

5.11 Κατά συνέπεια, απομένει ακόμη να καταδειχθεί η διαβεβαίωση της Επιτροπής ότι η ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς ταχυδρομικών υπηρεσιών θα επιτρέψει, χάρη στον αυξανόμενο ανταγωνισμό, να ελευθερωθούν όλες οι δυνατότητες δημιουργίας θέσεων απασχόλησης που θα αντισταθμίσουν τις απώλειες θέσεων απασχόλησης στους κόλπους των ιστορικών φορέων.

5.12 Αναφορικά με τις δυνατότητες ανάπτυξης του τομέα, το σχέδιο δεν υποβάλλει καμία άλλη πρόταση εκτός της ανάγκης διαχείρισης της μη αντιστρέψιμης παρακμής των παραδοσιακών ταχυδρομικών υπηρεσιών, χωρίς να τις επαναπροσδιορίζει σε σχέση με τις ανάγκες επικοινωνίας που συνεπάγεται η στρατηγική της Λισσαβώνας και η κοινωνία της γνώσης και χωρίς να εξετάζει τις συνέπειες υπό το πρίσμα της ενεργειακής αποτελεσματικότητας.

5.13 Οι προτάσεις της Επιτροπής αναθέτουν στα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν τα βασικά ρυθμιστικά καθήκοντα με τελικό αποτέλεσμα η εσωτερική αγορά ταχυδρομικών υπηρεσιών να αποτελείται από 27 εθνικές οργανώσεις και αγορές, χωρίς κοινοτική συνοχή. Η ΕΟΚΕ επαναλαμβάνει την προσηλωσή της στην υλοποίηση ενός

«κοινοτικοποιημένου» ταχυδρομικού τομέα που θα διέπεται από κανόνες έγκυρους σε όλη την ΕΕ τόσο ως προς τον ανταγωνισμό όσο και ως προς την παροχή της καθολικής υπηρεσίας.

5.14 Λαμβανομένων υπόψη των αβεβαιοτήτων και των κινδύνων που συνεπάγεται το πλήρες άνοιγμα της αγοράς ταχυδρομικών υπηρεσιών, η ΕΟΚΕ δεν θα μπορέσει να υποστηρίξει την ημερομηνία της 1ης Ιανουαρίου 2009 που προτείνεται για την ολοκλήρωση του ανοίγματος της εν λόγω αγοράς, δεδομένου μάλιστα ότι οι ταχυδρομικοί φορείς που λειτουργούν στα κράτη μέλη που προσεχώρησαν στην ΕΕ από το 2004 και μετά, δεν θα διαθέτουν τον απαιτούμενο χρόνο προσαρμογής στα νέα δεδομένα.

5.15 Η ΕΟΚΕ ζητεί να παραταθεί η ισχύς της τρέχουσας οδηγίας και να προβλεφθεί η ενδεχόμενη πλήρης ελευθέρωση του ταχυδρομικού τομέα έως την 1η Ιανουαρίου 2012, υπό τον όρο ότι μέχρι τότε θα έχουν διαμορφωθεί, σε στενή συνεργασία με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, αξιόπιστες προτάσεις χρηματοδότησης οι οποίες θα προσδίδουν προσιτή αξία στον αποκλειστικό τομέα.

Βρυξέλλες, 26 Απριλίου 2007.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Οι μεταφορές στις αστικές και μητροπολιτικές περιοχές»

(2007/C 168/17)

Στις 19 Ιανουαρίου 2006, και σύμφωνα με το άρθρο 29, παράγραφος 2 του Εσωτερικού της Κανονισμού, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάσισε να καταρτίσει γνωμοδότηση με θέμα την ανωτέρω πρόταση.

Στις 7 Νοεμβρίου 2006, και λίγο πριν από την ολοκλήρωση των εργασιών για την εν λόγω γνωμοδότηση πρωτοβουλίας, η γερμανική Προεδρία ζήτησε από την ΕΟΚΕ να καταρτίσει διερευνητική γνωμοδότηση με θέμα: «Οι μεταφορές στις αστικές και μητροπολιτικές περιοχές».

Το Προεδρείο της ΕΟΚΕ αποφάσισε να εγκρίνει την επεξεργασία 5 εκ των συνολικά 12 ζητημάτων από το ειδικευμένο τμήμα TEN, το οποίο έκρινε σκόπιμη την ενσωμάτωσή τους στις τρέχουσες εργασίες σχετικά με το θέμα «Η κατάσταση των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών και των περιφερειακών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη και ιδιαίτερα στα νέα κράτη μέλη» και την ανάλογη επέκταση του συγκεκριμένου θέματος.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή τους στις 22 Μαρτίου 2007 με βάση την εισηγητική έκθεση του κ. RIBBE.

Κατά την 435η σύνοδο ολομέλειάς της, στις 25 και 26 Απριλίου (συνεδρίαση της 25ης Απριλίου 2007) η ΕΟΚΕ υιοθέτησε με 106 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 30 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1 Η ΕΟΚΕ παρακολουθεί με μεγάλη ανησυχία την έντονη μείωση του μεριδίου των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών στον σημαντικά αυξανόμενο συνολικό όγκο μεταφορών στις πόλεις, η οποία σημειώνεται με γρήγορους ρυθμούς στην ΕΕ-15, και ιδιαίτερα στα νέα κράτη μέλη.

1.2 Η αυξανόμενη επιβάρυνση των πόλεων λόγω των μεταφορικών ροών, κυρίως από τις μεταφορές με το αυτοκίνητο, προκαλεί

πλήθος άλυτων, στην πλειοψηφία των περιπτώσεων, προβλημάτων. Για να αντιστραφεί η τάση αυτή, χρειάζεται να αναληφθεί συγκεκριμένη δράση από την Επιτροπή και τους Δήμους.

1.3 Στην Ευρώπη απελευθερώνεται το 40 % του συνόλου των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Έτσι, οι επιδράσεις της πολιτικής αστικών μεταφορών εκτείνονται πολύ πέρα από την χωροταξική διάρθρωση των ίδιων των πόλεων.

1.4 Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι η βελτίωση της ποιότητας ζωής και η καλύτερη προστασία του περιβάλλοντος στις πόλεις, με απώτερο στόχο την προστασία του περιβάλλοντος και την ενεργειακή αποτελεσματικότητα, συνιστούν μια διπλή αναγκαιότητα: υπέρτατη αρχή κάθε πολιτικής στα πεδία της χωροταξίας και των μεταφορών πρέπει να είναι καταρχάς η αποφυγή ή η πολύ περιορισμένη αύξηση των μεταφορών, με δεύτερη προτεραιότητα την κάλυψη των αναγκών μετακίνησης όσο το δυνατόν περισσότερο με φιλοπεριβαλλοντικά μέσα μεταφοράς, δηλαδή με τις δημόσιες συγκοινωνίες, με ποδήλατο ή με τα πόδια.

1.5 Οι πόλεις πρέπει να παραμείνουν «βιώσιμες». Συνεπώς δεν μπορεί να υπάρχουν «φιλικές για το αυτοκίνητο» πόλεις. Πρέπει να τερματιστεί η ταυτόχρονη προώθηση όλων των μέσων μεταφοράς, διότι, για το σκοπό αυτό, δεν υπάρχουν ούτε τα χρήματα, αλλά ούτε και οι εκτάσεις. Η ΕΟΚΕ απευθύνει συνεπώς έκκληση στους ΟΤΑ, τις εθνικές κυβερνήσεις και την Επιτροπή να συνεκτιμούν την αρχή αυτή σε όλους τους κανονισμούς και τα προγράμματα στήριξης που θεσπίζουν.

1.6 Μέσω της πολεοδομίας και του χωροταξικού σχεδιασμού των ΟΤΑ, πρέπει στο μέλλον να παρεμποδιστούν η περαιτέρω άναρχη επέκταση των δομημένων περιοχών και ο λειτουργικός διαχωρισμός των αστικών περιοχών, για να αποφευχθεί στο μέτρο του δυνατού η αύξηση των μετακινήσεων. Για το σκοπό αυτό πρέπει να χρησιμοποιηθούν και ανώτερα μέσα προγραμματισμού σε επίπεδο κρατιδίων και περιφερειών, έτσι ώστε να μπορεί εκ των προτέρων να αποφευχθεί η αύξηση των μεταφορών, σε συνάρτηση με την εξέλιξη των οικισμών.

1.7 Επιπλέον, η ΕΟΚΕ ζητά την σαφή ιεράρχηση στόχων και την απόδοση προτεραιότητας στις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές καθώς και στις μεταφορές με το ποδήλατο και στην πεζοπορία εις βάρος των υποδομών για τα μηχανοκίνητα οχήματα. Μόνο έτσι μπορεί να βελτιωθεί εκ νέου η ποιότητα της στέγασης, των συνθηκών διαβίωσης και του περιβάλλοντος στις μητροπολιτικές περιοχές.

1.8 Ως εκ τούτου, η ΕΟΚΕ θεωρεί τη διατήρηση και επέκταση του δικτύου δημοσίων μεταφορών σημαντικό πεδίο δράσης για την Επιτροπή, το Κοινοβούλιο, τις εθνικές κυβερνήσεις και τους δήμους και τις κοινότητες για πολλούς λόγους: προστασία του περιβάλλοντος και της υγείας, διασφάλιση ενός βασικού επιπέδου κινητικότητας και ανάγκη παροχής υπηρεσιών κοινής ωφελείας για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες, ιδίως για τα άτομα με αναπηρίες.

1.9 «Προκειμένου να αποφευχθούν περαιτέρω επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής και το περιβάλλον, πρέπει να αποδοθεί υψηλότερη προτεραιότητα στα δημόσια συστήματα επιβατικών μεταφορών στο πλαίσιο μιας ολοκληρωμένης πολιτικής στον εν λόγω τομέα. Αυτό αφορά τον καθένα μας και ιδίως το 40 % περίπου των ευρωπαϊκών νοικοκυριών που δεν διαθέτουν ιδιωτικό αυτοκίνητο». Αυτή η διαπίστωση και επίγνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία καταγράφηκε πριν από 10 περίπου χρόνια στην ανακοίνωση με τίτλο «Αναπτύσσοντας το δίκτυο των πολιτών»⁽¹⁾, δυστυχώς δεν άσκησε μέχρι σήμερα καμία σχεδόν επιρροή στην εφαρμοζόμενη πολιτική. Ωστόσο, η ΕΟΚΕ διαπιστώνει ότι το χάσμα μεταξύ των πολλαπλών θετικών δηλώσεων υπέρ των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών και των πραγματικών μέτρων πολιτικής είναι τεράστιο.

1.10 Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή, στο πλαίσιο της εξαγγελθείσας Πράσινης Βίβλου για τις αστικές μεταφορές, να καταρτίσει δέσμη δράσεων στην οποία θα περιέχονται σαφείς κατευθυντήριες γραμμές και προγράμματα, που προωθούν την επίτευξη των στόχων που έχουν τεθεί. Στην ανωτέρω δέσμη δράσεων πρέπει να εξεταστεί για ποιο λόγο δεν υλοποιήθηκαν πολλές από τις θετικές εξαγγελίες των «δικτύων πολιτών».

1.11 Τα κράτη μέλη πρέπει να αισθάνονται υποχρεωμένα να αναλαμβάνουν το κόστος για τις κοινωνικές υπηρεσίες την παροχή των οποίων απαιτούν από τις επιχειρήσεις μεταφορών (π.χ. μειωμένη τιμή εισιτηρίου για μαθητές, συνταξιούχους, άτομα με ειδικές ανάγκες κλπ.) και να βοηθούν τους δήμους και τις κοινότητες στην περίπτωση επενδυτικών σχεδίων. Οι δήμοι και οι κοινότητες οφείλουν να καταρτίζουν σχέδια για αειφόρες αστικές μεταφορές, όπως ορίζεται στην «Θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον», υποχρεωτικός στόχος των οποίων θα είναι η στροφή προς φιλοπεριβαλλοντικά μεταφορικά μέσα (τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές, ποδήλατο, πεζοπορία), τα οποία πληρούν τις ευρωπαϊκές ελάχιστες απαιτήσεις που αναμένεται να καθοριστούν. Μεταξύ άλλων, τα εν λόγω σχέδια πρέπει να περιλαμβάνουν και ποσοτικούς στόχους για την αύξηση του μεριδίου των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, καθώς και του ποδηλάτου και της πεζοπορίας στην συνολική κατανομή των μέσων μεταφοράς. Εάν οι δήμοι δεν προβαίνουν στην κατάρτιση τέτοιων σχεδίων, θα πρέπει να αποκλείονται από χρηματοδοτήσεις από τα κοινοτικά ταμεία.

1.12 Η κατά προτεραιότητα επέκταση ενός ελκυστικού συστήματος δημόσιων μεταφορών με την προσθήκη νέων τεχνολογικών συστημάτων πληροφοριών και προσφορών (π.χ. αγορά εισιτηρίων μέσω κινητού τηλεφώνου, λεωφορεία και ταξί με κλήση), καθώς και με την παροχή συμβουλών και το μάρκετινγκ στον τομέα της κινητικότητας, είναι απαραίτητη για την τήρηση των τιμών στόχων και των διατάξεων της ΕΕ που αφορούν την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα στις πόλεις και τη μείωση της ρύπανσης από λεπτόκοκκη σκόνη και της ηχορύπανσης. Η λεγόμενη «περιβαλλοντική συμμαχία», δηλαδή, ο συνδυασμός λόγου χάρη των μεταφορικών μέσων: λεωφορείο, τραίνο και ποδήλατο πρέπει οπωσδήποτε να βελτιωθεί, ενώ πρέπει να συντονιστούν καλύτερα τα αντίστοιχα δρομολόγια.

1.13 Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή, στο Συμβούλιο, αλλά και, πρωτίστως, στην Επιτροπή των Περιφερειών να διερευνήσουν τους παράγοντες επιτυχίας στις πόλεις όπου η ανάπτυξη στον τομέα των αστικών μεταφορών απέφερε θετικά αποτελέσματα και να ανιχνεύσουν που οφείλονται οι αρνητικές εξελίξεις που εξακολουθούν να διαπιστώνονται σε πολλές άλλες πόλεις. Η ΕΟΚΕ είναι βέβαιη ότι τα χρήματα δεν είναι η μοναδική αιτία, αλλά εξαιρετικά καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει η πολιτική συνείδηση και οι αποφάσεις των φορέων χάραξης πολιτικής στους τομείς των μεταφορών και της οικιστικής ανάπτυξης. Οι προσπάθειες στο συγκεκριμένο τομέα είναι τουλάχιστον εξίσου σημαντικές με τη συλλογή και τη διάδοση παραδειγμάτων βέλτιστων πρακτικών, όπως συνέβη π.χ. στην περίπτωση του κοινοτικού προγράμματος Civitas.

2. Βασικά στοιχεία και ιστορικό της γνωμοδότησης

2.1 Τα τελευταία χρόνια αυξήθηκε σημαντικά ο συνολικός όγκος των μεταφορών τόσο εντός όσο και εκτός των αστικών κέντρων, ενώ, σε πολλές περιπτώσεις, σημειώθηκε μία δραματική αλλαγή της κατανομής του όγκου των μεταφορών ανά μέσο μεταφοράς, το

(1) «Αναπτύσσοντας το δίκτυο των πολιτών — Γιατί οι καλές τοπικές και περιφερειακές επιβατικές μεταφορές είναι σημαντικές και πώς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή συμβάλλει στην επίτευξή τους!» COM(1998) 431 τελικό της 10.7.1998. COM(1998) 431 τελικό της 10.7.1998.

επονομαζόμενο «modal split»: όλο και πιο πολλές διαδρομές γίνονται με αυτοκίνητα και, συγκριτικά, καθώς και σε πραγματικούς αριθμούς, όλο και λιγότερες με τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Αυτή η εξέλιξη διαπιστώνεται στο μεγαλύτερο μέρος των μεγάλων πόλεων και αστικών κέντρων σε ολόκληρη την Ευρώπη. Στη συνέχεια, με τον όρο «δημόσιες συγκοινωνίες/δημόσια μέσα μεταφοράς» εννοούνται οι συγκοινωνίες με λεωφορείο, σιδηρόδρομο και τραμ, που προγραμματίζονται ή ανατίθενται από το δημόσιο και εκτελούνται από ιδιωτικές, κοινοτικές ή κρατικές επιχειρήσεις.

2.2 Από τη δεκαετία του 1950 μέχρι τη δεκαετία του 1990, η στρατηγική των περισσότερων δυτικοευρωπαϊκών χωρών και πολλών δήμων και κοινοτήτων για τις μεταφορές είχε ως στόχο τη δημιουργία οδικών υποδομών και την ανάπτυξη των μεταφορών με αυτοκίνητο, ενώ μεγάλο μέρος των δημόσιων μεταφορών σημείωσε δραστηκή μείωση. Υπάρχουν πολλοί πρόσθετοι παράγοντες, όπως για παράδειγμα οι διαφορές στις τιμές της γης μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, ο αποτυχημένος χωροταξικός και περιφερειακός προγραμματισμός, η φορολογική νομοθεσία καθώς και οι αποφάσεις για την επιλογή τόπου εγκατάστασης εκ μέρους επιχειρήσεων (βιομηχανικές και εμπορικές περιοχές στον περίγυρο των πόλεων), οδήγησαν στην αύξηση των μεταφορών καθώς και των αποστάσεων που διανύονται μεταξύ των τόπων εργασίας, εκπαίδευσης, φροντίδας και ψυχαγωγίας.

2.3 Η εξέλιξη αυτή έχει πολύπλευρες συνέπειες τόσο για τον οικονομικό και κοινωνικό τομέα, όσο και για τον τομέα της υγείας και τον περιβαλλοντικό τομέα: καταργήθηκαν θέσεις εργασίας, όσοι άνθρωποι δεν είναι σε θέση ή δεν επιθυμούν να διαθέτουν δικό τους όχημα αντιμετωπίζουν μεγαλύτερες δυσκολίες κατά τις μετακινήσεις τους, τα άτομα με αναπηρίες εξακολουθούν σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις να αποκλείονται εκτενώς από τις δημόσιες μεταφορές, οι περιβαλλοντικές ζημιές έχουν καταστεί πλέον ανυπόφορες, συμπεριλαμβανομένης της αλλαγής του παγκόσμιου κλίματος, η οποία έχει επιφέρει δραματικές οικονομικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

2.4 Αυτή η κατάσταση γίνεται ιδιαίτερα αισθητή σε πολλές μεγάλες πόλεις και αστικά κέντρα, στα οποία οι συνθήκες διαβίωσης χειρότερες εξαιτίας της διαρκούς αύξησης της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων: οι κάτοικοι αυτών των πόλεων διαμαρτύρονται για την ηχορύπανση και την ατμοσφαιρική ρύπανση, ενώ μεγάλες αστικές εκτάσεις χρησιμοποιούνται με σκοπό την ανάπτυξη υποδομών για το αυτοκίνητο εις βάρος της αστικής ποιότητας και της ποιότητας στέγασης. Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει ότι περίπου 80 % των ευρωπαίων ζουν σε αστικές περιοχές, πράγμα που σημαίνει ότι ο αριθμός των ενδιαφερομένων είναι πολύ μεγάλος. Εξάλλου, ακόμη και οι ίδιοι οι οδηγοί αυτοκινήτων διαμαρτύρονται για την καθημερινή κυκλοφοριακή συμφόρηση και την αναζήτηση θέσης στάθμευσης, για να περιγράψουμε δύο μόνο τυπικές περιπτώσεις.

2.5 Στις ευρωπαϊκές πόλεις καταγράφεται το 40 % των συνολικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προκαλούνται από τις μεταφορές⁽²⁾, και κυρίως από τα αυτοκίνητα. Τις ώρες κυκλοφοριακής αιχμής, όταν δηλαδή παρουσιάζονται και τα μεγαλύτερα κυκλοφοριακά προβλήματα στις αστικές περιοχές, οι τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές είναι ενεργειακά δέκα φορές πιο αποδοτικές (και, συνεπώς, παράγουν λιγότερες εκπομπές ρύπων) σε σχέση με τις μεταφορές με οχήματα ιδιωτικής χρήσης⁽³⁾. Επομένως, η στροφή από τις μεταφορές με το αυτοκίνητο στις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές και τις μετακινήσεις με το ποδήλατο και την πεζοπορία μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην αποσυμφόρηση των μεταφορών. Μόνον όταν προωδηθεί ο περιορισμός των μεταφορών και η μετατόπιση των ατομικών μετακινήσεων από τη

χρήση ιδιωτικών οχημάτων στη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών θα μπορέσουν τα εθνικά κράτη και η Ε.Ε. να τηρήσουν τις υποχρεώσεις που έχουν αναλάβει για τον περιορισμό των εκπομπών σύμφωνα με το πρωτόκολλο του Κιότο και πέραν αυτού.

2.6 Τα τελευταία χρόνια έχουν συνταχθεί αμέτρητα επίσημα έγγραφα και επιστημονικές μελέτες, οι περισσότερες από τις οποίες στο ίδιο πνεύμα: η πόλη πρέπει να παραμείνει «βιώσιμη», ως εκ τούτου, δεν μπορεί και δεν επιτρέπεται να υπάρχουν «φιλικές για το αυτοκίνητο» πόλεις, μολονότι αναγνωρίζεται η σημασία των αυτοκινήτων στη σύγχρονη κοινωνία. Αντίθετα, στις σύγχρονες πόλεις, τα δημόσια μέσα μεταφοράς και οι φιλικές προς το περιβάλλον ιδιωτικές μετακινήσεις (όπως π.χ. η χρήση του ποδηλάτου ή η πεζοπορία) πρέπει να αποτελέσουν τους βασικούς πυλώνες ενός σύγχρονου σχεδιασμού των αστικών μεταφορών.

2.7 «Για να λειτουργήσει σωστά το ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών χρειάζεται καλές βιώσιμες τοπικές και περιφερειακές επιβατικές μεταφορές. Το εν λόγω σύστημα συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση και μειώνει τη συμφόρηση. Βοηθά στην επίτευξη καθαρότερου περιβάλλοντος με την εξοικονόμηση ενέργειας, στη μείωση του θορύβου και στην παραγωγή λιγότερων ρύπων. Μειώνει τον κοινωνικό αποκλεισμό, επιτρέποντας στους πολίτες που δεν χρησιμοποιούν αυτοκίνητο να μεταβαίνουν στην εργασία τους, στα σχολεία, στα καταστήματα, στους τόπους παροχής ιατρικής περίθαλψης και στις δραστηριότητες ελεύθερου χρόνου — αναγνωρίζοντας ότι οι γυναίκες, οι νέοι, οι ηλικιωμένοι, οι άνεργοι και τα άτομα με ειδικές ανάγκες εξαρτώνται κυρίως από τις δημόσιες συγκοινωνίες. Οι καλές βιώσιμες επιβατικές μεταφορές είναι ζωτικής σημασίας για τις αστικές περιοχές.» Σε αυτήν την διαπίστωση, στην οποία κατέληξε η Επιτροπή πριν από 10 περίπου χρόνια στην ανακοίνωσή της με τίτλο «Αναπτύσσοντας το δίκτυο των πολιτών»⁽⁴⁾ συμπεριλαμβάνονται όλα όσα πρέπει να ειπωθούν από πολιτική άποψη. Η ΕΟΚΕ είχε επικροτήσει την εν λόγω ανακοίνωση και εξακολουθεί να διατηρεί την ίδια θέση όσον αφορά τις παρατηρήσεις που διατυπώνονται στην ανακοίνωση, ενώ αναγνωρίζει ρητώς τη μεγάλη σημασία των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών και των μέσων μεταφορών που δεν εκπέμπουν ρύπους.

2.8 Εντούτοις, ουσιαστικά, δεν άλλαξε σχεδόν τίποτα. Αντιθέτως: ο προσανατολισμός για πολλές δεκαετίες προς την κατασκευή δρόμων και το αυτοκίνητο δημιούργησε στο μεταξύ σε πολλές περιπτώσεις εντός και εκτός των αστικών κέντρων χωροταξικές και οικονομικές δομές που είναι προσαρμοσμένες στον μέγιστο βαθμό στην κυκλοφορία αυτοκινήτων και εξαρτώνται από αυτήν, και είναι δύσκολο να αλλάξουν. Μόνον εξαιτίας αυτών των «ακίνητοποιημένων» δομών, η καθιέρωση των οποίων παρατηρείται πλέον και στα νέα κράτη μέλη, αλλά και εξαιτίας του γεγονότος ότι δεν υπάρχει στην πραγματικότητα πολιτική βούληση για διαρθρωτικές αλλαγές στην πολιτική των μεταφορών⁽⁵⁾, η αναχαίτιση ή η αναστροφή των αρνητικών τάσεων της ανάπτυξης των μεταφορών παραμένει μέχρι σήμερα μία εκτεταμένα ανεπιλυτή πρόκληση. Εντούτοις, η επιτυχημένη αναστροφή της επικρατούσας τάσης σε ορισμένες πόλεις (π.χ. στο Φράμπουργκ και το Μίνστερ της Γερμανίας ή στο Delft των Κάτω Χωρών), χάρη σε μια σαφή πολιτική ώθησης και έλξης στον τομέα των μεταφορών, καταδεικνύει ότι μπορεί να ασκηθεί πολιτική επιρροή στις εξελίξεις, οι οποίες μπορούν να αντιστραφούν.

2.9 Η Επιτροπή επεσήμανε στα «δίκτυα πολιτών»⁽⁶⁾ της ότι θέλει να ορίσει προτεραιότητες ως προς την ανάπτυξη των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών και των τοπικών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και ότι κρίνει επιβεβλημένη μία στρατηγική ώθησης

⁽²⁾ Χάρτης πορείας της ΓΔ TREN 2006/TREN/029.

⁽³⁾ Βλ. το έγγραφο θέσης της Διεθνούς Ένωσης Δημοσίων Μεταφορών (UITP) με τίτλο «Ο ρόλος των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών για τον περιορισμό των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου και τη βελτίωση της ενεργειακής αποδοτικότητας», Μάρτιος 2006.

⁽⁴⁾ COM (1998) 431 της 10.7.1998.

⁽⁵⁾ Μεταξύ άλλων, και ενόψει της σημασίας της αυτοκινητοβιομηχανίας για το σύνολο της οικονομίας.

⁽⁶⁾ Βλέπε σχετικά COM (1998) 431 τελικό.

και έλξης (push and pull) που θα έχει ως στόχο τη συνειδητή εκτόπιση του αυτοκινήτου από τα αστικά κέντρα και την ευρεία ενίσχυση των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Εντούτοις, το μόνο συμπέρασμα που μπορούμε να συναγάγουμε βάσει των τρεχουσών εξελίξεων, οι οποίες εξακολουθούν να παρατηρούνται, είναι ότι η Επιτροπή δεν σημείωσε μεγάλη επιτυχία ως προς την υλοποίηση της ίδιας της τής απαίτησης. Συνολικά φαίνεται ότι, στην πραγματικότητα, η πολιτική δεν εκτείνεται πέρα από εξαγγελίες, ερευνητικά έργα και πιλοτικές δράσεις, γεγονός για το οποίο η ΕΟΚΕ εκφράζει τη βαθιά της λύπη.

3. Γενικές παρατηρήσεις

3.1 Η σημερινή κατάσταση των δημοσίων μεταφορών στις χώρες διεύρυνσης της ΕΕ

3.1.1 Σε σύγκριση με τη Δυτική Ευρώπη, η σημερινή κατάσταση σε πολλές χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης είναι ακόμα καλύτερη σε ό,τι αφορά τον φιλικό για το περιβάλλον και τον κοινωνικό χαρακτήρα των μεταφορών. Για ιστορικούς και πολιτικούς λόγους, η ανάπτυξη του τομέα των μεταφορών διαμορφώθηκε στις χώρες αυτές διαφορετικά απ' ό,τι στη Δυτική Ευρώπη, όπου, για μεγάλο χρονικό διάστημα, πολύ περισσότεροι επιβάτες χρησιμοποιούσαν τις δημόσιες μεταφορές και όχι το αυτοκίνητο- αυτό ίσχυε τόσο στις αστικές και περιφερειακές μεταφορές, όσο και στις μεταφορές μεγάλων αποστάσεων.

3.1.2 Μολοντί μετά από την πτώση του «Σιδηρού Παραπετάσματος» παρατηρείται μία έντονη τάση υπέρ της δυτικοευρωπαϊκής μορφής ανάπτυξης, σήμερα, μια σειρά περιβαλλοντικών δεικτών που σχετίζονται με τη χρήση του εδάφους και τις μεταφορές καταδεικνύει ότι η κατάσταση στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης εξακολουθεί να είναι καλύτερη από ό,τι στη Δυτική Ευρώπη.

3.1.3 Παρόλα αυτά, οι τάσεις στον τομέα των μεταφορών στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης είναι ανησυχητικές: το ποσοστό των ιδιοκτητών ΙΧ αυτοκινήτων αυξάνει διαρκώς, ενώ η επέκταση των αστικών κέντρων και η περιαστικοποίηση που επιδρούν αρνητικά και στις δημόσιες μεταφορές και τη διατήρηση των αστικών κέντρων που έχουν αναπτυχθεί, προσλαμβάνουν ανησυχητικές διαστάσεις. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι στο χώρο αυτό υπάρχει μεγάλη ανάγκη δράσης εκ μέρους των ΟΤΑ, των εθνικών κρατών, της Επιτροπής και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, έτσι ώστε να αναχαιτιστούν αυτές οι αρνητικές εξελίξεις και στις ΧΚΑΕ.

3.1.4 Η πολιτική μεταφορών των κυβερνήσεων των χωρών της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης έχει ως κύριο στόχο την κατασκευή νέων οδών ταχείας κυκλοφορίας και αυτοκινητόδρομων. Όσον αφορά τις αστικές μεταφορές, διαπιστώνεται ότι, στις περισσότερες περιπτώσεις, οι κεντρικές κυβερνήσεις στα νέα κράτη μέλη έχουν αποσυρθεί πλήρως από τις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές, η οργάνωση και λειτουργία των οποίων βρισκόταν υπό κρατική εποπτεία κατά το παρελθόν· σήμερα θεωρούν ότι έχουν απαλλαγεί από κάθε ευθύνη. Η χορήγηση επενδυτικών ενισχύσεων, λόγω χάρη, κατά το πρότυπο της Γερμανίας στο πλαίσιο της νομοθεσίας για τη χρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών, με την οποία χορηγούνται στους ΟΤΑ πόροι από τον ομοσπονδιακό προϋπολογισμό για την ανάπτυξη και τη βελτίωση της ελκυστικότητας των δημοσίων συγκοινωνιών, δεν υπάρχει σε πολλές από τις ΧΚΑΕ. Στις περισσότερες από αυτές διαπιστώνεται επιπλέον ανάγκη αναπλήρωσης της καθυστέρησης όσον αφορά τα θέματα: εστίαση στον πελάτη, άνεση, πληροφόρηση και μάρκετινγκ στον τομέα των δημοσίων μεταφορών. Το πρόβλημα αυτό πρέπει να λυθεί.

3.1.5 Στην κατανομή των πενιχρών κοινοτικών πόρων, παραδείγματος χάρη, από το ΕΤΠΑ, που διατίθενται για επενδύσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες προκύπτουν περαιτέρω προβλήματα. Από τη μια πλευρά, οι κεντρικές κυβερνήσεις καθορίζουν συχνά τις «δικές τους» προτεραιότητες, τις οποίες παρουσιάζουν στις Βρυξέλλες ως μέρος των επιχειρησιακών τους προγραμμάτων· αυτές οι προτεραιότητες δεν πρέπει υποχρεωτικά να συμπίπτουν με τις προτεραιότητες των κοινοτήτων. Επιπλέον, η ομάδα μελέτης διαθέτει πειστικά στοιχεία ότι οι διαδικασίες υποβολής αίτησης χορήγησης ενισχύσεων για έργα στους τομείς των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών και των περιφερειακών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών είναι σαφώς πιο περίπλοκες απ' ό,τι οι αντίστοιχες διαδικασίες που αφορούν επενδύσεις σε οδοκατασκευές. Πέραν αυτού, στην περίπτωση των συγκριτικά ολιγάριθμων έργων στο χώρο των δημοσίων συγκοινωνιών, υπάρχει εν μέρει πρόβλημα ανταγωνισμού μεταξύ μεγάλων έργων, όπως η κατασκευή δικτύων μετρό, και λιγότερο αποδοτικών ως προς το κόστος συστημάτων μετακίνησης με τραμ και λεωφορεία.

3.1.6 Η ΕΟΚΕ είναι της άποψης ότι, με τον περιορισμό των δημοσίων πόρων, πρέπει να εξετάζεται η σχέση κόστους — οφέλους και στην περίπτωση των δημοσίων συγκοινωνιών, καθώς και ότι, με τους πόρους που χρησιμοποιούνται, πρέπει να επιδιώκεται μια όσο το δυνατόν μεγαλύτερη προσφορά ελκυστικών μέσων μετακίνησης, με συχνές στάσεις και πυκνό δίκτυο, καθώς και με καλή διασύνδεση των αστικών με τα περιφερειακά δίκτυα. Τα συστήματα χρήσης τραμ — με τα οποία επιτυγχάνεται πολλαπλή απόδοση — απαιτούν μόλις το 10 % περίπου των επενδύσεων που χρειάζονται για τα συστήματα μετρό και επιφέρουν χαμηλότερες παράπλευρες δαπάνες. Δεν πρέπει να επαναληφθούν στις ΧΚΑΕ τα λάθη που διέπραξαν πολλές δυτικοευρωπαϊκές πόλεις, όπως για παράδειγμα η Νάντη στη Γαλλία, που κατάργησαν ένα εξαιρετικό δίκτυο τραμ και τρόλεϊ που δίδεταν, με αποτέλεσμα να είναι σήμερα υποχρεωμένες να δαπανήσουν εκατομμύρια ευρώ για να εγκαταστήσουν και πάλι ένα σύστημα συγκοινωνιών με τραμ, για να λύσουν τα προβλήματα που αντιμετώπιζον στο χώρο των μεταφορών.

3.1.7 Επομένως, οι εξελίξεις που περιγράφηκαν αναφορικά με τις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης μοιάζουν ολοένα και πιο πολύ με τις εξελίξεις που είχαν χαρακτηριστεί πριν από χρόνια στην ΕΕ των 15 ως μη βιώσιμες και ανατιπολόγητες.

3.2 Οι εξελίξεις στις αστικές μεταφορές κατά τις τελευταίες δεκαετίες

3.2.1 Τις τελευταίες δεκαετίες συντελείται στις πόλεις μια βαθιά μετεξέλιξη, η οποία έχει οδηγήσει σε όξυνση του ανταγωνισμού στον τομέα των τοπικών δημοσίων επιβατικών μεταφορών:

- Το αυτοκίνητο δεν είναι πλέον προϊόν πολυτελείας, αλλά ένα γενικά προσβάσιμο αγαθό και έχει εξελιχθεί σε καταναλωτικό αγαθό που προσφέρει όλο και περισσότερες ανέσεις· Ωστόσο, η ΕΟΚΕ επισημαίνει ότι το 40 % των νοικοκυριών δεν διαθέτουν ή δεν επιθυμούν να αγοράσουν αυτοκίνητο.
- Γύρω από το αυτοκίνητο και όλους τους οικονομικούς κλάδους που συνδέονται με αυτό έχει διαμορφωθεί ένα ισχυρό λόμπυ.
- Η μετακίνηση με το αυτοκίνητο είναι πάρα πολύ άνετη: είναι σχεδόν πάντοτε διαθέσιμο, μπορούμε να φτάσουμε απευθείας στον προορισμό μας χωρίς «μετεπιβίβαση», χωρίς να είμαστε εκτεθειμένοι στις επιδράσεις των καιρικών συνθηκών χάρη στα συστήματα κλιματισμού με τα οποία είναι εξοπλισμένα όλο και περισσότερα οχήματα· Συνεπώς, το αυτοκίνητο παρέχει πολλά πλεονεκτήματα και ανέσεις έναντι των τοπικών δημοσίων συγκοινωνιών,

- Στην παρατηρούμενη αύξηση τω μεταφορών συνέβαλε αναμφίβολα η λειτουργική κατανομή των αστικών περιοχών: κάποιες ζώνες (ή κάποια προάστια) είναι αμιγούς κατοικίας, σε άλλες βρίσκεται ο χώρος εργασίας, σε άλλο σημείο της πόλης τα εμπορικά κέντρα και άλλες ζώνες προορίζονται για αναψυχή. Η κατασκευή εμπορικών κέντρων στα περίχωρα των πόλεων συμβολίζει αυτήν την εξέλιξη με τον καλύτερο τρόπο.
- Στις πόλεις έχουν γίνει για μεγάλο διάστημα σημαντικές επενδύσεις για την πλήρωση των αυξανόμενων απαιτήσεων των αυτοκινήτων: έχει γίνει διαπλάτυνση οδών, δημιουργήθηκαν χώροι στάθμευσης, εγκαταστάθηκαν τεχνικά συστήματα προκειμένου να καταστεί δυνατή η διαχείριση των διαρκώς αυξανόμενων μεταφορών.
- Από την άλλη πλευρά, σε πολλές μεγάλες πόλεις (π.χ. Αμβούργο, Δυτικό Βερολίνο ή Νάντη) καταργήθηκαν λόγω χάρη τα συστήματα τροchioδρόμων, σε πολλές μητροπόλεις παραμελήθηκαν τα συστήματα τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, ενώ συνυπολογίζονται σε μικρότερο βαθμό οι ανάγκες των ποδηλατιστών και των πεζών.
- Στις περισσότερες πόλεις οι επενδύσεις στις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές, αλλά και στις υποδομές για τα ποδήλατα και τους πεζούς ήταν ελάχιστες, προκειμένου να αποτελέσουν μια ελκυστική εναλλακτική δυνατότητα έναντι του αυτοκινήτου.
- Σε πολλές περιοχές δεν υπάρχει επαρκής διασύνδεση και συντονισμός μεταξύ των δημοσίων συστημάτων μεταφορών των πόλεων και των περιφερειακών συστημάτων, ενώ σε πολλές μεγάλες πόλεις δεν υπάρχουν εφαπτόμενες διασυνδέσεις, με αποτέλεσμα η διαδρομή μεταξύ προαστίων και συνοικιών της πόλης να διέρχεται από το κέντρο, χωρίς επιπλέον να προσφέρει όφελος χρόνου σε σύγκριση με το αυτοκίνητο.

3.2.2 Η ΕΟΚΕ γνωρίζει βεβαίως ότι δεν υπάρχει μια γενικά εφαρμόσιμη «συνταγή», η οποία να εφαρμόζεται εξίσου για όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις. Η εξέλιξη από τη μια πόλη στην άλλη και από τη μια περιφέρεια στην άλλη είναι διαφορετική. Συγκεκριμένα, υπήρχαν και εξακολουθούν να υπάρχουν ακόμη πόλεις, οι οποίες κατέβαλαν εντατικές προσπάθειες τα τελευταία χρόνια και, εν μέρει, τις τελευταίες δεκαετίες για την προώθηση των συστημάτων τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, των ποδηλατικών μεταφορών ή της πεζοπορίας. Ως εκ τούτου, χαρακτηριστικό είναι λόγου χάρη το γεγονός ότι οι ποδηλατικές υποδομές στις Βρυξέλλες είναι διαφορετικές απ' ό,τι π.χ. στο Άμστερνταμ ή το Μίνστερ και, αντιστοίχως, διαφορετικό είναι το μερίδιο του ποδηλάτου στο σύνολο των μεταφορών. Το Φράιμπουργκ, το Μουλhouse και πρόσφατα το Παρίσι, μεταξύ άλλων πόλεων, εγκατέστησαν νέες γραμμές τροchioδρόμου, παρέχοντας κίνητρα στους οδηγούς αυτοκινήτων για εναλλακτικές δυνατότητες μεταφοράς.

3.2.3 Υπάρχουν επίσης ορισμένα θετικά παραδείγματα στα νέα κράτη μέλη, όπου ορισμένοι δήμοι και κοινότητες κατόρθωσαν να ξεπεράσουν με επιτυχία τη μετάβαση και ξεκίνησαν την προώθηση των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Αναμφίβολα ο δήμος της Κρακοβίας (Πολωνία) συγκαταλέγεται μεταξύ αυτών (?). Αυτό κατέστη σαφές κατά την επίσκεψη της αρμόδιας για την κατάρτιση της παρούσας γνωμοδότησης ομάδας μελέτης στην Κρακοβία. Στην Κρακοβία, ανεξάρτητοι αρμόδιοι για το σχεδιασμό των μεταφορών και περιβαλλοντικές ομάδες κατόρθωσαν να πείσουν το δημοτικό συμβούλιο να προβεί στον εκσυγχρονισμό και τη βελτίωση των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, εντός πολύ περιορισμένου χρηματοδοτικού πλαισίου. Η συντήρηση, ο εκσυγχρονισμός

και η μερική επέκταση ενός εντυπωσιακά πυκνού δικτύου τροchioδρόμων, η αγορά νέων οχημάτων τροchioδρόμου, ο εκσυγχρονισμός του στόλου των λεωφορείων αλλά και των στάσεων λεωφορείων, η σταδιακή καθιέρωση ρυθμίσεων για την προτεραιότητα των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, η δημιουργία ξεχωριστών λεωφορειολωρίδων και λωρίδων τροchioδρόμου, αλλά και η συνεπής επέκταση και ο αναπροσανατολισμός των φορέων διαχείρισης και λειτουργίας των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών φαίνεται να αποδίδουν καρπούς στην Κρακοβία. Το ποσοστό κάλυψης των δαπανών αγγίζει το 90 %, υπερβαίνοντας κατά πολύ οι στιγμές που επιτυγχάνονται συνήθως. Θα μπορούσε μάλιστα να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο εάν οι δημοτικές επιχειρήσεις μεταφορών δεν κατέγραφαν σημαντικές απώλειες εσόδων, επειδή η κεντρική κυβέρνηση αποφάσισε να χορηγήσει εκπτώσεις στις τιμές των εισιτηρίων για συγκεκριμένες ομάδες επιβατών (μαθητές, φοιτητές, συνταξιούχους, άτομα με ειδικές ανάγκες κ.λπ.) χωρίς, ωστόσο, να αντισταθμίσει τις απώλειες αυτές.

3.2.4 Όπως είναι ευνόητο, η ΕΟΚΕ δεν τάσσεται κατά της χορήγησης φθηνότερων εισιτηρίων στις ομάδες αυτές: αυτό που εννοεί είναι ότι το αντίστοιχο κόστος δεν πρέπει να επιβαρύνει τις επιχειρήσεις μεταφορών.

3.2.5 Εντούτοις, από την ανάλυση του θετικού παραδείγματος της Κρακοβίας προκύπτουν επίσης προβλήματα που αντιμετωπίζουν σε καθημερινή βάση οι δήμοι και οι κοινότητες, αλλά και οι φορείς εκμετάλλευσης των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών: συχνή έλλειψη ευαισθητοποίησης μεταξύ των πολιτικών φορέων (κάτι που παρατηρείται σε όλα τα επίπεδα της ιεραρχίας), η διαφορετική «κοινωνική θέση» του εκάστοτε μέσου μεταφοράς (το αυτοκίνητο αποτελεί σύγχρονο μεταφορικό μέσο, τα δημόσια μέσα επιβατικών μεταφορών είναι «παλαιομοδίτικα» και απευθύνονται σε ανθρώπους με περιορισμένα έσοδα που δεν έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν αυτοκίνητο), η παραμέληση του τεχνικού αντίκτυπου της οικιστικής ανάπτυξης στις μεταφορές, έλλειψη συντονισμού μεταξύ των αστικών και των προαστιακών μεταφορών.

3.2.6 Επομένως, σε ορισμένες πόλεις παρατηρείται μια σαφής αλλαγή προσέγγισης, δεδομένου ότι πραγματοποιούνται επενδύσεις σε πιο «φιλοπεριβαλλοντικά» μέσα μεταφοράς, γεγονός που επικροτείται από την ΕΟΚΕ. Βασικό μέλημα της ΕΟΚΕ είναι να καταστεί σαφές, ότι, λόγω περιορισμένων δημόσιων πόρων και δεδομένων των αρνητικών επιπτώσεων της κυκλοφορίας των αυτοκινήτων στο κέντρο των πόλεων, πρέπει να τερματιστεί η ταυτόχρονη προώθηση όλων των μέσων μεταφοράς. Η σημασία που αποδίδεται στο αυτοκίνητο στις πόλεις πρέπει να μειωθεί, κατά την έννοια της ιδέας των «δικτύων πολιτών» που διατυπώθηκε πριν από 10 σχεδόν χρόνια: προκειμένου να επιτευχθεί αυτός ο στόχος πρέπει, αφενός να παρασχεθούν σημαντικά κίνητρα για την ενίσχυση της ελκυστικότητας των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών και των ποδηλατοδρόμων και των υποδομών για τους πεζούς, αφετέρου να δημιουργηθούν ηθελημένα «επιβαρύνσεις» για το ίδιο το αυτοκίνητο. Εξάλλου, δεν υπάρχουν ούτε αρκετά χρήματα ούτε επαρκής χώρος για την ταυτόχρονη ανάπτυξη υποδομών για το αυτοκίνητο και για τις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές.

3.2.7 Συνεπώς, μόνον με την σαφή ιεράρχηση στόχων και την απόδοση προτεραιότητας στις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές, καθώς και στις μεταφορές με το ποδήλατο και στην πεζοπορία εις βάρος των υποδομών για τα μηχανοκίνητα οχήματα μπορεί να βελτιωθεί η ποιότητα της στέγασης, των συνθηκών

(?) Η εφαρμογή των μέτρων στην πόλη αυτή στηρίχθηκε από το πρόγραμμα Caravelle, στο πλαίσιο της δράσης Civitas εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

διαβίωσης και του περιβάλλοντος στις μητροπολιτικές περιοχές. Ως εκ τούτου, κατά την χάραξη της πολιτικής και τη διαδικασία σχεδιασμού καθώς και κατά τη χρηματοδότηση πρέπει να συνυπολογίζεται η σπουδαιότητα των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών πριν από τη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον χωροταξικό σχεδιασμό καθώς και αναφορικά με τις υπόλοιπες κυκλοφοριακές συνδέσεις.

3.2.8 Τα μέτρα που θα έπρεπε να εφαρμόσουν οι δήμοι και οι κοινότητες παρουσιάζουν τόσο μεγάλη ποικιλομορφία, ώστε δεν μπορεί να αποτελεί σκοπό και προορισμό μιας γνωμοδότησης της ΕΟΚΕ η απαρίθμησή τους όλων αυτών των μέτρων: Η ενίσχυση της ελκυστικότητας των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών δεν αφορά την ποιοτική και ποσοτική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών σε ό,τι αφορά την πυκνότητα των δρομολογίων, την καθαριότητα και την ασφάλεια, την πληροφόρηση κλπ. Εκτός αυτών, η διαθεσιμότητα, η προσβασιμότητα (εξαιρετικά σημαντική για τα άτομα με αναπηρίες, για τις μητέρες με παιδιά κλπ.) πρέπει να περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό, ως αναγκαία απαίτηση, οι πτυχές της διαθεσιμότητας πρέπει ιδίως να λαμβάνονται υπόψη με σκοπό τη δημιουργία ελκυστικών δυνατοτήτων μετεπιβίβασης μεταξύ των διαφόρων μεταφορικών μέσων προκειμένου να διασφαλισθεί μια συνεκτική προσφορά μεταφοράς από ένα σημείο σε άλλο για όλους τους χρήστες. Οι λογικές τιμές των εισιτηρίων διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην επιλογή του μέσου μεταφοράς. Πρέπει να υποβληθούν στους πολιτικούς φορείς λήψης αποφάσεων ακόμη πιο συγκεκριμένες και πιο πρακτικές ιδέες απ' ό,τι μέχρι σήμερα σχετικά με το πώς να επιτευχθεί η απαιτούμενη βελτίωση της ποιότητας. Η μείωση των χώρων στάθμευσης (παράλληλη αύξηση του κόστους τους) στο κέντρο των πόλεων, αντ' αυτού η αύξηση του αριθμού και μείωση του κόστους θέσεων στάθμευσης στους τερματικούς σταθμούς των δικτύων σιδηροδρομικής συγκοινωνίας, ξεχωριστές λεωφορειολωρίδες και λωρίδες τροχιοδρόμου, οι οποίες ασφαλώς περιορίζουν εν μέρει το διαθέσιμο χώρο για τα αυτοκίνητα αποτελούν πρόσθετα μέτρα για να επιτευχθεί η στροφή προς άλλα μέσα μεταφοράς. (Όσον αφορά τη μείωση των χώρων στάθμευσης πρέπει κατά το σχεδιασμό της εν λόγω μελέτης να διασφαλισθεί αριθμός ειδικών χώρων στάθμευσης για τα άτομα με πολύ μειωμένη κινητικότητα, τα οποία μπορούν να μεταφερθούν μόνο με τη βοήθεια ειδικά διαμορφωμένου δικού τους αυτοκινήτου). Το Λονδίνο, η Στοκχόλμη (κατόπιν δημοψηφίσματος των πολιτών!) άρχισαν να επιβάλουν διόδια στους οδηγούς αυτοκινήτων για την είσοδο στο κέντρο της πόλης (όταν κάνουν χρήση συγκεκριμένων οδών), επιτυγχάνοντας με αυτόν τον τρόπο πολύ θετικά αποτελέσματα. Το μέτρο αυτό δοκιμάζεται σήμερα στη Μαδρίτη και σε άλλες ευρωπαϊκές μεγαλουπόλεις.

3.2.9 Στο Λονδίνο, παραδείγματος χάρη, τα έσοδα που συγκεντρώνονται από τα διόδια στο κέντρο της πόλης επενδύονται ως επί το πλείστον στο σύστημα αστικών λεωφορείων. Αυτό και μόνο βελτίωσε σημαντικά τις δημόσιες μεταφορές και είχε ως αποτέλεσμα τη σαφή μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου (κατά 10 %), της ενεργειακής κατανάλωσης (μείον 20 %) καθώς και των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και σωματιδίων (μειώθηκαν κατά 16 %) (*).

3.2.10 Παρόλα αυτά, η επικρατούσα τάση — παρά τα προαναφερόμενα επιτυχημένα παραδείγματα και παρά την ύπαρξη παραδειγμάτων βέλτιστων πρακτικών, τα οποία προωθούνται και τεκμηριώνονται, μεταξύ άλλων, μέσω πρωτοβουλιών όπως το κοινοτικό πρόγραμμα Civitas — δεν οδηγεί προς μια πραγματικά «νέα» πολιτική για τις αστικές μεταφορές. Ειδικά στις χώρες της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης επαναλαμβάνονται σήμερα τα «σφάλματα», τις σοβαρές επιπτώσεις των οποίων μπορούμε να παρακολουθήσουμε σε καθημερινή βάση στις δυτικοευρωπαϊκές πόλεις.

3.2.11 Κατά την άποψη της ΕΟΚΕ, ύψιστη προτεραιότητα οποιασδήποτε πολεοδομικής πολιτικής και πολιτικής μεταφορών πρέπει να αποτελεί κατ' αρχάς η όσο το δυνατόν ευρύτερη ανάπτυξη των μεταφορών, ενώ δεύτερη προτεραιότητα πρέπει να αποτελέσει η κάλυψη των αναγκών κινητικότητας, κατά το δυνατόν, με αειφόρα μέσα μεταφοράς, συνεπώς, με τις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές, το ποδήλατο ή την πεζοπορία).

3.2.12 Για το σκοπό αυτό, πρέπει να διαμορφωθεί ένα ευρύ μίγμα οργανωτικών μέτρων και μέτρων σχεδιασμού και να ληφθούν συναφείς αποφάσεις σχετικά με επενδύσεις. Πολλά μεμονωμένα παραδείγματα ευρωπαϊκών πόλεων καταδεικνύουν ότι ο σχεδιασμός αειφόρων αστικών μεταφορών είναι λειτουργικός, και ότι, μέσω αυτού, βελτιώνονται οι συνθήκες διαβίωσης στις πόλεις, χωρίς να αποδυναμώνεται η ισχύς της οικονομίας. Εντούτοις, καταδεικνύεται επίσης ότι σε πολλά μέρη δεν έχουν ληφθεί μέχρι σήμερα αντίστοιχα μέτρα, γεγονός που οφείλεται στην έλλειψη εμπειρογνωσίας ή σε άλλες πολιτικές προτεραιότητες.

3.2.13 Η ΕΟΚΕ συνιστά στην Επιτροπή, στο Συμβούλιο, αλλά και, πρωτίστως, στην Επιτροπή των Περιφερειών να διεξαγάγουν έρευνα σχετικά με τους παράγοντες επιτυχίας στις πόλεις όπου η ανάπτυξη στον τομέα των αστικών μεταφορών απέφερε θετικά αποτελέσματα και να διερευνήσουν που οφείλονται οι αρνητικές εξελίξεις οι οποίες εξακολουθούν να διαπιστώνονται σε πολλές άλλες πόλεις. Η ΕΟΚΕ είναι βέβαιη ότι τα χρήματα δεν είναι η μοναδική αιτία, αλλά εξαιρετικά καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει η πολιτική συνείδηση και οι αποφάσεις των φορέων χάραξης πολιτικής στους τομείς των μεταφορών και της οικιστικής ανάπτυξης. Η καταβολή προσπαθειών στο συγκεκριμένο τομέα είναι τουλάχιστον εξίσου σημαντική με τη συλλογή και τη διάδοση παραδειγμάτων βέλτιστων πρακτικών.

3.3 Τα ερωτήματα που θέτει η γερμανική Προεδρία

3.3.1 Συντονισμός του σχεδιασμού της δομής των μεταφορών και της οικιστικής δομής (Πώς μπορεί να συντονιστεί η οικιστική ανάπτυξη με το δίκτυο των δημόσιων τοπικών επιβατικών μεταφορών);

3.3.1.1 Αναμφισβήτητα, στις περισσότερες περιπτώσεις είναι αναγκαία η βελτίωση του συντονισμού κατά το σχεδιασμό. Είναι σαφές ότι υπάρχει αλληλεξάρτηση μεταξύ της δομής των μεταφορών και της οικιστικής δομής. Αυτή η αλληλεξάρτηση είναι γνωστή εδώ και πολύ καιρό. Συνεπώς, ο χωροταξικός σχεδιασμός και ο σχεδιασμός για τη χρήση της γης, ο οποίος υπάγεται στην βασική αρμοδιότητα των δήμων και των κοινοτήτων, συνιστά έναν από τους καθοριστικούς παράγοντες για το είδος και τον όγκο των μελλοντικών μεταφορών. Χρειάζεται καλύτερος συντονισμός του σχεδιασμού σε επίπεδο περιφερειών και κρατιδίων με στόχο την ανάπτυξη οικισμών με τρόπο που οδηγεί στον περιορισμό των μεταφορών και την αποφυγή της κατάσταξης του χώρου και του κοινωνιακού απεγκλωβισμού των εμπορικών και βιομηχανικών περιοχών σε βάρος του κέντρου των πόλεων.

3.3.1.2 Η μεταφορική σύνδεση των υφιστάμενων και των νέων οικιστικών ζωνών και των ζωνών επιχειρηματικής δραστηριότητας, παραδείγματος χάρη, μέσω αποτελεσματικών συστημάτων τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών ενισχύει σαφώς την ελκυστικότητά τους. Αυτό επαληθεύεται σχετικά εύκολα εάν ληφθούν υπόψη οι μεταβολές στις τιμές της γης. Ωστόσο, η εν λόγω μεταφορική σύνδεση είναι ζωτικής σημασίας για την αποφυγή υπερβολικής νέας επιβάρυνσης του περιβάλλοντος.

(*). Βλ. Διεθνή Ένωση Δημοσίων Μεταφορών (UITP) (FN2).

3.3.1.3 Η ΕΟΚΕ είναι απόλυτα πεπεισμένη ότι οι μητροπολιτικές περιοχές, και όχι μόνον αυτές, αλλά και όλες οι πόλεις, πρέπει στο μέλλον να αποδίδουν ακόμη μεγαλύτερη έμφαση απ' ό,τι μέχρι σήμερα στη λεγόμενη «εσωτερική ανάπτυξη», δηλαδή, να αξιοποιούν κατ' αρχάς τις εκτάσεις των αστικών ζωνών, προτού ενσωματώσουν εκτάσεις περιαστικών ζωνών ή προαστιακών περιοχών. Αυτή η προσέγγιση ευθυγραμμίζεται με τις στοχοθετήσεις της κοινοτικής στρατηγικής για την προστασία του εδάφους.

3.3.1.4 Για την επανάκτηση βιώσιμων αστικών περιοχών, περαιτέρω προϋποθέσεις είναι η ανάπτυξη πυκνοκατοικημένων, πολυλειτουργικών οικιστικών δομών για τις οποίες απαιτείται έντονος περιορισμός της ταχύτητας των αυτοκινήτων και προσαρμογή στους χρήστες άλλων μέσων μεταφοράς, η χρήση μεταφορικών μέσων σε συνδυασμό με ζώνες εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας και η αποδοχή και προαγωγή των μεταφορικών μέσων χαμηλής ταχύτητας. Για το σκοπό αυτό χρειάζονται καθολικός περιορισμός των μεταφορών, δημιουργία «οδών παιχνιδιού» στις οποίες οι πεζοί και οι ποδηλάτες έχουν προτεραιότητα έναντι των οχημάτων, καθώς και κατασκευή πεζοδρόμων. Οι από κοινωνική και πολιτιστική άποψη ποιοτικά αναβαθμισμένες συνοικίες, με αποκεντρωμένη προσφορά υποδομών για την πραγματοποίηση αγορών και για ψυχαγωγία, επιφέρουν σημαντικό περιορισμό των μεταφορών.

3.3.2 Διασφάλιση ενός αποτελεσματικού και ελκυστικού δικτύου τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών προκειμένου να αποσυμφορηθούν οι μεγάλοι αστικοί οικισμοί από τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων για τις προσωπικές μετακινήσεις (ρύθμιση της αγοράς, χρηματοδότηση, ικανοποίηση των πελατών)

3.3.2.1 Η αποσυμφόρηση των μεγάλων αστικών οικισμών από τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων για τις προσωπικές μετακινήσεις θα καταστεί δυνατή μόνον όταν αναπτυχθεί ένα αποτελεσματικό και ελκυστικό δίκτυο τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Σε αυτό το πλαίσιο «ελκυστικό» και «αποτελεσματικό» σημαίνει ότι η ποσότητα και η ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών πρέπει να διαμορφώνεται κατά τρόπο ώστε η χρήση τους να είναι όσο το δυνατόν ευκολότερη και πιο άνετη.

3.3.2.2 Δεν αποτελεί καθήκον της ΕΟΚΕ να απαριθμήσει σε μια τέτοια γνωμοδότηση το πλήρες φάσμα των απαραίτητων μέτρων που σχετίζονται με τη ρύθμιση της αγοράς, τη χρηματοδότηση και την ικανοποίηση των πελατών. Είναι όμως σαφές ότι η ελκυστικότητα των μέσων μεταφορών δεν προσδιορίζεται μόνον βάσει της ποσότητας και ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, αλλά και βάσει της τιμής. Η εσωτερική του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών, η οποία αποτελεί συχνή εξαγγελία των πολιτικών φορέων, θα μπορούσε να συμβάλει σημαντικά στην ενίσχυση της ανταγωνιστικής θέσης των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

3.3.2.3 Οι πελάτες θα προτιμήσουν τις δημόσιες συγκοινωνίες από το αυτοκίνητο μόνον όταν υπάρχει μια προσφορά αντίξια του κόστους της, δηλαδή όταν η τιμή που πρέπει να καταβάλουν αντιστοιχεί σε μια προσφορά υψηλής ποιότητας. Ο μόνος τρόπος για να επιτευχθεί αυτό είναι η διαρκής βελτίωση της αποτελεσματικότητας των δημόσιων συγκοινωνιών. Εάν στο χώρο αυτό επιτευχθεί μια βέλτιστη κατάσταση, μπορεί να αυξηθεί και η αποδοτικότητα του κόστους. Όμως, η πλήρης κάλυψη του κόστους επενδύσεων και λειτουργίας των δημόσιων συγκοινωνιών μέσω της τιμής των εισιτηρίων δεν μπορεί να αποτελεί πολιτικό στόχο. Ένας παρόμοιος, μονομερής οικονομικός υπολογισμός του κόστους αποκρύπτει την εσωτερική του εξωτερικού κόστους των μεταφορών στις πόλεις. Η ΕΟΚΕ θεωρεί, συνεπώς, ότι είναι εξαιρετικά σημαντικό να φροντίσει η πολιτική να επιτευχθεί επιτέλους ένας αληθής καταλογισμός του κόστους στις μεταφορές, αναπόσπαστο μέρος του οποίου είναι και η εσωτερική του εξωτερικού κόστους. Η εσωτε-

ρική του εξωτερικού κόστους στον τομέα των μεταφορών, θέμα συχνών πολιτικών εξαγγελιών, θα βοηθούσε στην σαφή βελτίωση της ανταγωνιστικής θέσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς.

3.3.2.4 Οι αποφάσεις σχετικά με τις υποδομές που λαμβάνονται σε εθνικό επίπεδο (π.χ. μεγάλοι οδικοί άξονες που χρησιμοποιούνται για τις τοπικές και περιφερειακές μεταφορές σε ανταγωνισμό με τις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές) και το φορολογικό πλαίσιο (κατ' αποκοπή αποζημίωση για την απόσταση μεταξύ οικίας και εργασίας που διανύεται με ιδιωτικό όχημα, φορολογία καυσίμων, οικολογικός φόρος για τη χρηματοδότηση των δημόσιων συγκοινωνιών κλπ.), καθώς και η πολιτική στήριξης της ΕΕ (π.χ. στο πλαίσιο των διευρωπαϊκών δικτύων) συνιστούν καθοριστικούς παράγοντες για την επιλογή του μέσου μεταφοράς και, ως εκ τούτου, για την προοπτική ανάπτυξης ενός οικονομικά βιώσιμου δικτύου τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών με πελατειακό προσανατολισμό, που χαρακτηρίζεται από πυκνές, ταχείες και ποιοτικές συνδέσεις.

3.3.2.5 Για τη διασφάλιση ενός αποτελεσματικού και ελκυστικού δικτύου τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, καθώς και για την αποσυμφόρηση των μεγάλων αστικών περιοχών από την κυκλοφορία των ιδιωτικών οχημάτων και τις εμπορευματικές μεταφορές (ασφαλώς δεν συμπεριλαμβάνεται η χρήση του ποδηλάτου και η πεζοπορία για τις προσωπικές μετακινήσεις, τα οποία, αντιθέτως, ενθαρρύνονται), απαιτείται μια ολοκληρωμένη χωροταξία και ένας ανάλογος σχεδιασμός των μεταφορών, ο οποίος να ενσωματώνει τα επιμέρους μέσα μεταφοράς και τις μεταφορικές λειτουργίες και να τα αξιολογεί σε συνεργασία με τις περιφερειακές ζώνες. Αφότου οι στόχοι ιεραρχηθούν κατά ιερότατο τρόπο και καθοριστούν οι ανάλογες στρατηγικές, τα διάφορα μέτρα πρέπει να εφαρμοστούν μέσω μιας πολιτικής και επικοινωνιακής διαδικασίας. Για το σκοπό αυτό είναι ζωτικής σημασίας να ενσωματωθούν αρμοδιότητες σχεδιασμού και χρηματοδότησης. Για την επανάκτηση βιώσιμων αστικών περιοχών περαιτέρω προϋποθέσεις είναι η ανάπτυξη πυκνοκατοικημένων, πολυλειτουργικών οικιστικών δομών, οι οποίες απαιτούν περιορισμένη χρήση μεταφορικών μέσων, σε συνδυασμό με ζώνες εμπορικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας, και η αποδοχή και καλλιέργεια των μεταφορικών μέσων χαμηλής ταχύτητας.

3.3.2.6 Για να προαχθεί και να καταστεί εφικτή η διασύνδεση των ατομικών μετακινήσεων από γειτονικές αγροτικές περιοχές ή από μεγάλες αποστάσεις με τα δημόσια αστικά δίκτυα μεταφοράς, πρέπει (βλέπε επίσης σημείο 3.2.8) να κατασκευαστούν σε περιφερειακά κομβικά σημεία στάσης κατάλληλα εξοπλισμένοι, φτηνοί και άνετοι χώροι στάθμευσης (χώροι μετεπιβίβασης)

3.3.2.7 Ως μέτρο προσανατολισμού για την πρόληψη της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της στροφής προς άλλα μέσα μεταφοράς, η ΕΟΚΕ ζητεί τη σταδιακή ανοδική προσέγγιση της φορολογίας των καυσίμων στην ΕΕ, προκειμένου να διασφαλιστούν κατ' αυτόν τον τρόπο ενιαίοι όροι ανταγωνισμού καθώς και να εξασφαλιστούν πηγές χρηματοδότησης για τις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές.

3.3.3 Προώθηση των μετακινήσεων με το ποδήλατο και με τα πόδια

3.3.3.1 Αναφορικά με τον αριθμό των διαδρομών (όχι βάσει της απόστασης που καλύπτεται), μία στις τρεις διαδρομές πραγματοποιείται αμιγώς με τα πόδια ή με το ποδήλατο, διαπίστωση που σαφώς ενισχύει τη σημασία του ποδηλάτου και της πεζοπορίας στις ευρωπαϊκές πόλεις. Από την άλλη πλευρά, το ήμισυ του συνόλου των διαδρομών κάτω των 5 χιλιομέτρων εξακολουθεί να πραγματοποιείται με το αυτοκίνητο, μολονότι, για τις συγκεκριμένες αποστάσεις, το ποδήλατο αποτελεί συχνά το ταχύτερο μέσο μεταφοράς. Μέσω της βελτίωσης της προσβασιμότητας των στάσεων των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών και της προώθησης των

δυνατοτήτων στάθμευσης των ποδηλάτων και μεταφοράς τους εντός των δημόσιων συγκοινωνιών μπορούν να διανυθούν ακόμη μεγαλύτερες αποστάσεις στα αστικά κέντρα με το συνδυασμό φιλοπεριβαλλοντικών μέσων μεταφοράς και να τροποποιηθεί η κατανομή του όγκου των μεταφορών ανά μέσο μεταφοράς. (Το θέμα του τρόπου με τον οποίο η μετακίνηση με το ποδήλατο θα μπορούσε να προαχθεί πέραν των εθνικών συνόρων σε ευρωπαϊκή κλίμακα, εξετάζεται στη διερευνητική γνωμοδότηση «Πρωτόκληση του ποδηλάτου ως διασυνοριακού μέσου μεταφοράς» TEN/277, R/CESE 148/2007, η οποία συζητείται κατ' ιδίαν).

3.3.3.2 Ως δημόσιο μέσο μεταφοράς, το «ποδήλατο πόλεως» (Citybike) παρέχει τη δυνατότητα να διανύσει κανείς με το ποδήλατο αποστάσεις σε ολόκληρη την πόλη. Τα εν λόγω ποδήλατα πόλεως μπορούν να μισθωθούν σε δημόσιους σταθμούς ποδηλάτων εντός της πόλης και να επιστραφούν σε οποιοδήποτε από αυτούς τους σταθμούς. Χρειάζεται μονάχα μία εγγραφή, π.χ. μέσω πιστωτικής κάρτας. Το κόστος χρήσης πρέπει να είναι πολύ οικονομικό.

3.3.3.3 Η ποδηλασία και η πεζοπορία δεν συνιστούν μόνον κατεξοχήν φιλοπεριβαλλοντικά μέσα μεταφοράς, αλλά, επιπλέον, και υγιεινά. Δεδομένου ότι στη σύγχρονη κοινωνία, στην οποία η έλλειψη άσκησης συνεπάγεται πλέον υψηλές δαπάνες ιατρικής περίθαλψης, υπάρχουν σε κάθε περίπτωση σημαντικά κίνητρα από την άποψη της πολιτικής για την υγεία υπέρ της προώθησης του ποδηλάτου και της πεζοπορίας ως μέσων μεταφοράς.

3.3.3.4 Είναι προφανές ότι η επίτευξη του ανωτέρω στόχου προϋποθέτει την ανάπτυξη ανάλογης ποιοτικής υποδομής. Όσον αφορά το ποδήλατο, πέρα από τους ποδηλατοδρόμους, στις πόλεις, πρέπει να εξασφαλιστούν επίσης ασφαλείς θέσεις στάθμευσης των ποδηλάτων καθώς και άλλες υπηρεσίες (π.χ. η δυνατότητα μεταφοράς του ποδηλάτου στα τοπικά δημόσια μέσα μεταφοράς και σε αμαξοστοιχίες). Οι Κάτω Χώρες αποτελούν σε ευρωπαϊκή κλίμακα το καλύτερο παράδειγμα ως προς ανάπτυξη υποδομών για ποδήλατα. Ως εκ τούτου, το ερώτημα που τίθεται δεν είναι τι μπορούν να πράξουν οι δήμοι και οι κοινότητες, αλλά για ποιο λόγο δεν έχουν αξιοποιήσει και εφαρμόσει μέχρι σήμερα τις συγκριτικά χαμηλού κόστους δυνατότητες για την ενίσχυση της ελκυστικότητας του ποδηλάτου και της πεζοπορίας ως μέσων μεταφοράς.

3.3.3.5 Λαμβανομένου υπόψη του γεγονότος ότι μειώνει την ανάγκη των μητροπολιτικών περιοχών αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας στέγασης και παραμονής, ενώ η εφαρμογή των κοινωνικών οδηγιών για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και του περιβαλλοντικού θορύβου είναι επί μακρόν εκπρόθεσμες, ενδυναμώνεται ακόμη περισσότερο ο ρόλος του ποδηλάτου και της πεζοπορίας ως μέσων μεταφοράς. Εάν συγκρίνουμε τα ποσοστά της κατανομής του όγκου των μεταφορών ανά μέσο μεταφοράς (modal-split) στις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις και μητροπολιτικές περιοχές διαπιστώνουμε ότι η ελκυστικότητα των υποδομών ποδηλάτου και πεζοπορίας, σε συνδυασμό με συνοδευτικά μέτρα προώθησης και προβολής αυτών των μέσων μεταφοράς αποτελούν καθοριστικούς παράγοντες προκειμένου να διασφαλιστεί ότι αυτοί οι τρόποι μετακίνησης καταλαμβάνουν υψηλά ποσοστά χρήσης στις καθημερινές διαδρομές: σε αυτά τα μέτρα συμπεριλαμβάνονται επέκταση των ζωνών περιορισμένης ταχύτητας και των ζωνών χωρίς αυτοκίνητο, δημιουργία πυκνών δικτύων, χορήγηση προτεραιότητας στους ποδηλάτες και τους πεζούς σε διασταυρώσεις και σε φανάρια, διαπλάτυνση πεζοδρομίων, ενίσχυση της οδικής σήμανσης, δημιουργία εγκαταστάσεων για στάση και ξεκούραση, θυρίδων και χώρων στάθμευσης ποδηλάτων, διοργάνωση ενημερωτικών εκστρατειών (ημέρες προσέλευσης στο σχολείο με τα πόδια, ποδηλατικοί αγώνες για μετακινούμενους εργαζομένους, ημέρες χωρίς αυτοκίνητο, δυνατότητα μεταφοράς του ποδηλάτου στα τοπικά δημόσια μέσα μεταφοράς). Επίσης, κρίνεται σκόπιμο να οριστεί αρμόδιος για την εποπτεία των ποδηλατοδρόμων και των πεζοδρομίων.

3.3.4 Εφαρμογή σύγχρονων τεχνολογιών πληροφοριών, επικοινωνίας και καθοδήγησης

3.3.4.1 Η τηλεματική μεταφορών μπορεί να συμβάλει στη στροφή των μεταφορών προς τις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές και στην καλύτερη αξιοποίηση του υφιστάμενου δυναμικού. Χάρη στην τηλεματική μπορεί να ενισχυθεί η ασφάλεια των μεταφορών και να μειωθεί η επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Ωστόσο, οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις καθώς και η στροφή των μεταφορών προς άλλα μέσα μεταφοράς δεν έχουν ακόμη συνυπολογιστεί στην ανάπτυξη και χρήση της τηλεματικής μεταφορών. Η ΕΟΚΕ εκφράζει τους προβληματισμούς της για το γεγονός ότι εκατομμύρια ευρώ έχουν επενδυθεί στην έρευνα και την ανάπτυξη, παράλληλα με άλλες επιδοτήσεις που χορηγήθηκαν στο συγκεκριμένο τομέα, επενδύσεις οι οποίες ενόησαν μάλλον τη «ροή» της κυκλοφορίας των μηχανοκίνητων οχημάτων, χωρίς να περιορίσουν την επιβάρυνση του περιβάλλοντος. Επιπλέον, η ενίσχυση του δυναμικού με παράλληλη διαμόρφωση πιο ισορροπημένων μεταφορικών ροών δεν συνέβαλε στο να παρεμποδιστεί η κατασκευή νέων οδικών αξόνων ή η επέκταση του οδικού δικτύου. Σε καταστάσεις κυκλοφοριακής συμφόρησης η στροφή των μεταφορών με το αυτοκίνητο προς τις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές δεν διασφαλίζει μια πιο ισορροπημένη επιβάρυνση των συστημάτων δημόσιων μεταφορών και, ως εκ τούτου, κρίνεται ως αντιπαραγωγική, από τη σκοπιά των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

3.3.4.2 Η ΕΟΚΕ τάσσεται υπέρ της άποψης να δοθεί προτεραιότητα στη χρήση της τηλεματικής μεταφορών στον τομέα των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών με στόχο την παροχή ολοκληρωμένης πληροφόρησης σχετικά με τις μεταφορές και τους επιβάτες. Εκτός αυτού, η ΕΟΚΕ εκτιμά ότι η τηλεματική μπορεί να αξιοποιηθεί στον τομέα της διαχείρισης των στόλων των οχημάτων και της αστικής επιμελητείας (αποφυγή εκτέλεσης δρομολογίων με κενά οχήματα, συνδυασμός μεμονωμένων δρομολογίων). Επιπλέον, στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου σχεδιασμού των μεταφορών πρέπει να αξιοποιηθεί η αύξηση της αποτελεσματικότητας μέσω των τηλεματικών συστημάτων, προκειμένου να αποφευχθεί η επέκταση των υφιστάμενων υποδομών και η κατασκευή νέων. Σε γενικές γραμμές, η χρήση της τηλεματικής στον τομέα των μεταφορών έχει νόημα, μόνον εφόσον κατ' αυτόν τον τρόπο επιτυγχάνεται πράγματι μείωση των διαδρομών με τα ιδιωτικά και μηχανοκίνητα οχήματα.

3.3.5 Μείωση των περιβαλλοντικών επιβαρύνσεων

3.3.5.1 Οι περιβαλλοντικές επιβαρύνσεις που αντιμετωπίζουν τα αστικά κέντρα λόγω της «ρέουσας» κυκλοφορίας των αυτοκινήτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, όπως π.χ. η λεπτόκοκκη σκόνη, ο θόρυβος και η χρήση της γης μπορούν να μειωθούν μόνον μέσω των προτεινόμενων μέτρων σχετικά με την απόδοση προτεραιότητας στον «περιβαλλοντικό συνασπισμό» — ποδηλασία, πεζοπορία και χρήση τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών —, ενώ, παράλληλα, μπορούν να εφαρμοστούν οι κοινωνικές οδηγίες σχετικά με την προληπτική ιατρική και την αύξηση της ελκυστικότητας των πόλεων. Τεχνικά μέτρα όπως τα φίλτρα σωματιδίων κλπ., όσο σημαντικά και χρήσιμα και αν είναι, δεν μπορούν από μόνα τους να περιορίσουν τις επιβαρύνσεις του αστικού περιβάλλοντος. Οι τοπικές αρχές δεν μπορούν να αποφύγουν διαρθρωτικές αλλαγές στις πολιτικές μεταφορών που εφαρμόζουν.

4. Τα αιτήματα της ΕΟΚΕ

Οι τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές μπορούν να αναπτυχθούν ουσιαστικά μόνον εφόσον η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, τα κράτη μέλη και οι τοπικοί φορείς αναλάβουν συντονισμένη δράση με στόχο την εφαρμογή μιας ενεργούς πολιτικής για τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές, η οποία προϋποθέτει επίσης την αμφισβήτηση της κυριαρχίας του αυτοκινήτου.

Απαιτήσεις ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ

4.1 Η Επιτροπή καλείται να αναθεωρήσει τους κανόνες που διέπουν την κατανομή χρηματοδοτικών πόρων για δράσεις περιφερειακής ανάπτυξης. Η ΕΟΚΕ προτείνει, κατ' αναλογία με το Ταμείο Συνοχής, να καταστεί υποχρεωτική η δέσμευση ενός καθορισμένου, υψηλού ποσοστού επενδύσεων που προβλέπονται για έργα μεταφορών από το ΕΤΠΑ, το οποίο θα διοχετεύεται σε έργα δημόσιων μεταφορών.

4.2 Ενόσω οι δαπάνες που προκαλούνται από τις προσωπικές μετακινήσεις με ιδιωτικά οχήματα δεν καλύπτονται μέσω τελών κυκλοφορίας και άλλων οικονομικών επιβαρύνσεων, δεν δικαιολογείται η πλήρης εκμετάλλευση των δαπανών χάραξης γραμμών για τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.

4.3 Η εσωτερική των εξωτερικών δαπανών στον τομέα των μεταφορών και η κατεύθυνση της επιλογής του μέσου μεταφοράς μέσω της διαμόρφωσης των τιμών (φόρος επί των μηχανοκίνητων οχημάτων, φόρος καυσίμων, τέλη στάθμευσης, τέλη χρήσης οδικού δικτύου) αποτελούν απαραίτητους όρους-πλαίσιο για να σταματήσει η καθοδική τάση στις δημόσιες μεταφορές και να επιτευχθεί η αναστροφή της τάσης που θα στοχεύει στη διεύρυνση της προσφοράς, στη δικτύωση, στην επίτευξη μεγαλύτερης ζήτησης και μεγαλύτερου βαθμού κάλυψης των δαπανών στις δημόσιες μεταφορές. Η ΕΟΚΕ έχει ταχθεί επανειλημμένα υπέρ της εσωτερικής των εξωτερικών δαπανών και η Επιτροπή έχει προβεί επανειλημμένα σε συναφείς εξαγγελίες. Παρόλα αυτά, δεν έχει αναληφθεί καμία ενέργεια. Στη σχεδιαζόμενη Πράσινη Βίβλο σχετικά με τις αστικές μεταφορές, η Επιτροπή καλείται, μεταξύ άλλων, να υιοθετήσει επιτέλους μια ορδή θέση και να εμμένει στην άμεση εφαρμογή της.

4.4 Η ΕΟΚΕ καλεί την Επιτροπή να καταρτίσει ένα συγκεκριμένο κοινοτικό πρόγραμμα στήριξης σχετικά με τη στροφή από τις μεταφορές με ιδιωτικά οχήματα προς τις δημόσιες συγκοινωνίες, παρόμοιο με το πρόγραμμα Marco Polo, μέσω του οποίου μπορούν επίσης να χρηματοδοτηθούν πιλοτικά σχέδια για τις μελλοντικές τοπικές και περιφερειακές επιβατικές μεταφορές, κυρίως στα κράτη της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Στο πλαίσιο αυτών των πιλοτικών σχεδίων πρέπει, σε διαδρομές με «ανάξιοι» μέχρι σήμερα μεγάλο δυναμικό επιβατών, να εκσυγχρονιστούν η υποδομή (συμπεριλαμβανομένης της κατασκευής νέων γραμμών) και τα οχήματα, να εισαχθούν ελκυστικά δρομολόγια και να υπάρξει βέλτιστη δικτύωση με τις υπόλοιπες τοπικές και περιφερειακές δημόσιες επιβατικές μεταφορές. Στις πόλεις θα πρέπει επίσης να υποστηριχθούν πρότυπες πρωτοβουλίες.

4.5 Επίσης, κρίνεται σκόπιμη η κατάρτιση συγκεκριμένου κοινοτικού προγράμματος στήριξης με θέμα την κινητικότητα, την αστική ανάπτυξη και τον περιφερειακό σχεδιασμό. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσαν να προωθηθούν πρότυπα σχέδια που δεν επιφέρουν την άναρχη επέκταση των δομημένων περιοχών, αλλά προάγουν τους υφιστάμενους οικιστικούς πυρήνες, καθώς και ένα διαβαθμισμένο σύστημα κεντρικών συνοικιών και προσδιορίζουν τους οικιστικούς άξονες, οι οποίοι μπορούν πράγματι να συνδεθούν με ένα ελκυστικό δίκτυο τοπικών σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών και τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

4.6 Επιπλέον, για τη βελτίωση των διαθέσιμων στατιστικών στοιχείων, η ΕΟΚΕ συνιστά την υποχρεωτική ενημέρωση σχετικά με

επιλεγμένες παραμέτρους των δημόσιων μεταφορών στις επιμέρους χώρες και τη συστηματική διάδοση παραδειγμάτων βέλτιστων πρακτικών στις δημόσιες μεταφορές. Μια καλή βάση για το σκοπό αυτό αποτελεί η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Πληροφοριών για τις τοπικές συγκοινωνίες και η αντίστοιχη δικτυακή πύλη Eltis (www.eltis.org), η οποία είναι μια πρωτοβουλία της Επιτροπής. Τα παραδείγματα που παρουσιάζονται στον εν λόγω δικτυακό τόπο σχετικά με μειωμένες δράσεις πρέπει να συμπληρωθούν συστηματικά, κυρίως με παραδείγματα από τα νέα κράτη μέλη και τις υπομήφιες χώρες.

4.7 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Συμβούλιο θα πρέπει να εξετάσουν την προοπτική να επιβάλλουν στους ΟΤΑ την υποχρέωση κατάρτισης σχεδίων για αιφώρες αστικές μεταφορές, υποχρεωτικός στόχος των οποίων θα είναι η στροφή προς φιλοπεριβαλλοντικά μεταφορικά μέσα (δημόσιες τοπικές επιβατικές μεταφορές, ποδήλατο, πεζοπορία). Αυτά τα σχέδια πρέπει να πληρούν τις βασικές ευρωπαϊκές απαιτήσεις, οι οποίες αναμένεται να καθοριστούν. Εάν οι δήμοι και οι κοινότητες δεν προβαίνουν στην κατάρτιση τέτοιων σχεδίων, θα πρέπει να αποκλείονται από χρηματοδοτήσεις από τα κοινοτικά ταμεία.

Αιτήματα προς τα κράτη μέλη

4.8 Η ΕΟΚΕ καλεί τα νέα κράτη μέλη να συνειδητοποιήσουν ότι φέρουν ευθύνη για τις περιφερειακές σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές και τις τοπικές δημόσιες επιβατικές μεταφορές και να τις στηρίξουν, π.χ. με τη νομοθεσία για τη χρηματοδότηση των τοπικών συγκοινωνιών. Οφείλουν να στηρίξουν οικονομικά και οργανωτικά τους δήμους και τις κοινότητες.

4.9 Είναι απαράδεκτο, οι επιχειρήσεις μεταφορών να επωμίζονται την οικονομική επιβάρυνση που συνεπάγονται συγκεκριμένες αποφάσεις κοινωνικής πολιτικής (όπως μειωμένες τιμές κομίστρων για κοινωνικά μειονεκτούσες ομάδες του πληθυσμού). Η ΕΟΚΕ κρίνει ως ανεύθυνη αυτήν τη συμπεριφορά των κυβερνήσεων στο θέμα των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών.

4.10 Τα κράτη μέλη πρέπει να αισθάνονται υποχρεωμένα να αναλαμβάνουν το κόστος για τις κοινωνικές υπηρεσίες, την παροχή των οποίων απαιτούν από τις επιχειρήσεις μεταφορών (π.χ. μειωμένη τιμή εισιτηρίου για μαθητές, συνταξιούχους, άτομα με αναπηρίες κλπ.).

4.11 Τα κράτη μέλη πρέπει να προωθήσουν την εσωτερική του εσωτερικού κόστους των μηχανοκίνητων προσωπικών μετακινήσεων, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν τα έσοδα για τη μαζική ανάπτυξη των δημόσιων συγκοινωνιών και την προώθηση της μετάπτωσης της ροής των μεταφορών.

4.12 Εάν είναι απαραίτητο, τα κράτη μέλη θα πρέπει να συνεργαστούν με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την όσο το δυνατόν ευρύτερη διάδοση παραδειγμάτων βέλτιστων πρακτικών που προωθούν τη θετική ανάπτυξη των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών. Μολονότι η έλλειψη χρημάτων συνιστά ένα από τα προβλήματα των τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, ωστόσο δεν είναι το μοναδικό: η έλλειψη ευαισθητοποίησης, νέων ιδεών και συγκριτικής αξιολόγησης δεν μπορούν να αντισταθμιστούν ακόμη και από τη διάθεση μεγάλων χρηματικών ποσών.

Αιτήματα προς τους δήμους και τις κοινότητες

4.13 Για τη διασφάλιση ενός αποτελεσματικού και ελκυστικού δικτύου τοπικών δημόσιων επιβατικών μεταφορών, καθώς και για την αποσυμφόρηση των μεγάλων αστικών περιοχών από την κυκλοφορία ιδιωτικών οχημάτων και τις εμπορευματικές μεταφορές, απαιτείται μια ολοκληρωμένη χωροταξία και ένας ανάλογος σχεδιασμός των μεταφορών, ο οποίος στοχεύει αφενός στην αποφυγή των μεταφορών και, αφετέρου, υποστηρίζει τα φιλοπεριβαλλοντικά μέσα μεταφοράς. Για το σκοπό αυτό χρειάζεται καταρχάς να καταγραφούν τα επιμέρους μέσα και οι λόγοι μεταφοράς και να αξιολογηθούν σε συνδυασμό με τις περιφερειακές ζώνες.

4.14 Αφότου οι στόχοι ιεραρχηθούν κατά ισόρροπο τρόπο και καθοριστούν οι ανάλογες στρατηγικές, τα διάφορα μέτρα πρέπει να εφαρμοστούν μέσω μιας πολιτικής και επικοινωνιακής διαδικασίας.

4.15 Οι ΟΤΑ πρέπει να θέσουν σαφείς στόχους όσον αφορά τους τρόπους και το ποσοστό αύξησης του μεριδίου των τοπικών

δημόσιων επιβατικών μεταφορών και του «περιβαλλοντικού συνασπισμού» (ποδήλατο και πεζοπορία) που επιδιώκουν, μειώνοντας έτσι τις μετακινήσεις, σε απόλυτους αριθμούς, με ιδιωτικά οχήματα. Για το σκοπό αυτό είναι ζωτικής σημασίας να ενσωματωθούν αρμοδιότητες σχεδιασμού και χρηματοδότησης.

4.16 Ο προορατικός σχεδιασμός των δημόσιων συγκοινωνιών ως τμήματος των κοινωφελών δημοτικών υπηρεσιών πρέπει να καλύπτει και την πολιτική αποθεμάτων εκτάσεων, π.χ., για τις γραμμές και τους σταθμούς των δημοσίων μέσων μεταφοράς.

4.17 Η συμμετοχή των πολιτών και των οργανώσεων των χρηστών στις διαδικασίες προγραμματισμού έχει ιδιαίτερη σημασία για την επιτυχία των συστημάτων δημόσιων συγκοινωνιών. Η ΕΟΚΕ συνιστά συνεπώς στους ΟΤΑ να προωθήσουν την ευρεία συμμετοχή των πολιτών στην προσπάθεια για την ανάπτυξη των τοπικών δημοσίων συστημάτων μεταφοράς επιβατών.

Βρυξέλλες, 25 Απριλίου 2007.

Ο Πρόεδρος

της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής

Δημήτρης ΔΗΜΗΤΡΙΑΔΗΣ

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Προώθηση του ποδηλάτου ως διασυνοριακού μέσου μεταφοράς»

(2007/C 168/18)

Με επιστολή της 7ης Νοεμβρίου 2006, ο Υπουργός Μεταφορών της Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γερμανίας ζήτησε από την ΕΟΚΕ, στο πλαίσιο της γερμανικής Προεδρίας και με βάση το άρθρο 262 της Συνθήκης για την ίδρυση της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, να καταρτίσει γνωμοδότηση με το ακόλουθο θέμα «Προώθηση του ποδηλάτου ως διασυνοριακού μέσου μεταφοράς».

Στις 21 Νοεμβρίου 2006 το Προεδρείο της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής αποφάσισε να αναθέσει την προετοιμασία των σχετικών εργασιών στο ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών».

Λόγω του επείγοντος χαρακτήρα των εργασιών, η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή κατά την 435η σύνοδο ολομέλειάς της, της 25ης και 26ης Απριλίου 2007 (συνεδρίαση της 25ης Απριλίου), όρισε γενικό ισηγητή τον κ. SIMONS και υιοθέτησε με 128 ψήφους υπέρ, 2 κατά και 8 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση.

1. Συμπεράσματα

1.1 Προς το παρόν δεν υπάρχει (ακόμη) ευρωπαϊκή πολιτική για τις μεταφορές με ποδήλατο. Ωστόσο, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ενισχύει μέσω προγραμμάτων επιδότησης, την έρευνα, την ανάπτυξη και την εφαρμογή σχεδίων στο πλαίσιο της πολιτικής για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και της βιώσιμης χρήσης της ενέργειας.

1.2 Η ΕΟΚΕ συνιστά να ληφθεί το ποδήλατο ιδιαίτερα υπόψη στο πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών και υποδομών γενικά και ειδικότερα στο πλαίσιο της μελλοντικής Πράσινης Βίβλου για τις αστικές μεταφορές.

1.3 Θα πρέπει, επίσης, να προβλέπεται υποχρεωτικά σε όλα τα τρένα, επομένως και στις διεθνείς αμαξοστοιχίες υψηλής ταχύτητας, ειδικός χώρος για τη μεταφορά ποδηλάτων.

1.4 Θα πρέπει να καθοριστούν ελάχιστα πρότυπα ποιότητας για τις υποδομές ποδηλασίας που κατασκευάζονται με ευρωπαϊκές επιδοτήσεις.

1.5 Η ΕΟΚΕ συνιστά να διατεθούν επίσης κονδύλια επιδοτήσεων για την κατασκευή και τη συντήρηση των υποδομών ποδηλασίας. Στην πράξη, ήδη διατίθενται σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις και κράτη ικανοποιητικές υποδομές.