

Γνωμοδότηση της Επιτροπής των Περιφερειών με θέμα «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα»
(2010/C 232/05)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΔΙΑΤΥΠΩΝΕΙ ΤΙΣ ΑΚΟΛΟΥΘΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

- Σχετικά με την χρηματοδότηση εκ μέρους της ΕΕ, η ΕτΠ προτρέπει την Επιτροπή να επιδείξει το απαιτούμενο ενδιαφέρον για την αστική κινητικότητα, μέσω των διαρθρωτικών ταμείων και της πολιτικής συνοχής, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης·
- κρίνει ότι πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερη συνάφεια μεταξύ των ευρωπαϊκών πολιτικών και πρωτοβουλιών και, κυρίως, μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στις πολιτικές για τις αστικές περιοχές·
- τάσσεται εκ νέου υπέρ της εκπόνησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας –τουλάχιστον για τις μεγαλουπόλεις· ζητά να ληφθούν μέτρα για την παροχή κινήτρων σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση των σχεδίων αστικών μεταφορών να εξαρτάται από την ύπαρξη βιώσιμων σχεδίων αστικής κινητικότητας και από τη σύναψη συμφωνιών κινητικότητας μεταξύ ιδιωτικών και κρατικών εταιρών·
- η Επιτροπή θα πρέπει να προτρέψει τα κράτη μέλη να καταστήσουν αυτά τα σχέδια υποχρεωτικά για όλες τις μεγάλες πόλεις και να παράσχει κίνητρα στους δήμους ούτως ώστε να διευκολύνεται η εκπόνηση αυτών των σχεδίων·
- προτρέπει την Επιτροπή να καθιερώσει ετήσιο ευρωπαϊκό βραβείο για εξέχουσες και «μεταβιβάσιμες» πρωτοβουλίες στον τομέα των μεταφορών, στο πλαίσιο του πανευρωπαϊκού «Συστήματος πράσινης σημαίας». Το συγκεκριμένο βραβείο θα απονέμεται σε αστικές περιοχές οι οποίες, για παράδειγμα, θα υιοθετούν τα εν λόγω σχέδια και θα επιτυγχάνουν χαμηλά επίπεδα ρύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης στις πόλεις·
- προτρέπει την Επιτροπή να ξεκινήσει σύντομα την προταθείσα μελέτη των αστικών πτυχών της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους των μέσων μεταφοράς, προκειμένου να ληφθούν μέτρα υπέρ της εκ νέου εξισορρόπησης του κόστους των διαφόρων μέσων μεταφοράς.

Εισηγητής:	ο Sir Albert Bore, μέλος του δημοτικού συμβουλίου του Μπέρμιγγαμ (UK/PES)
Κείμενο αναφοράς:	Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα
	COM(2009) 490 τελικό

I. ΓΕΝΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

Ιστορικό

1. Το 2008 η Επιτροπή των Περιφερειών κατήρτισε γνωμοδότηση ⁽¹⁾ αναφορικά με το «Πράσινο βιβλίο - Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας» ⁽²⁾ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής. Το έγγραφο αυτό διαδέχθηκε η γνωμοδότηση του Απριλίου 2009 με τίτλο «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα» ⁽³⁾ ως απάντηση στην έκθεση πρωτοβουλίας του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου ⁽⁴⁾, στην οποία η ΕΤΠ επικροτεί τις πολυάριθμες πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί σε επίπεδο ΕΕ για την αστική κινητικότητα.

2. η ΕΤΠ έχει εισηγηθεί τη δημιουργία ενός μοντέλου εφαρμογής των σχεδίων αστικής κινητικότητας μέσω των «συμφωνιών κινητικότητας», δηλαδή βιώσιμων μακροπρόθεσμων συμφωνιών μεταξύ φορέων του δημόσιου τομέα ή μεταξύ φορέων του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα. Επίσης, ζητά από την Επιτροπή να θεσπίσει, στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής, ένα χρηματοδοτικό μέσο που θα διατίθεται απευθείας στις περιφέρειες και στις αστικές περιοχές, και το οποίο θα ενθαρρύνει τις αστικές περιοχές να καταρτίσουν σχέδια κινητικότητας. Ο σχεδιασμός και η εφαρμογή των εν λόγω σχεδίων θα πρέπει να αποτελούν αρμοδιότητα των ιδίων των πόλεων.

3. επιπλέον, ζητήθηκε από την Επιτροπή να προσδώσει προστιθέμενη αξία στη διαδικασία με κίνητρα χρηματοδότησης, μηχανισμούς επιβράβευσης και ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών με την εφαρμογή ενός συστήματος αντίστοιχου του πανευρωπαϊκού συστήματος της γαλάζιας σημαίας, η οποία θα απονέμεται βάσει συγκεκριμένων δεικτών, σε αστικές περιοχές με χαμηλά επίπεδα ρύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης.

4. πιστεύει ότι επιβάλλεται πανευρωπαϊκή εναρμόνιση των τεχνικών προδιαγραφών ιδιαίτερας για τα αυτοκίνητα οχήματα (π.χ. τον εξοπλισμό των κυκλοφορούντων οχημάτων με φίλτρα αιθάλης του άνθρακα για ντιζελοκινητήρες), τον εξοπλισμό υποδομών και τις υπηρεσίες μεταφορών, καθώς και τη σήμανση (πινακίδες) για την πρόσβαση σε ευαίσθητες περιβαλλοντικές ζώνες σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα που ισχύουν για τα καυσαέρια και το θόρυβο.

(1) Γνωμοδότηση με θέμα: «Πράσινο βιβλίο για τις αστικές συγκοινωνίες», εισηγητής: ο Sir Albert Bore - CdR 236/2007 fin

(2) COM(2007) 551

(3) Γνωμοδότηση με θέμα: «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα», εισηγητής: ο Sir Albert Bore - CdR 417/2008 fin.

(4) Report on an Action Plan on Urban Mobility (Έκθεση σχετικά με το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα), εισηγητής: ο κ. Gilles Savary - 2008/2217(INI).

5. συν τοις άλλοις, η ΕΤΠ εξέφρασε την άποψη ότι επιβάλλεται να δοθεί περισσότερη έμφαση στην κοινωνική διάσταση της αστικής κινητικότητας, καθότι συνιστά μέσο προαγωγής τόσο της κοινωνικής όσο και της εδαφικής συνοχής στις αστικές και περιφερειακές περιοχές ⁽⁵⁾.

6. η Επιτροπή ενέκρινε το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα ⁽⁶⁾, στο οποίο προτείνονται είκοσι μέτρα που σκοπό έχουν να ενθαρρύνουν και να συνδράμουν τις τοπικές, τις περιφερειακές και τις εθνικές αρχές στην επίτευξη των στόχων τους όσον αφορά τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Έτσι, παρουσιάζεται για πρώτη φορά μια πλήρης δέσμη μέτρων στήριξης στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

7. τα μέτρα που προτείνει η Επιτροπή θα αρχίσουν να εφαρμόζονται από την υιοθέτηση του σχεδίου δράσης και για περίοδο τεσσάρων ετών. Ωστόσο, το 2012 η Επιτροπή πρόκειται να επανεξετάσει τις παραμέτρους της εφαρμογής του εν λόγω σχεδίου και θα αξιολογήσει την ανάγκη ανάληψης περαιτέρω δράσης.

Παρατηρήσεις αναφορικά με το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα της Επιτροπής

8. η ΕΤΠ συγχαίρει την Επιτροπή που εν τέλει δημοσίευσε το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα, ένα έγγραφο που απηχεί τα κύρια ζητήματα τα οποία έχουν τεθεί επί τάπητος για την αναβάθμιση της κινητικότητας στις πόλεις μας.

Τα οικονομικά και περιβαλλοντικά επιχειρήματα υπέρ του σχεδίου δράσης

9. η Επιτροπή αναφέρει ότι το 72 % ⁽⁷⁾ του ευρωπαϊκού πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές και το ποσοστό αυτό θα ανέλθει στο 84 % έως το 2050. Οι αστικές περιοχές αντιμετωπίζουν σήμερα την πρόκληση να καταστήσουν τις μεταφορές βιώσιμες τόσο από πλευράς ανταγωνιστικότητας (κυκλοφοριακή συμφόρηση, κόστος συγκοινωνιών) όσο και από περιβαλλοντική άποψη (ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορύπανση).

(5) Γνωμοδότηση με θέμα: «Πράσινο βιβλίο για την εδαφική συνοχή», εισηγητής: ο κ. Jean-Yves Le Drian - CdR 274/2008 fin.

(6) COM(2009) 490.

(7) Ηνωμένα Έθνη, *World Urbanisation Prospects: The 2007 Revision*.

10. η ΕΤΠ αντιλαμβάνεται τη ζωτική σημασία της αστικής κινητικότητας και των αστικών συγκοινωνιών για το μέλλον της Ευρώπης, καθότι άπτεται των τριών βασικών πυλώνων της βιώσιμης ανάπτυξης, δηλαδή:

- **του οικονομικού πυλώνα**, δεδομένου ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση αποτελεί τροχοπέδη για την οικονομική ανταγωνιστικότητα (καθυστερήσεις στις εμπορικές δραστηριότητες, υψηλότερο κόστος μεταφοράς εμπορευμάτων κ.τ.λ.). Οι αστικές περιοχές συνιστούν την ατμομηχανή της ευρωπαϊκής οικονομίας, καθότι εκεί παράγεται περισσότερο από το 70 % του οικονομικού πλούτου στην ΕΕ. Ωστόσο, το 7 % αυτού του πλούτου σπαταλάται στο εξωτερικό κόστος που προκύπτει από τα ατυχήματα, την κυκλοφοριακή συμφόρηση ή την επιβάρυνση του περιβάλλοντος και της ανθρώπινης υγείας,
- **του περιβαλλοντικού πυλώνα**, αφού η ρύπανση που προέρχεται από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων και των φορτηγών και τη σχετική συμφόρηση στα μητροπολιτικά και λοιπά αστικά κέντρα, όπως και στις περιφερειακές περιοχές, αποτελούν ένα από τα σημαντικότερα εμπόδια για την επίτευξη του στόχου 20-20-20. Οι αστικές μηχανοκίνητες μεταφορές αντιπροσωπεύουν αφενός μεν το 40 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις συνολικές οδικές μεταφορές, αφετέρου δε το 70 % περίπου των εκπομπών άλλων ρύπων. Καθίσταται λοιπόν σαφές ότι μια ριζική μεταστροφή των τάσεων στις αστικές μεταφορές (με βασική λύση τις δημόσιες συγκοινωνίες) θα ενισχύσει τη βιωσιμότητα της ευρωπαϊκής ανάπτυξης,
- **του κοινωνικού πυλώνα**, διότι η αναβάθμιση των συστημάτων των δημόσιων μεταφορών και ο περιορισμός της κυκλοφοριακής συμφόρησης θα βελτιώσουν τόσο την ποιότητα ζωής του πολίτη, όσο και τη δημόσια υγεία. Επίσης, θα διευκολυνθεί έτσι η σύνδεση των υποβαθμισμένων συνοικιών και κοινοτήτων με το κέντρο της πόλης, δημιουργώντας περισσότερες επαγγελματικές ευκαιρίες, και καθιστώντας πιο προσίτες τις υπηρεσίες (υγείας, εκπαίδευσης) και τις πολιτιστικές δραστηριότητες·

Ρόλοι και αρμοδιότητες

11. η ΕΤΠ εκφράζει την ικανοποίησή της για το γεγονός ότι η Επιτροπή τηρεί έμπρακτα και στο ακέραιο την αρχή της επικουρικότητας, δεδομένου ότι στο σχέδιο δράσης της αναγνωρίζεται ότι οι πολιτικές στον τομέα της αστικής κινητικότητας εμπίπτουν κατά κύριο λόγο στην αρμοδιότητα των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών· τούτο δε παρότι οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε τοπικό επίπεδο εντάσσονται συχνά σε ένα πλαίσιο το οποίο καθορίζεται από την εθνική και κοινοτική πολιτική·

12. η Επιτροπή θεωρεί εξαιρετικά επωφελή την υιοθέτηση μιας προσέγγισης συμπράξεων, με πλήρη σεβασμό τόσο της αρχής της επικουρικότητας όσο και των διάφορων αρμοδιοτήτων και ευθυνών σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης·

13. τα είκοσι μέτρα που προτείνει το σχέδιο δράσης αφορούν τα μέσα με τα οποία οι πόλεις και οι περιφέρειες θα θεσπίσουν μια βιώσιμη πολιτική κινητικότητας και αντανακλούν εν πολλοίς τις συστάσεις της ΕΤΠ κατά το παρελθόν. Τα μέσα αυτά συνίστανται στα εξής:

- ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών,

- δημοσίευση πληροφοριών και έκδοση εγγράφων καθοδήγησης για την κατάρτιση σχεδίων αστικής κινητικότητας,
- διεξαγωγή διαλόγου με δημόσιους οργανισμούς συγκοινωνιών προκειμένου να καθοριστούν ορισμένες οικειοθελείς δεσμεύσεις ως προς τα δικαιώματα των επιβατών,
- δημιουργία διαδικτυακού οδηγού για τα «καθαρά» οχήματα και διεξαγωγή συζητήσεων με τα κράτη μέλη για τον τρόπο καθιέρωσης τεχνικών ενεργειακά αποδοτικής οδήγησης στα πλαίσια των εξετάσεων για την απόκτηση διπλώματος οδήγησης,
- συγκρότηση παρατηρητηρίου για την αστική κινητικότητα,
- διενέργεια σειράς μελετών στο πεδίο της αστικής κινητικότητας, με θέμα –μεταξύ άλλων– τη λειτουργία των διαφορετικών τύπων χώρων πρασίνου στην ΕΕ·

14. το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα παρέχει τη δυνατότητα να διαμορφωθεί ένα πλαίσιο της ΕΕ το οποίο θα βοηθήσει τις τοπικές, τις περιφερειακές και τις εθνικές αρχές να αναλάβουν δράση στις αστικές περιοχές στις οποίες χρειάζεται να αναπτυχθούν βιώσιμα δίκτυα μεταφορών και να υιοθετηθούν νέες τεχνολογικές λύσεις, σύμφωνα με τις διάφορες αρμοδιότητες και ευθύνες, τόσο για τη θέσπιση μέτρων τα οποία θα παρέχουν στους πολίτες της ΕΕ οικολογικά μέσα μεταφοράς στις αστικές περιοχές όσο και για τη διαφοροποίηση του τρόπου αντιμετώπισης της αστικής κινητικότητας, με σκοπό την επίτευξη των στόχων της περιβαλλοντικής και οικονομικής ανταγωνιστικότητας και της κοινωνικής συνοχής της ΕΕ·

15. στο σχέδιο δράσης της Επιτροπής καθορίζονται έξι θέματα που προέκυψαν από τις διαβουλεύσεις για την Πράσινη Βίβλο. Για καθένα από αυτά τα θέματα θεωρείται σκόπιμη η διατύπωση πρόσθετων παρατηρήσεων·

Προώθηση ολοκληρωμένων πολιτικών

16. ίσως η σημαντικότερη εκ των τριών δράσεων που προτείνονται προς αυτή την κατεύθυνση είναι η υποστήριξη που προβλέπεται να παρασχεθεί στις τοπικές αρχές για την εκπόνηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τα οποία θα καλύπτουν τις εμπορευματικές και τις επιβατικές μεταφορές σε αστικές και περιφερειακές περιοχές. Η συγκεκριμένη δράση ήταν άλλωστε βασική σύσταση της ΕΤΠ ⁽⁸⁾·

17. εντούτοις, ενδιαφέρουσα προσθήκη –η οποία χρήζει υποστήριξης– αποτελεί η πρόταση που αφορά την ενσωμάτωση της διάστασης της αστικής κινητικότητας στα σχέδια βιώσιμης ενέργειας που προετοιμάζουν οι πόλεις που συμμετέχουν στο Σύμφωνο των Δημάρχων ⁽⁹⁾, με στόχο να προαχθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση συσχέτισμού της ενέργειας και της κλιματικής αλλαγής με θέματα σχετικά με τη βιωσιμότητα των μεταφορών και της κινητικότητας·

⁽⁸⁾ Βλ. υποσημείωση 3.

⁽⁹⁾ www.eumayors.eu.

18. η Επιτροπή εξετάζει επίσης την προοπτική παροχής πληροφοριών αναφορικά με τη σχέση μεταξύ μέτρων για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και των στόχων της περιφερειακής πολιτικής, περιλαμβανομένου του συσχετισμού των αστικών μεταφορών με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

Έμφαση στον πολίτη

19. αναγνωρίζεται ότι η προστασία των δικαιωμάτων των επιβατών και η διαθεσιμότητα πληροφοριών σχετικά με την αξιοπιστία, την ασφάλεια, κ.τ.λ., αποτελούν βασική προϋπόθεση για να καταστούν ελκυστικές στο επιβατικό κοινό οι συγκοινωνίες με λεωφορείο, τραμ, μετρό και άλλα δημόσια μέσα μεταφοράς. Η Επιτροπή σκοπεύει να καθορίσει βέλτιστες πρακτικές σε πανευρωπαϊκό επίπεδο και να προωθήσει ένα σύνολο οικειοθελών δεσμεύσεων για την ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών των δημόσιων συγκοινωνιών. Πρόκειται, μάλιστα, για πρωτοβουλία που έχει ήδη λάβει την υποστήριξη της ΕΤΠ ⁽¹⁰⁾.

20. η Επιτροπή προτίθεται να συνεργαστεί με δημόσιους οργανισμούς συγκοινωνιών και με άλλους φορείς για τη διευκόλυνση της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού, με απώτατο στόχο να αποκτήσουν οι χρήστες των δημόσιων συγκοινωνιών ανά την ΕΕ μία σχετική διαδικτυακή πύλη, με έμφαση στα κύρια μέσα μεταφοράς του ΔΕΔ-Μ και στις τοπικές και περιφερειακές συνδέσεις, όπως έχει ήδη προτείνει η ΕΤΠ ⁽¹⁰⁾.

21. η Επιτροπή προτείνει τη διενέργεια μελέτης για τους κανόνες πρόσβασης σε χώρους πρασίνου ανά την ΕΕ, προκειμένου να διευκολυνθεί η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών. Η πρόταση αυτή συμβαδίζει με την εισήγηση της ΕΤΠ ⁽¹⁰⁾ για την καθιέρωση ετήσιου ευρωπαϊκού βραβείου για εξέχουσες και «μεταβιβάσιμες» πρωτοβουλίες στον τομέα των μεταφορών, κατ' αντιστοιχία με το πανευρωπαϊκό «σύστημα γαλάζιας σημαίας», και το οποίο θα απονέμεται σε αστικές περιοχές με χαμηλά επίπεδα ρύπανσης και συμφόρησης («σύστημα πράσινης σημαίας»). Στο πλαίσιο της ευρωπαϊκής εβδομάδας κινητικότητας, η Επιτροπή προτείνει τη βελτιστοποίηση του υπάρχοντος συστήματος βράβευσης και την καθιέρωση ειδικού βραβείου με στόχο να ενθαρρυνθεί η υιοθέτηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

22. η ενεργειακά αποδοτική οδήγηση αποτελεί ήδη υποχρεωτικό σκέλος της εκπαίδευσης και της εξέτασης των επαγγελματιών οδηγών. Η Επιτροπή θα συζητήσει με τα κράτη μέλη εάν και πώς μπορεί να ενταχθεί η ενεργειακά αποδοτική οδήγηση στις εξετάσεις και για τα οχήματα Ι.Χ.

Πιο οικολογικές αστικές μεταφορές

23. η Επιτροπή θεωρεί ότι η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ θα συμβάλει στην ενίσχυση της αγοράς τεχνολογιών νέων και καθαρών οχημάτων και εναλλακτικών καυσίμων. Κατά συνέπεια, προτείνει να συνεχιστεί η υποστήριξη σε προγράμματα έρευνας και

επίδειξης που χρηματοδοτούνται από το 7ο πρόγραμμα-πλαίσιο, έτσι ώστε να διευκολυνθεί η διάδοση οχημάτων χαμηλότερων και μηδενικών εκπομπών και των εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά. Μάλιστα, γίνεται ιδιαίτερη αναφορά στην «ευρωπαϊκή πρωτοβουλία πράσινων αυτοκινήτων» ⁽¹¹⁾ που εστιάζεται στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και στις σχετικές υποδομές σε αστικές περιοχές.

24. θα δημιουργηθεί ένας διαδικτυακός οδηγός για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα, ο οποίος θα υποστηρίζει τον από κοινού εξοπλισμό των δημόσιων υπηρεσιών με τέτοια οχήματα.

25. αφ' ης στιγμής διαμορφωθεί το ευρωπαϊκό πλαίσιο ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους, η Επιτροπή θα ξεκινήσει μελέτη για τις αστικές πτυχές της εν λόγω ενσωμάτωσης, λαμβάνοντας υπόψη την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των διαφόρων λύσεων τιμολόγησης που μετακυλίνουν το εξωτερικό κόστος (περιβαλλοντικό, κυκλοφοριακή συμφόρηση κ.τ.λ.) στον χρήστη.

Ενίσχυση της χρηματοδότησης

26. σύμφωνα με συγκεκριμένη σύσταση που διατυπώθηκε σε προηγούμενη γνωμοδότηση της ΕΤΠ ⁽¹⁰⁾, «προϋπόθεση για την ευρωπαϊκή χρηματοδότηση και συγχρηματοδότηση των προγραμμάτων αστικών συγκοινωνιών πρέπει να είναι η ύπαρξη ολοκληρωμένων σχεδίων κινητικότητας, πέραν της προώθησης των προγραμμάτων αυτών από την ΕΕ». Η Επιτροπή των Περιφερειών υποστήριξε «την καθιέρωση ευρωπαϊκού χρηματοδοτικού μέσου [...] που θα επιτρέπει τη συγχρηματοδότηση των Σχεδίων Αστικής Κινητικότητας, [...] στο πλαίσιο των Συμφωνιών Αστικής Κινητικότητας» στον δημόσιο τομέα ή και μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα «με κεφάλαια προερχόμενα από τον ιδιωτικό τομέα και από τοπικά, περιφερειακά και εθνικά προγράμματα».

27. το σχέδιο δράσης της Επιτροπής σημαίνει ότι «η αξιοποίηση της κοινοτικής χρηματοδότησης, στην οποία συμπεριλαμβάνονται τα εργαλεία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, μπορεί να παράσχει σημαντικά κίνητρα και να βοηθήσει στη συγκέντρωση καταλυτικών ιδιωτικών κεφαλαίων», υποστηρίζοντας έτσι τις αρμόδιες αρχές και τους ενδιαφερόμενους παράγοντες να διερευνήσουν τις υπάρχουσες δυνατότητες χρηματοδότησης και να αναπτύξουν καινοτόμα προγράμματα σύμπραξης του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα.

28. επίσης, η Επιτροπή αναγνωρίζει την ανάγκη να συνεχίσει να ενισχύει την πρωτοβουλία CIVITAS και μετά την τρίτη σειρά έργων που άρχισαν το 2008, όπως άλλωστε είχε εισηγηθεί και η ΕΤΠ ⁽¹⁰⁾.

⁽¹⁰⁾ Βλ. υποσημείωση 3.

⁽¹¹⁾ http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html

Ανταλλαγή εμπειριών και γνώσεων

29. η Επιτροπή σκοπεύει να προωθήσει μια μελέτη σχετικά με τον τρόπο βελτίωσης και αναβάθμισης της συλλογής δεδομένων για τις αστικές μεταφορές και την κινητικότητα και να δημιουργήσει μια εικονική πλατφόρμα προκειμένου να καταστούν δυνατές η ανταλλαγή πληροφοριών, δεδομένων και στατιστικών, η παρακολούθηση των εξελίξεων και η διευκόλυνση της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών⁽¹²⁾. Η δράση αυτή έχει επικροτηθεί παλαιότερα από την ΕΤΠ.

Βελτιστοποίηση της αστικής κινητικότητας

30. η Επιτροπή επιδιώκει να διευκολύνει τη μεταστροφή σε τρόπους μεταφοράς πιο φιλικούς προς το περιβάλλον και να προωθήσει μια αποτελεσματική υλικοτεχνική υποστήριξη των μεταφορών. Προς τούτο, προτίθεται να διοργανώσει διάσκεψη για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές το 2010. Πρόκειται δε για άλλη μια πρωτοβουλία που επιδοκιμάζει η ΕΤΠ.

31. η Επιτροπή σχεδιάζει επίσης να παράσχει συνδρομή για την εφαρμογή ευφώνων συστημάτων μεταφορών (ITS), κατά προτίμηση με τη βοήθεια διαλειτουργικών πρωτοκόλλων επικοινωνίας και τη μεταφορά δεδομένων προκειμένου να αναβαθμίσει την αστική κινητικότητα σε σχέση, λόγου χάρη, με την ηλεκτρονική έκδοση και πληρωμή εισιτηρίων, τη διαχείριση της κυκλοφορίας, την πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, κ.τ.λ.

II. ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ

32. επικροτεί το σχέδιο δράσης της Επιτροπής για την αστική κινητικότητα και τάσσεται υπέρ των προτεινόμενων μέτρων, εφόσον τα μέτρα αυτά δεν υπονομεύουν την αρχή της επικουρικότητας ή τις πρωταρχικές αρμοδιότητες των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών, θεωρώντας ότι οι προκλήσεις της αστικής κινητικότητας είναι εξίσου σημαντικές με αυτές των συγκοινωνιακών υποδομών της περιφέρειας και των μεγάλων αποστάσεων, και σε κάθε περίπτωση τα μέτρα αποτελούν συμπληρωματικές δράσεις σε διαφορετικά εδαφικά και λειτουργικά πεδία δράσης:

Χρηματοδότηση της ριζικής μεταστροφής στις δημόσιες συγκοινωνίες

33. θεωρεί ότι τα μέτρα τεχνολογικού χαρακτήρα (τεχνολογίες νέων κινητήρων, καλύτερα καύσιμα και λοιπές βελτιώσεις) που χρηματοδοτούνται από το 7ο πρόγραμμα-πλαίσιο δεν επαρκούν για την επίτευξη του στόχου των ποιοτικών, ασφαλών και οικονομικά προσιτών συστημάτων δημόσιων συγκοινωνιών και, επομένως, για την υλοποίηση της επιθυμητής ριζικής μεταστροφής και της αποσυμφόρησης των αστικών περιοχών· θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η μεταστροφή προς όλες τις μορφές δημόσιων μεταφορών, καθώς και οι μετακινήσεις με ποδήλατο ή με τα πόδια.

34. ομοίως, προτρέπει την Επιτροπή να ενδιαφερθεί για την κινητικότητα στις αστικές και τις περιφερειακές περιοχές της ΕΕ, μέσω των διαρθρωτικών ταμείων και της πολιτικής συνοχής, της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης·

35. επίσης, κατά την επόμενη αναθεώρηση των δημοσιονομικών προοπτικών της ΕΕ, συνιστά θερμά να ληφθούν υπόψη οι ανάγκες σε αστικές μεταφορές, δεδομένης, κυρίως, της μεγάλης συμβολής που μπορούν να έχουν τα χρηματοδοτούμενα σχέδια αστικής κινητικότητας στην ενίσχυση του οικονομικού, περιβαλλοντικού και κοινωνικού πυλώνα και της βιώσιμης ανάπτυξης στα μητροπολιτικά κέντρα·

36. στηρίζει τις προτάσεις που κατατίθενται στο σχέδιο έκθεσης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, σύμφωνα με το οποίο στις δημοσιονομικές προοπτικές για την περίοδο 2014-20 θα πρέπει να εξετασθεί ένα ευρωπαϊκό χρηματοδοτικό μέσο που θα επιτρέπει τη συγχρηματοδότηση:

— των σχεδίων αστικής και μητροπολιτικής μετακίνησης (σχέδια αστικής κινητικότητας) και

— των επενδύσεων στον τομέα της αστικής και μητροπολιτικής κινητικότητας που ανταποκρίνονται στους περιβαλλοντικούς και κοινωνικοοικονομικούς στόχους της ΕΕ·

37. πιστεύει ότι αυτά τα μέτρα είναι θεμιτά, καθότι ο εξοπλισμός των ευρωπαϊκών πόλεων και των περιστατικών περιοχών με ποιστικά, ασφαλή και οικονομικά προσιτά συστήματα δημόσιων συγκοινωνιών θα παράσχει τη δυνατότητα:

— να προαχθούν η οικονομική ανάπτυξη και η ανταγωνιστικότητα χάρη στην αποσυμφόρηση και στον περιορισμό του κόστους των μεταφορών, η αποτελεσματικότητα της διαχείρισης των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, η δημιουργία νέων θέσεων εργασίας στα συστήματα δημόσιων συγκοινωνιών, καθώς και το αποτέλεσμα μόχλευσης των εν λόγω επενδύσεων⁽¹³⁾·

— να αναβαθμιστεί το περιβάλλον με τη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου και λοιπών ρύπων, τον περιορισμό της κίνησης στις οδικές αρτηρίες, την εξοικονόμηση ενέργειας⁽¹⁴⁾, τη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και του μετριασμού του αντικτύπου τους στην ανθρώπινη υγεία (αναπνευστικές και καρδιοαγγειακές παθήσεις)·

— να ενισχυθεί η κοινωνική και εδαφική συνοχή⁽¹⁵⁾ με την αύξηση της κινητικότητας των ατόμων από περιθωριοποιημένες κοινότητες και υποβαθμισμένα προάστια, και να βελτιωθεί, ταυτόχρονα, στα αστικά κέντρα το περιβάλλον των οικιστικών περιοχών και των σημείων τουριστικού ενδιαφέροντος·

⁽¹³⁾ Οι επενδύσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες έχουν πολλαπλασιαστικό αποτέλεσμα ίσο με 2 έως 2,5 επί των τοπικών και περιφερειακών οικονομικών (πηγή: 5^ο πρόγραμμα-πλαίσιο 2005, μελέτη Transecon).

⁽¹⁴⁾ Είναι δυνατή η ετήσια εξοικονόμηση ενέργειας έως και 400-500kg καυσίμου ανά κάτοικο σε πόλεις που διαθέτουν υψηλό δείκτη UIMP (δείκτης της Διεθνούς Ένωσης Δημόσιων Μεταφορών).

⁽¹⁵⁾ Βλ. υποσημείωση 5.

⁽¹²⁾ π.χ. www.eltis.org

Η υιοθέτηση μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης στις πολιτικές για τις αστικές περιοχές

38. κρίνει ότι πρέπει να υπάρχει μεγαλύτερη συνάφεια μεταξύ των ευρωπαϊκών πολιτικών και πρωτοβουλιών και, κυρίως, μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στις πολιτικές για τις αστικές περιοχές και τον χωροταξικό σχεδιασμό, έτσι ώστε οι πρωτοβουλίες για την κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση και τον έλεγχο της ρύπανσης του περιβάλλοντος –στο πλαίσιο της εκπόνησης σχεδίων αστικής κινητικότητας για τα μητροπολιτικά κέντρα– να μην ακυρώνονται, για παράδειγμα, από τις πολεοδομικές ή τις στεγαστικές πολιτικές·

39. τάσσεται εκ νέου υπέρ της εκπόνησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας –τουλάχιστον για τις μεγαλουπόλεις, τις αστικές και τις περιφερειακές περιοχές– που θα δώσουν αφενός μεν απαντήσεις στα προβλήματα πρόσβασης όλων των κατοίκων και θα καλύψουν τις ανάγκες αυτών των περιοχών σε εμπορευματικές μεταφορές, αφετέρου δε θα συμβάλουν στην αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των συνεπειών για την υγεία και το περιβάλλον·

40. ζητά τη λήψη μέτρων για την παροχή κινήτρων σε επίπεδο ΕΕ, έτσι ώστε στις κατάλληλες αστικές και περιφερειακές περιοχές η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση και συγχρηματοδότηση των σχεδίων αστικών μεταφορών να εξαρτώνται από την ύπαρξη βιώσιμων σχεδίων αστικής και μητροπολιτικής κινητικότητας και από τη σύναψη συμφωνιών κινητικότητας· οι τελευταίες –μέσω συμφωνιών μεταξύ ιδιωτικών και κρατικών εταίρων– θα αντλούν πόρους από τον ιδιωτικό τομέα, καθώς και από τοπικά, περιφερειακά και εθνικά χρηματοδοτούμενα προγράμματα·

41. αναγνωρίζει ότι πολλές πόλεις έχουν ήδη καταρτίσει σχέδια κινητικότητας, όμως θεωρεί ότι, εάν αυτή η προσέγγιση υιοθετείτο σε όλες τις μεγάλες αστικές περιοχές με την ενεργό συμμετοχή των εκάστοτε εταίρων, οι μεν πόλεις θα διατηρούσαν την ελευθερία να προσαρμόσουν τα σχέδια κινητικότητας στις ανάγκες τους, η δε Επιτροπή θα μπορούσε να αναδείξει την προστιθέμενη αξία του κάθε προγράμματος σε επίπεδο ΕΕ·

42. σημειώνει ότι, κατά το παρελθόν, η Επιτροπή είχε ζητήσει από τις τοπικές αρχές να αναπτύξουν και να εφαρμόσουν βιώσιμα σχέδια αστικών μεταφορών⁽¹⁶⁾ και, πλέον, η ίδια θα πρέπει να προτρέψει τα κράτη μέλη να καταστήσουν αυτά τα σχέδια υποχρεωτικά για όλες τις μεγάλες αστικές και περιφερειακές περιοχές και να παράσχει κίνητρα στους δήμους και τις περιφέρειες ούτως ώστε να διευκολύνεται η εκπόνηση τέτοιων σχεδίων·

43. ζητά να αυξηθεί η χρηματοδότηση της πρωτοβουλίας CIVITAS με την προϋπόθεση ότι η τελευταία θα επεκταθεί, πέραν των σχεδίων επίδειξης και της ανταλλαγής βέλτιστων πρακτικών, στην ενίσχυση της προώθησης και εφαρμογής των σχεδίων αστικής κινητικότητας·

44. προτρέπει την Επιτροπή να παράσχει περαιτέρω κίνητρα για την κατάρτιση και εφαρμογή σχεδίων αστικής κινητικότητας με την καθιέρωση ετήσιου ευρωπαϊκού βραβείου για εξέχουσες και «μεταβιβάσιμες» πρωτοβουλίες στον τομέα των μεταφορών, στο πλαίσιο του πανευρωπαϊκού «Συστήματος πράσινης σημαίας». Το συγκεκριμένο βραβείο θα απονέμεται σε αστικές περιοχές οι οποίες, για παράδειγμα, θα υιοθετούν τα εν λόγω σχέδια και θα επιτυγχάνουν χαμηλά επίπεδα ρύπανσης και κυκλοφοριακής συμφόρησης στις πόλεις ή θα σημειώνουν ιδιαίτερες επιτυχίες κατά την προσπάθεια της επιλογής των μεταφορικών μέσων (Modal Split)·

⁽¹⁶⁾ Θεματική στρατηγική για το Αστικό Περιβάλλον (COM(2005) 718).

45. συνιστά στην Επιτροπή να εφαρμόσει ένα σύνολο δεικτών βάσει των οποίων θα απονέμεται η «πράσινη σημαία». Εντούτοις, αναγνωρίζει ότι η επίτευξη χαμηλών επιπέδων ρύπανσης (ατμοσφαιρικής και ηχορύπανσης) και κυκλοφοριακής συμφόρησης (ταχύτητα και αξιοπιστία μετακινήσεων) θα αποτελέσει μεταβλητό μέγεθος-πρόκληση για τις πόλεις, δεδομένης της σημαντικής διαφοροποίησης των χαρακτηριστικών της εκάστοτε πόλης και του κάθε συστήματος αστικών μεταφορών·

46. συνιστά να λαμβάνεται υπόψη, κατά την απονομή της «πράσινης σημαίας», και η ενίσχυση του «πράσινου» ή/και φιλικού προς το περιβάλλον τρόπου σκέψης στα αστικά κέντρα, όπως συμβαίνει με την προώθηση εναλλακτικών τρόπων μετακίνησης (μέσω της επέκτασης των πεζόδρομων και των ποδηλατοδρόμων και την προώθηση άλλων εναλλακτικών μέσων μεταφοράς κλπ.)·

Ενθάρρυνση μιας ριζικής μεταστροφής στις μεταφορές

47. αναγνωρίζει ότι οι πολίτες της ΕΕ –χάρη στην αυξημένη ευαισθησία που επιδεικνύουν σε θέματα κλιματικής αλλαγής– θα αποδεχθούν πλέον ευκολότερα τα μέτρα βάσει των οποίων το εξωτερικό κόστος των συστημάτων μεταφορών (περιβαλλοντικό, κυκλοφοριακή συμφόρησης και άλλοι τύποι κόστους) θα μετακυλιέται στον χρήστη, σε περιπτώσεις όπου οι κρατικές αρχές δεν έχουν επενδύσει στις δημόσιες συγκοινωνίες· πρόκειται δηλαδή για την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει»·

48. προτρέπει την Επιτροπή να ξεκινήσει σύντομα την προταθείσα μελέτη των αστικών πτυχών της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους των μέσων μεταφοράς, προκειμένου να ληφθούν μέτρα υπέρ της εκ νέου εξισορρόπησης του κόστους των διαφόρων μέσων μεταφοράς⁽¹⁷⁾,⁽¹⁸⁾ και υπέρ πιο βιώσιμων συστημάτων μεταφορών στις αστικές περιοχές·

49. κρίνει ότι η καθοδήγηση εκ μέρους της Επιτροπής όσον αφορά τις διάφορες επιλογές μετακύλισης του εξωτερικού κόστους κινητικότητας στο κόστος των μεταφορών θα ενισχύσει τη δημόσια προώθηση καθαρών μέσων μεταφοράς και θα συντείνει στην επιθυμητή ριζική μεταστροφή· συγχρόνως, θα βοηθήσει τους πολίτες να καταλάβουν ότι τα ιδιωτικά μέσα μεταφοράς «φαίνονται» πιο οικονομικά μόνον επειδή το εξωτερικό κόστος δεν εμφανίζεται στους οικονομικούς λογαριασμούς των μεταφορών·

50. επιδοκιμάζει την υποστήριξη που παρέσχε η Επιτροπή στην έρευνα με θέμα τα καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα και τα εναλλακτικά καύσιμα. Ωστόσο, επισημαίνει ότι η τεχνολογική πρόοδος θα συνεισφέρει μεν στο περιβαλλοντικό πρόγραμμα δράσης, αλλά προκειμένου να υπάρξει ριζική μεταστροφή, απαιτούνται και μέτρα αντιμετώπισης των περιβαλλοντικών προβλημάτων και της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις αστικές περιοχές·

⁽¹⁷⁾ Τα ναύλα των τρένων και των λεωφορείων αυξάνονται ταχύτερα από το κόστος χρήσης αυτοκινήτων ΙΧ. (πηγή: έκθεση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Περιβάλλοντος, 3/2004).

⁽¹⁸⁾ Γνωμοδότηση με θέμα: «Αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές: προς ένα ενοποιημένο, καθοδηγούμενο από την τεχνολογία και εύχρηστο σύστημα μεταφορών», εισηγητής: ο κ. Väino Hallikmägi - CdR 146/2009 fin.

Ενίσχυση των δικαιωμάτων των επιβατών

51. επικροτεί τις προτάσεις της Επιτροπής όσον αφορά τα δικαιώματα των επιβατών και την παροχή ενημέρωσης σε θέματα ασφάλειας και αξιοπιστίας. Λαμβάνοντας, όμως, υπόψη ότι οι συγκεκριμένες προτάσεις περιορίζονται σε οικειοθελείς δεσμεύσεις βάσει των βέλτιστων πρακτικών ανά την ΕΕ, η Επιτροπή καλείται να ενισχύσει τις προτάσεις της με συνοδευτικές εκστρατείες ενημέρωσης

και ευαισθητοποίησης σε όλα τα κράτη μέλη και σε συνεργασία με τις εκάστοτε εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές·

52. ζητά να περιλαμβάνουν οι εκστρατείες ευαισθητοποίησης πληροφόρηση για την επίδραση που έχουν τα μέτρα αστικής κινητικότητας και οι σχετικές επιλογές του Ευρωπαίου πολίτη στην περιβαλλοντική και οικονομική ανταγωνιστικότητα της Ευρώπης και των περιφερειών της.

Βρυξέλλες, 15 Απριλίου 2010

Ο Α' Αντιπρόεδρος
της Επιτροπής των Περιφερειών
Ramón Luis VALCÁRCEL SISO