



VEDTAGNE TEKSTER

P9_TA(2023)0130

Den nye EU-ramme for mobilitet i byer

Europa-Parlamentets beslutning af 9. maj 2023 om den nye EU-ramme for mobilitet i byer (2022/2023(INI))

Europa-Parlamentet

- der henviser til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig afsnit XVIII, samt traktaten om Den Europæiske Union, særlig artikel 5, stk. 3,
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 14. december 2021 med titlen "Den nye EU-ramme for mobilitet i byer" (COM(2021)0811),
- der henviser til Kommissionens forslag af 14. december 2021 om Unionens retningslinjer for udvikling af det transeuropæiske transportnet (COM(2021)0812), særlig betragtning 52 og artikel 40 om krav til byknudepunkter,
- der henviser til Kommissionens Fit for 55-pakke af 14. juli 2021 om gennemførelse af den europæiske grønne pagt,
- der henviser til bytrafikipakken fra 2013 og evalueringen heraf (SWD(2021)0048),
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1153 af 7. juli 2021 om oprettelse af Connecting Europe-faciliteten¹,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1060 af 24. juni 2021 om fælles bestemmelser for Den Europæiske Fond for Regionaludvikling, Den Europæiske Socialfond Plus, Samhørighedsfonden, Fonden for Retfærdig Omstilling og Den Europæiske Hav-, Fiskeri- og Akvakulturfond og om finansielle regler for nævnte fonde og for Asyl-, Migrations- og Integrationsfonden, Fonden for Intern Sikkerhed og instrumentet for finansiell støtte til grænseforvaltning og visumpolitik² (forordningen om fælles bestemmelser),
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1058 af 24. juni 2021 om Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og

¹ EUT L 249 af 14.7.2021, s. 38.

² EUT L 231 af 30.6.2021, s. 159.

Samhørighedsfonden¹,

- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/1059 af 24. juni 2021 om særlige bestemmelser for målet om europæisk territorielt samarbejde (Interreg), der støttes af Den Europæiske Fond for Regionaludvikling og de eksterne finansieringsinstrumenter²,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2021/241 af 12. februar 2021 om oprettelse af genopretnings- og resiliensfaciliteten³,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1161 af 20. juni 2019 om ændring af direktiv 2009/33/EF om fremme af renere og mere energieffektive køretøjer til vejtransport⁴,
- der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2016/2338 af 14. december 2016 om ændring af forordning (EF) nr. 1370/2007 for så vidt angår åbning af markedet for indenlandsk personbefordring med jernbane⁵,
- der henviser til programmet for et digitalt Europa,
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 30. juni 2021 med titlen "En langsigtet vision for EU's landdistrikter – Hen imod stærke, forbundne, modstandsdygtige og fremgangsrige landdistrikter i 2040" (COM(2021)0345),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 3. marts 2021 med titlen "En Union med lige muligheder: Strategi for rettigheder for personer med handicap 2021-2030" (COM(2021)0101),
- der henviser til Kommissionens meddelelse af 3. maj 2022 med titlen "Mennesket i centrum, sikring af bæredygtig og inklusiv vækst og udnyttelse af potentialet i EU's regioner i den yderste periferi" (COM(2022)0198),
- der henviser til det nye Leipzigcharter – byernes potentiale til at skabe forandring til fælles fordel, som blev vedtaget på det uformelle ministermøde den 30. november 2020,
- der henviser til Amsterdampagten om EU's dagsorden for byerne, som blev vedtaget af EU's ministre med ansvar for byanliggender den 30. maj 2016,
- der henviser til FN's 2030-dagsorden for bæredygtig udvikling, navnlig verdensmål 11 om bæredygtige byer og lokalsamfund,
- der henviser til sin beslutning af 15. februar 2022 om udfordringer for byområder i tiden efter covid-19⁶,
- der henviser til sin beslutning af 6. oktober 2021 om EU's trafiksikkerhedspolitiske

¹ EUT L 231 af 30.6.2021, s. 60.

² EUT L 231 af 30.6.2021, s. 94.

³ EUT L 57 af 18.2.2021, s. 17.

⁴ EUT L 188 af 12.7.2019, s. 116.

⁵ EUT L 354 af 23.12.2016, s. 22.

⁶ EUT C 342 af 6.9.2022, s. 2.

- rammer 2021-2030 – Henstillinger om de næste skridt hen imod "nul-visionen"¹,
- der henviser til sin beslutning af 3. juli 2018 om byers rolle i Unionens institutionelle ramme²,
 - der henviser til sin beslutning af 13. marts 2018 om rollen for EU's regioner og byer i gennemførelsen af Parisaftalen om klimaændringer, der blev indgået på COP 21³,
 - der henviser til sin beslutning af 9. september 2015 om den bymæssige dimension af EU's politikker⁴,
 - der henviser til forretningsordenens artikel 54,
 - der henviser til Regionsudvalgets udtalelse "The new Urban Mobility Framework"⁵,
 - der henviser til udtalelse fra Regionaludviklingsudvalget,
 - der henviser til betænkning fra Transport- og Turismeudvalget (A9-0108/2023),
- A. der henviser til, at grupper med særlige behov omfatter personer med handicap og nedsat mobilitet, ældre, kvinder børn eller personer, der ledsager børn, som fuldt ud udøver deres ret til mobilitet, studier, leg og arbejde;
- B. der henviser til, at offentlig transport betyder traditionelle tjenester såsom jernbane-, metro-, sporvogns- eller busnet;
- C. der henviser til, at kollektiv transport betyder offentlig transport og nye tjenester baseret på deling, efter anmodning, fleksible nye forretningsmodeller og anden mobilitet, der tilsammen befordrer flere passagerer;
- D. der henviser til, at mikromobilitet omfatter både elektriske og ikkeelektriske personkøretøjer såsom cykler, elcykler, elløbehjul, hoverboards, monowheels m.fl.;
- E. der henviser til, at aktiv mobilitet omfatter både transport af personer eller varer, som kan drives af menneskelig fysisk aktivitet eller af en kombination af elmotor og menneskelig kraft som f.eks. elcykler;
- F. der henviser til, at Kommissionens forslag om ændring af det transeuropæiske transportnet (TEN-T) har til formål at opbygge et EU-dækkende bæredygtigt, effektivt, tilgængeligt og multimodalt transportnet, herunder udvikling af planer for bæredygtig bytrafik;
- G. der henviser til, at EU-rammen for mobilitet i byer, som Kommissionen har foreslået, fastslår, at der på nationalt og lokalt plan bør lægges vægt på udvikling af kollektiv transport, navnlig offentlig transport, og aktiv mobilitet og at de bør sættes i centrum for bestræbelserne på at opnå bæredygtig mobilitet i byerne;

¹ EUT C 132 af 24.3.2022, s. 45.

² EUT C 118 af 8.4.2020, s. 2.

³ EUT C 162 af 10.5.2019, s. 31.

⁴ EUT C 316 af 22.9.2017, s. 124.

⁵ EUT C 498 af 30.12.2022, s. 17.

- H. der henviser til, at enhver ramme for mobilitet i byer skal have fokus på offentlige interesser, opfyldte befolkningens behov og sikre medlemsstaternes økonomiske og sociale udvikling, således at mobiliteten i byerne planlægges og integreres med de forskellige sektorer i økonomien og sigter mod at ændre den kollektive adfærd med henblik på at opbygge mere bæredygtige byer med bedre livskvalitet gennem en række økonomisk overkommelige, tilgængelige, effektive, intelligente og bæredygtige transportløsninger;
- I. der henviser til, at Det Europæiske Miljøagentur har gjort opmærksom på, at emissionerne fra transportsektoren steg mellem 2013 og 2019, og at de, med undtagelse af et fald i 2020 som følge af nedlukningerne som reaktion på covid-19-pandemien, forventes fortsat at stige;
- J. der henviser til, at personalemangel og jobusikkerhed truer transportsektorens økonomiske bæredygtighed og dermed den økonomiske bæredygtighed for rammerne for mobilitet i byer;
- K. der henviser til, at planlægningen af bytrafik afhænger af samspillet med omgivelserne;
- L. der henviser til, at Horisont Europa-rammeprogrammet vil yde 359,3 mio. EUR i perioden 2021-2023 til sin mission om klimaneutrale og intelligente byer med det formål at sikre 100 klimaneutrale byer i EU inden 2030¹; der henviser til, at de forsknings- og innovationstiltag, som Kommissionen har foreslået med henblik på at nå dette mål, bl.a. vedrører grøn byplanlægning;
- M. der henviser til, at de samlede transportomkostninger for samfundet anslås at beløbe sig til 987 mia. EUR om året; der henviser til, at dette tal kan inddeles i miljøomkostninger (44 %), ulykker (29 %) og omkostninger ved trafiktrængsel (27 %); der henviser til at personbiler tegner sig for 565 mia. EUR af disse omkostninger, men at brændstof- og ejerafgifter samt vejafgifter dækker lige under halvdelen af disse omkostninger (267 mia. EUR), hvilket signalerer, at de eksterne transportomkostninger endnu ikke er fuldt ud internaliseret; der henviser til, at disse negative eksterne virkninger påvirker mennesker med lave indkomster uforholdsmæssigt meget²;
- N. der henviser til, at 75 % af de samlede CO₂-emissioner finder sted i byer (16), at ca. 23 % af EU's transportemissioner stammer fra byområder, 70 % af EU's borgere i dag bor i byer, og at andelen forventes at nå næsten 84 % i 2050, således at byerne spiller en vigtig rolle med hensyn til at bidrage til målene i den grønne pagt;
- O. der henviser til, at trafiktrængsel koster EU omkring 270 mia. EUR om året og derfor er en af de største udfordringer for bytrafikken, idet luftforurening, støjforurening og varme i byerne påvirker de fleste europæere;
- P. der henviser til, at revisionen af direktivet om bygningers energimæssige ydeevne³ bør lette medlemsstaternes fremskridt hen imod den grønne omstilling gennem bestemmelser om udrulning af elektromobilitetsinfrastruktur, herunder hurtigere

¹ European Commission, [Horisont Europa](#).

² Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 6/2020 "Bæredygtig bytrafik i EU".

³ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/31/EU af 19. maj 2010 om bygningers energimæssige ydeevne (EUT L 153 af 18.6.2010, s. 13).

udrulning af ladestandere, og bestemmelser om parkeringspladser til cykler;

- Q. der henviser til, at elektromobilitet i øjeblikket befinder sig på forskellige udviklingsstadier i medlemsstaterne og regionerne i hele EU, og at der bør indføres specifikke undtagelser og fleksibilitet for at give medlemsstater og regioner med et mindre udviklet marked for elektromobilitet mulighed for at gøre fremskridt hen imod den grønne omstilling; der henviser til, at der bør lægges særlig vægt på at sikre, at energinettets kapacitet opfylder efterspørgslen fra nuværende og fremtidige elektriske køretøjer, og at der tages hensyn til planlægning af reservemarginer for nettilslutningsstrøm;
- R. der henviser til, at der har været en hidtil uset stigning i oliepriserne i de seneste måneder, og at den fremtidige tendens er uklar; der henviser til, at det er helt afgørende at reducere forbruget af fossile brændstoffer; der henviser til, at hastighedsreduktion ifølge Det Internationale Energiagentur er en effektiv foranstaltning til at opnå dette;
- S. der henviser til, at offentlig transport beskæftiger to millioner mennesker i lokale, sikre job i lokalsamfund i hele EU og tilbyder en række karriereveje og beskæftigelsesmuligheder med personale fra mange forskellige baggrunde; der henviser til, at en betydelig andel af dette personale måtte gå på orlov under pandemien, og at mange besluttede at forlade sektoren, især i medlemsstater med lave sociale sikringsydelse og begrænset overenskomstdækning;
- T. der henviser til, at mangel på arbejdskraft inden for offentlig transport på det seneste har ført til mere begrænsede transporttjenester, herunder aflysning af natte- og weekendtjenester og nedlægning af ruter; der henviser til, at det har haft negativ indvirkning på den inklusive mobilitet og truer den sociale samhørighed og adgangen til job, uddannelse og sundhedspleje for de mest sårbare brugere, som er helt afhængige af offentlig transport, når det gælder deres mobilitet; der henviser til, at mobilitetsfattigdommen er stigende i hele EU;
- U. der henviser til, at effektiv bevægelighed for personer, tjenesteydelser og varer, herunder godstransport og logistik i byer, er afgørende for, at økonomierne i byerne kan fungere, og at der bør anvendes innovative løsninger og bedste praksis på tværs af EU's byer; der henviser til, at planer for bæredygtig bylogistik kan spille en vigtig rolle i betragtning af stigningen i godstransporten og logistikmængden;
- V. der henviser til, at forbrugernes e-handelsleverancer steg med 25 % i 2020 som følge af pandemien, og at stigningen i leverancer over "den sidste kilometer" og indvirkningen heraf i byområderne sandsynligvis vil fortsætte;
- W. der henviser til, at busrejser udgør 40 % af EU's kollektive vejtransport;
- X. der henviser til, at mobilitet udgør et centralt og uundværligt element i social inklusion og en afgørende og strukturel faktor for udviklingen af samfund og muligheden for at skabe forbindelse mellem enkeltpersoner, samfund, produktions- og servicesektorer og forskellige regioner og kulturer og for fremme af territorial og social samhørighed, økonomisk dynamik og miljøkvalitet og -balance;
- Y. der henviser til, at bytransportpolitikker skal skifte fra blot at udbyde mobilitet til at sikre tilgængelighed af servicen, så der gives mere prioritet til økonomisk

overkommelig adgang for alle, uanset indkomst, alder, sundhed eller placering (dvs. byområder, bynære områder eller landdistrikter);

- Z. der henviser til, at kollektiv transport og navnlig offentlig transport, herunder i forstæderne, bør styrkes med hensyn til kapacitetsstigning, geografisk dækning, hyppighed og økonomisk overkommelighed;
- AA. der henviser til, at offentlige transportsystemer skal være tilgængelige for alle borgere, navnlig for brugere fra grupper med særlige behov;
- AB. der henviser til, at forskellige byer og medlemsstater i EU har truffet foranstaltninger som reaktion på den nuværende energikrise, såsom lavere billetpriser for offentlig transport;
- AC. der henviser til, at nye mobilitetstjenester baseret på deling, efter anmodning, fleksible nye forretningsmodeller supplerer de traditionelle offentlige transporttjenester; der henviser til, at disse tjenester bidrager til at nedbringe kulstofemissionerne, forbedre luftkvaliteten og reducere støj og trafiktrængsel, afhjælpe manglen på parkeringspladser i byområder og forbedre konnektiviteten med forstadsområder, bynære områder og landdistrikter;
- AD. der henviser til, at effektive multimodale løsninger, der kombinerer en række transportløsninger såsom kollektiv transport, individuel mobilitet og aktiv mobilitet, ledsaget af den nødvendige infrastruktur, herunder mobilitetsknudepunkter, kan bidrage til at forbedre kvaliteten og effektiviteten af investeringer i bymiljøet og samtidig sikre generelle fordele for borgernes livskvalitet; der henviser til, at Kommissionen bør foreslå en multimodal pakke i denne henseende;
- AE. der henviser til, at covid-19 har forværret de udfordringer, som bytrafiksystemer står over for, men også har fungeret som katalysator for at gøre dem mere modstandsdygtige, intelligente, sikrere, mere bæredygtige og tilgængelige, idet mange byer i hele Europa har fremskyndet gennemførelsen af deres mobilitetsplaner under pandemien og indført tiltag til at fremme fysisk distancering, som har bidraget til aktiv mobilitet, hvilket har ført til, at langt flere går og cykler, og sat skub i gennemførelsen af cykelinfrastruktur;
- AF. der henviser til, at reglerne og kravene vedrørende aktiv mobilitet, mikromobilitet og nye former for nul- og lavemissionsbaseret mobilitet stadig er på et tidligt stadium eller varierer fra medlemsstat til medlemsstat, hvilket har betydelig indvirkning på borgernes sikkerhed og også resulterer i mistede muligheder for brugerne i forskellige medlemsstater og usikkerhed for aktørerne;
- AG. der henviser til, at aktiv mobilitet har et betydeligt potentiale til at bidrage til at overvinde de problemer, der er forbundet med byområder, forbedre luftkvaliteten, mindske trafiktrængslen og forbedre den enkeltes sundhed;
- AH. der henviser til, at bedre multimodal mobilitet og intelligente infrastrukturfaciliteter, herunder jernbaner, delebilsløsninger og intelligent transportinfrastruktur, kan være en stor fordel for turismen og for restaurations- og hotelinfrastrukturen i bymiljøet;
- AI. der henviser til, at Det Europæiske Miljøagentur (EEA) anslår, at langvarig eksponering mod atmosfæriske partikler med en diameter på eller under 2,5 mikrometer (PM_{2,5}) i

Europa i 2018 medførte omkring 417 000 for tidlige dødsfald, hvoraf ca. 379 000 fandt sted i EU-28; der henviser til, at EU's tærskelværdier ligger et godt stykke over WHO's retningslinjer for de fleste forurenende stoffer med særlig bekymring for den manglende daglige grænse for PM_{2,5}; der henviser til, at som tilfældet er med covid-19, udgør dette en folkesundhedsmæssig krisesituation, der kræver omgående handling;

- AJ. der henviser til, at Kommissionen har offentliggjort en vejledning om planer for bæredygtig bytrafik med særligt fokus på trafiksikkerhed og mikromobilitet i planlægningen og gennemførelsen af planer for bæredygtig bytrafik;
- AK. der henviser til, at der kun er sket begrænsede forbedringer med hensyn til målene for trafiksikkerhed i EU gennem de seneste år, og at der stadig årligt er omkring 22 600 mennesker, som mister livet på EU's veje, og omkring 120 000, der bliver alvorligt kvæstet; der henviser til, at 39 % af alle trafikdrabene i EU forekommer i byområder, og at EU's mål om at halvere antallet af trafikdrab mellem 2010 og 2020 ikke blev opfyldt;
- AL. der henviser til, at bløde trafikanter såsom fodgængere, cyklister og brugere af motordrevne tohjulede køretøjer er udsat for den største risiko og udgør omkring 70 % af det samlede antal dødsfald i byområder;
- AM. der henviser til, at god praksis og incitamenter såsom hastighedsgrænser og særlig uddannelse af chauffører kan bidrage til at nedbringe antallet af alvorlige ulykker og dødsfald;
- AN. der henviser til, at antallet af ulykker med cykling og andre former for mikro- og aktiv mobilitet giver anledning til alvorlig bekymring; der henviser til, at der er behov for en yderligere indsats på EU-plan og nationalt plan for at nå EU's målsætning i henhold til målene i nul-visionen med henblik på at forbedre beskyttelsen af alle brugere;
- AO. der henviser til, at tilgængelighed i bymiljøet spiller en afgørende rolle med hensyn til at sætte grupper med særlige behov såsom personer med handicap og nedsat mobilitet, ældre eller personer, der ledsager børn, i stand til fuldt ud at udøve deres ret til mobilitet, studier og arbejde;
- AP. der henviser til, at anvendelsen af kunstig intelligens (AI) inden for bymobilitet har potentialet til i betydelig grad at forbedre sikkerhed og effektivitet, øge inklusionen af sårbare grupper, reducere trafikflaskehalse, mindske luft- og støjforurening, reducere omkostninger og dekarbonisere transportsektoren;
- AQ. der henviser til, at nærhed og proportionalitet er vigtige principper, som udøvelsen af EU's beføjelser er baseret på, og disse principper bør derfor til enhver tid respekteres på alle områder af EU-politikker;
- AR. der henviser til, at mobilitet og transport på samme tid skal udøve en centripetal og centrifugal kraft, så de sikrer nytte og udvikling, eventuelt også i turistmæssig henseende, for indbyggerne i et turistområde eller et økonomisk område med en eller flere storbyer som omdrejningspunkt;

Styrkelse af rammen for mobilitet i byer: et nyt kapitel inden for bymæssig trafiksikkerhed, tilgængelighed og sikkerhed i EU

1. understreger, at mobilitet i byerne er afgørende for folks livskvalitet og økonomiens

funktion; påpeger, at mobilitet i byerne i EU for at opfylde EU's ambitiøse økonomiske, miljømæssige, digitale, sundhedsmæssige og samfundsmæssige mål skal styres af intelligente, inklusive, sunde, prisoverkommelige, konkurrencedygtige, bæredygtige, problemfri og multimodale transportløsninger, herunder jernbane, bæredygtige busser og rutebiler, bildelingsløsninger og mikromobilitet; fremhæver, at disse transportløsninger bør forbedre byernes leve- og miljøforhold og føre til større tilfredshed;

2. minder om, at alle nye foranstaltninger bør være baseret på resultaterne af omfattende konsekvensanalyser, der tager hensyn til de økonomiske, sociale og miljømæssige konsekvenser samt brugernes forskellige mobilitetsbehov, samtidig med at vurderingen af forskellige bytransportløsningers miljøpræstationer bør være baseret på livscyklusmissioner og relevante miljøindikatorer;
3. fremhæver, at folk er villige til at skifte til intelligente og bæredygtige transportformer, navnlig i deres daglige mobilitet, og at den primære motivation for at skifte er pris, tilgængelighed og hastighed; mener, at involvering og deltagelse af borgere på lokalt plan, regionalt plan, nationalt plan og EU-plan (herunder i udformningen af planerne for bæredygtig bytrafik) er afgørende for at sikre den nødvendige offentlige transport ved at bringe alle interessenter sammen om planlægningen af en serviceydelse af høj kvalitet, der lever op til alles behov og forventninger;
4. opfordrer medlemsstaterne til at udvikle bytransportsystemer, der er sikre, tilgængelige, inkluderende, økonomisk overkommelige, intelligente, modstandsdygtig og bæredygtige;
5. støtter enhver indsats, der skal gøre byer mere tilgængelige, og opfordrer medlemsstaterne til at træffe hurtige og ambitiøse foranstaltninger for at gøre byerne mere inkluderende;
6. understreger behovet for at tackle problemerne med transportfattigdom og uligheder i adgangen til transportnet, da de påvirker dagligdagen for millioner af mennesker med lavere indkomster og brugere fra grupper med særlige behov; mener, at det bør være en prioritet for byerne at tage fat på de dermed forbundne spørgsmål om konnektivitet mellem landdistrikter, bynære områder og byområder; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at bekæmpe ulighed i adgangen til transportnet og til at støtte mindre byer og bynære områder for at sikre, at disse områder er forbundet; understreger behovet for en multimodal og integreret tilgang til at bekæmpe mobilitetseksklusion og transportfattigdom for at sikre lige adgang til bycentre;
7. opfordrer medlemsstaterne og byerne til at overveje at tilbyde "bæredygtige mobilitetsvouchere" eller ordninger med nedsat pris for bæredygtig kollektiv transport, navnlig offentlig transport, som modtagergrupper, der er defineret på grundlag af specifikke kriterier (sårbare transportbrugere, transportfattige osv.), så frit kan benytte til deres bæredygtige mobilitetsvalg;
8. mener, at indtægter fra mobilitetsrelaterede CO₂-afgifter bør anvendes til at finansiere bæredygtige transportløsninger for transportfattige;
9. understreger, at hver transportform har forskellig indvirkning på menneskers dagligdag, og at hver transportform har sin rolle at spille med hensyn til at opnå et bredt støttet

skift i transportformer til bæredygtige transportformer, herunder kollektiv transport, bæredygtig privat mobilitet og aktiv mobilitet; understreger, at overgangen til bæredygtig transport ikke blot kan pålægges borgerne og regionerne, men skal støttes af brugerne og tilpasses individuelle og geografiske behov under overholdelse af nærhedsprincippet; mener, at der er behov for en større indsats for at øge offentlighedens bevidsthed gennem kampagner og andre initiativer for at opnå borgernes støtte; fremhæver i denne forbindelse den bilfrie dag som en måde at præsentere alternative muligheder på; opfordrer Kommissionen til at indføre en harmoniseret årlig "bilfri dag i EU"; opfordrer til, at der skabes fordele inden for bæredygtige planer for dem, der vælger bæredygtige transportløsninger til pendling;

10. understreger, at alle brugere (fra byområder, bynære områder og landdistrikter) bør tillægges lige stor betydning og sættes i centrum for bytransportplanlægningsprocessen, samtidig med at det anerkendes, at brugernes mobilitetsbehov og individuelle omstændigheder og præferencer ikke er homogene; opfordrer derfor til en differentieret vifte af intelligente og bæredygtige mobilitetsmuligheder i stedet for en universalløsning, herunder bæredygtige aktive transportformer og kollektiv transport, som har vist sig at være i stand til at forbedre mobiliteten og levevilkårene i byområder og bidrage til opfyldelsen af EU's sociale, økonomiske, klima- og miljømæssige mål og dets mål om at opnå klimaneutralitet senest i 2050;
11. opfordrer til finansiel, skattemæssig og lovgivningsmæssig støtte til anvendelsen af nul- og lavemissionsmobilitetsløsninger såsom effektive, pålidelige, punktuelle, inkluderende og prismæssigt overkommelige kollektive transporttjenester, navnlig til offentlig transport, individuel mobilitet, intermodale forbindelsespunkter og -systemer og andre transportformer såsom nye mobilitetstjenester, aktive former for mobilitet og transport, som alle bringer forskellige fleksible muligheder på markedet, med henblik på at øge konkurrencen og gøre byerne bedre at bo i, samtidig med at der tilvejebringes bedre, sundere og mere værdifulde, inkluderende, prismæssigt overkommelige, effektive og bæredygtige løsninger for borgerne, navnlig byboere;
12. opfordrer til en kollektiv transport, og navnlig offentlig transport, der er tilgængelig, velorganiseret, økonomisk overkommelig og af god kvalitet for borgerne, med en komfortabel dør til dør-tjeneste; bemærker, at andelen af miljøvenlige køretøjer i flåden samt intelligente og bæredygtige transportformer som f.eks. sporvogne er en vigtig faktor for at reducere luftforurening, kulstofemissioner og trafiktrængsel;
13. fremhæver betydningen af den offentlige transport, ikke blot med hensyn til klimaudfordringerne, men også med dens socioøkonomiske dimension, nemlig ved at skabe social samhørighed og sikker og lokal beskæftigelse af høj kvalitet; understreger behovet for at investere i et moderniseret, interoperabelt, tilgængeligt og udvidet kollektivt transportnet af høj kvalitet ved at foretage en ordentlig planlægning med inddragelse af lokale aktører, kommuner og den brede offentlighed, tilvejebringe operatører og investere i videnskabelig forskning og innovation;
14. understreger vigtigheden af lige konkurrencevilkår mellem offentlige og private transportudbydere og mellem transportformer, der giver mulighed for en fair konkurrence, og behovet for yderligere komplementaritet mellem transporttjenesterne;
15. anerkender fordelene ved intelligente og bæredygtige alternative mobilitetsløsninger inden for kollektive transporttjenester som f.eks. bildeling, kørselstjenester, elcykler og

-løbehjul og andre former for mikromobilitet; mener, at sådanne transportformer kan supplere hinanden og give brugerne en bredere vifte af muligheder, afhængigt af deres mobilitetsbehov;

16. opfordrer til bedre tilgængelighed, pålidelighed og konnektivitet mellem byområder, bynære områder og landdistrikter, især hvis de er placeret i regioner med et BNP pr. indbygger på under 75 % af EU's gennemsnitlige BNP samt multimodale knudepunkter, og opfordrer endvidere til, at der sikres uhindret adgang til intelligent, bæredygtig, inkluderende, sund og prismæssigt overkommelig transport, herunder delt transport, for alle for at bevare sammenhængen og konsekvensen i EU's politikker i transportsektoren; bemærker med bekymring i den forbindelse, at bynære områder og landdistrikter, navnlig tyndt befolkede områder, lider under manglen på effektive, økonomisk overkommelige og forbundne transportløsninger og infrastruktur, herunder infrastruktur for alternative brændstoffer, der begrænser de socioøkonomiske perspektiver for disse områder og deres borgere; fremhæver muligheden for at udvikle og udrulle transporttjenester på anmodning og fælles transporttjenester for bynære områder og landdistrikter som et middel til at reducere drivhusgasser eller forbedre trafikforholdene og opfordrer til udveksling af bedste praksis;
17. understreger i denne forbindelse den vigtige rolle, som by-, forstads- og regionaltog og deres pålidelige tjenester for så vidt angår hyppighed og punktlighed skal spille yderligere med hensyn til daglig pendling til og fra byområder;
18. understreger, at en stærk og gennemførlig beskyttelse af passagerernes rettigheder i tilfælde af forsinkelser og andre mangler ved tjenesterne (såsom aflysninger, reaktion på klager, særlige passagerbehov) bidrager til at fremme passagerernes mobilitet og gøre transportformer som jernbanetransport mere attraktive;
19. fremhæver erfaringerne i flere EU-byer, hvor offentlige transportsystemer er gratis, og hvor der er en stigning i passagertrafikken og et betydeligt fald i biltrafikken; opfordrer til, at der gennemføres undersøgelser for at vurdere virkningerne af disse systemer, navnlig med hensyn til variationer i antallet af passagerer, rejsens varighed, antallet af trafikulykker og trafikdræbte eller indvirkningen på klimaændringerne;
20. påpeger, at sikring af trafiksikkerheden for de mest sårbare trafikanter i høj grad påvirker transportadfærden; understreger i denne sammenhæng, at den fremtidige EU-ramme for mobilitet i byer skal omfatte systemiske trafiksikkerhedsrelaterede foranstaltninger med særligt fokus på sårbare trafikanter; opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og andre interessenter til at vedtage foranstaltninger baseret på EU's sikkerhedsstandarder, der kan forbedre trafiksikkerheden, såsom sikring af kvalitetsuddannelse, overholdelse af chaufførernes arbejdstidsbegrænsninger og andre arbejdsvilkår og sociale standarder i forbindelse med forvaltning af træthed og sikkerhed, forbedring af infrastrukturen for cyklister og fodgængere, anvendelse af midler til at opdage og indberette sikkerhedsrelaterede hændelser eller forhold, altid at sætte alle trafikanter i centrum for mobilitetsdesign og også ved at tage hensyn til sårbare brugere og brugere fra grupper med særlige behov; opfordrer indtrængende de lokale myndigheder til at anvende tilgangen med et sikkert system og fastsætte trafiksikkerhedsmål;
21. bemærker, at hastighedsoverskridelser er en central faktor i omkring 30 % af alle trafikulykker med dødelig udgang og en skærpende faktor i de fleste ulykker; bemærker

i denne forbindelse potentialet for lavere hastighed i boligområder, såsom anvendelsen af hastighedsgrænser på 30 km/t for at forbedre trafiksikkerheden og reducere energiforbruget; bemærker, at mænd er mere tilbøjelige end kvinder til at blive indblandet i en bilulykke, men at når en kvinde er indblandet i en bilulykke, har hun 47 % større sandsynlighed for at blive alvorligt kvæstet, 71 % større sandsynlighed for at blive moderat kvæstet og 17 % større sandsynlighed for at dø; understreger i denne forbindelse anvendelsen af ordentlige kvindelige forsøgsdukker i forbindelse med kollisionsforsøg med henblik på at forbedre trafiksikkerheden for kvinder;

22. fremhæver med hensyn til trafiksikkerhed betydningen af aktive og passive sikkerhedsmæssige egenskaber i private køretøjer og kollektive transportkøretøjer og understreger vigtigheden af, at der er adgang til mobilnet i medlemsstaterne, da disse er nødvendige for nødknapper;
23. støtter alle bestræbelser på at forbedre trafiksikkerheden for at nå målene for nulvisionen og opfordrer Kommissionen til bedre at integrere EU's trafiksikkerhedsmål og -foranstaltninger i retningslinjerne for planer for bæredygtig bytrafik ved at overvåge og fremme bedste praksis;
24. understreger betydningen af at iværksætte oplysningskampagner for at øge bevidstheden om trafiksikkerhed og uddannelse; understreger i denne forbindelse, at uddannelse spiller en afgørende rolle med hensyn til fra barnsben at lære færdselsreglerne og -kulturen at kende, hvilket i høj grad vil bidrage til at øge trafiksikkerheden; opfordrer derfor til, at skolernes rolle øges og styrkes; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at investere yderligere i bevidstgørelse og uddannelse i skoler og for den brede offentlighed;
25. opfordrer Kommissionen til at tilpasse kravene og metoderne til køreprøver i kørekortdirektivet¹ med henblik på bedre at uddanne fremtidige førere i deres samspil med bløde trafikanter i et bymiljø i overensstemmelse med nulvisionen, såsom forbedring af undervisningsmetoderne, tilpasning til den seneste teknologiske udvikling og forøgelse af praksistiden;
26. opfordrer til, at bytransport gøres mere tilgængelig, pålidelig, prismæssigt overkommelig, sund, sikker og inklusiv, og støtter i denne forbindelse også FN's konvention om rettigheder for personer med handicap (UNCPRD) og den europæiske retsakt om tilgængelighed²; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til at foreslå retningslinjer vedrørende tilgængelighed, inklusivitet, prisoverkommelighed, bæredygtighed og sikkerhed for transportbrugere og for personer, der ikke benytter bytransport, og navnlig for dem, der kommer fra grupper med særlige behov; opfordrer til en mere omfattende tilgang for at sikre tilgængeligheden under hele rejsen;
27. fremhæver den centrale rolle, som digitalisering og AI-løsninger kan spille i denne henseende ud over andre politikker; anbefaler indførelse af AI og digitale teknologier inden for offentlig transport såsom SOS-knapper og andre systemer, der forbedrer sikkerheden, hvilket også vil have en positiv indvirkning ved at gøre kollektiv transport

¹ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/126/EF af 20. december 2006 om kørekort (EUT L 403 af 30.12.2006, s. 18).

² Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/882 af 17. april 2019 om tilgængelighedskrav for produkter og tjenester (EUT L 151 af 7.6.2019, s. 70).

mere sikker for nuværende sårbare brugere såsom kvinder;

28. bemærker, at med hensyn til tilgængelighed kan AI og digitalisering bidrage betydeligt gennem auditive signaler i offentlig transport og infrastruktur, implementering af intelligente private køretøjer, virtualisering før turen, sikker intelligent krydsning i vejkryds eller hjælpende robotter;
29. anerkender Kommissionens indsats, men bemærker, at der er behov for en mere ambitiøs og sammenhængende europæisk politik og lovgivning for at forbedre adgangen til metroer, jernbanetransport, busser, sporvogne og delte mobilitetsløsninger; minder om, at fysiske barrierer stadig er en af hovedårsagerne til problemer med tilgængelighed for brugere fra grupper med særlige behov; understreger betydningen af at håndtere andre tilgængelighedsspørgsmål såsom tilgængeligheden af parkeringspladser til personer med handicap, en streng politik og passende håndhævelse for misbrug i form af at blokere parkeringspladser og for at skabe midlertidige hindringer såsom mikromobilitetsudstyr andre køretøjer, der er dårligt parkeret, tilgængeligheden af byens infrastruktur for cyklister og gående, herunder kvaliteten og tilgængeligheden af fortove, sikre og tilgængelige vejkryds;
30. opfordrer til, at cykling gøres mere tilgængelig for personer fra grupper med særlige behov; bemærker, at hævede fodgænger- og cykelkryds ved vejkryds forbedrer sikkerheden samt adgangen for personer med nedsat mobilitet ved at mindske behovet for at ændre niveauerne ved hjælp af trin eller ramper ved krydsning af kørebaner ved vejkryds;
31. bemærker den hurtige fremkomst af nye former for mobilitet og mikromobilitet såsom cykler, elcykler, elløbehjul, hoverboards, monowheels og andre elektrisk og ikkeelektrisk drevne personlige bevægelseshjælpemidler; anerkender deres potentiale som "første og sidste kilometer"-løsninger med hensyn til at levere en dør til dørtjeneste, gøre kollektiv transport mere attraktiv og gøre det muligt for borgerne at nå eller rejse fra destinationer, der i øjeblikket er underforsynet af offentlig transport; understreger, at disse former for mobilitet imidlertid bør indarbejdes, præsenteres og tages op i forbindelse med mobilitet i byer, herunder med hensyn til sikkerheds- og overholdelsespolitikker på alle forvaltningsniveauer;
32. understreger imidlertid sin bekymring over de alvorlige mangler i reguleringen af mikromobilitet i mange medlemsstater og de forskelligartede foranstaltninger, der træffes i europæiske byer, da denne mangel ikke fremmer disse transportformer og medfører en risiko for menneskers sikkerhed; opfordrer i denne forbindelse Kommissionen til at arbejde tæt sammen med medlemsstaterne og de europæiske byer om at udarbejde fælles minimumsanbefalinger, bedste praksis og krav vedrørende trafiksikkerhed i byerne;
33. bemærker, at disse fælles minimumsanbefalinger, bedste praksis og krav vil omfatte anbefalinger om sikker brug af elektriske og ikkeelektrisk drevne personlige bevægelseshjælpemidler under hensyntagen til forskellige mulige bestemmelser såsom særlig uddannelse, parkeringsmetoder (frit flydende i forhold til udpegede parkeringsområder), hastighedsgrænser og alderskrav, hjelmkrav og andre værnemidler samt regler om medbringelse af børn, forbud mod kørsel under påvirkning af rusmidler osv.; bemærker, at disse krav bør tilpasses uden problemer til de forskellige forvaltningsniveauer, uafhængigt af planlægningen og gennemførelsen af planen for

bæredygtig bytrafik, og uden at nærhedsprincippet bringes i fare; opfordrer kraftigt medlemsstaterne til i samarbejde med byer at gå videre med tilpasningen af deres nationale lovgivning og iværksætte oplysningskampagner for at øge bevidstheden om og undervisningen i trafikikkerhed; understreger, at uddannelse i skolen spiller en vigtig rolle med hensyn til at få kendskab til og lære færdselsreglerne;

34. understreger problemet med "tilfældig parkering" af elscootere og elcykler, navnlig på fortove, som skal løses, da det især berører fodgængere og cyklister samt kørestolsbrugere og forældre med klapvogne;
35. bemærker i denne forbindelse, at manglen på korrekt håndhævelse også bringer færdselssikkerheden for alle trafikanter i fare; opfordrer til, at der fokuseres på håndhævelse af eksisterende regler for at sikre en respektfuld sameksistens mellem transportformerne;
36. opfordrer endvidere Kommissionen til at harmonisere tekniske standarder og krav vedrørende typer af mikromobilitetstransport; opfordrer til en revision af lovgivningen om CE-mærkning og dens anvendelse og en analyse af, hvorvidt det kan være en løsning at medtage disse køretøjer i typegodkendelsesforordningen¹;

Aktiv mobilitet

37. mener, at aktiv mobilitet omfatter transport af enten personer eller varer og kan drives enten af menneskelig fysisk aktivitet eller af en kombination af elmotor og menneskelig kraft som i tilfældet med. elcykler;
38. fremhæver, at aktiv mobilitet udgør en værdifuld, effektiv og tilgængelig dør-til-dør-rejse- og -pendlerløsning, der støttes af mennesker, og som effektivt kan bidrage til at opnå klimaneutralitet senest i 2050 samt bidrage til dekarbonisering af transportsektoren, lavere emissioner og luftforurening og reduceret trafiktæthed, og derfor bør fremmes i enhver transportramme for mobilitet i byerne med henblik på at sikre prismæssigt overkommelige, tilgængelige og bæredygtige transportløsninger;
39. opfordrer derfor de lokale myndigheder til at investere i og opbygge sikker cykel- og ganginfrastruktur med henblik på at integrere delecycler og elcykler i transportsystemerne i byområder; opfordrer medlemsstaterne til at skabe incitamentter til indkøb af cykler, herunder elcykler; tilskynder, med henblik på at fremme multimodalitet, at skabe synergier mellem cykling, gang og andre transportformer, såsom at stille flere pladser til rådighed for cykler i togene og stille mere sikrede parkeringspladser til cykler på stationer og mobilitetsknudepunkter til rådighed;
40. tilskynder Kommissionen til at gøre mere for at fremme aktiv mobilitet i hele EU og at fremlægge en dedikeret cykelstrategi som f.eks. at gøre 2024 til det europæiske år for aktiv mobilitet; opfordrer indtrængende Kommissionen til at anerkende EU's cykelforsyningskæde i EU's industristrategi;

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/858 af 30. maj 2018 om godkendelse og markedsovervågning af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer, om ændring af forordning (EF) nr. 715/2007 og (EF) nr. 595/2009 og om ophævelse af direktiv 2007/46/EF (EUT L 151 af 14.6.2018, s. 1).

Byinfrastruktur og TEN-T-byknudepunkter

41. fremhæver, at byinfrastrukturplanlægning bør bidrage til en intelligent og bæredygtig transportstilling, der giver mulighed for multimodalitet og sikrer livskvaliteten i byerne og forbindelsen mellem byområder og bynære områder og landdistrikter på deres økonomiske, uddannelsesmæssige, turistmæssige og kulturelle område; opfordrer til infrastrukturplanlægning for at lette etableringen af multimodale knudepunkter i byknudepunkterne og fremhæver, at infrastrukturen bør omfatte adgangsveje og sidste kilometer-forbindelse til multimodale passagerknudepunkter, herunder adgangsveje såsom broer, tunneller eller fodgængertunneler, for så vidt angår aktive transportformer;
42. fremhæver, at byinfrastrukturplanlægning bør udvikles i overensstemmelse med EU's lovgivning om trafiksikkerhed og omfatte sikkerhedsstandarder for cykling og gåinfrastruktur og andre aktive mobilitetsformer; opfordrer medlemsstaterne og de lokale myndigheder til at opbygge en sikker infrastruktur for aktiv mobilitet og til at tage behørigt hensyn til vej- og cykelinfrastrukturens kontinuitet og sikkerhed, hvis der bygges ny infrastruktur, eller den eksisterende infrastruktur opgraderes;
43. opfordrer medlemsstaterne, de lokale myndigheder og bynet til at gå sammen om at fremme og gennemføre planer for bæredygtig bytrafik for at forbedre livskvaliteten i alle europæiske byer, samtidig med at nærhedsprincippet overholdes; opfordrer medlemsstaterne til at støtte de lokale myndigheder i udviklingen og gennemførelsen af planer for bæredygtig bytrafik;
44. understreger betydningen af planer for bæredygtig bytrafik og tilskynder til en mere harmoniseret tilgang i hele EU; understreger i denne sammenhæng, at de kommende opdaterede retningslinjer for planer for bæredygtig bytrafik i højere grad bør integrere alle bæredygtige transportformer, herunder aktiv mobilitet og dens infrastruktur, baseret på bedste praksis på dette område og en omfattende sikkerhedstilgang i byområder; opfordrer til, at cykelparkering eller opladningsfaciliteter til elcykler medtages i planerne for bæredygtig bytrafik;
45. tilskynder til involvering og deltagelse af borgere og andre interessenter på lokalt plan, regionalt plan, nationalt plan og europæisk plan i udformningen af planerne for bæredygtig bytrafik, da det er afgørende for at sikre den nødvendige støtte fra borgerne ved at bringe alle interessenter sammen om planlægningen af en serviceydelse af høj kvalitet, der lever op til alles behov og forventninger;
46. fremhæver, at planer for bæredygtig bytrafik ikke blot bør vise foranstaltninger til at integrere forskellige transportformer og fremme bæredygtige transportformer, men også vurdere deres prisoverkommelighed og tilgængelighed for transportbrugerne, samtidig med at de tager hensyn til forskellige transport- og mobilitetsbehov hos forskellige grupper;
47. opfordrer til, at planerne for bæredygtig bytrafik afspejler de forskellige mobilitetsmønstre og behov hos grupper med særlige behov; fremhæver, at aktiv inddragelse af grupper med særlige behov i disse planer er af stor betydning;
48. opfordrer endvidere medlemsstaterne til at integrere uhindret adgang til bytransporttjenester i deres planer for bæredygtig bytrafik; minder igen om behovet for at integrere EU's mål og indsats for trafiksikkerhed bedre i retningslinjerne for

planerne for bæredygtig bytrafik ved at overvåge og fremme bedste praksis;

49. fremhæver, at behovet for en ny ramme for mobilitet i byer på europæisk plan skal tage hensyn til alle niveauer; understreger, at planer for bæredygtig bytrafik skal indarbejdes og koordineres med den kommunale og territoriale byplanlægning; tilskynder regionerne til at fremme denne koordinering mellem deres territorier og kommuner gennem incitament, der støtter denne forbindelse mellem planerne for bæredygtig bytrafik og byplanlægning og territorial planlægning; opfordrer Kommissionen til at øge ambitionsniveauet og udvikle bytrafikplaner på regionalt plan under fuld overholdelse af nærhedsprincippet;
50. understreger, at det transeuropæiske transportnet (TEN-T) er afhængigt af intermodal bytransport for at lette den "første og sidste kilometer" for både passagerer og gods, hvor de bæredygtige transportformers transportandel, herunder aktiv mobilitet, bør stige;
51. fremhæver behovet for at styrke den intermodale mobilitet med henblik på at forbinde mennesker til job, uddannelse og fritid og udvide den rimelige adgang til mobilitets- og transporttjenester mellem byområder, bynære områder og landdistrikter;
52. opfordrer til væsentligt bedre forbindelser fra lufthavne, vertiports og havne til byer og byknudepunkter for at muliggøre problemfrie og multimodale transport- og mobilitetsløsninger; fremhæver den afgørende betydning af jernbaneinfrastrukturen og interoperabiliteten i denne henseende;
53. glæder sig over det arbejde, der udføres af Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i forbindelse med vertiports, hvis udvikling er afgørende for udrulningen af luftfartstjenester i byer;
54. glæder sig over Kommissionens forslag om stærkere støtte til TEN-T-byknudepunkter, herunder knudepunkter og forbindelser i EU's randområder og regionerne i dets yderste periferi, da det er nødvendigt for at afhjælpe manglende og dårlige forbindelser, som fortsat er en stor udfordring; fremhæver navnlig behovet for at styrke gnidningsløs konnektivitet mellem landdistrikter, bjergområder, bynære områder og byområder med en interoperabel infrastruktur, som udgør rygraden i bæredygtige transportformer såsom jernbaner og indre vandveje og intermodale trafikknudepunkter; fremhæver betydningen af konnektivitet med kollektiv transport af høj kvalitet, navnlig offentlig transport og aktiv mobilitet og individuel mobilitet;
55. glæder sig i den forbindelse over udviklingen af planer for bæredygtig bytrafik, der forbinder byknudepunkter, da de kan indeholde tiltag til forbindelse af bæredygtige transportformer med andre transportformer; mener i denne forbindelse, at EuroVelo-nettet bør integreres effektivt i TEN-T-nettet for at søge synergier mellem begge net, og når TEN-T-infrastrukturen bygges eller opgraderes i byknudepunkter, bør der tages behørigt hensyn til at muliggøre cykling;
56. understreger betydningen af at sikre, at byknudepunkter forsynes med intelligente og bæredygtige forbindelser mellem højhastighedshovedstrækninger, stationer og omføringer for højhastighedstog og de indre bymiljøer med henblik på at opretholde uafbrudt kontinuitet langs hovednettets linjer, hvor det er muligt, samtidig med at integrerede mobilitetsløsninger i storbyområder og nemme og intelligente

konnektivitetens løsninger med bycentre, byområder og bynære områder bevares;

57. opfordrer Kommissionen til at udvide den nuværende liste over byknudepunkter til at omfatte yderligere byer i TEN-T-korridorerne som aftalt med medlemsstaterne og til at yde mere støtte for at hjælpe nye byknudepunkter med at oprette og ajourføre deres planer for bæredygtig bytrafik; understreger, at en bedre inddragelse af de lokale myndigheder i forvaltningen og planlægningen af TEN-T-korridorerne og fastlæggelsen af relevante kriterier for vurdering af planer for bæredygtig bytrafik kan forbedres gennem oprettelse af samarbejdsmechanismer;
58. minder om, at byområder i regionerne i den yderste periferi står over for strukturelle begrænsninger og specifikke transportudfordringer, og at territorial kontinuitet og konnektivitet skal sikres i disse regioner; gentager sin opfordring til Kommissionen om at udarbejde et særligt program herfor med henblik på at kompensere for disse regioners strukturelle ulemper på transportområdet i overensstemmelse med modellen for ordningen i de særlige programmer for bestemte regioner som følge af disses afsides beliggenhed og ø-karakter (POSEI) inden for landbruget;
59. fremhæver, at de indre vandveje er en af de mest miljøvenlige transportformer, og at de stadig har stort set uudnyttet potentiale til at transportere betydelige mængder gods i hele EU, herunder i byområder, som det er illustreret i strategien for bæredygtig og intelligent mobilitet; understreger derfor, at transport ad indre vandveje kan spille en vigtig rolle i opfyldelsen af EU's klimamål;
60. understreger, at yderligere udvikling af infrastrukturen på de indre vandveje er af afgørende betydning for opbygningen af intelligent, bæredygtig og konkurrencedygtig bytransport;
61. opfordrer til en betydelig forøgelse af de indre vandvejes transportandel i bytrafikken ved at forbedre dens modstandsdygtighed, effektivitet og bæredygtighed ved at fremme og tilskynde til dens anvendelse og give mulighed for tilstrækkelige investeringer med henblik på at lette trængsel på vejene, øge sikkerheden og reducere emissionerne;
62. anmoder medlemsstaterne om at tilskynde deres lokale myndigheder til i deres planer for bæredygtig bytrafik at medtage målet om at gøre bedre brug af indre vandveje i byerne og til at fremsætte konkrete forslag til at fremme logistikken over vores indre vandveje og tage hensyn til slutlevering; opfordrer i denne henseende Kommissionen til at forbedre sin indsamling af bytrafikdata for vandbåren passagertransport og godstransport og fremhæver potentialet i transport ad indre vandveje vedrørende spørgsmålet om den sidste kilometer inden for bæredygtig bylogistik;
63. opfordrer medlemsstaterne til at fokusere på at færdiggøre det centrale TEN-T-netværk på de indre vandveje inden 2030, fjerne de manglende forbindelser og give mulighed for fysisk og digital infrastruktur af høj kvalitet, der er modalt indbyrdes forbundet inden for byernes rammer, herunder forbedring af jernbaneforbindelserne i havnene;
64. opfordrer til, at der træffes EU-foranstaltninger med henblik på at fjerne de lovgivningsmæssige, administrative og grænseoverskridende hindringer, der hæmmer multimodal transport i den europæiske økonomi, og som er udviklet i samarbejde med interessenter; bemærker, at denne multimodale vision bør uddybes i det næste integrerede EU-handlingsprogram for transport ad indre vandveje (NAIADES);

- opfordrer til yderligere incitament til udvikling af intermodale havneplatforme;
65. bemærker vigtigheden af lokal transport, navnlig eftersom 93 % af jernbanepassagerer rejser på regionale strækninger;
 66. opfordrer til en forøgelse af den modale andel af jernbanemobilitet og -godstransport og dens sammenkobling med andre transportformer inden for byernes transportrammer; opfordrer i denne forbindelse til en forbedring af de eksisterende lovgivningsmæssige rammer og en reduktion af de teknologiske og operationelle barrierer; understreger, at den fulde integration af det europæiske jernbanetrafikstyringssystem (ERTMS) forventes afsluttet senest i 2030, hvilket gør det til et presserende spørgsmål;
 67. understreger betydningen af lige konkurrencevilkår mellem jernbanetransportudbydere og deres lige adgang til byinfrastruktur samt en revision af sporadgangen med henblik på at forbedre jernbanernes konkurrenceevne inden for rammerne af bytransporten i fuld overensstemmelse med den fjerde jernbanepakke, herunder bestemmelser om offentlig tjeneste, og sikre bæredygtige, økonomisk overkommelige og attraktive transportløsninger for passagerer og gods;
 68. fremhæver fordelene ved synergier mellem cykling og jernbane, der giver mulighed for vigtige sidste kilometer-løsning og fritidsrejser; tilskynder i denne forbindelse til, at der er tilstrækkelig adgang til togstationer til dette formål, og at der sikres tilstrækkelige sikre parkeringspladser på stationer og mobilitetsknudepunkter;
 69. mener, at grænsebyer bør være i stand til at levere effektiv og gnidningsløs daglig transport på tværs af grænserne og samtidig afhjælpe manglende forbindelser og flaskehalse og sikre bedre og mere bæredygtig konnektivitet mellem de europæiske hovedstæder og større byer; fremhæver navnlig i den forbindelse, at både højhastighedstog og nattog bør udbredes mere, navnlig i de områder, hvor der i øjeblikket ikke findes sådanne tjenester; understreger, at en af de største konkurrencefordele ved jernbanetransport er, at de kan skabe en forbindelse mellem bycentre; opfordrer i denne forbindelse alle berørte myndigheder til at fjerne eventuelle eksisterende barrierer og etablere disse forbindelser mellem bycentre mellem europæiske byer, hvor de endnu ikke eksisterer;
 70. understreger de ekstremt lange ventetider ved grænserne for jernbane-, men især for vejgodstransport, som i nogle tilfælde forårsager forstyrrelser i byernes mobilitetssystemer og alle former for transport; understreger, at sådanne hændelser har en negativ indvirkning på grænsebyer og -områder og har direkte indvirkning på luftkvaliteten og støjforureningen, samtidig med at de forringer de europæiske borgeres sundhed; øger risikoen for trafikulykker og skader infrastrukturen; opfordrer derfor til, at der indføres en EU-standard på gennemsnitligt et minut for behandling og kontrol af tunge køretøjer ved EU's grænser, herunder foranstaltninger i tilfælde af manglende overholdelse;
 71. understreger, at bytrafikkens ambitioner og mål kræver tilstrækkelig, langsigtet finansiering, og at dette er endnu vigtigere i betragtning af den hidtil høje inflation og det hurtige skridt i retning af uafhængighed af fossile brændstoffer, bl.a. drevet af energikrisen som følge af den ulovlige, uberettigede russiske angrebskrig mod Ukraine, samt andre ikkefinansielle støtteinstrumenter; opfordrer i den forbindelse til en blanding af tilstrækkelig offentlig, privat, national og europæisk finansiering og en hurtig

gennemførelse af de relevante eksisterende EU-programmer og -projekter; opfordrer endvidere til ambitiøs finansiering af mobilitet i byerne for at forbedre konnektiviteten, effektiviteten, prisoverkommeligheden, intermodaliteten og bæredygtigheden ud over den flerårige finansielle ramme for 2021-2027; opfordrer til yderligere finansiering af intermodale forbindelser mellem byområder, bynære områder og landdistrikter, herunder til jernbaner, og til mere digitaliseret rullende materiel og infrastruktur for også at modvirke affolkningen i disse områder;

72. understreger, at byinvesteringsplanlægning bør støtte multimodale løsninger for alle brugere, herunder kollektiv transport;
73. opfordrer til yderligere inddragelse af Den Europæiske Investeringsbank (EIB-Gruppen) for at muliggøre en forøgelse af de disponible midler, herunder direkte tildeling til lokale myndigheder, hvor det er muligt, samtidig med at der lægges særlig vægt på mindre byers behov;
74. fremhæver fordelene ved EU's administrative kapacitetsstøtte og uddannelse af regionale og lokale myndigheder i finansieringsmekanismer og -muligheder;

Omstilling til grøn og digital bytransport

75. bemærker, at byområder lider under virkningerne af luftforurening; minder om, at eksponering for luftforurening såsom fine partikler øger antallet af for tidlige dødsfald i Europa; opfordrer medlemsstaterne til at gøre mere for at forbedre luftkvaliteten i byerne;
76. bemærker, at de lokale myndigheder i de europæiske byområder anvender forskellige politiske foranstaltninger til at reducere luft- og støjforurening og trafiktrængsel i deres byer, lige fra lavemissionszoner til målrettede tidsintervaller for varelevering, emissionsmærkater, trafikplaner osv.; anerkender i denne forbindelse merværdien af at dele bedste praksis på tværs af byer og på europæisk plan;
77. fremhæver de yderligere fordele ved at mindske trafikbelastningen, navnlig med hensyn til at give adgang for udrykningskøretøjer såsom politibiler, ambulancer og brandbiler;
78. bemærker, at dekarboniseringen ofte er mere effektiv i byområder på grund af bl.a. større befolkningstæthed, og at dekarboniseringen derfor bør ske hurtigere i disse områder;
79. glæder sig over lokale initiativer til bekæmpelse af støjmission fra transport i betragtning af den negative indvirkning på menneskers sundhed og biodiversiteten, herunder f.eks. brug af støjmålere i Paris; er af den opfattelse, at Kommissionen bør udpege og fremme sådanne initiativer, herunder ved at anvende retningslinjerne for planer for bæredygtig bytrafik, og medlemsstaterne bør anvende sådanne værktøjer mere bredt;
80. glæder sig over lokale initiativer til bekæmpelse af støjmission fra transport i betragtning af deres negative indvirkning på menneskers sundhed og biodiversiteten, herunder f.eks. brug af støjmålere i Paris; er af den opfattelse, at Kommissionen bør udpege og fremme sådanne initiativer ved at anvende retningslinjerne for planer for bæredygtig bytrafik, og medlemsstaterne bør anvende sådanne værktøjer mere bredt;

81. bemærker, at ordninger for regulering af køretøjers adgang til byerne (UVAR) i stigende grad anvendes i de europæiske byområder til at mindske trafiktrængsel og forurening, bl.a. ved at begrænse adgangen for tunge godskøretøjer; bemærker, at UVAR'er også ofte er baseret på Euro-standarder for køretøjer; bemærker i denne forbindelse forslaget om nye strengere Euro 7-standarder;
82. understreger, at byområder fortsat skal være tilgængelige for alle, da en begrænsning af adgangen til et byområde for specifikke køretøjer eller brugere kan føre til forskelsbehandling af borgerne, og at gennemførelsen af disse zoner i høj grad påvirker den daglige mobilitet for borgere med lav mellemindkomst og borgere fra bynære områder og landdistrikter og deres socioøkonomiske status; mener, at ingen grupper af borgere bør straffes ved, at transport gøres ineffektiv eller selve mobiliteten umulig for dem, hvilket også kan føre til yderligere urbanisering;
83. fremhæver betydningen af intelligente løsninger, der i højere grad informerer førerne om deres overholdelse af visse regler på en konsekvent måde, navnlig med hensyn til grænseoverskridende håndhævelse; bemærker, at fælles europæiske standarder og teknologiske løsninger kan give mulighed for uhindret adgang til alle sådanne zoner, og at disse standarder bør være baseret på data og give mulighed for UVAR'er i zoner, hvor det bevises, at emissionstallet er ekstremt højt; fremhæver, at ordninger for regulering af køretøjers adgang til byerne bør ledsages af konsekvensanalyser og af høringer med offentligheden og andre interessenter, information og meddelelser til de involverede økonomiske aktører; understreger, at de lokale myndigheder bør informere Kommissionen, inden de indfører ordninger for regulering af køretøjers adgang til byerne;
84. understreger, at sådanne foranstaltninger vil bidrage til at afbalancere fordelene ved disse zoner i form af forbedret luftkvalitet og trafiktrængsel med deres mangler med hensyn til forskelsbehandling, yderligere fragmentering af det fælles europæiske transportområde, ekstraomkostninger for bylogistik eller den potentielle indvirkning på den lokale turisme;
85. støtter integrationen af aspektet med bæredygtigt gods i planer for bæredygtig bytrafik med henblik på at fremskynde bæredygtige bylogistikplaner og nul- og lavemissionsløsninger for godstransport i byer, herunder jernbaner, indre vandveje, nul- og lavemissionsflåder, ladcykler ved hjælp af nye distributionsmodeller, dynamisk ruteføring, og multimodale forbindelser;
86. fremhæver, at byernes logistik bør behandles som en integrerende del af byplanlægningen for at sikre effektiviteten af fragttjenester i byerne og undgå afbrydelser for øvrige deltagere;
87. understreger betydningen af at integrere multimodale godsterminaler i bytransportsystemet og infrastrukturen; fremhæver potentialet for knudepunkter for godsafhentning, der er fælles for alle transportoperatører, tilgængelig for alle typer af brugere og i et tilstrækkeligt antal til at lette en sikker indsamling af pakker for at reducere den trafik, der er forbundet med levering af varer via sidste kilometer-forbindelser inden for byerne;
88. understreger betydningen af at dekarbonisere bylogistikken og fremskynde omstillingen til nul- og lavemissionsbylogistik i forbindelse med den stigende efterspørgsel efter e-

handel ved hjælp af nul- og lavemissionskøretøjer, jernbaner og indre vandveje; opfordrer de lokale myndigheder til også at undersøge potentialet og mulighederne for at transportere varer ved hjælp af alternative løsninger såsom cykler, ladcykler og elcykler i deres bylogistik;

89. opfordrer medlemsstaterne til i samarbejde med lokale og regionale myndigheder at sikre offentlig tilgængelighed af ladestander og alternativ optankningsinfrastruktur (i byområder, bynære områder og landdistrikter) på en måde, der tager hensyn til de særlige kendetegn ved alle køretøjskategorier, i henhold til forordningen om infrastruktur for alternative brændstoffer med henblik på at bidrage til en hurtigere indførelse af bæredygtige transportløsninger; opfordrer medlemsstaterne til at samarbejde med Kommissionen om at skabe incitamenter for enkeltpersoner og virksomheder til at bruge nul- og lavemissionstransportformer såsom henstillinger om en forenklet lovgivningsprocedure inden for byplanlægning og udstedelse af tilladelser;
90. fremhæver betydningen af alternative brændstoffer til nul- og lavemissionsmobilitet samt den cirkulære økonomi for at nå EU's ambitiøse miljømål; bemærker i denne henseende, at konvertering nul- og lavemissionskøretøjer, navnlig elektriske køretøjer, rummer et stort potentiale for reduktion af drivhusgasemissioner på en inklusiv og mere økonomisk overkommelig måde; understreger derfor, at optimeringen af de lovgivningsmæssige rammer på EU-plan er af central betydning for støtten til opgraderingsbranchen; opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at samarbejde om at udvikle forskellige økonomiske, skattemæssige og lovgivningsmæssige incitamenter for at give private brugere og erhvervsbrugere mulighed for at konvertere nul- og lavemissionsalternativer;
91. opfordrer de lokale myndigheder til at stille opladningsinfrastruktur til rådighed for elcykler og ladcykler; understreger, at opladnings- og optankningsinfrastruktur til alternative brændstoffer bør være en del af multimodale knudepunkter og terminaler;
92. understreger, at nedlagte og forældede pladskrævende faciliteter til jernbaner og offentlig transport såsom stationer, arealer, lagerbygninger og nedlagte mekaniske værksteder, som selv om de stadig ejes af selskabet, kan udgøre funktionelle løsninger til aktiviteter, der direkte gavner lokalsamfundet, såsom ikkeudbyttegivende initiativer, markeder for landbrugsvarer og andre større solidaritetsinitiativer, idet man samtidig sikrer den bæredygtige udnyttelse af offentlige rum i bymiljøet;
93. fremhæver, at AI og digitalisering er værktøjer, der kan anvendes til at forbedre transportsystemets generelle effektivitet gennem dets indførelse i køretøjer, trafikstyringssystemer og optimerede intelligente transportsystemer (ITS) for at forbedre bekvemmeligheden og pålideligheden af den kollektive transportplanlægning, reducere drivhusgasemissionerne, afkorte rejsetider og -omkostninger og lette trafiktrængslen, samtidig med at tjenesternes forudsigelighed og kundetilfredsheden forbedres væsentligt; bemærker samtidig, at transport kan gøres sikrere, mere effektiv og bæredygtig og økonomisk overkommelig; understreger i denne sammenhæng nødvendigheden af at beskytte sikkerheden og fortroligheden for genererede og indsamlede data;
94. tilskynder til indførelse af de nyeste køretøjsteknologier såsom avancerede personbiler, varebiler, lastbiler og busser, der kan spille en vigtig rolle i bytransporten ved at tilbyde intelligente, bæredygtige, sikre, økonomisk overkommelige og effektive individuelle og

- kollektive transportløsninger og logistik med henblik på at udvikle og indføre samarbejdsbaseret, opkoblet og automatiseret mobilitet og at give mulighed for mere effektiv og ajourført trafikstyring; understreger, at tilgængelig teknologi giver mulighed for problemfri multimodal integration, herunder fælles billetsystemer, hvis de forskellige operatører deler data om køreplaner og tidstro data om trafiksituationen korrekt; opfordrer Kommissionen og medlemsstaterne til at øge forskning og investering i intelligent mobilitet, opkvalificering og omskoling med henblik på at bidrage til udviklingen af innovative transportløsninger;
95. er tilhænger af, at kritiske vejafsnit og steder med høj ulykkesfrekvens (f.eks. tunneller, broer, store områder med høj trafikthed) udstyres med hensigtsmæssig ITS, og levering af ITS-tjenester på placeringer og i områder på kritiske vejafsnit vil føre til hurtige gevinster i form af sikkerhed og effektiv udnyttelse af vejene;
 96. understreger, selvkørende biler udstyret med AI-systemer, som kan scanne deres omgivelser og reagere omgående, betydeligt kan reducere menneskelige fejl og har potentiale til at bidrage til at reducere ulykker og dødsfald, hvis de anvendes med passende sikkerhedsforanstaltninger; mener derfor, at i betragtning af at fremskridtet med hensyn til at reducere antallet af dødsulykker i trafikken i EU er stagneret i de seneste to årtier, kan disse være et vigtigt redskab til at fremskynde udviklingen hen imod nul-visionen;
 97. mener, at der er behov for at tilbyde en lokal politikramme og private-offentlige partnerskaber, der kan støtte industrien og mobilitetsoperatører, der indfører innovative og bæredygtige forretningsmodeller og nye teknologier til mobilitet i byerne såsom drift af selvkørende køretøjer; bemærker, at dette kan fremmes ved at samordne bestemmelserne vedrørende politikker for adgangen til byerne for at opnå stordriftsfordele og lavere omkostninger;
 98. opfordrer til, at der udvikles en passende retlig, etisk og politisk ramme for anvendelsen af AI inden for bæredygtig og intelligent mobilitet og transport og brugerdata;
 99. understreger i denne forbindelse, at fuldt selvkørende eller højautomatiserede køretøjer vil være kommercielt tilgængelige i de kommende år, og at der er behov for at indføre passende lovgivningsmæssige rammer så hurtigt som muligt, der sikrer en sikker drift og indfører en klar ansvarsordning, for at sikre håndteringen af de deraf følgende ændringer, herunder den uundgåelige interaktion mellem selvkørende biler og infrastrukturens øvrige brugere;
 100. understreger, at digitale løsninger skal indføres på en inklusiv og deltagelsesbaseret måde for at opnå tilgængelig transport for alle brugergrupper, og at de skal sikre menneskelige kontrolmekanismer og undgå forskelsbehandling på grundlag af digitale færdigheder og adgang til teknologi;
 101. opfordrer til en hurtig opgradering af den fysiske og digitale infrastruktur i byerne for at sikre en sikker indførelse af selvkørende biler med harmonisering af færdselsregler på tværs af medlemsstater og lokale myndigheder;
 102. understreger det stigende potentiale inden for luftmobilitet i byområder, navnlig ved den brede offentligheds mulige anvendelse af droner;

103. understreger, at ubemandede luftfartøjer skal betragtes som en del af mobilitetsrammen, og at sikkerheden og sikringen heraf derfor bør reguleres, og at der bør foretages en omfattende konsekvensanalyse af flytrafikken i byerne, inden der vedtages foranstaltninger eller planer på dette område, med henblik på at foretage en korrekt evaluering af deres fordele og de potentielle problemer med hensyn til sikkerhed, støj, privatlivets fred eller beboelsesrettigheder;
104. påpeger, at aspekter vedrørende vejtransport får stadig større betydning på grund af den store indvirkning på den økonomiske, miljømæssige og samfundsmæssige bæredygtighed; understreger betydningen af udveksling af bedste praksis og data; glæder sig i dette tilfælde over Kommissionens forslag om at forbedre de 19 indikatorer for bæredygtig bytrafik inden 2022;
105. understreger behovet for, at Kommissionen løbende overvåger forskellige faktorer, der er afgørende for kvaliteten af bytransporttjenester, med henblik på at evaluere gennemførelsen af den nuværende relevante lovgivning og afhjælpe dens mangler; opfordrer de nationale myndigheder til regelmæssigt at udveksle statistiske oplysninger med Kommissionen, herunder oplysninger om tilvejebringelsen af kollektiv transport, luftkvalitet, trafikulykker i byerne, passagerstrømme, pendlermønstre, data om aktiv mobilitet, herunder data fra cykellogistikknudepunkter i virksomheder, der anvender ladcykler i deres forsyningskæde, delebiler og andre nye mobilitetsformer;
106. understreger betydningen af at tilføje socioøkonomiske data inden for rammerne af indsamling og indsendelse af data til Kommissionen pr. byknudepunkt, og at disse data bør dække tilgængeligheden, prisoverkommeligheden eller brugervenligheden af offentlige og private mobilitetstjenester og andre mobilitetstjenester;
107. opfordrer medlemsstaterne og Kommissionen til at støtte europæiske byer i at overvinde udfordringerne i forbindelse med dataindsamling og til at fremme udvekslingen af europæiske transport- og mobilitetsdata mellem medlemsstaterne, der forvaltes gennem et offentligt fælles dataområde;
108. understreger behovet for at støtte den hurtige udrulning af grønne, brugercentrerede integrerede mobilitetsløsninger for personer og gods samt private og offentlige interessenter for at sikre, at nye mobilitetsløsninger udformes med udgangspunkt i borgernes behov og giver alle borgere adgang til en ny generation af rene, sikre, økonomisk overkommelige og rimelige transportmuligheder; understreger betydningen af at inddrage offentlige og private interessenter i samarbejde og en konstruktiv dialog mellem samfundet samt de lokale myndigheder og virksomheder for at opnå bæredygtig mobilitet for personer og varetransport i byområderne;
109. opfordrer medlemsstaterne til at sikre interoperabel, EU-dækkende, tidstro trafikinformation, der skal være tilgængelig for tjenesteudbydere og udviklere, for at lette oprettelsen af websteder med rejseinformation, onlinerejseplanlæggere og andre applikationer og tjenester til borgere og logistikoperatører;
110. opfordrer til yderligere udvikling og gennemførelse af multimodale digitale mobilitetstjenester såsom "mobilitet som en tjeneste" (MaaS) i hele Europa, der integrerer kollektiv transport samt andre "første og sidste kilometer" -løsninger såsom deletjenester inden for mikromobilitet, og som sikrer ensartede regler mellem transportudbydere; understreger, at Maas er et værktøj af central betydning for

multimodale knudepunkter, der integrerer alle mobilitetstjenester og parkering og dermed giver oplysninger om de bedste tilgængelige tjenester under hensyntagen til rejsens pris og varighed samt indarbejder ambitionen om nulemission yderligere giver mulighed for fælles billetsystemer;

111. er enig i, at der skal gøres mere for at støtte multimodale informationssystemer og intelligent billettering; understreger, hvor vigtigt det er, at passagererne får en problemfri brugeroplevelse i forbindelse med udvælgelsen og købet af mobilitetstjenesteydelser; fremhæver, at sektorspecifikke løsninger skal tages i betragtning og fremmes for at fremme multimodal billettering;
112. understreger betydningen af brugervenlige multimodale billetterings- og betalingsmetoder; bemærker, at en Eurobarometer-undersøgelse fra 2019 konkluderede, at et fælles billetværktøj til alle bymæssige rejser i alle europæiske byer ville være det bedste værktøj til personlig mobilitet; opfordrer indtrængende Kommissionen til ikke yderligere at forsinke lovede lovgivningsforslag, som vedrører mobilitet i byer, navnlig systemer til multimodale billettering; understreger, at gennemførelsen af multimodale billetsystemer er af allerstørste betydning for at gøre bæredygtige transportformer så tilgængelige og effektive som muligt for brugerne; opfordrer medlemsstaterne til at tilpasse deres nationale lovgivning og iværksætte oplysningskampagner og integrerede mobilitetsløsninger, herunder integrerede billetsystemer;
113. understreger betydningen af, at passagererne får en problemfri brugeroplevelse, når de benytter deres bymobilitetsløsning og ved tilslutning til rejsemuligheder over længere afstande; mener, at for at opnå problemfri billetsystemer i sådanne tilfælde bør sektorbaserede løsninger støttes og betragtes som udgangspunktet for at forbedre multimodale billetsystemer for rejser i byer og over lange afstande;
114. understreger betydningen af intelligent parkeringsstyring, herunder parkér og rejs- og afsætningsmuligheder, da de giver betydeligt potentiale til at reducere emissioner, undgå overbelastning og spare tid; opfordrer til, at brugen af intelligente parkeringsapps styrkes med henblik på at lette adgangen til parkeringspladser og parkér og rejs-anlæg og øge deres tilgængelighed og udvalget af betalingsmetoder;
115. opfordrer de regionale og lokale myndigheder til at stille sikre cykelparkeringspladser og lagerfaciliteter til rådighed i nærheden af start- og slutdestinationer, herunder parkering af cykler med større dimensioner, såsom trehjulede cykler (herunder for personer med begrænset mobilitet) og ladcykler, områder til elcykler og elladcykler udstyret med ladestandere og, hvor det er muligt, reparationspunkter på togstationer, lufthavne og søhavne samt i nye, renoverede og eksisterende bygninger; tilskynder til udvikling og støtte af projekter, der tilbyder sikker cykelopbevaring for borgere, som mangler adgang til privat opbevaring; anerkender, at fremkomsten af elcykler kræver højere sikkerhedsstandarder med hensyn til opbevaring; bemærker det øgede antal tyverier af elcykler; understreger, at Kommissionen bør yde støtte til de lokale og regionale myndigheder i denne henseende;

o

o o

116. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet, Kommissionen og

medlemsstaterne og til deres parlamenter.