

## Γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Η χρήση δημόσιων και ιδιωτικών μέσων συγκοινωνιών σε αστικό και περιαστικό περιβάλλον»

(2000/C 168/02)

Στις 21 Οκτωβρίου 1999, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε, σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφος 3, του Εσωτερικού Κανονισμού να καταρτίσει γνωμοδότηση για την «Χρήση δημόσιων και ιδιωτικών μέσων συγκοινωνιών σε αστικό και περιαστικό περιβάλλον».

Το τμήμα Μεταφορών, Ενέργειας, Υποδομών και Κοινωνίας των Πληροφοριών, στο οποίο ανατέθηκε η κατάρτιση της γνωμοδότησης, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του, στις 6 Απριλίου 2000 με βάση εισηγητική έκθεση του κ. Tosh.

Κατά την 372η σύνοδο ολομέλειας (συνεδρίαση της 27ης Απριλίου 2000) η ΟΚΕ υιοθέτησε την ακόλουθη γνωμοδότηση.

### 1. Εισαγωγή

1.1. Η παρούσα γνωμοδότηση πρωτοβουλίας δείχνει το ενδιαφέρον της ΟΚΕ για το επίπεδο της συμφόρησης που παρατηρείται σε μεγαλύτερο ή μικρότερο βαθμό σε όλες τις αστικές και περιαστικές περιοχές, το σημαντικό αντίκτυπο των υψηλών κυκλοφοριακών επιπέδων, τη σχετικά τυχαία διάρθρωση της χρήσης του αυτοκινήτου και την καταλληλότητα των δημόσιων υπηρεσιών να αντιμετωπίσουν αυτή την κατάσταση. Ειδική ανησυχία προκαλούν:

- ο αντίκτυπος και η γειννίαση των εκπομπών και του θορύβου στις πιο πυκνοκατοικημένες περιοχές με συνέπεια τη μείωση της ποιότητας της ατμόσφαιρας τόσο για τους κατοίκους όσο και για τους μετακινούμενους εργαζόμενους,
- ο αντίκτυπος στην οικονομία καθώς τόσο η διάρκεια των διαδρομών όσο και η συμφόρηση οδηγούν σε αυξανόμενο κόστος των συγκοινωνιών και σε μειωμένες αποδόσεις καθώς και σε εκ των πραγμάτων μείωση της ανταγωνιστικότητας,
- ο αντίκτυπος στην κινητικότητα των ατόμων καθώς μεγαλώνει ο χρόνος πρόσβασης στην εργασία, ή στις κοινωνικές εκδηλώσεις και στις εκδηλώσεις αναψυχής, ανεξάρτητα από τον τρόπο μεταφοράς που επιλέγεται,

1.2. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι το δικαίωμα πρόσβασης στις αστικές συγκοινωνίες είναι βασικό δικαίωμα όλων των ατόμων<sup>(1)</sup>. Όπου οι καταναγκασμοί είναι αναγκαίοι, θα πρέπει να προβλεφθούν αντιστάθμισεις για κοινωνικούς, οικονομικούς, περιβαλλοντικούς ή άλλους λόγους, ώστε να αναγνωριστεί η ανάγκη για τη βελτίωση του αστικού περιβάλλοντος και τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος στο οποίο οι επιχειρήσεις θα μπορούν να επιβιώσουν και να συνυπάρχουν ανταγωνιστικά με ανθρώπους που η ποιότητα ζωής τους έχει βελτιωθεί αισθητά. Δυνατότητα μετακίνησης δεν σημαίνει αχαλίνωτη χρησιμοποίηση των αυτοκινήτων.

1.3. Η γνωμοδότηση της ΟΚΕ εκφράζει την ανησυχία της καθώς και τις παρατηρήσεις και τις υποδείξεις της που θα πρέπει να ληφθούν υπόψη κατά την κατάρτιση της πολιτικής και την διάρθρωση των δημοσιονομικών προτεραιοτήτων για τις συγκοινωνίες το επόμενο δημοσιονομικό έτος τόσο στα κράτη μέλη όσο και — το κυριότερο — στις υποψήφιες προς ένταξη χώρες.

### 2. Κύρια χαρακτηριστικά της παρούσας κατάστασης

2.1. Η ΟΚΕ αναγνωρίζει την πολυπλοκότητα των θεμελιωδών παραγόντων που έχουν οδηγήσει στη σημερινή κατάσταση του τομέα των συγκοινωνιών και της κυκλοφορίας στις αστικές και περιαστικές περιοχές. Κυρίως:

- αύξηση του αριθμού των αυτοκινήτων και προτίμηση για τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων λόγω της υποκειμενικής αντίληψης όσον αφορά τα πλεονεκτήματά της,
- χρόνια ανεπάρκεια επενδύσεων στις υποδομές των δημόσιων συγκοινωνιών σε ορισμένα κράτη μέλη, ορισμένες φορές λόγω έλλειψης μακροπρόθεσμου σχεδιασμού. Τα συστήματα μηχανισμών υποστήριξης για τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές πρέπει να βελτιστοποιηθούν σε όλα τα κράτη μέλη προκειμένου να δημιουργηθούν πραγματικές επιλογές καθώς η ζήτηση έχει αλλάξει,
- ένας χωροταξικός σχεδιασμός με έννοιες αναζωογόνησης των περιοχών αρχίζει να επανακαθορίζει βαθμιαία το αστικό περιβάλλον, ενώ έως τώρα επικρατούσε η αντίληψη της άτακτης επέκτασης των δομημένων ζωνών. Έχει ουσιαστική σημασία να αναγνωρισθεί η αλληλεξάρτηση του χωροταξικού σχεδιασμού και του σχεδιασμού των συγκοινωνιών,
- άνοδος του βιοτικού επιπέδου στις διάφορες περιφερειακές αστικές περιοχές η οποία επιτρέπει ευρύτερες επιλογές τρόπων ζωής με τη συνακόλουθη ζήτηση κινητικότητας,
- μέρμινα για προσωπική ασφάλεια στις αστικές περιοχές στις οποίες επιβεβαιώνονται οι φόβοι από την αυξημένη εγκληματικότητα όπως αποδεικνύουν οι στατιστικές και οι μελέτες,

(1) Βλέπε επίσης τη γνωμοδότηση της ΟΚΕ για τις «Υπηρεσίες κοινής ωφελείας», ΕΕ C 368 της 20.12.1999.

— Έλλειψη χώρου λόγω της περιορισμένης προσφοράς. Θα απαιτηθούν μηχανισμοί για την επιβολή τιμών ή φορολογικά μέτρα για να διασφαλισθεί η ισορροπία χρήσης, ζήτησης, και προσφοράς των διαθέσιμων οδών και αξόνων.

2.2. Η ΟΚΕ κρίνει ότι είναι δύσκολο να καταμετρηθεί η έκταση και να προσδιορισθεί ο χαρακτήρας της κυκλοφοριακής συμμόρφωσης ή να καταμετρηθούν επιπτώσεις της και το συνακόλουθο κόστος της. Έχουν γίνει εκτιμήσεις από τις διάφορες ομάδες συμφερόντων, π.χ., οι εκτιμήσεις της Συνομοσπονδίας της Βρετανικής Αυτοκινητοβιομηχανίας η οποία ισχυρίζεται ότι το πρόσθετο κόστος για τις επιχειρήσεις του Η.Β. από την κυκλοφοριακή συμμόρφωση ανέρχεται σε 16 δισ. στερλίνες ετησίως.

2.3. Θα πρέπει να αναγνωριστεί ότι η κυκλοφοριακή συμμόρφωση δεν οφείλεται μόνο στην υπερφόρτωση του δικτύου, η οποία μπορεί να θεωρηθεί υπεύθυνη μόνο για το ένα τρίτο της συμμόρφωσης που σημειώνεται σχεδόν πάντοτε στις αστικές και περιαστικές περιοχές, αλλά επίσης και στην κακή ρύθμιση της κυκλοφορίας, στα οδικά έργα, στα ατυχήματα, σε εξαιρετικά γεγονότα, στις κλιματολογικές συνθήκες, σε δημόσιες διαδηλώσεις, κ.λπ.

2.4. Η ΟΚΕ κατανοεί ότι οι λύσεις θα είναι διαφορετικές για κάθε αστική περιοχή και ότι δεν υπάρχει γενική πανάκεια. Για το λόγο αυτό, ο περιφερειακός και τοπικός διάλογος θα πρέπει να επηρεάζει τις αποφάσεις που λαμβάνονται. Τα παρακάτω στοιχεία της γνωμοδότησης αποτελούν παρατηρήσεις της ΟΚΕ για τις προτεραιότητες που θεωρεί σημαντικές αλλά δεν αποτελούν απόπειρα εξαντλητικής αντιμετώπισης του κάθε ζητήματος.

### 3. Χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας

3.1. Η συνολική αύξηση του αριθμού των νέων αδειών κυκλοφορίας οχημάτων από την δεκαετία του 60 έως την δεκαετία του 90 ήταν 6 % ετησίως στα κράτη μέλη. Τώρα, έχει μειωθεί σε 4 % ενώ προβλέπεται από την Επιτροπή να μειωθεί περαιτέρω κατά 1-2 % τα επόμενα 10 χρόνια. Η μείωση δεν είναι ομοιόμορφη, αλλά υπάρχουν σημαντικές αποκλίσεις. Στις ταχέως αναπτυσσόμενες χώρες, όπως είναι η Ελλάδα, η Ισπανία και η Ιρλανδία, τη δεκαετία του 90 σημειώθηκε αύξηση κατά 12 % ετησίως των επιβατικών οχημάτων ανά 1 000 κατοίκους. Στο Η.Β. και τη Γερμανία, η αύξηση των οχημάτων παρέμεινε στην κλίμακα του 4-6 % ετησίως έως το 1997 (βλέπε παράρτημα).

3.1.1. Η υπόθεση ότι προσεγγίζεται ένα σταθερό όριο πυκνότητας οχημάτων, δηλαδή 500 αυτοκίνητα ανά 1 000 κατοίκους, δεν είναι πειστική. Ο αριθμός έκδοσης νέων αδειών κυκλοφορίας παρουσίασε αύξηση 250 % τα τελευταία 30 χρόνια (δηλαδή έως το 1999) και οι προβλέψεις της ΕΕ δείχνουν συνολική αύξηση κατά 30 % από σήμερα έως το 2020. Τα σημερινά προβλήματα συμμόρφωσης μπορεί να μην επιταχυνθούν ώστε να δημιουργηθεί πλήρες αδιέξοδο. Ωστόσο, παραμένουν σοβαρά δεδομένου ότι οι Ευρωπαίοι ζουν πλέον σε αστικές και περιαστικές περιοχές.

3.2. Έχουν συντελεστεί βελτιώσεις στις προδιαγραφές ασφαλείας των οχημάτων καθώς και στις αποδόσεις των κινητήρων των νέων αυτοκινήτων προκειμένου να ανταποκρίνονται σε πιο αυστηρά όρια εκπομπών ρύπων και CO<sub>2</sub> (π.χ. 140 mg/km για το CO<sub>2</sub> έως το 2008). Χαμηλότερα επίπεδα εκπομπής ρύπων θα οδηγήσουν προοδευτικά σε βελτιωμένη ποιότητα της ατμόσφαιρας στις αστικές περιοχές η οποία, όμως, δεν πρόκειται να γίνει ικανοποιητική.

3.3. Η αύξηση της στάθμης του θορύβου και η εικόνα των δρόμων με τα ακινητοποιημένα από τη συμμόρφωση αυτοκίνητα είναι στοιχεία ιδιαίτερα δυσάρεστα.

3.4. Οι επιλογές των δημόσιων μέσων συγκοινωνιών παραμένουν σοβαρή μέριμνα της ΟΚΕ. Αντί, όμως, να προβλέπεται η διασφάλιση της υπεραστικής και της αστικής κινητικότητας, στην πραγματικότητα υπάρχει η τάση οι δημόσιες συγκοινωνίες να ακολουθούν ακτινωτές αρτηρίες. Μόνο τα μικρά λεωφορεία φαίνεται να κινούνται προς την κατεύθυνση της ζήτησης και αυτό αποτελεί κίνητρο για τη χρήση του αυτοκινήτου. Τα δημόσια συστήματα θα μπορούσαν, παρόμοια, να καταστούν πιο ευέλικτα και να καθοδηγούνται από τη ζήτηση. Οι δυνατότητες που προσφέρουν τα συστήματα διαχείρισης της πλοήγησης, όπως το GPS και το Galileo, για τη βελτίωση της μέσης ταχύτητας διαδρομής και τη βελτίωση της διάθεσης κατά προτεραιότητα των δρόμων στα δημόσια μέσα συγκοινωνιών παραμένουν σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητες. Πρότυπες δράσεις υπάρχουν στο Μόναχο, το Τουρίνο, τη Ζυρίχη, τη Βιέννη, τη Γκρενόμπλ, την Κοπεγχάγη και το Άμστερνταμ.

### 4. Χωροταξία

4.1. Η ανάπτυξη των πόλεων οδήγησε σε πολύπλοκες μορφές μετακίνησης με σημαντικό τμήμα κυκλοφορίας μεταξύ των προαστίων να μην εξυπηρετείται από τα δρομολόγια των δημοσίων συγκοινωνιών.

4.2. Οι πρόσφορες αποφάσεις οι οποίες λήφθηκαν ή η έλλειψη αποφάσεων όσον αφορά την χωροταξία οδήγησαν σε επέκταση των δομημένων ζωνών η οποία ενίσχυσε και αύξησε την ανάγκη για κινητικότητα, για πρόσβαση στα σχολεία, τα νοσοκομεία, τα εμπορικά κέντρα και τις νέες περιοχές κατοικίας. Η αλληλεξάρτηση του σχεδιασμού, της πυκνότητας, του μίγματος χρήσεων γης, της κατανάλωσης ενέργειας και της κινητικότητας δεν γίνεται καλώς αντιληπτή. Ωστόσο, η συμπαγής πόλη, ή η αστική μορφή της, με τα διάφορα αυτόνομα συνοικιακά κέντρα της, συμβάλλει στη συντόμευση των διαδρομών και στη σημαντική μείωση της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

### Συστάσεις

#### 5. Περιβάλλον

Η ΟΚΕ κρίνει ότι:

5.1. πρέπει να εφαρμοσθούν αυστηρές προδιαγραφές για την ποιότητα του αέρα και τη στάθμη του θορύβου στα αστικά περιβάλλοντα και οι αποκλίσεις πρέπει να αντιμετωπιστούν με τη θέσπιση κατάλληλων τιμών αναφοράς·

5.2. η διαχείριση των κέντρων των πόλεων πρέπει να προωθήσει και να προασπίσει τις δημόσιες συγκοινωνίες δεδομένου ότι αποτελούν βασικό συντελεστή επιτυχίας. Η ευρύτερη χρήση συστημάτων τηλεόρασης κλειστού κυκλώματος και η ασυνόμμευση των συνοικιών θα συμβάλουν στην ενίσχυση της ασφάλειας·

5.3. πρέπει να εξετασθεί το ενδεχόμενο να δοθεί προτιμησιακό καθεστώς ή/και να επιτραπεί περιορισμένη πρόσβαση στο κέντρο των πόλεων στα οχήματα δημόσιας χρήσης ή στα οχήματα χαμηλών εκπομπών οι επιπτώσεις των οποίων, όσον αφορά την κατανάλωση ενέργειας και τα επίπεδα εκπομπών, θα αποτελούν καθοριστικό παράγοντα·

## 6. Κυκλοφοριακή συμφόρηση

Η ΟΚΕ κρίνει ότι η ΕΕ θα πρέπει να προσπαθήσει να επηρεάσει τα κράτη μέλη ώστε:

6.1. να δημιουργήσουν μια ενιαία μέθοδο μέσω της οποίας θα προσδιορίζεται η αστική και περιαστική κυκλοφοριακή συμφόρηση και να θεσπίσουν ελάχιστα επίπεδα υπηρεσιών τόσο για τους δημόσιους όσο και για τους ιδιωτικούς τρόπους μεταφοράς σε περιφερειακή βάση. Η ποσοτική εκτίμηση του κόστους της συμφόρησης στην οικονομία, στα επίπεδα κινητικότητας, στην ποιότητα του αέρα, και στη στάθμη του θορύβου θα επιτρέψει στην κοινή γνώμη να κατανοήσει την αξία τους·

6.2. να επεκτείνουν τις σημερινές πρωτοβουλίες ορθής πρακτικής προκειμένου να αναπτύξουν μέσα τηλεματικής<sup>(1)</sup> για την βελτίωση της διαχείρισης τόσο των αστικών όσο και των υπεραστικών οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών·

6.3. να προκαλέσουν το ενδιαφέρον και τη δέσμευση των τοπικών κοινοτήτων προκειμένου να ενθαρρυνθεί και να υποστηριχθεί η μεταβολή των μορφών μετακίνησης προς την εργασία και το σχολείο με σκοπό να εξισορροπηθεί η χρήση των πόρων·

6.4. να ισορροπήσουν την διάθεση των οδικών υποδομών για όλους τους χρήστες: αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης, φορτηγά, λεωφορεία, μοτοσικλές, ποδήλατα και πεζοί, να προσπαθήσουν να καταναείμουν τις διαδρομές σε ένα ευρύτερο χρονικό πλαίσιο, και να βελτιστοποιήσουν την κατανομή υπέρ των δημοσίων συγκοινωνιών·

6.5. να χρησιμοποιούν πιο εξελιγμένα συστήματα και πρακτικές παράδοσης εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές και να χρησιμοποιούν συστήματα διαχείρισης για όλες τις εμπορευματικές μεταφορές·

6.6. να χρησιμοποιούν τα καλύτερα διαθέσιμα υλικά κατασκευής και επίστρωσης οδοστρωμάτων και να τα διατηρούν τα οδοστρώματα καθαρά. Τα πεζοδρόμια θα πρέπει κατασκευάζονται με «έξυπνο» τρόπο ώστε να αναγνωρίζεται ο ρόλος τους όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών κοινής ωφελείας·

6.7. να κατασκευάσουν διαδρόμους οι οποίοι θα επιτρέπουν στους πεζούς και στους ποδηλάτες να πραγματοποιούν διαδρομές·

6.8. να λάβουν και να εφαρμόσουν μέτρα προτεραιότητας, μεταξύ των οποίων λωρίδες για οχήματα με πολλούς επιβάτες και άλλα μέτρα διαχείρισης της κυκλοφορίας στους αυτοκινητοδρόμους, ως εναλλακτική λύση έναντι των τελών χρηστών του οδικού δικτύου διευκολύνοντας έτσι τη διάθεση του περιορισμένου χώρου οδικής κυκλοφορίας προς όφελος αποτελεσματικότερων τρόπων μεταφοράς·

6.9. να εξετάσουν τη σκοπιμότητα δημιουργίας ζωνών στάθμευσης επί πληρωμή και περιορισμό του χρόνου στάθμευσης·

6.10. να εξετάσουν το ενδεχόμενο δημιουργίας ζωνών δημοσίων συγκοινωνιών ή/και πεζών στο κέντρο των πόλεων όταν αυτό αποτελεί την μόνη βιώσιμη εναλλακτική λύση.

## 7. Χωροταξικός σχεδιασμός

Η ανησυχία της ΟΚΕ μπορούν να κατευναστούν εάν οι περιφέρειες:

7.1. αντιμετωπίσουν υπεύθυνα την ανάπτυξη και αναβάθμιση των αστικών περιοχών και συμβάλουν ώστε να ανακτηθούν οι εγκαταλειμμένες βιομηχανικές εκτάσεις και να μετατραπούν σε χώρους νέων επενδύσεων·

7.2. υποστηρίξουν την ανάπτυξη κέντρων και προαστίων στα οποία θα προσφέρεται ένα μίγμα κατοικιών, υπηρεσιών αναψυχής και διασκέδασης, υπηρεσιών λιανικού εμπορίου και γενικών υπηρεσιών έτσι ώστε να ξαναδημιουργηθούν αστικές και περιαστικές κοινότητες οι οποίες θα είναι σε μεγάλο βαθμό αυτόνομες και σχεδιασμένες για τις δημόσιες συγκοινωνίες·

7.3. προβληματιστούν σχετικά με την ανάπτυξη των εκτός πόλεων εμπορικών κέντρων και κέντρων αναψυχής, ειδικότερα σε αυτοκινητοδρόμους που εξυπηρετούν χώρους πρασίνου, τα οποία προφανώς ενθαρρύνουν τη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και δύσκολα εξυπηρετούνται με λεωφορεία αποκλείοντας στην πράξη όσους δεν διαθέτουν αυτοκίνητο. Η εξέλιξη αυτή θυμίζει την αμερικανικού τύπου επέκταση των δομημένων περιοχών με τη συνακόλουθη υψηλή κατανάλωση ενέργειας και με τις περιβαλλοντικά επιβλαβείς χρήσεις γης. Η διάθεση φθηνών καυσίμων πλησίον των εκτός πόλεων εμπορικών κέντρων καθιστά τα κέντρα αυτά ακόμη πιο ελκυστικά.

## 8. Οικολογικοί τρόποι μεταφοράς

Η ΟΚΕ προτείνει τις ακόλουθες απλές και χαμηλού κόστους βελτιώσεις στα κράτη μέλη:

8.1. να δημιουργηθούν ποδηλατόδρομοι και να βελτιωθούν οι εξόδομοι μακριά από τους δρόμους για αυτοκίνητα όποτε από ένα δυνατό·

(1) Βλέπε τη γνωμοδότηση της ΟΚΕ για τις «Εφαρμογές της τηλεματικής στις ευρωπαϊκές μεταφορές». ΕΕ C 18 της 22.1.1996.

8.2. να ενθαρρυνθούν τα παιδιά και οι γονείς προκειμένου να αναπτύξουν τη συνήθεια να περπατούν, π.χ., να πηγαίνουν στο σχολείο με τα πόδια όταν τούτο είναι ασφαλές·

8.3. να ενθαρρυνθούν οι εργοδότες να υιοθετήσουν κίνητρα και ορθές πρακτικές για τους εργαζόμενους με στόχο να προαχθεί η κοινή χρήση αυτοκινήτων ή η χρήση δημοσίων συγκοινωνιών και να αποθαρρυνθεί η χρήση των χώρων στάθμευσης της επιχείρησης από αυτοκίνητα ενός επιβάτη.

## 9. Δημόσιες συγκοινωνίες

Η ΟΚΕ, στην παρούσα γνωμοδότηση, εστιάζει την προσοχή της στις πρωτοβουλίες για την καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη βελτίωση της κινητικότητας και διατυπώνει τις ακόλουθες παρατηρήσεις:

9.1. έχει ήδη τονιστεί σε προηγούμενες γνωμοδοτήσεις<sup>(1)</sup> ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες καλής ποιότητας αποτελούν απαραίτητη προϋπόθεση για την κινητικότητα και αυτό χρειάζεται να τονισθεί άλλη μια φορά·

9.2. πρέπει να εξεταστεί σοβαρά η θέσπιση ορισμένων περιορισμών, μεταξύ των οποίων σαφή κανονιστικά μέτρα όσον αφορά την πρόσβαση των αυτοκινήτων στο κέντρο των πόλεων, εκτός από ορισμένες εξαιρέσεις, παράλληλα με τη βελτίωση των χώρων στάθμευσης των αυτοκινήτων σε κόμβους για τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία. Άλλες μορφές συνδυασμένων τρόπων μεταφοράς, όπως οι «υβριδικές λύσεις» και οι νέες μορφές ιδιοκτησίας αυτοκινήτων, που εφαρμόστηκαν στην Γερμανία και το Εδιμβούργο, είναι εξίσου σημαντικές·

9.3. πρέπει να δημιουργηθούν γραμμές συγκοινωνιών οι οποίες λαμβάνουν υπόψη την αυξανόμενη πολυπλοκότητα των διαδρομών δεδομένου ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες λειτουργούν αποτελεσματικά μόνο ως σύστημα. Απαιτείται συντονισμός και συνεργασία των επιχειρήσεων ή/και των τρόπων μεταφοράς προκειμένου να παρασχεθεί στους χρήστες η υψηλή ποιότητα που προσφέρει το αυτοκίνητο·

9.4. η δημιουργία και επίβλεψη, στη συνέχεια, δρόμων με προτεραιότητα και λεωφορειοδρόμων στις παρυφές ή στο κέντρο των πόλεων θα αυξήσει την αξιοπιστία και την επίδοση των δημοσίων συγκοινωνιών και θα τις καταστήσει ελκυστικότερες. Εάν δοθεί προτεραιότητα στην διερχόμενη κυκλοφορία, η χρήση των αξόνων αυτών θα βελτιστοποιηθεί.

## 10. Τελικές παρατηρήσεις

10.1. Η ΟΚΕ επισημαίνει ότι οι μεταφορές τον 21ο αιώνα απαιτούν λύσεις αστικών μεταφορών που θα αντικατοπτρίζουν τις επιλογές της κοινωνίας όσον αφορά την κινητικότητα και ποιότητα της ατμόσφαιρας και της ζωής παράλληλα με μια βιώσιμη και ανταγωνιστική βιομηχανία. Πρέπει να υιοθετηθεί επιλεκτική εφαρμογή οδικών τελών και τελών στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων σε περιοχές με μόνιμη κυκλοφοριακή συμφόρηση ή/και περιβαλλοντική υποβάθμιση και σε περιοχές στις οποίες πολιτικοί, χρηματοοικονομικοί, ή οικονομικοί περιορισμοί θέτουν όρια στις δυνατότητες της οδικής κυκλοφορίας. Μεταξύ των περιοχών αυτών περιλαμβάνονται εμπορικά κέντρα, ζώνες κατοικιών, ιστορικές πόλεις, κ.λπ.

10.2. Δεν πρέπει να παραβλεφθεί η υποχρέωση παροχής καθολικής υπηρεσίας. Οι λύσεις πρέπει να διακρίνουν μεταξύ ιδιοκτησίας και χρήσης των αυτοκινήτων ώστε να αποτραπεί η γενική καταδίκη του αυτοκινήτου λαμβανομένων υπόψη τόσο ρόλου που διαδραματίζει εξασφαλίζοντας την επαγγελματική κινητικότητα σε όσους δεν έχουν άλλες λύσεις και σε όσους ζουν σε αγροτικές περιοχές στις οποίες δεν υπάρχουν δημόσιες συγκοινωνίες όσο και της κοινωνικής εμπειρίας που συνδέεται με αυτό τον τρόπο μεταφοράς. Για τους λόγους αυτούς, οι μέθοδοι επιβολής τιμών από μόνες τους δεν είναι δυνατόν να είναι αποτελεσματικές ή δίκαιες.

10.3. Η ΟΚΕ επισημαίνει περαιτέρω ότι όταν υιοθετηθεί η επιβολή διοδίων, τα επιπλέον ποσά που θα προκύπτουν τοπικά πρέπει να διατίθενται για επενδύσεις σε πρωτοβουλίες δημόσιων μεταφορών στην περιοχή, έτσι ώστε από την επιβάρυνση αυτή να επωφελείται το ευρύτερο δυνατό φάσμα χρηστών και για να αποτραπεί ο κατακερματισμός και η εκτροπή των πόρων προς άλλους προορισμούς. Το γερμανικό σύστημα S-Bahn αποτελεί ενδιαφέρον παράδειγμα.

10.4. Είναι πασιγνωστό ότι οι δημόσιες συγκοινωνίες δεν είναι άνετες, δεν έχουν αναπτυχθεί επαρκώς, η επίδοσή τους δεν είναι ικανοποιητική, και ότι έχουν αποτύχει στο ρόλο τους ως κύριοι μεταφορείς ανθρώπων. Η αντιμετώπιση των αναγκών απαιτεί τόσο πολιτική βούληση όσο και χρηματοοικονομική σύμπραξη του δημοσίου και του ιδιωτικού τομέα προκειμένου να υποστηριχθούν περιφερειακές πρωτοβουλίες υποδομών και επενδύσεων οι οποίες εναρμονίζονται πλήρως με τα εθνικά και ευρωπαϊκά προγράμματα και προωθούν οικολογικούς τρόπους μεταφορών. Τη διαχείρισή τους πρέπει να αναλάβουν οι υπάρχοντες περιφερειακοί οργανισμοί διαχείρισης της κοινωνικοοικονομικής ανάπτυξης. Στο πλαίσιο αυτό, η ΟΚΕ επικροτεί την πρόταση της Επιτροπής για αναθεώρηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/61 και τη θέσπιση κριτηρίων ποιότητας για τις δημόσιες συγκοινωνίες. Εξάλλου, η παρούσα γνωμοδότηση πρόκειται να αποτελέσει βασικό έγγραφο για την προσεχή ενημέρωση της πρωτοβουλίας της Επιτροπής για το δίκτυο των πολιτών. Ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στην κατάσταση που επικρατεί στις Χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης.

(1) Βλέπε γνωμοδότηση ΟΚΕ για την ανακοίνωση της Επιτροπής «Αναπτύσσοντας το δίκτυο πολιτών — Γιατί οι καλές τοπικές και περιφερειακές μεταφορές επιβατών είναι σημαντικές και πώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμβάλλει στην επίτευξή τους», COM(1999) 431 τελικό, ΕΕ C 138 της 18.5.1999.

10.5. Οι αποφάσεις ολοκληρωμένης χωροταξίας και η ερμηνεία τους απαιτείται να προβλέπουν αυστηρή αξιολόγηση των διατάξεων και προδιαγραφών χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών για όλη τη διάρκεια ζωής των υποβαλλόμενων προγραμμάτων η οποία θα περιλαμβάνει αναλύσεις ευαισθησίας των ορίων χρήσης καθώς και προδιαγραφές που μπορούν να διατηρηθούν.

10.6. Η ΟΚΕ πιστεύει ότι η έρευνα, η προσομοίωση των επιπτώσεων του ηλεκτρονικού εμπορίου, η τηλεργασία, οι αυξανό-

μενες μορφές μετακινήσεων αναψυχής, η διανομή «τη στιγμή που χρειάζεται», η ανάπτυξη της κοινωνικής συνείδησης και οι οικολογικές αξίες όσον αφορά τις μεταφορές, και ειδικότερα τις αστικές, έχουν ουσιαστική σημασία προκειμένου η ΕΕ να δώσει μια θετική κατεύθυνση στην μελλοντική πολιτική. Είναι αδιανόητο, στο πλαίσιο της διεύρυνσης, να εφαρμοστεί στις δαπάνες η «παλαιά» συνταγή για την επίλυση των προβλημάτων των μεταφορών. Η προοπτική ότι η ανεξέλεγκτη κινητικότητα μπορεί να εξελιχθεί χωρίς σχεδιασμό ως το τέρας που πνίγει τα μεγάλα αστικά μας κέντρα μπορεί να ελεγχθεί και να αποτραπεί.

Βρυξέλλες, 27 Απριλίου 2000.

Η Πρόεδρος

της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Beatrice RANGONI MACHIAVELLI

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

στη γνωμοδότηση της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Μηχανοκίνηση

Επιβατικά αυτοκίνητα ανά 1 000 κατοίκους

	B	DK	D	EL	E	F	IRL	I	L	NL	A	P	FIN	S	UK	EU15	Δείκτης 1970= 100
1970	214	218	194	26	70	234	133	189	212	197	160	49	155	284	214	184	100
1980	321	271	330	89	202	341	217	313	353	322	298	94	257	347	277	291	158
1990	388	309	447	171	309	466	227	483	480	368	387	187	389	421	360	401	218
1991	397	309	460	173	322	474	233	501	496	369	397	204	384	420	360	410	223
1992	400	310	471	177	336	476	241	518	512	373	410	205	384	414	360	418	227
1993	408	312	479	189	344	479	249	520	526	376	421	224	370	409	366	423	231
1994	422	312	488	199	351	478	262	540	540	383	433	242	368	409	372	432	235
1995	428	319	495	211	362	478	265	553	559	364	447	258	372	411	374	437	238
1996	435	330	500	223	376	477	272	571	558	370	458	277	379	413	388	447	243
1997	441	338	504	238	389	478	310	577	565	372	469	297	377	419	399	454	247

Πηγή: Υπολογισμοί της ΓΔ Μεταφορές