

EL

EL

EL



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 30.9.2009
COM(2009) 490 τελικό

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα

{SEC(2009) 1211}
{SEC(2009) 1212}

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ
ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ
ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα

1. Εισαγωγή

Το 2007, το 72%¹ του ευρωπαϊκού πληθυσμού ζούσε σε αστικές περιοχές, οι οποίες είναι το κλειδί για την οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση. Οι πόλεις χρειάζονται αποτελεσματικές μεταφορές για τη στήριξη της οικονομίας και την ευημερία των κατοίκων τους. Το 85% περίπου του ΑΕΠ της ΕΕ παράγεται σε πόλεις. Οι αστικές περιοχές αντιμετωπίζουν σήμερα τη μείζονα πρόκληση ότι οι μεταφορές πρέπει να καταστούν βιώσιμες από άποψη περιβαλλοντική (CO₂, ατμοσφαιρική ρύπανση, θόρυβος), και ανταγωνιστική (συμφόρηση), με ταυτόχρονα μάλιστα αντιμετώπιση των κοινωνικών ανησυχιών. Οι ανησυχίες αυτές κυμαίνονται από την αντιμετώπιση των προβλημάτων υγείας και των δημογραφικών τάσεων, έως την προώθηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής λαμβανομένων υπόψη των αναγκών που έχουν τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα, οι οικογένειες και τα παιδιά.

Η αστική κινητικότητα δημιουργεί όλο και περισσότερες ανησυχίες στους πολίτες. Εννέα στους δέκα πολίτες της ΕΕ πιστεύουν ότι η κατάσταση της κυκλοφορίας στην περιοχή τους πρέπει να βελτιωθεί². Οι επιλογές του κόσμου στον τρόπο μετακίνησής του θα επηρεάσει όχι μόνον τη μελλοντική αστική ανάπτυξη αλλά και την οικονομική ευημερία πολιτών και επιχειρήσεων. Βασική επίσης για την επιτυχία της γενικότερης στρατηγικής της ΕΕ για την καταπολέμηση της κλιματικής αλλαγής και για την προώθηση της κοινωνικής συνοχής θα είναι η επίτευξη του στόχου 3x20³.

Η αστική κινητικότητα είναι επίσης κομβική συνιστώσα των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων. Οι περισσότερες μεταφορές, επιβατικές και εμπορευματικές, αρχίζουν και καταλήγουν σε αστικές περιοχές και διέρχονται από αρκετές από αυτές κατά τη διαδρομή τους. Οι αστικές περιοχές πρέπει να διαθέτουν αποτελεσματικά σημεία διασύνδεσης με το ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και να καταστούν αποτελεσματικές οι μεταφορές στο «τελευταίο χιλιόμετρο» τους, τόσο για τις επιβατικές όσο και τις εμπορευματικές μεταφορές. Είναι επομένως ζωτικής σημασίας για την ανταγωνιστικότητα και τη βιωσιμότητα του μελλοντικού ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών.

Στην πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής για ένα αειφόρο μέλλον για τις μεταφορές⁴ διαπιστώνεται ότι η αστικοποίηση και οι επιπτώσεις της είναι ένα από τα κύρια προβλήματα δημιουργίας βιωσιμότερου συστήματος μεταφορών. Προτείνεται η ανάληψη αποτελεσματικής και συντονισμένης δράσης για την αντιμετώπιση του προβλήματος της αστικής κινητικότητας και συστήνεται η διαμόρφωση πλαισίου σε επίπεδο ΕΕ, ώστε να διευκολυνθούν οι τοπικές αρχές στη λήψη μέτρων.

¹ Ηνωμένα Έθνη, World Urbanization Prospects: The 2007 Revision.

² Θέσεις για ζητήματα που αφορούν την πολιτική μεταφορών της ΕΕ. Έκτακτο Ευρωβαρόμετρο 206β, Ιούλιος 2007.

³ Συμπεράσματα της Προεδρίας του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου των Βρυξελλών (8/9 Μαρτίου 2007).

⁴ COM(2009) 279

Την αρμοδιότητα σε θέματα αστικής κινητικότητας έχουν κατά κύριο λόγο οι τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές. Ωστόσο, οι αποφάσεις σε τοπικό επίπεδο δεν λαμβάνονται μεμονωμένα αλλά στο πλαίσιο της εθνικής, της περιφερειακής και της κοινοτικής πολιτικής και νομοθεσίας. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή κρίνει ότι η συνεργασία θα ωφελήσει πολύ την από κοινού δράση σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο και θα διαμορφώσει μια προσέγγιση συμπράξεων με πλήρη τήρηση ταυτόχρονα των διαφόρων αρμοδιοτήτων και ευθυνών όλων των εμπλεκόμενων παραγόντων.

Η διαβούλευση και οι συζητήσεις που ακολούθησαν μετά τη δημοσίευση της Πράσινης Βίβλου για την αστική κινητικότητα⁵ επιβεβαίωσαν και αποσαφήνισαν την προστιθέμενη αξία της ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ⁶. Το παρόν σχέδιο δράσης βασίζεται στις προτάσεις που διατύπωσαν εμπλεκόμενοι παράγοντες, μεμονωμένοι πολίτες και ομάδες αντιπροσώπευσης τους και τα ευρωπαϊκά θεσμικά όργανα και φορείς.

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο εξέδωσε στις 9 Ιουλίου 2008⁷ ψήφισμα για την Πράσινη Βίβλο και στις 23 Απριλίου 2009⁸ έκθεση με δική του πρωτοβουλία σχετικά με το σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα. Η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή εξέδωσε γνώμη για την Πράσινη Βίβλο στις 29 Μαΐου 2008⁹ και η Επιτροπή των Περιφερειών στις 9 Απριλίου 2008¹⁰. Η Επιτροπή των Περιφερειών εξέδωσε γνώμη σχετικά με την έκθεση του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου στις 21 Απριλίου 2009¹¹. Το Συμβούλιο συζήτησε επίσης επί του θέματος¹².

Το παρόν σχέδιο δράσης, το οποίο πηγάζει από τις διαβουλεύσεις μετά την παρουσίαση της Πράσινης Βίβλου, διαμορφώνει συνεκτικό πλαίσιο για πρωτοβουλίες της ΕΕ στο πεδίο της αστικής κινητικότητας, με τήρηση ταυτόχρονα της αρχής της επικουρικότητας. Αυτό θα επιτευχθεί με την ενθάρρυνση και την υποστήριξη της ανάπτυξης βιώσιμων πολιτικών αστικής κινητικότητας, οι οποίες θα συντελούν στην επίτευξη γενικών στόχων της ΕΕ, όπως με την προώθηση της ανταλλαγής βέλτιστης πρακτικής και την παροχή χρηματοδότησης. Η Επιτροπή γνωρίζει ότι οι αστικές περιοχές ανά την ΕΕ αντιμετωπίζουν ενδεχομένως διαφορετικά προβλήματα ανάλογα με τη γεωγραφική θέση τους, το μέγεθός τους ή το επίπεδο ευημερίας τους. Δεν υπάρχει πρόθεση για λύσεις μονολιθικές ή εκ των άνω προς τα κάτω.

Στο σχέδιο δράσης προτείνονται βραχυπρόθεσμες και μεσοπρόθεσμες πρακτικές δράσεις που θα ξεκινήσουν βαθμιαία από σήμερα έως το 2012, με τις οποίες θα αντιμετωπισθούν με ολοκληρωμένο τρόπο συγκεκριμένα προβλήματα που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα. Η Επιτροπή προσφέρει σύμπραξη σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο με βάση την εθελοντική δέσμευση για συνεργασία σε επιλεγμένες περιοχές αμοιβαίου ενδιαφέροντος. Καλεί επίσης άλλους ενδιαφερόμενους στα κράτη μέλη, τους πολίτες και τη βιομηχανία να συνεργασθούν στενά, εστιάζοντας ιδιαίτερα στις ανάγκες κινητικότητας των ευάλωτων ομάδων όπως είναι οι ηλικιωμένοι, οι ομάδες με χαμηλό εισόδημα και τα άτομα με

⁵ COM(2007) 551.

⁶ Περίληψη των συμπερασμάτων της διαβούλευσης διατίθεται στην ηλεκτρονική διεύθυνση: http://ec.europa.eu/transport/urban/urban_mobility/green_paper/green_paper_en.htm.

⁷ INI/2008/2041.

⁸ INI/2008/2217.

⁹ TEN/320 - CESE 982/2008.

¹⁰ Επιτροπή των Περιφερειών 236/2007.

¹¹ Επιτροπή των Περιφερειών 417/2008.

¹² http://www.ue2008.fr/PFUE/site/PFUE/lang/en/reunion_informelle_des_ministres_des_transports.html.

αναπηρίες, η κινητικότητα των οποίων είναι μειωμένη εξαιτίας σωματικών, διανοητικών ή αισθητηρίων αναπηριών ή αδυναμίας, ή συνεπεία της ηλικίας.

2. Ποιος είναι ο ρόλος της ΕΕ;

Τα συστήματα αστικών συγκοινωνιών αποτελούν αναπόσπαστες συνιστώσες του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και, συνεπώς, αναπόσπαστο μέρος της κοινής πολιτικής μεταφορών με βάση τα άρθρα 70 έως 80 της συνθήκης ΕΚ. Επιπλέον, οι στόχοι άλλων κοινοτικών πολιτικών (συνοχής, περιβάλλοντος, υγείας, κλπ.) δεν είναι δυνατόν να επιτευχθούν χωρίς να συνυπολογισθούν οι αστικές ιδιαιτερότητες, μεταξύ των οποίων είναι και η αστική κινητικότητα.

Τα τελευταία χρόνια, έχουν αναπτυχθεί νομοθεσία και πολιτική της ΕΕ σε θέματα αστικής κινητικότητας. Μέσω των διαρθρωτικών ταμείων και του ταμείου συνοχής διατέθηκε υψηλή χρηματοδότηση. Πρωτοβουλίες χρηματοδοτούμενες από την ΕΕ, συχνά με τη στήριξη των προγραμμάτων-πλαισίων έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης, βοήθησαν στην ανάπτυξη πληθώρας καινοτόμων προσεγγίσεων. Η διάδοση και η αντιγραφή τέτοιων προσεγγίσεων ανά την ΕΕ μπορούν να βοηθήσουν τις αρμόδιες αρχές να επιτύχουν περισσότερα, καλύτερα και με χαμηλότερο κόστος.

Η διαμόρφωση αποτελεσματικών συστημάτων μεταφορών στις αστικές περιοχές καθίσταται όλο και πιο πολύπλοκο πρόβλημα, καθώς συνεχίζει να επιδεινώνεται η συμφόρηση της κυκλοφορίας στις πόλεις και να εντείνεται η αστική ανάπτυξη. Οι δημόσιες αρχές έχουν βασικό ρόλο να διαδραματίσουν στο σχεδιασμό, τη χρηματοδότηση και το ρυθμιστικό πλαίσιο. Η ΕΕ μπορεί να ενθαρρύνει τις αρχές σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο να υιοθετήσουν μακροπρόθεσμες και ολοκληρωμένες πολιτικές, οι οποίες είναι εντελώς απαραίτητες σε σύνθετα περιβάλλοντα.

Η ΕΕ μπορεί επίσης να βοηθήσει τις αρμόδιες αρχές στην εξεύρεση διαλειτουργικών λύσεων που θα διευκολύνουν την ομαλότερη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Η συμβατότητα κανόνων, προγραμμάτων και τεχνολογιών διευκολύνει την υλοποίηση και εφαρμογή. Η συμφωνία σε πρότυπα για ολόκληρη την ενιαία αγορά προσφέρει δυνατότητες μεγαλύτερου όγκου παραγωγής και μείωσης του κόστους για τον καταναλωτή.

Οι αστικές περιοχές λειτουργούν σήμερα ως εργαστήρια τεχνολογικής και οργανωτικής καινοτομίας, αλλαγής των μοντέλων μετακίνησης και νέων λύσεων χρηματοδότησης. Η ΕΕ έχει συμφέρον να προωθήσει τη διάδοση καινοτόμων λύσεων από τοπικές πολιτικές προς όφελος ταυτόχρονα των επιχειρήσεων μεταφορών και των πολιτών και να εξασφαλίσει την αποτελεσματικότητα του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών με αποτελεσματική ενοποίηση, διαλειτουργικότητα και διασύνδεσή του. Η βιομηχανία έχει καίριο ρόλο να διαδραματίσει στην επίλυση των μελλοντικών προβλημάτων.

Τέλος, η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποκτά όλο και μεγαλύτερη σημασία για τις σχέσεις με τους γείτονές μας και για την παγκοσμιοποιημένη κοινωνία μας, η οποία συγκεντρώνεται όλο και περισσότερο σε αστικές περιοχές. Η επιτυχία των μέτρων που θα ληφθούν στο πλαίσιο του παρόντος σχεδίου δράσης θα βοηθήσει όλους τους ενδιαφερόμενους παράγοντες στην ΕΕ και τη βιομηχανία της στην ενεργό διαμόρφωση της μελλοντικής κοινωνίας στον κόσμο, εστιάζοντας στις ανάγκες των πολιτών, την αρμονική διαβίωση, την ποιότητα ζωής και την αειφορία.

3. Πρόγραμμα δράσεων για την υποστήριξη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Τα προτεινόμενα μέτρα αφορούν έξι θέματα, τα οποία ανταποκρίνονται στα κύρια μηνύματα που προέκυψαν από τις διαβουλεύσεις για την Πράσινη Βίβλο. Θα υλοποιηθούν μέσω προγραμμάτων και νομοθετικών μέσων που ήδη υπάρχουν. Οι δράσεις αλληλοσυμπληρώνονται και είναι συμπληρωματικές άλλων πρωτοβουλιών της ΕΕ. Στο παράρτημα 1 δίδεται ανασκόπηση των μέτρων, καθώς και το χρονοδιάγραμμά τους.

Θέμα 1 — Προώθηση ολοκληρωμένων πολιτικών

Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση αρμόζει καλύτερα στη συνθετότητα των συστημάτων αστικών συγκοινωνιών, τα θέματα διαχείρισης και σύνδεσης των πόλεων, των πόλεων και του περιβάλλοντος χώρου τους ή των πόλεων και της περιφέρειας, στην αλληλεξάρτηση των τρόπων μεταφοράς, στους περιορισμούς που υπαγορεύει ο αστικός χώρος και στο ρόλο των αστικών συστημάτων μέσα στο ευρύτερο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση χρειάζεται όχι μόνον για την ανάπτυξη των υποδομών μεταφοράς και των δρομολογίων, αλλά και για την χάραξη πολιτικής με την οποία θα συνδεθούν οι μεταφορές με την προστασία του περιβάλλοντος¹³, το υγιές περιβάλλον, το σχεδιασμό της χρήσης γης, την οικιστική πολιτική, τις κοινωνικές πτυχές της προσβασιμότητας και κινητικότητας, καθώς και τη βιομηχανική πολιτική. Ο στρατηγικός και ολοκληρωμένος σχεδιασμός των μεταφορών, η ίδρυση κατάλληλων φορέων σχεδιασμού της κινητικότητας και ο καθορισμός ρεαλιστικών στόχων είναι ουσιαστικής σημασίας για την αντιμετώπιση των μακροπρόθεσμων προκλήσεων της αστικής κινητικότητας, με την ταυτόχρονη στήριξη επίσης της συνεργασίας με τις επιχειρήσεις αστικών συγκοινωνιών και της συνεργασίας μεταξύ τους.

Δράση 1 — Επιτάχυνση της εκπόνησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Βραχυπρόθεσμα, ακολουθώντας τη θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον¹⁴, η Επιτροπή θα υποστηρίξει τις τοπικές αρχές στην εκπόνηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τα οποία θα καλύπτουν τις εμπορευματικές και τις επιβατικές μεταφορές σε αστικές και περιφερειακές περιοχές. Θα παρέχει καθοδηγητικό υλικό, θα προωθήσει την ανταλλαγή βέλτιστης πρακτικής, θα θέσει ορόσημα και θα υποστηρίξει επιμορφωτικές δραστηριότητες που θα απευθύνονται σε επαγγελματίες που απασχολούνται στην αστική κινητικότητα. Πιο μακροπρόθεσμα, η Επιτροπή θα μπορούσε να αναλάβει και άλλες πρωτοβουλίες, π.χ. μέσω της παροχής κινήτρων και της διατύπωσης συστάσεων.

Όποτε είναι δυνατόν, η Επιτροπή θα ενθαρρύνει τα κράτη μέλη να διαμορφώσουν πλατφόρμες, μέσω των οποίων θα αλληλοδιδάσκονται και θα αλληλοδιαδίδουν την εμπειρία και τη βέλτιστη πρακτική τους και θα προωθήσουν τη χάραξη πολιτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η Επιτροπή θα εισάγει επίσης τη διάσταση της αστικής κινητικότητας στο Σύμφωνο των Δημάρχων¹⁵, ώστε να προωθηθεί ολοκληρωμένη προσέγγιση για τη σύνδεση της ενέργειας και της κλιματικής αλλαγής με τις μεταφορές. Θα ενθαρρύνει την ένταξη των θεμάτων μεταφορών και της κινητικότητας στα σχέδια δράσης για αειφόρο ενέργεια τα οποία εκπονούνται από τις πόλεις που συμμετέχουν στο Σύμφωνο.

Δράση 2 – Βιώσιμη αστική κινητικότητα και περιφερειακή πολιτική

¹³ Παραδείγματος χάριν, με την αποκατάσταση συνοχής μεταξύ βιώσιμων σχεδίων αστικής κινητικότητας και σχεδίων για την ποιότητα του αέρα, τα οποία εκπονούνται στο πλαίσιο της κοινοτικής νομοθεσίας για την ποιότητα του αέρα.

¹⁴ COM(2005) 718.

¹⁵ www.eumayors.eu.

Για να γνωστοποιηθεί περισσότερο η χρηματοδότηση που διατίθεται από τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής και από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, η Επιτροπή πρόκειται να εκδώσει πληροφορίες για τη σύνδεση των μέτρων που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα με τους στόχους της περιφερειακής πολιτικής με βάση το ισχύον κοινοτικό και εθνικό νομικό πλαίσιο. Θα διαμορφώσει ευρύτερο πλαίσιο βιώσιμης αστικής ανάπτυξης, καθώς και σύνδεσης των αστικών συγκοινωνιών με το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών. Η Επιτροπή θα περιγράψει επίσης τις δυνατότητες χρηματοδότησης και θα επεξηγεί την εφαρμογή των κανόνων περί κρατικών ενισχύσεων και δημοσίων συμβάσεων.

Δράση 3 — Μεταφορές για υγιές αστικό περιβάλλον

Οι βιώσιμες αστικές συγκοινωνίες μπορούν να συμβάλουν στη δημιουργία υγιούς περιβάλλοντος και να συντελέσουν στη μείωση μη μεταδοτικών ασθενειών όπως οι ασθένειες του αναπνευστικού συστήματος, οι καρδιοαγγειακές παθήσεις και η πρόληψη τραυματισμών. Η Επιτροπή υποστηρίζει την ανάπτυξη συμπράξεων που αποβλέπουν σε ένα υγιές περιβάλλον και θα επιδιώξει, στο πλαίσιο του έργου της για τη δημόσια υγεία, ιδίως με την εφαρμογή στρατηγικών για τη διατροφή, το υπερβολικό βάρος και την παχυσαρκία, το περιβάλλον και την υγεία, την πρόληψη τραυματισμών και τον καρκίνο, και άλλες συνέργειες μεταξύ της πολιτικής για τη δημόσια υγεία και της πολιτικής μεταφορών.

Θέμα 2 — Εστίαση στους πολίτες

Οι υψηλής ποιότητας και οικονομικά προσιτές συγκοινωνίες είναι η σπονδυλική στήλη ενός βιώσιμου συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Η αξιοπιστία, η πληροφόρηση, η ασφάλεια και η ευκολία πρόσβασης είναι ζωτικής σημασίας για να καταστούν ελκυστικές οι συγκοινωνίες με λεωφορείο, μετρό, τραμ και τρόλεϊ, σιδηροδρόμους ή πλοία. Η κοινοτική νομοθεσία ρυθμίζει ήδη μεγάλο μέρος των επενδύσεων στις συγκοινωνίες και τις μεταφορές¹⁶. Οι διαφανείς συμβάσεις απέβησαν επωφελείς και μπορούν να τονώσουν την καινοτομία στην παροχή υπηρεσιών και την τεχνολογία. Η διασφάλιση υψηλής προστασίας των δικαιωμάτων των επιβατών, ακόμη και εκείνων με μειωμένη κινητικότητα, είναι μεταξύ των πρώτων προτεραιοτήτων στην ημερήσια διάταξη της Επιτροπής. Η νομοθεσία για τις σιδηροδρομικές μεταφορές¹⁷ θεσπίστηκε ήδη και πρόσφατα προτάθηκε αντίστοιχη για τις μεταφορές με λεωφορεία και πούλμαν¹⁸, καθώς και για τις θαλάσσιες μεταφορές και την εσωτερική ναυσιπλοΐα¹⁹.

Δράση 4 – Πλατφόρμα για τα δικαιώματα των επιβατών των αστικών συγκοινωνιών

Η Επιτροπή θα προγραμματίσει διάλογο με παράγοντες, καθώς και με οργανώσεις εκπροσώπησης των επιχειρήσεων μεταφοράς, αρχές, εργαζόμενους και ομάδες καταναλωτών, για να καθορίσει σε πανευρωπαϊκό επίπεδο βέλτιστες πρακτικές και όρους ενίσχυσης των δικαιωμάτων των επιβατών των αστικών συγκοινωνιών. Με βάση τις κλαδικές πρωτοβουλίες και την ολοκλήρωση της ρυθμιστικής προσέγγισης της Επιτροπής, σκοπός είναι η εκούσια ανάληψη φιλόδοξων δεσμεύσεων, μεταξύ των οποίων για δείκτες ποιότητας, δεσμεύσεις για την προστασία του επιβατικού κοινού και των προσώπων με μειωμένη κινητικότητα, όπως

¹⁶ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες μεταφορές και οδηγίες 2004/17/ΕΚ και 2004/18/ΕΚ για τις δημόσιες συμβάσεις.

¹⁷ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1371/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, σχετικά με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών.

¹⁸ COM(2008) 817.

¹⁹ COM(2008) 816.

και διαδικασίες υποβολής καταγγελιών και μηχανισμοί υποβολής εκθέσεων που θα συμφωνηθούν από κοινού.

Δράση 5— Βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα

Τα πρόσωπα με αναπηρίες έχουν δικαίωμα πρόσβασης στις αστικές συγκοινωνίες επί ίσοις όροις με τον υπόλοιπο πληθυσμό, στην πραγματικότητα όμως η πρόσβαση συχνά είναι ανεπαρκής και ορισμένες φορές ανύπαρκτη. Έχει σημειωθεί σημαντική πρόοδος, παραδείγματος χάριν στη χρήση των λεωφορείων χαμηλού δαπέδου. Σε άλλους τρόπους συγκοινωνιών όπως το μετρό, η πρόσβαση παραμένει συχνά δύσκολη σε μεγάλο βαθμό. Η Σύμβαση των Ηνωμένων Εθνών για τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία, η οποία έχει υπογραφεί από το 2007 από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα και από όλα τα κράτη μέλη της, περιέχει σαφείς υποχρεώσεις.

Το άρθρο 9 ορίζει «τα μέρη λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλίσουν την πρόσβαση ατόμων με αναπηρίες, σε ισότιμη βάση με άλλους, στις (...) μεταφορές, τόσο στις αστικές περιοχές όσο και στην ύπαιθρο.» Η Επιτροπή θα συνεργασθεί με τα κράτη μέλη για να επιτευχθεί πλήρης συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις αυτές, συμπεριλαμβάνοντας τη διάσταση της αστικής κινητικότητας στη στρατηγική 2010-2020 της ΕΕ για την αναπηρία και εκπονώντας κατάλληλους δείκτες ποιότητας και μηχανισμούς υποβολής εκθέσεων. Θα υποστηρίξει επίσης και άλλες στοχευμένες δραστηριότητες με βάση το 7ο πρόγραμμα-πλαίσιο.

Δράση 6 — Βελτίωση της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού

Η Επιτροπή θα συνεργασθεί με τις επιχειρήσεις και τις αρχές συγκοινωνιών για τη διευκόλυνση της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού με διάφορα μέσα ενημέρωσης, η οποία θα περιλαμβάνει πληροφορίες χρήσιμες για άτομα με αναπηρίες. Θα υποστηρίξει επίσης την κατάρτιση εθνικών και περιφερειακών σχεδιασμών πολυτροπικών μεταφορών, καθώς και τον καθορισμό συνδέσεων μεταξύ υπαρχόντων σχεδιαστών, με απώτατο στόχο να έχουν οι χρήστες σε όλη την ΕΕ μέσω του διαδικτύου μία πύλη για τη μετακίνησή τους με τις συγκοινωνίες. Ιδιαίτερη προσοχή θα δοθεί στους κύριους τρόπους μεταφοράς στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών και στις τοπικές και περιφερειακές συνδέσεις τους.

Δράση 7 — Πρόσβαση σε πράσινες περιοχές

Η Επιτροπή θα αρχίσει μελέτη με αντικείμενο τους διαφόρους κανόνες πρόσβασης στους ποικίλους τύπους πράσινων περιοχών ανά την ΕΕ, ώστε να βελτιωθούν οι γνώσεις για τον τρόπο λειτουργίας των διαφόρων συστημάτων στην πράξη. Με βάση τα αποτελέσματα της μελέτης, η Επιτροπή θα διευκολύνει την ανταλλαγή βέλτιστης πρακτικής.

Δράση 8 — Εκστρατεία για συμπεριφορά βιώσιμης κινητικότητας

Οι εκστρατείες εκπαίδευσης, ενημέρωσης και ευαισθητοποίησης διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας. Η Επιτροπή θα συνεχίσει να υποστηρίζει τη διοργάνωση εκστρατειών σε όλα τα επίπεδα, καθώς και την ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας. Για την ευρωπαϊκή εβδομάδα κινητικότητας, η Επιτροπή θα βελτιώσει το υπάρχον σύστημα βράβευσης και θα εξετάσει την απονομή ειδικού βραβείου για να ενθαρρύνει την υιοθέτηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Δράση 9 — Ενεργειακά αποδοτική οδήγηση ενταγμένη στην εκπαίδευση οδήγησης

Η ενεργειακά αποδοτική οδήγηση αποτελεί ήδη υποχρεωτικό μέρος της εκπαίδευσης και της εξέτασης των επαγγελματιών οδηγών. Η Επιτροπή θα συζητήσει με τα κράτη μέλη, στο πλαίσιο της κανονιστικής επιτροπής για την άδεια οδήγησης, εάν και πώς μπορεί να ενταχθεί η ενεργειακά αποδοτική οδήγηση στις εξετάσεις οδήγησης για τους ιδιώτες οδηγούς και θα εξετάσει περαιτέρω δράσεις με αντίστοιχη χρηματοδότησή τους. Το θέμα θα εξετασθεί επίσης στο επόμενο πρόγραμμα δράσης για την οδική ασφάλεια.

Θέμα 3 — Καθαρότερες συγκοινωνίες

Φιλικές προς το περιβάλλον πολιτικές ασκούνται σε πολλές πόλεις της ΕΕ. Η ανάληψη δράσης σε επίπεδο ΕΕ θα βοηθήσει στην ενίσχυση των αγορών των τεχνολογιών νέων και καθαρών οχημάτων και των αγορών εναλλακτικών καυσίμων. Μια τέτοια δράση θα υποστηρίξει άμεσα τη βιομηχανία της ΕΕ, θα προωθήσει το υγιές περιβάλλον και θα συμβάλει στην ανάκαμψη της ευρωπαϊκής οικονομίας. Με τη μετακύληση του εξωτερικού κόστους στους χρήστες που δημιουργούν (περιβαλλοντικό, συμφόρηση και άλλα) σύμφωνα με την αρχή «ο ρυπαίνων πληρώνει», είναι δυνατόν να ενθαρρυνθούν συν τω χρόνω οι χρήστες να στραφούν προς καθαρότερα οχήματα ή καθαρότερους τρόπους μεταφοράς, να χρησιμοποιούν λιγότερο υποδομές που παρουσιάζουν συμφόρηση ή να μετακινούνται σε διαφορετικό χρόνο. Οι κοινοτικοί κανόνες για την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα για τη χρήση υποδομών²⁰ δεν θέτει εμπόδιο στην χωρίς διακρίσεις επιβολή ρυθμιστικών τελών σε αστικές περιοχές, ώστε να μειωθούν ο κυκλοφοριακός φόρτος και οι επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Δράση 10 — Έργα έρευνας και επίδειξης για οχήματα χαμηλότερων και μηδενικών εκπομπών

Η Επιτροπή θα συνεχίσει την υποστήριξή της σε έργα έρευνας και επίδειξης που χρηματοδοτούνται μέσω του 7ου προγράμματος-πλαίσιου έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης (7ο ΠΠ), ώστε να διευκολυνθεί η καθιέρωση οχημάτων χαμηλότερων και μηδενικών εκπομπών και των εναλλακτικών καυσίμων στην αγορά, με σκοπό να μειωθεί η εξάρτηση από τα ορυκτά καύσιμα. Αυτό θα πραγματοποιηθεί, π.χ., μέσω της πρωτοβουλίας CIVITAS²¹, καθώς και με έργα για τη χρήση του υδρογόνου, των βιοκαυσίμων και των υβριδικών οχημάτων στις αστικές συγκοινωνίες.

Στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού σχεδίου για την ανάκαμψη της οικονομίας, η Επιτροπή έχει δρομολογήσει την ευρωπαϊκή πρωτοβουλία πράσινων αυτοκινήτων²². Το 2009, η Επιτροπή θα χρηματοδοτήσει νέα έργα που αφορούν τα ηλεκτρικά οχήματα, τα οποία θα καλύπτουν τις μπαταρίες, τις διατάξεις ηλεκτροκίνησης οχημάτων και τα παρελκόμενά τους, τις τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών και ένα έργο επίδειξης «ηλεκτροκινητικότητα». Το έργο αυτό θα εστιασθεί στα ηλεκτρικά αυτοκίνητα και τις σχετικές υποδομές σε αστικές περιοχές θα περιλαμβάνει δε εθνικές πρωτοβουλίες και στήριξη της τυποποίησης στις υποδομές επαναφόρτισης.

Δράση 11 – Διαδικτυακός οδηγός για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα

²⁰ Οδηγία 1999/62/ΕΚ και η πρόταση της Επιτροπής σχετικά με την αναθεώρηση της οδηγίας για την επιβολή τελών στα βαρέα φορτηγά οχήματα που χρησιμοποιούν ορισμένες υποδομές, - COM(2008) 433.

²¹ www.civitas.eu.

²² http://ec.europa.eu/research/transport/info/green_cars_initiative_en.html.

Η Επιτροπή θα συνεχίσει την εκπόνηση διαδικτυακού οδηγού για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα, καθώς και την έρευνα της αγοράς, την εξέταση της νομοθεσίας και τα συστήματα χρηματοδότησης. Ο ιστότοπος θα παρέχει στήριξη στην από κοινού χρήση οχημάτων από τις δημόσιες υπηρεσίες, ενώ ταυτόχρονα θα παρακολουθούνται οι εξελίξεις στην αγορά για να διατηρηθεί ο ανταγωνισμός. Η υπηρεσία αυτή θα διευκολύνει την εφαρμογή της νέας οδηγίας για καθαρά και ενεργειακώς αποδοτικά οχήματα²³.

Δράση 12 — Μελέτη για τις αστικές πτυχές της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους

Όταν διαμορφωθεί το κοινοτικό πλαίσιο ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους και αφού ληφθούν υπόψη τα συμπεράσματα της συζήτησης που άρχισε με την ανακοίνωση σχετικά με ένα βιώσιμο μέλλον για τις μεταφορές, η Επιτροπή θα αρχίσει μεθοδολογική μελέτη για τις αστικές πτυχές της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους. Η μελέτη θα πραγματοποιείται την αποτελεσματικότητα και την απόδοση των διαφόρων λύσεων τιμολόγησης, μεταξύ των οποίων και την αποδοχή από το κοινό, τις κοινωνικές επιπτώσεις, την ανάκτηση του κόστους, τη διάθεση εργαλείων ITS (ευφών συστημάτων μεταφοράς) και τον τρόπο με τον οποίο οι πολιτικές τιμολόγησης των αστικών συγκοινωνιών και άλλες ρυθμίσεις για τις πράσινες περιοχές μπορούν να συνδυασθούν αποτελεσματικά.

Δράση 13 – Ανταλλαγή πληροφοριών για συστήματα τιμολόγησης των αστικών συγκοινωνιών

Η Επιτροπή θα διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών μεταξύ εμπειρογνομόνων και πολιτικών ιθυνόντων σχετικά με τα συστήματα τιμολόγησης των αστικών συγκοινωνιών στην ΕΕ. Κατ'αυτόν τον τρόπο θα αξιοποιηθούν καταρχήν οι υπάρχουσες πρωτοβουλίες²⁴, και θα περιληφθούν πληροφορίες για τις διαδικασίες διαβούλευσης, το σχεδιασμό συστημάτων, την ενημέρωση των πολιτών, την αποδοχή από το κοινό, το λειτουργικό κόστος και τα έσοδα, τις τεχνολογικές πτυχές και τις επιπτώσεις στο περιβάλλον. Τα συμπεράσματα θα συνεκτιμηθούν κατά τις εργασίες της Επιτροπής για την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους.

Θέμα 4 — Ενίσχυση της χρηματοδότησης

Για να αξιοποιηθούν τα οφέλη της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, συχνά χρειάζονται επενδύσεις σε υποδομές, οχήματα, νέες τεχνολογίες, βελτίωση των γραμμών, κλπ. Οι περισσότερες δαπάνες καλύπτονται από τοπικούς, περιφερειακούς ή εθνικούς πόρους. Οι πόροι χρηματοδότησης σε τοπικό επίπεδο είναι ποικίλοι και είναι δυνατόν να προέρχονται από τοπικούς φόρους, εισιτήρια των επιβατών των συγκοινωνιών, τέλη στάθμευσης, τέλη πράσινων ζωνών και ιδιωτική χρηματοδότηση. Οι αυξανόμενες ανάγκες χρηματοδότησης σύνθετων συστημάτων μεταφοράς και η ενδεχόμενη μείωση της διατιθέμενης δημόσιας χρηματοδότησης είναι τα κύρια προβλήματα για το μέλλον. Η αξιοποίηση της κοινοτικής χρηματοδότησης, στην οποία συμπεριλαμβάνονται τα εργαλεία της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, μπορεί να δημιουργήσει σημαντικά κίνητρα και να βοηθήσει στη συγκέντρωση καταλυτικών ιδιωτικών κεφαλαίων. Βραχυπρόθεσμα, η Επιτροπή μπορεί να βοηθήσει τις αρμόδιες αρχές και τους ενδιαφερόμενους παράγοντες να διερευνήσουν τις δυνατότητες χρηματοδότησης που υπάρχουν και να αναπτύξουν καινοτόμα συστήματα σύμπραξης μεταξύ δημόσιου και ιδιωτικού τομέα.

Δράση 14 — Βελτιστοποίηση των υφιστάμενων πηγών χρηματοδότησης

²³ Οδηγία 2009/33/ΕΚ.

²⁴ Όπως www.curacaoproject.eu.

Τα Διαρθρωτικά Ταμεία και το Ταμείο Συνοχής, με τη διάθεση άνω των 8 δισεκατομμυρίων ευρώ για καθαρές αστικές συγκοινωνίες κατά τη διάρκεια της τρέχουσας περιόδου δημοσιονομικού προγραμματισμού, αποτελούν πολύ σημαντικό κοινοτικό χρηματοδοτικό πόρο για τις επενδύσεις σε υποδομές και τροχαίο υλικό. Στο θέμα «μεταφορές» του 7ου ΠΠ υπάρχει, για πρώτη φορά, πρωτεύον πεδίο αφιερωμένο στη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Η Επιτροπή, εκτός από τις ήδη πραγματοποιούμενες δραστηριότητες, θα εξετάσει νέες στοχευμένες δράσεις ETA και επίδειξης που αφορούν την αστική κινητικότητα.

Θα συνεχίσει τη στήριξη της στο STEER, τμήμα του προγράμματος δράσεων «Ευφυής ενέργεια για την Ευρώπη»²⁵, το οποίο έχει ως αντικείμενο τις ενεργειακές πτυχές των μεταφορών, και στο URBACT²⁶. Το πρόγραμμα «Υποστήριξη της πολιτικής για τις τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνιών (ΤΠΕ)» μπορεί να προσφέρει στήριξη σε πιλοτικά έργα που έχουν ως αντικείμενο την αστική κινητικότητα. Τέλος, χρηματοδοτήθηκαν δράσεις αστικής κινητικότητας σε πεδία προτεραιότητας της Πράσινης Βίβλου για την αστική κινητικότητα, μετά από πρόσκληση υποβολής προτάσεων το 2008.

Δράση 15 — Ανάλυση των μελλοντικών αναγκών χρηματοδότησης

Η Επιτροπή θα συνεχίσει να χρηματοδοτεί την επιτυχή πρωτοβουλία CIVITAS και μετά την τρίτη σειρά έργων που άρχισαν το 2008. Ξεκίνησε επανεξέταση του τρόπου που θα κριθεί ο πλέον κατάλληλος για την προώθηση του CIVITAS FUTURA. Θα διερευνήσει επίσης τις μελλοντικές χρηματοδοτικές ανάγκες για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας στο πλαίσιο της γενικότερης συλλογιστικής της για τις προσεχείς πολυετείς δημοσιονομικές προοπτικές.

Θέμα 5 — Συλλογική πείρα και γνώσεις

Η Επιτροπή θα βοηθήσει τους ενδιαφερόμενους παράγοντες να κεφαλαιοποιήσουν την πείρα που έχουν αποκτήσει και θα υποστηρίξει την ανταλλαγή πληροφοριών, ιδιαίτερα για τα υποδειγματικά συστήματα που αναπτύσσονται μέσω των κοινοτικών προγραμμάτων. Η δράση σε επίπεδο ΕΕ μπορεί να αποβεί αποφασιστική για την εξασφάλιση της συλλογής, διάθεσης και σύγκρισης δεδομένων, στατιστικών και πληροφοριών. Προς το παρόν δεν υπάρχουν αυτά τα δεδομένα αλλά είναι αναγκαία για την ορθή χάραξη πολιτικών, όπως για την παροχή συγκοινωνιών, την ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους και τον ολοκληρωμένο σχεδιασμό μεταφορών και χρήσης γης. Μπορεί επίσης να βοηθήσει τους αρμοδίους πόλεων με μικρότερη πείρα και γνώσεις και λιγότερους χρηματοδοτικούς πόρους να ωφεληθούν από πρακτικές που έχουν αναπτυχθεί σε άλλες πόλεις, πιο προηγμένες από άποψη βιώσιμης αστικής κινητικότητας, επί παραδείγματι σε πεδία όπως η ασφάλεια πεζών και ποδηλατιστών, όπου η ανταλλαγή βέλτιστης πρακτικής μπορεί να συντελέσει στη βελτίωση της ασφάλειας των εύαλτων χρηστών των οδών σε αστικές περιοχές.

Δράση 16 — Βελτίωση δεδομένων και στατιστικών

Για να αντιμετωπισθεί η έλλειψη δεδομένων και στατιστικών, η Επιτροπή θα αρχίσει μελέτη για τον τρόπο βελτίωσης και αναβάθμισης της συλλογής δεδομένων για τις αστικές συγκοινωνίες και την κινητικότητα. Θα αναζητηθεί επίσης η συνέργεια μεταξύ των υφιστάμενων δραστηριοτήτων της Επιτροπής.

Δράση 17 — Σύσταση παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας

²⁵ http://ec.europa.eu/energy/intelligent/index_en.html.

²⁶ <http://urbact.eu>

Η Επιτροπή θα συστήσει παρατηρητήριο αστικής κινητικότητας για τους απασχολούμενους στις αστικές συγκοινωνίες υπό μορφή εικονικής πλατφόρμας²⁷ με σκοπό να είναι σε θέση να ανταλλάσσουν πληροφορίες, δεδομένα και στατιστικές, να παρακολουθούν τις εξελίξεις και να διευκολυνθεί η ανταλλαγή βέλτιστη πρακτικής. Η πλατφόρμα θα περιλαμβάνει βάση δεδομένων με πληροφορίες για ευρύ φάσμα δοκιμασμένων λύσεων που ήδη εφαρμόζονται, με επιμορφωτικό και εκπαιδευτικό υλικό, προγράμματα ανταλλαγής προσωπικού και άλλα υποστηρικτικά εργαλεία. Θα προσφέρει επισκόπηση της νομοθεσίας και των χρηματοδοτικών μέσων της ΕΕ που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα.

Δράση 18 — Συμβολή στο διάλογο και την ανταλλαγή πληροφοριών σε διεθνές επίπεδο

Οι τοπικές και περιφερειακές αρχές ανά τον κόσμο είναι αντιμέτωπες με τα ίδια σχεδόν προβλήματα κινητικότητας. Η αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής, η διευκόλυνση του διεθνούς εμπορίου, η ασφάλεια ενεργειακού εφοδιασμού, η εξασφάλιση αδιάλειπτων ροών μεταφοράς και η εξασφάλιση κοινωνικής ισότητας είναι θέματα παγκόσμιας εμβέλειας. Αξιοποιώντας τις πλατφόρμες και τους χρηματοδοτικούς μηχανισμούς που υπάρχουν, η Επιτροπή θα διευκολύνει το διάλογο, την αδελφοποίηση πόλεων και την ανταλλαγή πληροφοριών για την αστική κινητικότητα με γειτονικές περιοχές και διεθνείς εταίρους. Ως πρώτο βήμα, η Επιτροπή θα ανοίξει το δίκτυο του φόρουμ CIVITAS σε γειτονικές πόλεις ανατολικά, της Μεσογείου και της Αφρικής²⁸. Πιο μακροπρόθεσμα, η Επιτροπή θα συμπεριλάβει αυτή τη διάσταση στην ανάπτυξη του CIVITAS FUTURA και θα εξετάσει και άλλες σχετικές δραστηριότητες με βάση το 7ο ΠΠ.

Θέμα 6 — Βελτιστοποίηση της αστικής κινητικότητας

Η αποτελεσματική ενοποίηση, διαλειτουργικότητα και διασύνδεση των διαφόρων δικτύων μεταφορών είναι καίρια χαρακτηριστικά ενός αποδοτικού συστήματος μεταφοράς. Μπορούν να διευκολύνουν τη στροφή προς τρόπους μεταφοράς πιο φιλικούς προς το περιβάλλον και την αποτελεσματική υλικοτεχνική υποστήριξη. Οικονομικά προσιτές λύσεις για συγκοινωνίες εύχρηστες από τις οικογένειες είναι καίριας σημασίας για να ενθαρρυνθούν οι πολίτες να απεξαρτηθούν περισσότερο από το αυτοκίνητο, να χρησιμοποιούν τις συγκοινωνίες, να περπατούν και να χρησιμοποιούν το ποδήλατο περισσότερο και να αναζητούν νέους τρόπους μετακίνησής τους, όπως είναι η συλλογική χρήση του ΙΧ αυτοκινήτου, η χρήση κοινόχρηστων αυτοκινήτων και η συλλογική χρήση ποδηλάτων. Εναλλακτικά μέσα μεταφοράς όπως τα ηλεκτρικά δίκυκλα, μηχανάκια και μοτοποδήλατα, αλλά και τα ταξί μπορούν επίσης να διαδραματίσουν κάποιο ρόλο. Η διαχείριση της κινητικότητας από τις επιχειρήσεις μπορεί να επηρεάσει τη συμπεριφορά των εργαζομένων στη μετακίνησή τους προς βιώσιμες επιλογές μεταφοράς. Εργοδότες και δημόσιες υπηρεσίες μπορούν να παρέχουν την υποστήριξή τους με οικονομικά κίνητρα και ρυθμίσεις για τη στάθμευση.

Δράση 19 — Αστικές εμπορευματικές μεταφορές

Η Επιτροπή προτίθεται να παράσχει συνδρομή στον τρόπο με τον οποίο θα βελτιστοποιηθεί η απόδοση της αστικής εφοδιαστικής, καθώς και για τη βελτίωση των συνδέσεων των μεταφορών μεγάλων αποστάσεων με τις περιαστικές και τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές, με σκοπό να εξασφαλισθεί αποτελεσματική παράδοση των εμπορευμάτων στο «τελευταίο χιλιόμετρο». Το υλικό αυτό θα εστιάζεται στους τρόπους καλύτερης ένταξης των εμπορευματικών μεταφορών στις κατά τόπους πολιτικές και σχέδια και καλύτερης

²⁷ Στήριξη σε υπάρχουσες πρωτοβουλίες, όπως π.χ. www.eltis.org.
²⁸ COM(2009) 301.

διαχείρισης και παρακολούθησης των ροών μεταφοράς. Στο πλαίσιο των προετοιμασιών της, η Επιτροπή θα διοργανώσει διάσκεψη για τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές το 2010. Στη διάσκεψη, θα εκτιμηθεί επίσης η υλοποίηση πρωτοβουλιών των πόλεων στο πλαίσιο του σχεδίου δράσης για την εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών²⁹.

Δράση 20 — Ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) στην αστική κινητικότητα

Η Επιτροπή προτίθεται να παράσχει συνδρομή που θα αφορά τις εφαρμογές ITS για την αστική κινητικότητα ώστε να συμπληρωθεί το σχέδιο δράσης ITS³⁰. Στο υλικό θα εξετάζεται, π.χ., η ηλεκτρονική έκδοση και πληρωμή εισιτηρίων, η διαχείριση της κυκλοφορίας, η πληροφόρηση του επιβατικού κοινού, η ρύθμιση της πρόσβασης και η διαχείριση της ζήτησης, καθώς και οι ευκαιρίες που δημιουργούνται με το ευρωπαϊκό σύστημα GNSS Galileo (Παγκόσμιο Δορυφορικό Σύστημα Πλοήγησης). Αρχικά, η Επιτροπή θα δρομολογήσει μελέτη για τη βελτίωση της διαλειτουργικότητας των συστημάτων έκδοσης και πληρωμής εισιτηρίων που θα συνδυάζουν όλους τους τύπους δρομολογίων και όλα τα μέσα μεταφοράς, όπως και για τη χρήση της έξυπνης κάρτας στις συγκοινωνίες, κυρίως στους βασικότερους ευρωπαϊκούς προορισμούς (αερολιμένες, σιδηροδρομικούς σταθμούς).

4. Μελλοντικές προοπτικές

Η Επιτροπή θα καθοδηγήσει δραστήρια την εφαρμογή του παρόντος σχεδίου δράσης. Θα συνεχίσει το διάλογο με τους ενδιαφερόμενους και θα δημιουργήσει κατάλληλους διευθυντικούς μηχανισμούς, με τη συμμετοχή επίσης των κρατών μελών, π.χ. της κοινής επιτροπής εμπειρογνομόνων για τις μεταφορές και το περιβάλλον³¹. Το 2012, η Επιτροπή θα επανεξετάσει την εφαρμογή του παρόντος σχεδίου δράσης και θα εκτιμήσει εάν χρειάζεται περαιτέρω δράση.

²⁹ COM(2007) 607.

³⁰ COM(2008) 886.

³¹ Συστάθηκε βάσει της στρατηγικής του Συμβουλίου για την ένταξη της περιβαλλοντικής και βιώσιμης ανάπτυξης στην πολιτική μεταφορών· έγγραφο 11717/99 TRANS 197 ENV 335 του Συμβουλίου της 11ης Οκτωβρίου 1999.

Παράρτημα 1 — Ανασκόπηση των δράσεων αστικής κινητικότητας

Δράση	Αριθ.
Έναρξη το 2009	
Επιτάχυνση της εκπόνησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας	1
Βελτίωση της πληροφόρησης του επιβατικού κοινού	6
Πρόσβαση σε πράσινες περιοχές	7
Έργα έρευνας και επίδειξης για οχήματα χαμηλότερων και μηδενικών εκπομπών	10
Διαδικτυακός οδηγός για καθαρά και ενεργειακά αποδοτικά οχήματα	11
Ανταλλαγή πληροφοριών για συστήματα τιμολόγησης των αστικών συγκοινωνιών	13
Βελτιστοποίηση των υφιστάμενων πηγών χρηματοδότησης	14
Σύσταση παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας	17
Έναρξη το 2010	
Μεταφορές για υγιές αστικό περιβάλλον	3
Πλατφόρμα για τα δικαιώματα των επιβατών των αστικών συγκοινωνιών	4
Εκστρατείες για συμπεριφορά βιώσιμης κινητικότητας	8
Ενεργειακά αποδοτική οδήγηση ενταγμένη στην εκπαίδευση οδήγησης	9
Ανάλυση των αναγκών χρηματοδότησης στο μέλλον	15
Αναβάθμιση δεδομένων και στατιστικών	16
Συμβολή στο διάλογο και την ανταλλαγή πληροφοριών σε διεθνές επίπεδο	18
Έναρξη το 2011	
Βιώσιμη αστική κινητικότητα και περιφερειακή πολιτική	2
Βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης ατόμων με μειωμένη κινητικότητα	5
Μελέτη για τις αστικές πτυχές της ενσωμάτωσης του εξωτερικού κόστους	12
Έναρξη το 2012	
Αστικές εμπορευματικές μεταφορές	19
Ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS) για την αστική κινητικότητα	20