja majanduse toimimise seisukohast ülioluline; juhib tähelepanu sellele, et ELi ambitsioonikate majandus-, keskkonna-, digi-, tervishoiu- ja ühiskondlike eesmärkide saavutamiseks tuleb ELi linnalise liikumiskeskkonna puhul juhinduda arukast, kaasavast, tervislikust, taskukohasest, konkurentsivõimelisest, kestlikust, sujuvast ja mitmeliigilisest transpordist, sealhulgas raudteest, kestlikest bussidest, autojagamislahendustest ning aktiivsest liikuvusest ja mikromobiilsusest; rõhutab, et need transpordilahendused peaksid parandama elamis- ja keskkonnatingimusi linnas ning tooma kaasa suurema rahulolu;
2. tuletab meelde, et kõik uued meetmed peaksid põhinema põhjalike mõjuhindangute tulemustel, milles võetakse arvesse majanduslikke, sotsiaalseid ja keskkonnaalaseid

tagajärgi ning kasutajate erinevaid liikuvusvajadusi, samas kui linnatranspordi eri lahenduste keskkonnatoime hindamine peaks põhinema olulusringi heitkogustel ja asjakohastel keskkonnanäitajatel;

3. rõhutab, et kodanikud on valmis arukatele ja kestlikele transpordiliikidele üle minema, eelkõige seoses igapäevase liikuvusega, kusjuures selle ülemineku peamised eeldused on kulud, kättesaadavus ja kiirus; on seisukohal, et kodanike kaasamine ja osalemine kohalikul, piirkondlikul, riiklikul ja ELi tasandil (sealhulgas säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamisel) on hädavajalik, et tagada vajalik üldsuse toetus, tuues kõik sidusrühmad kokku sellise kvaliteetse teenuse kavandamisel, mis vastab kõigi vajadustele ja ootustele;
4. kutsub liikmesriike üles arendama linnatranspordisüsteeme, mis on ohutud, juurdepääsetavad, kaasavad, taskukohased, arukad, vastupidavad ja kestlikud;
5. toetab kõiki jõupingutusi linnade juurdepääsetavuse suurendamiseks ning kutsub liikmesriike üles võtma kiireid ja ambitsioonikaid meetmeid, et muuta linnad kaasavamaks;
6. rõhutab vajadust tegeleda liikuvusvaesuse probleemidega ja transpordivõrkudele juurdepääsu ebavõrdsusega, kuna need mõjutavad miljonite madalama sissetulekuga inimeste ja erivajadustega rühmade kasutajate igapäevaelu; on seisukohal, et linnade prioriteediks peaks olema maa-, linnalähedaste ja linnapiirkondade ühendatusega seotud küsimuste käsitlemine; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles tegelema ebavõrdsusega juurdepääsul transpordivõrkudele ning toetama väiksemaid linnu ja linnalähipiirkondi, et tagada nende piirkondade ühendatus; rõhutab vajadust mitmeliigilise ja integreeritud lähenemisviisi järele võitluseks liikuvusalase tõrjutuse ja liikuvusvaesuse vastu, et tagada võrdne juurdepääs linnakeskustele;
7. kutsub liikmesriike ja linnu üles kaaluma nn kestliku liikuvuse vautšerite või vähendatud hinnaga liikuvuskavade pakkumist kestliku ühistranspordi, eelkõige avalike transporditeenuste jaoks, mida konkreetsete kriteeriumide alusel kindlaks määratud abisaajarühmad (vähekaitstud transpordikasutajad, transpordivaesed jne) saavad seejärel vabalt kasutada oma kestliku liikuvuse valikute jaoks;
8. on seisukohal, et liikuvusega seotud CO<sub>2</sub>-maksudest saadavat tulu tuleks kasutada kestlike transpordilahenduste rahastamiseks transpordivaeste jaoks;
9. rõhutab, et igal transpordiliigil on inimeste igapäevaelule erinev mõju ja igal transpordiliigil on oma roll laialdaselt toetatud üleminekul kestlikele transpordiliikidele, sealhulgas ühistranspordile, kestlikule eraliikuvusele ja aktiivsele liikuvusele; rõhutab, et üleminekut kestlikule transpordile ei saa lihtsalt inimestele ja piirkondadele peale suruda, vaid seda peavad toetama kasutajad ning seda tuleb kohandada vastavalt individuaalsetele ja geograafilistele vajadustele, järgides subsidiaarsuse põhimõtet; on seisukohal, et inimeste toetuse saamiseks on vaja rohkem pingutada üldsuse teadlikkuse tõstmisel kampaaniate ja muude algatuste kaudu; rõhutab sellega seoses autovabu päevi kui üht moodust pakkuda alternatiivseid võimalusi; julgustab komisjoni kehtestama iga-aastase ühtse autovaba päeva ELis; nõuab, et kestlike kavade kaudu premeeritaks neid, kes valivad pendelrändeks kestlikud transpordilahendused;

10. rõhutab, et kõigile kasutajatele (linna-, linnalähedastest ja maapiirkondadest) tuleks omistada võrdne tähtsus ja nad tuleks asetada linnatranspordi planeerimise protsessi keskmesse, tunnistades samas, et kasutajate liikuvusvajadused ning individuaalsed olud ja eelistused ei ole ühesugused; nõuab seetõttu mitte niivõrd kõigile sobivat lahendust, vaid diferentseeritud valikut arukatest ja kestlikest liikuvusvõimalustest, sealhulgas kestlikke aktiivseid transpordiliike ja ühistransporti, mis on tõestanud, et suudab parandada liikuvust ja elamiskõlblikkust linnapiirkondades ning aidata kaasa ELi sotsiaalsete, majanduslike, kliima- ja keskkonnaeesmärkide saavutamisele ning ELi eesmärgile saavutada 2050. aastaks kliimanetraalsus;
11. nõuab rahalist, fiskaalset ja regulatiivset toetust heiteta ja vähese heitega liikuvuslahenduste kasutamiseks, näiteks tõhusaid, usaldusväärseid, täpseid, kaasavaid ja taskukohaseid ühistransporditeenuseid, eelkõige avalike transporditeenuste, individuaalse liikuvuse, ühendvedude ühenduspunktide ja -süsteemide ning muude transpordiliikide jaoks, nagu uued liikuvusteenused, aktiivsed liikuvus- ja transpordivormid, mis kõik pakuvad turule mitmesuguseid paindlikke võimalusi, et suurendada konkurentsi ja saavutada elamisväärsemat linnakeskkonda, pakkudes samal ajal kodanikele, eriti linnaelanikele paremaid, tervislikumaid ja väärtuslikumaid, kaasavamaid, taskukohasemaid, tõhusamaid ja kestlikumaid lahendusi;
12. nõuab ühistransporti ja eelkõige avalikke transporditeenuseid, mis on ligipääsetavad, hästi korraldatud, taskukohased ja pakuvad kodanikele kvaliteetset ja mugavat uksest ukseni teenust; märgib, et keskkonnasõbralike sõidukite osakaal sõidukipargis ning arukad ja kestlikud transpordiliigid, nagu trammid, on oluline tegur õhusaaste, CO<sub>2</sub> heite ja ummikute vähendamisel;
13. rõhutab avalike transporditeenuste tähtsust mitte ainult kliimaprobleemidega toimetulekul, vaid ka selle sotsiaal-majandusliku mõõtme seisukohast, nimelt sotsiaalse ühtekuuluvuse ning kindla ja kvaliteetse kohaliku tööhõive tagamisel; rõhutab vajadust investeerida kvaliteetsesse, ajakohastatud, koostalitlusvõimelisesse, ligipääsetavasse ja laiendatud ühistranspordivõrku, viies planeerimise läbi nõuetekohaselt, kaasates kohalikud osalejad, omavalitsused ja üldsuse, asutades ettevõtjaid ning investeerides teadusuuringutesse ja innovatsiooni;
14. rõhutab, kui olulised on võrdsed tingimused avaliku ja erasektori transpordi pakkujate ning transpordiliikide vahel, mis võimaldavad ausat konkurentsi, ning rõhutab vajadust transporditeenuste täiendava vastastikuse täiendavuse järele;
15. tunnistab arukate ja kestlike alternatiivsete liikuvuslahenduste eeliseid ühistransporditeenuste raames, nagu ühisautod, sõidutellimine, elektrijalgrattad ja -tõukerattad ning muud mikromobiilsuse vormid; on veendunud, et sellised transpordiliigid võiksid olla vastastikku täiendavad ja pakkuda kasutajatele sõltuvalt nende liikuvusvajadustest mitmekesisemaid valikuvõimalusi;
16. nõuab paremat ligipääsetavust, usaldusväärset ja ühenduvust linna-, linnalähedaste ja maapiirkondade vahel, eelkõige piirkondades, mille SKP elaniku kohta on alla 75 % ELi keskmisest, ning mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunkte, ning nõuab lisaks, et kõigile tagataks takistamatu ligipääs arukale, kestlikule, kaasavale, tervislikule ja taskukohasele transpordile, sealhulgas jagatud transpordile, et kaitsta ELi

transpordipoliitika sidusust ja järjepidevust; märgib sellega seoses murega, et linnalähedased ja maapiirkonnad, eriti hõredalt asustatud alad, kannatavad tõhusate, taskukohaste ja ühendatud transpordilahenduste ja taristu, sealhulgas alternatiivkütuste taristu puuduse all, mis piirab nende piirkondade ja nende kodanike sotsiaal-majanduslikke väljavaateid; rõhutab võimalust töötada välja ja võtta kasutusele tellitavad ja jagatud transporditeenused linnalähedaste ja maapiirkondade jaoks, et vähendada kasvuhoonegaase või parandada liiklustingimusi, ning nõuab parimate tavade vahetamist;

17. rõhutab sellega seoses linna-, linnalähi- ja piirkondlike rongide ning nende sageduse ja täpsuse poolest usaldusväärse teenuse olulist rolli igapäevasel pendelrändamisel linnapiirkondadesse ja neist välja;
18. rõhutab, et reisijate õiguste jõuline ja jõustatav kaitse hilinemise ja muude teenuse puuduste korral (nt tühistamine, kaebustele reageerimine, reisijate erivajadused) aitab hõlbustada reisijate liikuvust ning muuta sellised transpordiliigid nagu raudteetransport atraktiivsemaks ja kasutajasõbralikumaks;
19. rõhutab mitme ELi linna kogemust, kus avalikud transpordisüsteemid on tasuta, et reisijate arv on seal suurenenud ja autoliiklus oluliselt vähenenud; nõuab uuringute läbiviimist, et hinnata nende süsteemide mõju, eelkõige reisijate arvu, reisi kestuse, liiklusõnnetuste ja hukkunute arvu ning kliimamuutustele avalduva mõju osas;
20. juhib tähelepanu sellele, et liiklusohutuse tagamine kõige vähem kaitstud liiklejatele mõjutab märkimisväärselt transpordikäitumist; rõhutab sellega seoses, et tulevane ELi linnalise liikumiskeskonna raamistik peab hõlmama süsteemseid liiklusohutusmeetmeid, pöörates erilist tähelepanu vähem kaitstud liiklejatele; kutsub komisjoni, liikmesriike ja teisi sidusrühmi üles võtma ELi ohutusstandarditel põhinevaid meetmeid, mis võiksid liiklusohutust parandada, nagu kvaliteetse koolituse tagamine, sõidukijuhtide töötaja piirangute ja muude töötingimuste ning väsimuse juhtimise ja ohutusega seotud sotsiaalsete standardite järgimine, jalgsi käimise ja jalgrattasõidu taristu parandamine, ohutusega seotud sündmuste või tingimuste tuvastamise ja nendest teatamise vahendite kasutuselevõtt, seades alati liikuvuse kavandamise keskmesse kõik liiklejad ning võttes arvesse ka vähem kaitstud kasutajaid ja erivajadustega rühmadest pärit kasutajaid; nõuab tungival, et kohalikud omavalitsused võtaksid kasutusele turvalise süsteemi põhimõtte ja seaksid liiklusohutuse eesmärgid;
21. märgib, et kiiruse ületamine on oluline tegur umbes 30 % surmaga lõppenud liiklusõnnetuste ja raskendav tegur enamiku õnnetuste puhul; märgib sellega seoses, et elamupiirkondades on võimalik väiksema kiiruse, näiteks kiirusepiirangu 30 km/h kasutamise abil parandada liiklusohutust ja vähendada energiatarbimist; märgib, et mehed satuvad autoõnnetusse suurema tõenäosusega kui naised, kuid naistel, kes autoõnnetusse satuvad, on 47 % suurem tõenäosus saada raskeid vigastusi, 71 % suurem tõenäosus saada mõõdukaid vigastusi ning 17 % suurem tõenäosus saada surma; rõhutab sellega seoses nõuetekohaste naismannekeenide kasutamist autode kokkupõrkekatsetes, et parandada naiste liiklusohutust;
22. rõhutab liiklusohutusega seoses erasõidukite ja ühistranspordisõidukite aktiivsete ja

passiivsete turvaelementide tähtsust ning rõhutab, kui oluline on mobiilsidevõrgu kättesaadavus liikmesriikides, kuna see on vajalik hädaabinuppude jaoks;

23. toetab kõiki jõupingutusi liiklusohutuse parandamiseks ja liiklussurmade arvu nullini viimise eesmärgi saavutamiseks ning kutsub komisjoni üles integreerima ELi liiklusohutuse eesmärgid ja meetmed paremini säästva linnalise liikumiskeskonna kavasad käsitlevatesse suunistesse, jälgides ja edendades parimaid tavasid;
24. rõhutab, kui oluline on algatada teavituskampaaniaid liiklusohutuse alase teadlikkuse ja hariduse suurendamiseks; rõhutab sellega seoses, et haridusel on oluline roll liikluseeskirjade ja -kultuuriga tutvumisel ja nende õppimisel juba noores eas, mis aitaks liiklusohutust märkimisväärselt suurendada; nõuab seetõttu koolide rolli tõhustamist ja tugevdamist; kutsub komisjoni ja liikmesriike üles rohkem investeerima teadlikkuse suurendamisse ja koolitusse koolides ja üldsuse jaoks;
25. kutsub komisjoni üles kohandama juhilubade direktiivis<sup>17</sup> sätestatud sõidueksamite nõudeid ja meetodeid, et koolitada tulevasi juhte paremini suhtlema vähem kaitstud liiklejatega linnakeskkonnas kooskõlas liiklussurmade arvu nullini viimise eesmärgiga, näiteks parandama õpetamismeetodeid, kohandama neid uusimate tehnoloogiliste arengutega ja pikendama harjutamisaega;
26. nõuab linnatranspordi ligipääsetavamaks, usaldusväärsemaks, taskukohasemaks, terviskikumaks, ohutumaks ja kaasavamaks muutmist ning toetab sellega seoses ka ÜRO puuetega inimeste õiguste konventsiooni ja Euroopa ligipääsetavuse akti<sup>18</sup>; ergutab sellega seoses komisjoni esitama suuniseid ligipääsetavuse, kaasavuse, taskukohasuse, kestlikkuse, ohutuse ja turvalisuse kohta kõigi transpordikasutajate ja mittekasutajate ning eelkõige erivajadustega rühmadest pärit transpordikasutajate jaoks; nõuab terviklikumat lähenemisviisi, et tagada ligipääsetavus kogu reisi vältel;
27. rõhutab kesksel rollil, mida sellega seoses võivad lisaks muudele poliitikameetmetele etendada digitaliseerimine ja tehisintellekti lahendused; soovib rakendada avalike transporditeenuste puhul tehisintellekti ja digitehnoloogiaid, nagu SOS-nupud ja muud süsteemid, mis parandavad ohutust ja turvalisust, millel on samuti positiivne mõju, muutes ühistranspordi turvalisemaks praegu vähem kaitstud kasutajate, näiteks naiste jaoks;
28. märgib, et ligipääsetavuse puhul võivad tehisintellekt ja digitaliseerimine anda märkimisväärse panuse kuuldavate signaalide kaudu avalike transporditeenuste ja taristu puhul, arukate erasõidukite kasutuselevõtu, reisieelse virtualiseerimise, ohutute või arukate ristumiskohtade või tugirobotite kaudu;
29. tunnustab komisjoni jõupingutusi, kuid märgib, et metroodele, raudteetranspordile, bussidele, trammidele ja jagatud liikuvuse lahendustele ligipääsu parandamiseks on vaja ambitsioonikamat ja järjepidevamat Euroopa poliitikat ja õigusakte; tuletab meelde, et füüsilised tõkked on endiselt üks peamisi erivajadustega rühmadest pärit kasutajate ligipääsuprobleeme; rõhutab, kui oluline on tegeleda muude ligipääsetavusega seotud

<sup>17</sup> 20. detsembri 2006. aasta direktiiv 2006/126/EÜ juhilubade kohta (ELT L 403, 30.12.2006, lk 18).

<sup>18</sup> 17. aprilli 2019. aasta direktiiv (EL) 2019/882 toodete ja teenuste ligipääsetavusnõuete kohta (ELT L 151, 7.6.2019, lk 70).

küsimustega, nagu puuetega inimestele ette nähtud parkimiskohtade kättesaadavus, range poliitika ja asjakohane täitmise tagamine kuritarvitamiste korral, nagu parkimiskohtade blokeerimine ja ajutiste takistuste loomine, näiteks halvasti pargitud mikromobiilsusseadmed ja muud sõidukid, linna jalgsi käimise ja jalgrattasõidu taristu ligipääsetavus, sealhulgas kõnniteede kvaliteet ja ligipääsetavus, ning turvalised ja ligipääsetavad teeületuskohad;

30. nõuab jalgrattasõidu muutmist erivajadustega rühmadest pärit inimestele kättesaadavamaks; märgib, et jalakäijate ja jalgratturite kõrgendatud teeületuskohad ristmikel parandavad liikumispuudega inimeste ohutust ja ligipääsetavust, vähendades vajadust muuta ristmikel sõidutee ületamisel tasapinda astmete või rampide abil;
31. võtab teadmiseks liikuvuse ja mikromobiilsuse uute vormide, nagu jalgrattad, elektrijalgrattad, elektritõukerattad, tasakaalulauad, monorattad ja muud elektrilised ja mitteelektrilised isiklikud liikumisvahendid, kiire esilekerkimise; tunnustab nende potentsiaali nn esimese ja viimase kilomeetri lahendustena uksest ukseni teenuse pakkumisel, muutes avalikud transporditeenused atraktiivsemaks ja võimaldades kodanikel jõuda sihtkohtadesse või reisida sihtkohtadest, mida ühistransport praegu ei teeninda; rõhutab, et neid liikuvuse vorme tuleks linnalise liikumiskeskonna puhul siiski nõuetekohaselt arvesse võtta, esitleda ja käsitleda, sealhulgas seoses ohutuse ja nõuetele vastavuse poliitikaga kõigil valitsemistasanditel;
32. rõhutab siiski oma muret tõsiste puuduste pärast mikromobiilsuse reguleerimisel paljudes liikmesriikides ja Euroopa linnades võetud meetmete hajutatud maastiku pärast, kuna see ei hõlbusta seda liiki transporti ja kujutab endast ohtu inimeste turvalisusele; kutsub sellega seoses komisjoni üles tegema liikmesriikide ja Euroopa linnadega tihedat koostööd, et koostada linnade liiklusohutuse alased ühised miinimumsoovitused, parimad tavad ja nõuded;
33. märgib, et need ühised miinimumsoovitused, parimad tavad ja nõuded hõlmaksid soovitusi elektriliste ja mitteelektriliste isiklike liikumisvahendite ohutu kasutamise kohta, võttes arvesse erinevaid võimalikke sätteid, nagu eriharidus või -koolitus, parkimisviisid (vaba ringlus vs. kindlaksmääratud parkimisalad), kiirusepiirangud ja vanusenõuded, kiivri ja muude kaitsevahendite kandmise nõuded, samuti eeskirjad laste vedamise kohta, joovastavate ainete mõju all juhtimise keeld jne; märgib, et neid nõudeid tuleks sujuvalt kohandada eri valitsemistasanditele, sõltumata säästva linnalise liikumiskeskonna kava kavandamisest ja rakendamisest ning ilma subsidiaarsuse põhimõtet ohtu seadmata; ergutab liikmesriike tungivalt jätkama koostöös linnadega oma siseriiklike õigusaktide kohandamist ja algatama teavituskampaaniaid liiklusohutuse alase teadlikkuse ja hariduse suurendamiseks; rõhutab, et kooliharidusel on oluline roll liikluseeskirjadega tutvumisel ja nende õppimisel;
34. rõhutab elektritõukerataste ja -jalgrataste nn suvalise parkimise probleemi, eriti kõnniteel, millega tuleb tegeleda, kuna see mõjutab eelkõige jalakäijaid ja jalgrattureid, samuti ratastoolikasutajaid ja lapsekärudega lapsevanemaid;
35. märgib sellega seoses, et nõuetekohase täitmise tagamise puudumine kahjustab ka liiklusohutust ja kõigi liiklejate turvalisust; nõuab, et keskendutaks kehtivate reeglite täitmise tagamisele, et kindlustada transpordiliikide lugupidav koosseksisteerimine;

36. kutsub lisaks komisjoni üles ühtlustama mikromobiilsuse liikidega seotud tehnilisi standardeid ja nõudeid; nõuab CE-märgist käsitlevate õigusaktide ja nende kohaldamise läbivaatamist ning analüüsi selle kohta, kas nende sõidukite lisamine tüübikinnitusmäärusesse<sup>19</sup> võiks pakkuda lahendust;

### ***Aktiivne liikuvus***

37. on seisukohal, et aktiivne liikuvus hõlmab kas inimeste või kaupade transporti, mida on võimalik käitada kas inimese füüsilise tegevuse või elektrimootori ja inimjõu kombinatsiooni abil, nagu elektrijalgratate puhul;
38. rõhutab, et aktiivne liikuvus on väärtuslik, tulemuslik ja ligipääsetav uksest ukseni reisimise ja pendelränne lahendus, mida inimesed toetavad ja mis võib tulemuslikult kaasa aidata kliimaneutraalsuse saavutamisele 2050. aastaks ning aidata vähendada transpordi CO<sub>2</sub> heidet, vähendada heitkoguseid ja õhusaastet ning vähendada ummikuid, seega tuleks seda igas linnalise liikumiskeskonna raamistikus julgustada, et tagada taskukohased, ligipääsetavad ja kestlikud transpordilahendused;
39. ergutab seetõttu kohalikke omavalitsusi investeerima ja rajama ohutut jalgrattasõidu ja jalgsi käimise taristut, et kaasata linnatranspordisüsteemidesse jagatud jalgrattad ja elektrijalgrattad; julgustab liikmesriike pakkuma stiimuleid jalgratate, sealhulgas elektrijalgratate ostmiseks; ergutab mitmeliigilise transpordi edendamiseks jalgrattasõidu, jalgsi käimise ja muude transpordiliikide vahelise koostoime loomist, näiteks tehes rongides kättesaadavaks rohkem jalgrattakohti ning pakkudes jaamades ja liikuvussõlmedes rohkem turvalisi jalgratta parkimiskohti;
40. ergutab komisjoni tegema rohkem, et edendada aktiivset liikuvust kogu ELis, esitama spetsiaalse jalgrattasõidu strateegia ja kuulutama 2024. aasta Euroopa jalgrattasõidu aastaks; nõuab tungivalt, et komisjon tunnustaks ELi tööstusstrateegias jalgratate tarneahelat ELis;

### ***Linnataristu ja TEN-T linnatranspordisõlmed***

41. rõhutab, et linnataristu planeerimine peaks aitama kaasa arukale ja kestlikule transpordile üleminekule, võimaldades mitmeliigilist transporti ja tagades linnades elukvaliteedi ning linna-, linnalähedaste ja maapiirkondade vahelised ühendused nende majanduslikus, hariduslikus, turismialases ja kultuurilises teeninduspiirkonnas; nõuab taristu planeerimist, et hõlbustada mitmeliigilise transpordi sõlmpunktide loomist linnatranspordisõlme tasandil, ning rõhutab, et taristu peaks hõlmama juurdepääsuteid ja viimase kilomeetri ühendust mitmeliigilise reisijateveo sõlmpunktidega, sealhulgas aktiivsete transpordiliikide puhul juurdepääsuteid, nagu sillad või tunnelid;
42. rõhutab, et linnataristu planeerimine tuleks välja töötada kooskõlas ELi liiklusohutusstandardite õigusaktidega ning hõlmama jalgrattasõidu ja jalgsi käimise taristu ja muude aktiivse liikuvuse vormide ohutusstandardeid; ergutab liikmesriike ja kohalikke ametiasutusi rajama aktiivse liikuvuse jaoks ohutut taristut ning võtma uue taristu

---

<sup>19</sup> 30. mai 2018. aasta määrus (EL) 2018/858 mootorsõidukite ja mootorsõidukite haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike tüübikinnituse ja turujärelevalve kohta (ELT L 151 14.6.2018, lk 1).

ehitamisel või olemasoleva taristu rekonstrueerimisel nõuetekohaselt arvesse maantee- ja jalgrattasõidu taristu katkematust ja ohutust;

43. julgustab liikmesriike, kohalikke omavalitsusi ja linnade võrgustikke ühendama jõud, et edendada ja rakendada säästva linnalise liikumiskeskonna kavasad, et parandada elukvaliteeti kõigis Euroopa linnades, järgides samal ajal subsidiaarsuse põhimõtet; ergutab liikmesriike toetama kohalikke omavalitsusi säästva linnalise liikumiskeskonna kavade arendamisel ja rakendamisel;
44. rõhutab säästva linnalise liikumiskeskonna kavade tähtsust ja ergutab ühtlustatumat lähenemisviisi kogu ELis; rõhutab sellega seoses, et tulevased säästva linnalise liikumiskeskonna kava käsitlevad suunised peaksid paremini hõlmama kõiki kestlikke transpordiliike, sealhulgas aktiivset liikuvust ja selle taristut, tuginedes selle valdkonna parimatele tavadele ja terviklikule ohutusalasale lähenemisviisile linnapiirkondades; soovib lisada säästva linnalise liikumiskeskonna kavadesse jalgrataste parkimise või elektri jalgrataste laadimise rajatised;
45. ergutab kodanike ja teiste sidusrühmade kaasamist kohalikul, piirkondlikul, riiklikul ja Euroopa tasandil säästva linnalise liikumiskeskonna kavade koostamisesse ja selles osalemist, kuna see on hädavajalik, et tagada vajalik üldsuse toetus, tuues kõik sidusrühmad kokku sellise kvaliteetse teenuse kavandamisel, mis vastab kõigi vajadustele ja ootustele;
46. rõhutab, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavas ei tuleks mitte ainult esitada meetmed eri transpordiliikide integreerimiseks ja kestlike transpordiliikide edendamiseks, vaid selles tuleks hinnata ka nende taskukohasust ja ligipääsetavust transpordikasutajate jaoks, võttes samal ajal arvesse eri rühmade erinevaid transpordi- ja liikuvusvajadusi;
47. nõuab, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavad kajastaksid erivajadustega rühmade erinevaid liikuvusmudeleid ja -vajadusi; rõhutab, et erivajadustega rühmade aktiivne kaasamine nendesse kavadesse on väga oluline;
48. ergutab liikmesriike täiendavalt integreerima oma säästva linnalise liikumiskeskonna kavadesse takistusteta juurdepääsu linnatransporditeenustele; tuletab meelde vajadust integreerida ELi liiklusohutuse eesmärgid ja meetmed paremini säästva linnalise liikumiskeskonna kavasad käsitlevatesse suunistesse, jälgides ja edendades parimaid tavasid;
49. rõhutab, et vajaduse puhul uue linnalise liikumiskeskonna raamistiku järele Euroopa tasandil tuleb võtta arvesse kõiki selle tasandeid; rõhutab, et säästva linnalise liikumiskeskonna kavad tuleb integreerida kohalikku ja territoriaalsesse linnaplaneerimisse ja sellega kooskõlastada; julgustab piirkondi edendama sellist koordineerimist oma territooriumide ja omavalitsuste vahel stiimulite kaudu, millega toetatakse seda seost säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ning linna- ja territoriaalse planeerimise vahel; kutsub komisjoni üles seadma suuremaid ambitsioone ja töötama piirkondlikul tasandil välja linnalise liikumiskeskonna kavad, järgides seejuures täielikult subsidiaarsuse põhimõtet;
50. rõhutab, et üleeuroopaline transpordivõrk (TEN-T) tugineb mitmeliigilisele



linnatranspordile, et hõlbustada nii reisijate- kui ka kaubaveo nn esimest ja viimast kilomeetrit, mille puhul peaks suurenema kestlike transpordiliikide, sealhulgas aktiivse liikuvuse osakaal;

51. rõhutab vajadust tugevdada mitmeliigilist liikuvust, et pakkuda inimestele ühendust töö käimiseks, hariduse omandamiseks ja vaba aja veetmiseks, ning laiendada võrdset juurdepääsu liikuvus- ja transporditeenustele linna-, linnalähedaste ja maapiirkondade vahel;
52. nõuab märkimisväärselt paremaid ühendusi lennujaamadest, vertiportidest ja meresadamatest linnadesse ja linnatranspordisõlmedesse, et võimaldada sujuvaid ja mitmeliigilisi transpordi- ja liikuvuslahendusi; rõhutab sellega seoses raudteetaristu ja koostalitlusvõime ülimat tähtsust;
53. väljendab heameelt töö üle, mida Euroopa Lennundusohutusamet (EASA) on teinud seoses vertiportidega, mille arendamine on linnaõhutranspordi teenuste kasutuselevõtu võti;
54. väljendab heameelt komisjoni ettepaneku üle tugevdada toetust TEN-T linnatranspordisõlmedele, sealhulgas ELi perifeersetes ja äärepoolseimates piirkondades asuvatele sõlmedele ja ühendustele, kuna see on vajalik puuduvate ja halbade ühenduste käsitlemiseks, mis on endiselt suur probleem; rõhutab eelkõige vajadust tugevdada sujuvat ühenduvust maa-, mägi-, linnalähedaste ja linnapiirkondade vahel koos kestlike transpordiliikide koostalitlusvõimelise taristu selgrooga, nagu raudtee ja siseveeteed ning mitmeliigilise transpordi sõlmed; rõhutab, kui tähtis on ühendatus kvaliteetse ühistranspordiga, eelkõige avalike transporditeenuste ning aktiivse liikuvuse ja individuaalse liikuvusega;
55. väljendab sellega seoses heameelt linnatranspordisõlmi ühendavate säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamise üle, kuna need võivad hõlmata meetmeid kestlike transpordiliikide ühendamiseks teiste transpordiliikidega; on sellega seoses seisukohal, et EuroVelo võrgustik tuleks tulemuslikult integreerida TEN-T võrku, et saavutada koostoime mõlema võrgu vahel, ning TEN-T taristu rajamisel või rekonstrueerimisel linnatranspordisõlmedes tuleks võtta nõuetekohaselt arvesse jalgrattasõidu võimaldamist;
56. rõhutab, kui oluline on tagada, et linnatranspordisõlmedel oleks arukad ja kestlikud ühendused kiirrongide põhiliinide, jaamade ja möödasõiduteede ning linnasisese keskkonna vahel, et säilitada võimaluse korral katkematu järjepidevus põhivõrguliinidel, säilitades samal ajal integreeritud liikuvuslahendused suurlinnapiirkondades ning lihtsad ja arukad ühenduvuslahendused linnakeskuste ning linna- ja linnalähedaste piirkondadega;
57. kutsub komisjoni üles laiendama praegust linnatranspordisõlmede loetelu, et see hõlmaks ka teisi TEN-T koridorides asuvaid linnu, nagu liikmesriikidega kokku lepiti, ning pakkuma rohkem toetust, et aidata uutel linnatranspordisõlmedel luua ja ajakohastada oma säästva linnalise liikumiskeskonna kavasid; rõhutab, et kohalike omavalitsuste paremat kaasamist TEN-T koridoride juhtimisse ja kavandamisse ja asjakohaste kriteeriumide kindlaksmääramist säästva linnalise liikumiskeskonna kavade hindamiseks saaks parandada koostöömehhanismide loomise kaudu;

58. tuletab meelde, et äärepoolseimate piirkondade linnapiirkonnad seisavad silmitsi struktuursete piirangute ja konkreetsete transpordiprobleemidega ning et nendes piirkondades tuleb tagada territoriaalne terviklikkus ja ühendatus; kordab oma üleskutset komisjonile koostada selleks spetsiaalne programm, järgides põllumajanduses kõrvalisele asukohale ja saarelisele asendile vastavate valikmeetmete programmi (POSEI kava) mudelit, et kompenseerida nende piirkondade struktuurilist halvemust transpordis;
59. rõhutab, et siseveeteed on üks keskkonnasõbralikumaid transpordiliike ja neil on endiselt suures osas kasutamata potentsiaal märkimisväärsete kaubakoguste veoks kogu ELis, sealhulgas linnapiirkondades, nagu on näidatud säästva ja aruka liikuvuse strateegias; rõhutab seetõttu, et siseveetranspordil võib olla oluline roll ELi kliimaeesmärkide saavutamisel;
60. rõhutab, et siseveeteede taristu edasiarendamine on ülioluline aruka, kestliku ja konkurentsivõimelise linnatranspordi rajamiseks;
61. nõuab siseveeteede osakaalu märkimisväärset suurendamist linnatranspordis, parandades selle vastupidavust, tõhusust ja kestlikkust, edendades ja stimuleerides selle kasutamist ning võimaldades piisavaid investeeringuid, et leevendada liiklusummikuid, suurendada ohutust ja vähendada heitkoguseid;
62. palub liikmesriikidel julgustada oma kohalikke ametiasutusi lisama oma säästva linnalise liikumiskeskonna kavadesse eesmärgi kasutada paremini ära linnade siseveeteid ning esitada konkreetseid ettepanekuid, mille eesmärk on edendada logistikat meie siseveeteedel ja võtta arvesse lõpptarneid; kutsub komisjoni sellega seoses üles parandama linnalise liikumiskeskonna andmete kogumist veeteedel toimuva reisijateveo ja kaubaveo kohta ning rõhutab siseveetranspordi potentsiaali viimase kilomeetri jaoks kestlikus linnalogistikas;
63. kutsub liikmesriike üles keskenduma TEN-T siseveeteede põhivõrgu rajamise lõpuleviimisele 2030. aastaks, kõrvaldades puuduvad ühendused ning võimaldades kvaliteetset ja modaalset ühendatud füüsilist ja digitaalset taristut linnaraamistikus, sealhulgas raudteeühenduste parandamist sadamates;
64. nõuab koostöös sidusrühmadega välja töötatud ELi meetmete vastuvõtmist, et kõrvaldada õiguslikud, haldus- ja piiriülesed tõkked, mis takistavad mitmeliigilise transpordi kasutamist Euroopa majanduses; märgib, et see mitmeliigilise transpordi visioon tuleks välja töötada järgmises Euroopa integreeritud siseveetranspordi tegevusprogrammis (NAIADES); nõuab mitmeliigiliste sadamaplatvormide arendamiseks lisastiimuleid;
65. märgib kohaliku transpordi tähtsust, eriti kuna 93 % rongireisijatest sõidab piirkondlikel liinidel;
66. nõuab raudteetranspordi ja kaubaveo osakaalu suurendamist ning nende ühendamist teiste transpordiliikidega linnatranspordi raamistikus; nõuab sellega seoses olemasoleva õigusraamistiku parandamist ning tehnoloogiliste ja tegevustõkete vähendamist; rõhutab, et Euroopa raudteeliikluse juhtimissüsteemi (ERTMS) täielik integreerimine tuleb lõpule viia 2030. aastaks, mistõttu on tegemist kiireloomulise küsimusega;

67. rõhutab, kui olulised on raudteetransporditeenuse osutajatele kehtestatud võrdsed tingimused ja nende võrdne juurdepääs linnataristule, samuti raudteede juurdepääsu läbivaatamine, et parandada raudtee konkurentsivõimet linnatranspordi raamistikus täielikus kooskõlas neljanda raudteepaketiga, sealhulgas avalike teenuste sätetega, ning tagada reisijate ja kaubaveo jaoks kestlikud, taskukohased ja atraktiivsed transpordilahendused;
68. rõhutab jalgrattasõidu ja raudteetranspordi vahelise koostoime eeliseid, mis võimaldavad üliolulisi nn viimase kilomeetri lahendusi ja vabaajareise; ergutab sellega seoses tagama piisava ligipääsu rongijaamadele ning kindlustama jaamades ja liikuvussõlmedes piisaval hulgal turvalisi parkimiskohti;
69. on seisukohal, et piirilinnad peaksid suutma pakkuda tõhusat ja sujuvat piiriülest igapäevast transporti, tegeledes samal ajal puudevate ühenduste ja kitsaskohtadega ning tagades parema ja kestlikuma ühenduvuse Euroopa pealinnade ja suurlinnade vahel; rõhutab sellega seoses eelkõige, et nii kiirrongi- kui ka öörongiteenuseid tuleks paremini kasutada, eriti piirkondades, kus sellised teenused praegu puuduvad; rõhutab, et raudtee üks peamisi konkurentsieeliseid on see, et sellega saab luua ühendusi kesklinnade vahel; nõuab sellega seoses tungivalt, et asjaomased ametiasutused kõrvaldaksid kõik olemasolevad tõkked ja looksid sellised kesklinnade vahelised ühendused Euroopa linnades, kus need veel puuduvad;
70. rõhutab raudteetranspordi, kuid eriti autokaubaveo puhul äärmiselt pikki ooteaegu piiril, mis mõnel juhul põhjustab häireid linnalise liikumiskeskonna süsteemides ja igat liiki transpordis; rõhutab, et see mõjutab negatiivselt piirilinnasid ja -piirkondi ning sellel on otsene mõju õhu kvaliteedile ja mürasaastele, halvendades samal ajal Euroopa kodanike tervist, ning see suurendab liiklusõnnetuste ja taristu kahjustamise ohtu; nõuab seetõttu, et kogu ELis kehtestataks raskeveokite piirimenetluse ja -kontrolli standardajaks üks minut, sealhulgas meetmed nõuetele mittevastavuse korral;
71. rõhutab, et linnalise liikumiskeskonna ambitsioonid ja eesmärgid nõuavad piisavat ja pikaajalist rahastamist, ning et see on veelgi olulisem, kui pidada silmas enneolematult kõrget inflatsiooni ja kiirendatud liikumist fossiilkütustest sõltumatuse suunas, mis on muu hulgas ajendatud energiakriisist, mille on põhjustanud Venemaa ebaseaduslik ja põhjendamatu sõda Ukraina vastu, ning samuti nõuavad need muid mitterahalisi toetusvahendeid; nõuab sellega seoses piisavate avaliku, erasektori, riiklike ja Euroopa rahaliste vahendite kombineerimist ning asjakohaste olemasolevate ELi programmide ja projektide kiiret rakendamist; nõuab lisaks ambitsioonikat linnalise liikumiskeskonna rahastamist väljaspool 2021.–2027. aasta mitmeaastast finantsraamistikku, et parandada ühenduvust, tõhusust, taskukohasust, mitmeliigilisust ja kestlikkust; nõuab linna-, linnalähedaste ja maapiirkondade vaheliste mitmeliigilise transpordi ühendusvõimaluste, sealhulgas raudteetranspordi täiendavat rahastamist ning digitaliseeritumat veeremit ja taristut, et võidelda ka rahvastikukao vastu nendes piirkondades;
72. rõhutab, et linnainvesteeringute kavandamine peaks toetama mitmeliigilisi lahendusi kõigi kasutajate jaoks, sealhulgas ühistransporti;
73. nõuab Euroopa Investeeringuspanga (EIP grupi) suuremat kaasamist, et võimaldada

olemasolevate rahaliste vahendite suurendamist, sealhulgas võimaluse korral vahendite otse kohalikele omavalitsustele eraldamist, pöörates samal ajal erilist tähelepanu väiksemate linnade vajadustele;

74. rõhutab ELi haldussuutlikkuse toetamise ning kohalike ja piirkondlike omavalitsuste rahastamismehhanismide ja -võimaluste alase koolituse eeliseid;

### ***Rohe- ja digipööre linnatranspordis***

75. märgib, et linnapiirkonnad kannatavad õhusaaste mõju all; tuletab meelde, et kokkupuude õhusaastega, näiteks peenosakestega, suurendab enneaegsete surmade arvu Euroopas; kutsub liikmesriike üles tegema rohkem, et parandada linnade õhukvaliteeti;
76. märgib, et Euroopa linnapiirkondade kohalikud omavalitsused rakendavad oma linnades õhu- ja mürasaaste ning liiklusummikute vähendamiseks mitmesuguseid poliitikameetmeid, alates vähese heitega piirkondadest kuni kauba kohaletoometamisega, heitekleebiste, liikluskavadeni jne; tunnistab sellega seoses lisaväärtust, mida annab parimate tavade jagamine linnades ja Euroopa tasandil;
77. rõhutab liiklusummikute vähendamise lisakasu, eelkõige seoses hädaabisõidukite, nagu politsei-, kiirabi- ja tuletõrjeautode juurdepääsu võimaldamisega;
78. märgib, et CO<sub>2</sub> heite vähendamine on linnapiirkondades sageli tõhusam, arvestades muu hulgas suuremat rahvastikutihedust, ning et seetõttu peaks CO<sub>2</sub> heite vähendamine nendes piirkondades toimuma kiiremini;
79. peab tervitatavaks transpordist tuleneva müra vähendamiseks tehtavaid kohalikke algatusi, võttes arvesse müra negatiivset mõju inimeste tervisele ja elurikkusele, sealhulgas näiteks müraradarite kasutamist Pariisis; on veendunud, et komisjon peaks sellised algatused kindlaks tegema ja neid edendama, sealhulgas säästva linnalise liikumiskeskonna kavasad käsitlevate suuniste kaudu, ning liikmesriigid peaksid selliseid vahendeid laiemalt kasutama;
80. peab tervitatavaks transpordist tuleneva müra vähendamiseks tehtavaid kohalikke algatusi, võttes arvesse müra negatiivset mõju inimeste tervisele ja elurikkusele, sealhulgas näiteks müraradarite kasutamist Pariisis; on veendunud, et komisjon peaks sellised algatused kindlaks tegema ja neid edendama, sealhulgas säästva linnalise liikumiskeskonna kavasad käsitlevate suuniste kaudu, ning liikmesriigid peaksid selliseid vahendeid laiemalt kasutama;
81. märgib, et Euroopa linnapiirkondades kasutatakse üha enam sõidukite linnakeskkonnale ligipääsu reegleid, et vähendada ummikuid ja saastet, sealhulgas piirates raskete kaubaveokite ligipääsu; märgib, et sõidukite linnakeskkonnale ligipääsu reeglid põhinevad sageli ka sõidukitele kohaldatavatel Euro normidel; võtab sellega seoses teadmiseks ettepaneku uute rangemate Euro 7 normide kohta;
82. rõhutab, et linnapiirkondadele peab olema ligipääs kõigil, kuna konkreetsete sõidukite või kasutajate ligipääsu piiramine linnapiirkonnale võib põhjustada kodanike diskrimineerimist, selliste alade kasutuselevõtmine mõjutab märkimisväärselt eelkõige väikese ja keskmise sissetulekuga kodanike ning linnalähedastest ja maapiirkondadest

pärit kodanike igapäevast liikuvust ning nende sotsiaal-majanduslikku seisundit; on veendunud, et ühtegi kodanike rühma ei tohiks karistada sellega, et transport muutub nende jaoks ebatõhusaks või liikuvus ise võimatuks, mis võib kaasa tuua ka edasise linnastumise;

83. rõhutab, kui olulised on arukad lahendused, millega autojuhte teavitatakse paremini nende vastavusest teatavatele reeglitele, eelkõige seoses piiriülese jõustamisega; märgib, et ühised Euroopa standardid ja tehnoloogilised lahendused võivad võimaldada sujuvat ligipääsu kõigile sellistele aladele ning et need standardid peaksid põhinema andmetel ja võimaldama sõidukite linnakeskkonnale ligipääsu reeglite kasutamist piirkondades, kus on tõendatud, et heitkoguste arv on äärmiselt suur; rõhutab, et sõidukite linnakeskkonnale ligipääsu reeglitega peaksid kaasnema mõjuhinnangud, samuti konsulteerimine üldsuse ja teiste sidusrühmadega, teave ja teavitamine asjaomastest majandusteguritest; rõhutab, et kohalikud omavalitsused peaksid enne sõidukite linnakeskkonnale ligipääsu reeglite kasutuselevõttu teavitama komisjoni;
84. rõhutab, et sellised meetmed aitaksid tasakaalustada õhukvaliteedi ja ummikute parandamisest saadavat kasu nendes piirkondades nende puudustega seoses diskrimineerimise, ühtse Euroopa transpordipiirkonna killustatuse, linnalogistika lisakulude või kohalikule turismile avalduva võimaliku mõjuga;
85. toetab säästva kaubaveo mõõtme integreerimist säästva linnalise liikumiskeskonna kavadesse, et kiirendada säästva linnalogistika kavasid ning heiteta ja vähese heitega lahendusi linna kaubaveole, sealhulgas raudtee, siseveeteede, heiteta ja vähese heitega laevastike ning veojalgrataste jalgrattalogistika kaudu, kasutades uusi jaotusmudeleid, dünaamilisi marsruute ja mitmeliigilisi ühendusi;
86. rõhutab, et linnalogistikat tuleks käsitleda linnaplaneerimise lahutamatu osana, et tagada linna kaubaveoteenuste tõhusus ja vältida häireid teiste osalejate jaoks;
87. rõhutab mitmeliigilise kaubaveo terminalide kaasamise tähtsust linnatranspordisüsteemi ja taristusse; rõhutab kõigile transpordiettevõtjatele mõeldud ühiste saadetiste kogumiskeskuste potentsiaali, mis on juurdepääsetavad igat liiki kasutajatele ja mida on piisaval hulgal, et hõlbustada saadetiste ohutut kogumist, et vähendada kauba kättetoimetamisega seotud liiklust linnades viimase kilomeetri ühenduste kaudu;
88. rõhutab, kui oluline on vähendada heiteta ja vähese heitega sõidukite, raudteetranspordi ja siseveeteede abil linnalogistika CO<sub>2</sub> heidet, kiirendada üleminekut heiteta ja vähese heitega linnalogistikale, võttes arvesse e-kaubanduse kasvavat nõudlust; julgustab kohalikke omavalitsusi uurima oma linnalogistikas ka potentsiaali ja võimalusi kaupade transportimiseks alternatiivsete lahenduste abil, nagu jalgrattad, veo- ja elektrijalgrattad;
89. kutsub liikmesriike üles tagama koostöös kohalike ja piirkondlike omavalitsustega laadimispunktide ja alternatiivkütuste tankimistaristu üldise kättesaadavuse (linna-, linnalähedastes ja maapiirkondades) viisil, milles võetakse arvesse kõigi sõidukikategooriate eripära vastavalt alternatiivkütuste taristu määrusele, et aidata kaasa säästvate transpordilahenduste kiiremale kasutuselevõtule; kutsub liikmesriike üles tegema komisjoniga koostööd, et luua üksikisikutele ja ettevõtjatele stiimuleid heiteta ja vähese heitega transpordiliikide kasutuselevõtuks, näiteks soovitusel linnaplaneerimist ja lubade andmist puudutava lihtsustatud seadusandliku menetluse kohta;

90. rõhutab heiteta ja vähese heitega alternatiivkütuste ning ringmajanduse tähtsust ELi ambitsioonikate keskkonnaeesmärkide saavutamiseks; märgib sellega seoses, et üleminekul heiteta ja vähese heitega sõidukitele, eelkõige elektrisõidukitele, on suur potentsiaal vähendada kasvuhoonegaaside heitkoguseid kaasaval ja taskukohasemal viisil; rõhutab seetõttu, et õiguskeskkonna optimeerimine ELi tasandil on moderniseerimistööstuse toetamise jaoks otsustava tähtsusega; kutsub liikmesriike ja komisjoni üles tegema koostööd, et töötada välja mitmesugused rahalised, fiskaalsed ja regulatiivsed stiimulid, et võimaldada era- ja ärikasutajatel minna üle heiteta ja vähese heitega alternatiividele;
91. julgustab kohalikke omavalitsusi pakkuma elektri- ja veojalgrataste laadimistaristut; rõhutab, et alternatiivkütuste laadimis- ja tankimistaristu peaks olema mitmeliigilise transpordi sõlmpunktide ja terminalide osa;
92. rõhutab, et kasutusest kõrvaldatud ja iganenud ruumimahukad raudtee- ja ühistranspordirajatised, nagu jaamad, pinnad, laod ja kasutusest kõrvaldatud mehaanikatöökohad, isegi kui need kuuluvad endiselt ettevõttele, võiksid pakkuda funktsionaalseid lahendusi tegevusteks, mis toovad otseselt kasu kohalikele kogukondadele, nagu mittetulunduslikud algatused, põllumajandustootjate turud ja muud ulatuslikud solidaarsusalgatused, tagades samal ajal avaliku ruumi säästva kasutamise linnakeskkonnas;
93. rõhutab, et tehisintellekt ja digiüleminek on vahendid, mida saab kasutada transpordisüsteemi üldise tõhususe parandamiseks selle kasutuselevõtmise kaudu sõidukites, liikluskorraldussüsteemides ja optimeeritud intelligentsetel transpordisüsteemidel põhinevates teenustes, et parandada ühistranspordi planeerimise mugavust ja usaldusväärsust, vähendada kasvuhoonegaaside heidet, lühendada sõiduaegu ja -kulusid ning leevendada liiklusummikuid, parandades samal ajal oluliselt teenuste prognoositavust ja klientide rahulolu; märgib samal ajal, et transporti saab muuta ohutumaks, tõhusamaks, säästvamaks ja taskukohasemaks; rõhutab sellega seoses vajadust kaitsta kõigi loodud ja kogutud andmete turvalisust ja konfidentsiaalsust;
94. julgustab võtma kasutusele uusimaid sõidukitehnoloogiaid, nagu tiptasemel sõiduautod, kaubikud, veoautod ja bussid, millel võib olla linnatranspordis oluline roll, pakkudes arukaid, säästvaid, ohutuid, taskukohaseid ja tõhusaid individuaalseid ja ühistranspordilahendusi ja logistikat, et arendada ja rakendada koostoimelist, ühendatud ja automatiseeritud liikuvust ning võimaldada tõhusamat ajakohastatud liikluskorraldust; rõhutab, et olemasolev tehnoloogia võimaldab sujuvat mitmeliigilise transpordi integreerimist, sealhulgas ühtse piletimüügi kasutamist, tingimusel et eri ettevõtjad jagavad nõuetekohaselt sõiduplaane ja reaajas saadavaid andmeid; nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid suurendaksid teadusuuringuid ja investeeringuid aruka liikuvuse ning sellega seotud oskuste täiendamise ja ümberõppe valdkonnas, et aidata kaasa uuenduslike transpordilahenduste väljatöötamisele;
95. toetab kriitiliste teelõikude ja õnnetusohlike paikade (nt tunnelid, sillad, suured ülekoormatud alad) varustamist asjakohaste intelligentsete transpordisüsteemidega ning leiab, et intelligentsete transpordisüsteemide teenuste osutamine kriitilistel teelõikudel asuvates kohtades ja aladel toob kaasa ohutuse ja liiklustõhususega seotud kiireid

edusamme;

96. rõhutab, et tehisintellektisüsteemidega varustatud autonoomsed sõidukid, mis skaneerivad oma ümbrust ja reageerivad kohe, võivad oluliselt vähendada inimlikke eksimusi ning aidata oluliselt vähendada õnnetusi ja surmajuhtumeid, kui neid kasutatakse asjakohaste kaitsemeetmetega; on seetõttu seisukohal, et kuna edusammud liiklussurmade arvu vähendamisel ELis on viimase kahe aastakümne jooksul seiskunud, võivad need olla olulised vahendid, et kiirendada liikumist liiklussurmade nulleesmärgi suunas;
97. on seisukohal, et on vaja luua kohalik poliitikaraamistik ning avaliku ja erasektori partnerlused, mis suudaksid toetada tööstuse ja liikuvusega tegelevaid ettevõtjaid, käivitades uuenduslikke ja kestlikke ärimudeleid ning uusi linnalise liikumiskeskonna tehnoloogiaid, nagu autonoomsete sõidukite käitamine; märgib, et seda saab hõlbustada linnapiirkondadele juurdepääsu poliitikat käsitlevate reeglite ühtlustamisega, et saavutada mastaabisääst ja väiksemad kulud;
98. nõuab asjakohase õigus- eetika- ja poliitikaraamistiku väljatöötamist tehisintellekti kasutamiseks kestlikus ja arukas liikuvuses ja transpordis ning kasutajaandmetes;
99. rõhutab sellega seoses, et täisautonoomsed või ulatuslikult automatiseeritud sõidukid on kaubanduses kättesaadavad lähiaastatel ning et võimalikult kiiresti tuleb panna paika asjakohased õigusraamistikud, mis tagavad nende ohutu käitamise ja sätestavad selge vastutust reguleeriva korra, et tegeleda sellega kaasnevate muudatuste, sealhulgas autonoomsete sõidukite ja taristu ning teiste kasutajate koostoimega;
100. rõhutab, et digilahendused tuleb kasutusele võtta kaasaval ja osaluspõhisel viisil, et kõigil kasutajarühmadel oleks juurdepääs transpordile, samuti tuleb tagada inimkontrolli mehhanismid ning vältida digitaaloskustel ja tehnoloogiale juurdepääsul põhinevat diskrimineerimist;
101. nõuab linnade füüsilise ja digitaalse taristu kiiret ajakohastamist, et tagada automatiseeritud sõidukite ohutu kasutuselevõtt, ühtlustades liikluseeskirjad kõigis liikmesriikides ja kohalikes omavalitsustes;
102. rõhutab õhustranspordi kasvavat potentsiaali linnapiirkondades, eelkõige seoses droonide võimaliku kasutamiseга üldsuse poolt;
103. rõhutab, et mehitamata õhusõidukeid tuleb käsitada liikuvusraamistiku osana ning seetõttu tuleks nende ohutust ja turvalisust reguleerida, ning et enne mis tahes meetme või kava vastuvõtmist selles valdkonnas tuleks läbi viia põhjalik mõjuhindang linnaõhuliikluse kohta, et nõuetekohaselt hinnata nende kasulikkust ja võimalikke probleeme seoses ohutuse, müra, eraelu puutumatusse või eluasemeõigustega;
104. juhib tähelepanu sellele, et maanteetranspordi aspektid muutuvad üha olulisemaks nende suure mõju tõttu majanduslikule, keskkonnaalasele ja sotsiaalsele jätkusuutlikkusele; rõhutab parimate tavade ja andmete vahetamise tähtsust; väljendab sellega seoses heameelt komisjoni ettepaneku üle parandada 2022. aastaks 19 säästva linnalise liikumiskeskonna näitajat;

105. rõhutab, et komisjon peab pidevalt jälgima linnatransporditeenuste kvaliteeti määravaid tegureid, et hinnata kehtivate asjakohaste õigusaktide rakendamist ja kõrvaldada nende puudused; julgustab riikide ametiasutusi jagama komisjoniga korrapäraselt statistilist teavet, sealhulgas teavet ühistranspordi pakkumise, õhukvaliteedi, linnaliikuvuse õnnetuste, reisijatevoogude, pendelrände mustrite ja aktiivse liikuvuse kohta, kaasa arvatud andmeid tarneahelas veojalgrattaid kasutavate ettevõtete jalgrattalogistikakeskuste, autojagamise ja muude esilekerkivate liikuvusviiside kohta;
106. rõhutab, kui oluline on lisada andmete kogumisse ja komisjonile esitamisse sotsiaal-majanduslikud andmed linnatranspordisõlmede kaupa ning et need andmed peaksid hõlmama avalike ja eraliikuvusteenuste ja muude teenuste kättesaadavust, taskukohasust või kasutajasõbralikkust;
107. kutsub liikmesriike ja komisjoni üles toetama Euroopa linna andmete kogumisega seotud probleemide lahendamisel ning edendama Euroopa transpordi- ja liikuvusandmete jagamist liikmesriikide vahel, mida hallatakse avaliku ühtse andmeruumi kaudu;
108. rõhutab vajadust toetada keskkonnahoidlike, kasutajakesksete ja integreeritud liikuvuslahenduste kiiret kasutuselevõttu inimeste ja kaupade, era- ja avaliku sektori sidusrühmade jaoks, et tagada uudsete liikuvuslahenduste kavandamine vastavalt inimeste vajadustele ja pakkuda kõigile kodanikele juurdepääsu uue põlvkonna puhastele, ohututele, taskukohastele ja võrdsetele reisivõimalustele; rõhutab, kui oluline on kaasata avaliku ja erasektori sidusrühmad koostöösse ja konstruktiivsesse dialoogi ühiskonna, kohalike omavalitsuste ja ettevõtete vahel, et saavutada inimeste kestlik liikuvus ja kaubavedu linnapiirkondades;
109. kutsub liikmesriike üles tagama koostalitlusvõimelise reaalarajas saadava liiklusteabe kogu ELis, mis peaks olema kättesaadav teenuseosutajatele ja arendajatele, et hõlbustada reisiteabe veebisaitide, veebipõhiste reisiplaneerijate ning muude rakenduste ja teenuste loomist kodanikele ja logistikaettevõtjatele;
110. nõuab, et kogu Euroopas arendataks edasi ja rakendataks mitmeliigilise liikuvuse digiteenuseid, näiteks liikuvust kui teenust (MaaS), integreerides ühistransporti ning muid nn esimese ja viimase kilomeetri lahendusi, nagu mikromobiilsuse jagamise teenused, tagades transpordi pakkujatele ja transpordiliikidele võrdsed tingimused; rõhutab, et MaaS on oluline vahend mitmeliigiliste transpordisõlmede jaoks, mis ühendavad kõik liikuvusteenused ja parkimise ning annavad seega teavet parimate kättesaadavate teenuste kohta, võttes arvesse reisikulusid ja kestust, ning hõlmavad veelgi enam heiteta ja vähese heite eesmärki ning võimaldavad ühtset piletimüüki;
111. jagab seisukohta, et mitmeliigilise transpordi infosüsteemide ja arukate piletimüügisüsteemide toetamiseks on vaja rohkem ära teha; rõhutab, kui oluline on reisijate sujuv kasutajakogemus liikuvusteenuste otsimisel, valimisel ja ostmisel; rõhutab, et mitmeliigilise piletimüügi edendamiseks tuleks kaaluda ja edendada sektoripõhiseid lahendusi;
112. rõhutab kasutajasõbraliku mitmeliigilise piletimüügi ja maksemeetodite tähtsust; märgib, et 2019. aasta Eurobaromeetri uuringus leiti, et ühtne piletimüügivahend kõigi linnasõitjate jaoks mis tahes Euroopa linnas oleks isikliku liikuvuse jaoks kõige



kasulikum; nõuab tungivalt, et komisjon ei lükkaks edasi ühtegi tema poolt lubatud õigusakti ettepanekut, mis mõjutab linnalist liikumiskeskonda, eelkõige mitmeliigilist piletimüüki; rõhutab, et mitmeliigilise piletimüügi rakendamine on äärmiselt oluline, et muuta säästvad transpordiliigid kasutajatele võimalikult juurdepääsetavaks ja tõhusaks; julgustab liikmesriike kohandama oma riigisiseseid õigusakte ning algatama teavituskampaaniaid ja integreeritud liikuvuslahendusi, sealhulgas integreeritud piletimüüki;

113. rõhutab, kui oluline on, et reisijatel oleks linnaliikuvuse lahenduse kasutamisel ja nende pikamaasõiduvõimalustega ühendamisel sujuv kasutajakogemus; on seisukohal, et sellistel juhtudel sujuva piletimüügi saavutamiseks tuleks toetada sektoripõhiseid lahendusi ja neid tuleks käsitleda lähtepunktina mitmeliigilise piletimüügi parandamisel linna- ja pikamaasõitude puhul;
114. rõhutab aruka parkimiskorralduse tähtsust, sealhulgas pargi-ja-sõida ning eri transpordiliikide peatu-ja-sõida parkimist, kuna sellel on märkimisväärne potentsiaal vähendada heitkoguseid, vältida ummikuid ja säästa aega; nõuab aruka parkimise mobiilirakenduste kasutamise tõhustamist, et hõlbustada juurdepääsu parkimiskohtadele ja pargi-ja-sõida-rajatistele ning suurendada nende kättesaadavust ja makseviiside valikut;
115. julgustab piirkondlikke ja kohalikke ametiasutusi pakkuma turvalisi jalgrataste parkimis- ja hoiukohti algus- ja lõppsihtkohtade lähedal, sealhulgas suuremate mõõtmetega jalgrataste parkimist, nagu kolmerattalised jalgrattad (sealhulgas piiratud liikumisvõimega inimestele) ja veojalgrattad, elektrijalgrataste ja elektriliste veojalgrataste jaoks mõeldud alapid, mis on varustatud laadimispunktide ja võimaluse korral remondipunktidega, rongi-, lennujaamades ja meresadamates ning uutes, renoveeritud ja olemasolevates hoonetes; julgustab arendama ja toetama projekte, mis pakuvad turvalisi jalgrattahoiuvõimalusi kodanikele, kellel pole endal hoiuruumi; tunnustab, et elektrijalgrataste esilekerkimine nõuab hoiustamisega seoses kõrgemaid ohutusstandardeid; võtab teadmiseks elektrijalgrataste varguste arvu suurenemise; rõhutab, et komisjon peaks sellega seoses toetama kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi;

o

o o

116. teeb presidendile ülesandeks edastada käesolev resolutsioon nõukogule ja komisjonile ning liikmesriikidele ja nende parlamentidele.

## SELETUSKIRI

### Komisjoni ettepanek

Euroopa linnad on Euroopa südameks, olles majandus-, sotsiaal- ja kultuuritegevuse keskused. Linnaplaneerimise ja -korralduse näidetena on Euroopa linnad elukvaliteedi, kestlikkuse ja innovatsiooni valdkonnas esirinnas. Euroopa linnaarengut tuleb siiski parandada, et reageerida praegustele probleemidele, austades samal ajal kodanike muutuvaid nõudmisi.

Pärast kaks aastat kestnud pidevat sotsiaalset ja majanduslikku ebakindlust peab Euroopa jääma tervise- ja sanitaarkriisi, majanduse kokkuvarisemise, agressiooni ja sõja suhtes vastupidavaks. Lisaks praegustele keskkonnavalastele, majanduslikele ja sotsiaalsetele tagajärgedele peaksid linnad tegelema selliste oluliste probleemidega nagu transpordiühendus, linnalise liikumiskeskonna süsteemide atraktiivsus ja juurdepääsetavus, liiklusohutus ja kodanike turvalisus.

Euroopa Komisjon avaldas juba 2020. aastal säästva ja aruka liikuvuse strateegia, milles rõhutatakse, kui oluline on muuta linnaline ja linnadevaheline liikuvus arukamaks, puhtamaks ja kestlikumaks. Ettepanek uue ELi linnalise liikumiskeskonna raamistiku kohta, mis esitati 2021. aasta detsembris, on loogiline jätk säästva ja aruka liikuvuse strateegias ja paketiis „Eesmärk 55“ seatud prioriteetidele. Raportöör toetab täielikult selle algatuse peamist eesmärki, milleks on parandada transpordiühendust Euroopa linnade vahel ning suurendada linnalise liikumiskeskonna tõhusust kodanike, kaupade ja tarnete jaoks, aidates samal ajal kaasa ELi kasvuhoonegaaside vähendamise eesmärkide saavutamisele.

### Linnalise liikumiskeskonna raamistiku tugevdamine

Raportöör on veendunud, et EL vajab ühist raamistikku koos meetmete ja suunistega, et tugevdada ja parandada linnalise liikumiskeskonna süsteemide kvaliteeti kogu liidus, suurendades samal ajal kollektiivsete transpordiliikide atraktiivsust ja kõrvaldades juurdepääsutõkked kõigi jaoks. EL peab edendama liiklusohutust linnades ning kodanike ohutuse ja turvalisuse arvelt ei tohiks kompromisse teha. Euroopa Komisjon peaks tegema tihedat koostööd liikmesriikide ja kohalike omavalitsustega, et koostada ühised ja sidusad soovitusel ja suunised, et parandada ELi linnalise liikumiskeskonna konkurentsivõimet, ohutust ja tõhusust, järgides samal ajal subsidiaarsuse põhimõtet.

COVID-19 pandeemia ja kasutajate muutuvad nõudmised ning puhtamate individuaalsete transpordiliikide jõuline edendamine koos uute tehnoloogiatega stimuleerisid huvi mikromobiilsuse uute vormide vastu, nagu jalgrattad, elektritõukerattad, elektrijalgrattad jne. Need mikrotranspordi vahendid on väga kättesaadavad ja just see muutis need enamiku Euroopa linnade ökosüsteemi keskseks elemendiks. Siiski on oluline rõhutada, et aktiivse liikuvuse, uute isikliku transpordi vormide ja mikromobiilsusega seotud eeskirjad ja nõuded on eri liikmesriikides endiselt erinevad<sup>1</sup>. Sellega seoses kutsub raportöör komisjoni üles

<sup>1</sup> „Laws and Policies on Electric Scooters in the European Union: A Ride to the Micromobility Directive?“ (Õigusaktid ja poliitika elektritõukerataste kohta Euroopa Liidus: liikumine mikromobiilsuse direktiivi suunas?) (Maciej M. Sokołowski. Väljaandes *European Energy and Environmental Law Review*, august 2020). <https://kluwerlawonline.com/api/Product/CitationPDFURL?file=Journals\EELR\EELR2020036.pdf>

tegema liikmesriikidega tihedat koostööd, et koostada ühised liiklusohutuse suunised ja soovitusel mikromobiilsuse kohta, mis hõlmavad näiteks kiirusepiiranguid, kiivri nõudeid või koolitusi. Need soovitusel hõlbustaksid ja aitaksid liikmesriikidel jätkata kehtivate õigusaktide kohandamist ning korraldada kodanikele avalikke kampaaniaid, et parandada ühiskondlikke hoiakuid ja transpordietiketti.

Raportöör rõhutab säästva linnalise liikumiskeskonna kavade keskset rolli ja soovitatavalt liikmesriikidel tagada takistusteta juurdepääs linnatransporditeenustele, võttes arvesse liiklusohutuse eesmäärke. Tunnustades ELi jõupingutusi võtta vastu eeskirjad ja õigusaktid transpordi parema juurdepääsetavuse tagamiseks, ergutab raportöör komisjoni esitama ettepanekut miinimumstandardite paketi kohta, mis käsitleb juurdepääsetavust, ohutust ja turvalisust transpordikasutajate ja peamiselt erivajadustega kasutajate, näiteks eakate, lapsi saatvate inimeste, puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste jne jaoks. See pakett peaks sisaldama soovitusi sõidukite, liikuvussüsteemide ja transporditeenuste kvaliteedi standardite väljatöötamiseks ning selles võidakse esitada suuniseid tehisintellekti ja digitehnoloogia kasutamise, videovalvesüsteemide paigaldamise, SOS-nuppude, auditiivsete märkide jms kohta.

### **Linnataristu ja TEN-T linnatranspordisõlmed**

Üleeuroopalise transpordivõrgu (TEN-T) hea toimimine sõltub linnadest kui peamisest ühenduspunktist nii reisijate kui ka kaubaveo jaoks. Linnatranspordisõlmede integreerimine TEN-T võrku on väga oluline, et tagada sujuv ja koordineeritud ühendus linna-, linnalähedaste ja maapiirkondade vahel, võttes samal ajal kasutusele keskkonnahoidlikud transpordilahendused ning tagades nõuetekohased ühendused raudtee- ja siseveeteede taristuga. Vajadus kaasava ja tõhusa ühenduse järele linna- ja maapiirkondade vahel on strateegiline ning peamine tingimus kitsaskohtade, puudevate ühenduste ja ummikute kõrvaldamiseks. Euroopa kodanikud, kes elavad linnalähedastes ja maapiirkondades, sõltuvad oma igapäevases transpordis sageli eraautodest, mistõttu on liiklusõnnetuste ja -ummikute vähendamiseks vaja sobivat taristut. Äärmiselt oluline on parandada ja edendada ühistransporditeenuseid, et vähendada saastet ja luua rohkem stiimuleid puhtamate ja kestlike transpordiliikide kasutamiseks. Seepärast on otsustavaks teguriks paremini varustatud mitmeliigilised sõlmpunktid, mis ühendavad tulemuslikult mitmesuguseid teenuseid, nagu raudtee, metroo, buss, tramm, jagatud liikuvus ja jalgrattad, pakkudes samal ajal juurdepääsetavaid avalikke parklaid ja laadimispunkte ning tanklaid.

Sellest tulenevalt tagab mitmeliigiliste kaubaterminalide arendamine kiirema ja kestliku logistika. Raportöör peab oluliseks arendada linnapiirkondades välja raudteede ja siseveeteedega ühendatud logistikaplatvormid, pakkudes samal ajal välja alternatiivseid kohtaletoimetamislahendusi, mis on TEN-T sujuvaks toimimiseks endiselt väga olulised.

### **Rohe- ja digipööre linnatranspordis**

Raportöör ergutab komisjoni, liikmesriike ja kohalikke omavalitsusi tegema koostööd säästva linnalise liikumiskeskonna kavade ja säästva linnalogistika kavade edendamiseks ja rakendamiseks, järgides täielikult subsidiaarsuse põhimõtet.

Raportöör rõhutab alternatiivkütuste taristu määruse tähtsust ja kutsub liikmesriike üles töötama koostöös komisjoniga välja stiimulid kodanikele ja ettevõtjatele, et soodustada CO<sub>2</sub>

heiteta ja vähese CO<sub>2</sub> heitega sõidukite ja transpordiliikide kasutuselevõttu.

Digitaliseerimine ja uute tehnoloogiate arendamine võimaldavad ELil luua arukama ja uuenduslikuma tulevase liikuvussüsteemi. Tehisintellekt aitab muuta transporti ohutumaks, usaldusväärsemaks ja taskukohasemaks, vähendades samal ajal kasvuhoonegaaside heidet. Seetõttu on raportöör veendunud, et digitaliseerimisel on oluline ja keskne roll liikuvusteenuste parandamisel kõigi kasutajate, kuid eelkõige puuetega ja piiratud liikumisvõimega inimeste jaoks, rõhutades, et MaaS on oluline vahend mitmeliigiliste sõlmpunktide arendamiseks.

2.2.2023

## REGIONAALARENGUKOMISJONI ARVAMUS

transpordi- ja turismikomisjonile

uue ELi linnalise liikumiskeskonna raamistiku kohta  
(2022/2023(INI))

Arvamuse koostaja: Marcos Ros Sempere

### ETTEPANEKUD

Regionaalarengukomisjon palub vastutaval transpordi- ja turismikomisjonil lisada oma resolutsiooni ettepanekusse järgmised ettepanekud:

1. rõhutab, et Euroopa rohelises kokkuleppes, säästva ja aruka liikuvuse strateegias ning uues ELi linnalise liikumiskeskonna raamistikus tunnistatakse, et ohutu, usaldusväärne, juurdepääsetav, taskukohane ja kaasav linnaline liikumiskeskond on sotsiaalse kaasatuse edendamisel rohe- ja digipöördes väga oluline; nõuab tungivalt, et komisjon määratleks taskukohasust puudutavad konkreetset sotsiaalsed ja füüsilised meetmed selgemalt, tuginedes selliste liikuvuskavade teostatavuse uurimisele, mis pakuvad sõltuvalt kohalike omavalitsuste rahalistest võimalustest tasuta või osaliselt tasuta ühistransporti, ning teeks ettepanekuid vaesematele kogukondadele mõeldud toetuskeemide kohta, et hea, puhas, taskukohane ja säästev liikuvus oleks kättesaadav kõigile eurooplastele;
2. palub komisjonil muuta sotsiaalne võrdsus ja territoriaalne sidusus säästva linnalise liikumiskeskonna kavade väljatöötamisel üheks keskseks küsimuseks, kuna neil kavadel on piirkondadele väljaspool TEN-T sõlmpunkte suurem mõju ning nad hõlmavad rohkem omavalitsusi, linnu ja funktsionaalseid piirkondi; rõhutab, et TEN-T läbivaatamise ettepanekus nähakse ette linnatranspordisõlmede arvu suurendamine ja seatakse eesmärk, et igal Euroopa piirkonnal on vähemalt üks linnatranspordisõlm; tuletab meelde, et üleminek sujuvamale, vähem saastavale ja kestlikumale liikuvusele pakub võimalusi uute töökohtade loomiseks, eriti noortele;
3. nõuab tungivalt, et komisjon sõnastaks selgemalt konkreetset juurdepääsumeedmeid, et muuta ühistransport kättesaadavaks kõigile kodanikele, eelkõige puuetega inimestele ja teistele vähekaitsitud kasutajatele; rõhutab kasu, mida toob kasutajate kaasamine varajases kavandamisetapist alates ja integreeritud projektide edendamine, et kavandada ümber koolide ja institutsioonide lähedased tänavad ning kujundada kodanikele ohutute tänavate süsteem, edendades aktiivseid ja motoriseerimata liikumisviise; palub kohalikel ja piirkondlikel omavalitsustel võtta kasutusele liikuvusalase ülemineku kavade, mis toetavad jalgratta omamist, ning teha sel eesmärgil kättesaadavaks paremini kaitsitud taristu, mis parandab ühtlasi ühendusi linnade ja maapiirkondadega, võttes arvesse energiakriisi ja paljude kodanike suurenevaid liikuvuskulusid; nõuab, et koolides korraldataks rohkem ohutusalaseid auto- ja

jalgrattasõidu koolituskursusi, ning et kehtestataks madalamad kiiruspiirangud, elamupiirkondades näiteks 30 km/h, mis loob eri majanduspiirkondade vahel energiasäästu, ohutuse ja kestlikkuse seisukohast positiivse sünergia; kutsub komisjoni üles paremini integreerima ELi liiklusohutuse eesmärgi ja meetmeid säästva linnalise liikumiskeskonna kavade suunistesse, jälgides ja edendades parimate tavade näiteid;

4. väljendab heameelt komisjoni ettepaneku üle parandada 2022. aastaks 19 säästva linnalise liikumiskeskonna näitajat; kutsub komisjoni üles seadma prioriteediks rahaliste vahendite eraldamise nendele liikmesriikidele, piirkondadele, linnadele ja omavalitsustele, kelle projektid parandavad näitajaid ja on kooskõlas säästva linnalise liikumiskeskonna kavadega, et vältida võimalikke piiranguid linnalise liikumiskeskonna rahastamiseks eraldatud ELi rahastamisvahendite praktilisel rakendamisel; kutsub komisjoni üles suurendama ELi rahastatavate programmide ja vahendite summasid ka järgmises mitmeaastas finantsraamistikus ning vähem arenenud piirkondade rahastamist ühtekuuluvuspoliitika raames;
5. rõhutab koostöö tähtsust kõigil valitsemistasanditel ning nõuab paremat juurdepääsetavust ja ühenduvust linna-, linnalähedaste, maa- ja piiriüleste piirkondade vahel ning mitmeliigilise transpordi sõlmpunkte reisijatele; nõuab ka, et kõigile tagataks takistamatu juurdepääs arukale, säästvale ja taskukohasele transpordile; rõhutab, et liidul on nüüd teedrajav tehnoloogia linna- ja linnavälise piirkondade vahelise ning linnasiseste eeslinnapiirkondade vahelise ühenduvuse toetamiseks ja nende ühendamiseks linnalähedaste, maapiirkondade linnalähedaste ja piiriüleste piirkondadega ning parema ja kestlikuma ühenduvuse tagamiseks Euroopa pealinnade ja suurlinnade vahel;
6. rõhutab vajadust tiheda ja ulatusliku transpordivõrgu järele linnade, linnalähedaste ja maapiirkondade vahel, et nende piirkondade potentsiaali täielikult ära kasutada; kutsub komisjoni üles toetama tõhusat piiriülest transporti, mis aitab kaasa tööhõivele, sealhulgas kiirraudteede võrgustiku laiendamist, eelkõige nendes Ida-Euroopa osades, kus see puudub või on vähe arenenud, kooskõlas Euroopa Kontrollikoja soovitustega, mille kohaselt peetakse kiirraudteed mugavaks, ohutuks, paindlikuks ja keskkonnasäästlikuks transpordiliigiks (vt eriaruanne nr 19/2018);
7. rõhutab vajadust ELi linnalise liikumiskeskonna uue raamistiku järele, mis hõlmaks piirkondlikke ja kohalikke omavalitsusi ning võtaks arvesse linna-, äärepoolseimate, saarte ja mägipiirkondade eripära; kutsub komisjoni üles töötama välja vahendid linnalise liikumiskeskonna parandamiseks kõigis oma piirkondades, sealhulgas piirkondliku tasandi linnalise liikumiskeskonna kavade koostamine lisaks riiklikele kavadele, mis mõlemad peaksid hõlmama soolist aspekti ning laste ja puuetega inimeste kaasamist; juhib lisaks tähelepanu sellele, et komisjon peab esitama aktiivsele liikuvusele ja ühistranspordile ülemineku konkreetset eesmärgid; kutsub komisjoni üles pidama programmi „Euroopa horisont“ raames prioriteetseks projekte, mille eesmärk on parandada linnalist liikumiskeskonda ning linnade ja nende äärealade omavahelist ühendamist, lisaks sihtotstarbelisele rahastamisele Euroopa Regionaalarengu Fondist (ERF) ja Ühtekuuluvusfondist, mis on ette nähtud linnade säästvaks arenguks; soovib komisjonil tugineda oma varasematele kogemustele, et aidata koguda linnalise liikumiskeskonna kohta kvaliteetsemaid andmeid ja need eesmärgid saavutada;

8. tuletab meelde, et äärepoolseimate piirkondade linnapiirkonnad seisavad silmitsi struktuursete piirangute ja konkreetsete transpordiprobleemidega ning et nendes piirkondades tuleb tagada territoriaalne järjepidevus ja ühendatus; kordab oma üleskutset komisjonile koostada selleks spetsiaalne programm, järgides põllumajanduses kõrvalisele asukohale ja saarelisele asendile vastavate valikmeetmete programmi (POSEI kava) mudelit, et kompenseerida nende piirkondade struktuurilist halvemust transpordis;
9. rõhutab, et liikmesriigid peavad koordineerima piiriüleste projektide planeerimismenetlusi ja riikidevahelistesse koridoridesse tehtavaid investeeringuid, et need edeneksid kõigis riikides samas tempos; kutsub komisjoni üles esitama uue Euroopa piiriülese mehhanismi eelnõu, et tagada nendele probleemidele pikaajalised lahendused;
10. rõhutab vajadust korraldada ümber avalik ruum ELi linnades, eraldades rohkem rahalisi vahendeid ja taristut aktiivsele liikuvusele ja mikroliikuvusele, mis on kättesaadav kõigile ühiskonna tasanditele, ning tagades piisava territooriumidevahelise ja -sisese ühendatuse ja juurdepääsu, näiteks suurendades parkimiskohtade arvu linnapiirkondadesse sissepääsul, et tagada lihtne juurdepääs eri ühistranspordiliikidele, sealhulgas luues vooluveekogude ääres sinised transpordikoridorid, vältides territoriaalseid ja sotsiaalseid lõhesid ning tagades samal ajal, et see ei mõjuta sotsiaalset ühtekuuluvust; juhib tähelepanu sellele, et need muutused avaliku ruumi kasutamises peaksid toimuma alt üles lähenemisviisi kaudu, milles inimesed ja eri kogukonnad moodustavad osa muutustest; tuletab meelde, et Euroopa Regionaalarengu Fond (ERF) ja Euroopa Sotsiaalfond+ (ESF+) võimaldavad kasutada osaluspõhiseid kohaliku arengu vahendeid ja soodustavad neid, suurendades sellistele programmidele ette nähtud summat kaasrahastamise kaudu 10 %;
11. rõhutab sellega seoses linna-, linnalähi- ja piirkondlike rongide olulist rolli igapäevasel liikumisel linnapiirkonda ja sealt välja; rõhutab, et tuleb tagada piisavad investeeringud, et tagada sageduse ja täpsuse poolest usaldusväärne teenus, ning vajaduse korral kohandada veeremit, et jalgrataste ohutuks paigutamiseks oleks ette nähtud piisav ruum, mis võimaldaks märkimisväärselt suurendada rongi ja jalgratta kombineeritud kasutamist;
12. rõhutab ühtekuuluvuspoliitika rolli ja tähtsust ning eri fondide, sealhulgas õiglase ülemineku fondi, Euroopa Regionaalarengu Fondi, Ühtekuuluvusfondi, Euroopa ühendamise rahastu ja programmi „Euroopa horisont“ vahelist koostööd kestliku mitmeliigilise liikuvuse edendamisel, ning keskendumist investeeringutele keskkonnahoidlikumatesse, arukatesse ja säästvatesse ühistranspordivõimalustesse, jagatud liikuvusse ja jalgrattasõitu, mis kõik on osa üleminekust CO<sub>2</sub>-neutraalsele majandusele, ning kodanikele parimate lahenduste pakkumisele; julgustab liikmesriike ning kohalikke ja piirkondlikke omavalitsusi suurendama ühistranspordisõitude CO<sub>2</sub> heite mõju nähtavust selle kasutajate jaoks;
13. rõhutab, et linnalise liikumiskeskonna eesmärgid ja sihid nõuavad piisavat pikaajalist rahastamist – eelkõige Ukraina sõja põhjustatud energiakriisi tõttu suurenevate kulude valguses – ning ka muid mitterahalisi toetusvahendeid; nõuab sellega seoses piisavate riiklike ja Euroopa rahaliste vahendite kombineerimist, sealhulgas Euroopa

Investeeringispanga kaasamist, ning asjakohaste olemasolevate ELi programmide ja projektide kiiret rakendamist, mis võimaldab suurendada olemasolevaid rahalisi vahendeid, sealhulgas võimaluse korral eraldada raha otse kohalikele omavalitsustele, pöörates samal ajal erilist tähelepanu väiksemate linnade vajadustele; nõuab lisaks kaugelevaatavat linnalise liikumiskeskonna rahastamist väljaspool 2021.–2027. aasta mitmeaastast finantsraamistikku;

14. märgib liikuvusvaesuses piirkondade tekkimist, mille otsene juurdepääs linnadele väheneb, sest avalikus ruumis arendatakse maanteetaristut, mis suurendab veelgi lõhet linna- ja linnalähedaste piirkondade vahel ning takistab ühtekuuluvust Euroopa tasandil; rõhutab, et linnataristu planeerimine peaks aitama parandada ühistranspordi, jalgrataste ja jagatud liikuvuse kättesaadavust ning taastama avaliku ruumi; rõhutab, kui olulised on ühistranspordijaamade ühised liiklussõlmed, mis on kohandatud kõigile transpordiliikidele, et lahendada nn viimase miili probleem ja pakkuda füüsilist ühenduvust kõigile kodanikele, olenemata sellest, kus nad otsustavad elada, ilma et neil oleks vaja kasutada erasõidukit;
15. nõuab tungivalt, et komisjon ja liikmesriigid stimuleeriksid ja tugevdaksid usaldusväärset ja täpset ühistransporditeenuste võrku, arendades välja piisava taristu ja suurendades selle atraktiivsust, et saavutada 2050. aasta kliimaneutraalsuse eesmärgid; väljendab heameelt suundumuse üle asendada fossiilkütuseid kasutavad sõidukid elektri- või alternatiivsõidukitega, tingimusel et see ei too kaasa seonduvaid sotsiaalseid või territoriaalseid lõhesid; kutsub liikmesriike üles kiirendama elektrisõidukite laadimispunktide kasutuselevõttu linnapiirkondades;
16. rõhutab, et uus Euroopa Bauhaus ühendab rohelise kokkuleppe linnades ja territooriumidel oleva eluruumiga, sealhulgas avaliku ruumiga, hõlmates samal ajal ka uut ELi linnalise liikumiskeskonna raamistikku, et tuua ühiskonda muutusi, võttes arvesse kestlikkust, esteetikat ja kaasatust;
17. kutsub komisjoni ja liikmesriike üles edendama linnapiirkondades, eriti kõige tihedamates piirkondades vähese heitega piirkondi, tugevdama puhtamat liikuvust ja valmistuma kogu ELis uute sise põlemismootoriga sõidukite müügi keelustamiseks alates 2035. aastast; on veendunud, et need piirkonnad tuleks kasutusele võtta järkjärgult, võttes arvesse kõigi kasutajate, eelkõige kõige haavatavamate kasutajate vajadusi; on seisukohal, et tõhusad süsinikdioksiidimaksud on kliimasõbraliku liikuvuse poliitika oluline vahend; rõhutab sellega seoses, et sellistest maksudest saadavat tulu tuleks kasutada selleks, et kiirendada rohepöördeks vajalikku ümbersuunamist.



## TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA NÕUANDVAS KOMISJONIS

|  |  |
|--|--|
| <b>Vastuvõtmise kuupäev</b>  | 25.1.2023  |
| <b>Lõpphääletuse tulemus</b>   | +: 29<br>-: 0<br>0: 6  |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>  | François Alfonsi, Pascal Arimont, Adrian-Dragoş Benea, Isabel Benjumea Benjumea, Stéphane Bijoux, Franc Bogovič, Corina Creţu, Rosa D'Amato, Christian Doleschal, Matthias Ecke, Chiara Gemma, Mircea-Gheorghe Hava, Krzysztof Hetman, Ondřej Knotek, Elżbieta Kruk, Nora Mebarek, Martina Michels, Denis Nesci, Niklas Nienaa, Andrey Novakov, Younous Omarjee, Alessandro Panza, Caroline Roose, Marcos Ros Sempere, André Rougé, Susana Solís Pérez |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed</b>                                 | Karolin Braunsberger-Reinhold, Daniel Buda, Hannes Heide, Jan Olbrycht, Mauri Pekkarinen, Rovana Plumb, Bronis Ropé  |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (kodukorra artikli 209 lõige 7)</b> | Jordi Cañas, Gilles Lebreton   |

## NIMELINE LÕPPHÄÄLETUS NÕUANDVAS KOMISJONIS

| 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 Nienaaß, Caroline Roose, Bronis Ropè  |

| 0 | - |
|---|---|
|   |   |

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

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu

## TEAVE VASTUVÕTMISE KOHTA VASTUTAVAS KOMISJONIS

|   |  |
|---|--|
| <b>Vastuvõtmise kuupäev</b>   | 21.3.2023  |
| <b>Lõpphääletuse tulemus</b>  | +: 35<br>-: 0<br>0: 5  |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud liikmed</b>                       | Magdalena Adamowicz, Andris Ameriks, Erik Bergkvist, Karolin Braunsberger-Reinhold, Ciarán Cuffe, Jakop G. Dalunde, Karima Delli, Ismail Ertug, Gheorghe Falcă, Carlo Fidanza, Jens Gieseke, Elsi Katainen, Elena Kountoura, Peter Lundgren, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Tilly Metz, Caroline Nagtegaal, Philippe Olivier, Rovana Plumb, Bergur Løkke Rasmussen, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, Vera Tax, Achille Variati, Petar Vitanov, Lucia Vuolo, Kosma Złotowski |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed</b>                | Tom Berendsen, Sara Cerdas, Leila Chaibi, Nicola Danti, Andor Deli, Markus Ferber, Valter Flego, Maria Grapini, Andrey Novakov, Andreas Schieder   |
| <b>Lõpphääletuse ajal kohal olnud asendusliikmed (art 209 lg 7)</b> | Asim Ademov, Moritz Körner   |

## NIMELINE LÖPPHÄÄLETUS VASTUTAVAS KOMISJONIS

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

| 0 | - |
|---|---|
|   |   |

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

Kasutatud tähised:

+ : poolt

- : vastu

0 : erapooletu