



ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Βρυξέλλες, 17.12.2013
SWD(2013) 529 final

ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

ΣΥΝΟΠΤΙΚΗ ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

που συνοδεύει το έγγραφο

**ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ, ΤΟ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ, ΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΚΑΙ ΤΗΝ
ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Μαζί για μια ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα

{COM(2013) 913 final}

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

1. ΓΕΝΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

Το 2010, στη Στρατηγική «Ευρώπη 2020»¹ για έξυπνη, διατηρήσιμη και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξη τονίσθηκε η σημασία ενός εκσυγχρονισμένου και βιώσιμου συστήματος μεταφορών στην Ευρώπη και υπογραμμίσθηκε η ανάγκη να τεθεί στο επίκεντρο και η αστική διάσταση των μεταφορών. Στη Λευκή Βίβλο² του 2011 αναφέρθηκε η δυνατότητα ενός ευρωπαϊκού πλαισίου στήριξης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

2. ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΟΣ

Παρά τις υπάρχουσες ενωσιακές πολιτικές και την κείμενη νομοθεσία για την αντιμετώπιση επιμέρους πεδίων πολιτικής που επηρεάζουν την αστική κινητικότητα, την οδική ασφάλεια, την κλιματική αλλαγή, την ποιότητα του αέρα, τον θόρυβο, και τα συναφή μέτρα στα κράτη μέλη, πολλές πόλεις στην Ευρώπη εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα. Πασχίζουν να αντιμετωπίσουν τη συμφόρηση και την προσβασιμότητα, την αδιάλειπτη κινητικότητα κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ, τα τροχαία ατυχήματα στο αστικό οδικό δίκτυο, την ατμοσφαιρική ρύπανση, τις εκπομπές CO₂ και τον θόρυβο.

Το κύριο πρόβλημα που έχει διαπιστωθεί είναι ότι οι ζωτικής σημασίας ενωσιακοί στόχοι για ανταγωνιστικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών - δηλαδή απρόσκοπτη κινητικότητα κατά μήκος του ΔΕΔ-Μ, βελτίωση της οδικής ασφάλειας, μείωση των εκπομπών CO₂ και της ηχορρύπανσης και βελτίωση της ποιότητας του αέρα - κινδυνεύουν να μην επιτευχθούν λόγω των εξελίξεων στον τομέα των μεταφορών στις αστικές περιοχές. Αυτό στη συνέχεια επηρεάζει αρνητικά την ευημερία των πολιτών και την αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων που ευρίσκονται σε αστικές περιοχές.

Η βασική αιτία του προβλήματος συνδέεται με τη **ρυθμιστική ανεπάρκεια σε αστικό επίπεδο και το γεγονός ότι οι μηχανισμοί της αγοράς και μόνον δεν μπορούν να επιλύσουν το πρόβλημα**. Αυτή καθαυτή η ρυθμιστική ανεπάρκεια συνδέεται με το γεγονός ότι πολλές δράσεις των τοπικών αρχών δεν είναι αποτελεσματικές, **εξαιτίας της έλλειψης ολοκληρωμένης προσέγγισης για την αστική κινητικότητα**. Ασχολούνται με επιμέρους πεδία πολιτικής χωριστά χωρίς να διερευνούν πιθανές συνέργειες ή ασυμφωνίες μεταξύ των επιμέρους πεδίων πολιτικής.

3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

Το δικαίωμα ανάληψης δράσης από την ΕΕ στον τομέα των μεταφορών ορίζεται στα άρθρα 90-91 της ΣΛΕΕ, στα οποία προβλέπεται η κοινή πολιτική μεταφορών, και στα άρθρα 170-171 της ΣΛΕΕ, Τίτλος XVI για τα διευρωπαϊκά δίκτυα.

Η αναγκαιότητα ανάληψης δράσης σε επίπεδο ΕΕ για την αστική κινητικότητα έγκειται στο γεγονός ότι τα συστήματα αστικών μεταφορών αποτελούν αναπόσπαστα στοιχεία του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών και, ως εκ τούτου, εντάσσονται στην κοινή πολιτική μεταφορών. Επειδή οι περισσότερες μεταφορές εμπορευμάτων και προσώπων αρχίζουν και τερματίζουν σε πόλεις, δεν είναι δυνατόν να παραγνωρισθεί η αστική διάσταση του ΔΕΔ-Μ.

Η δράση της ΕΕ στο πεδίο της αστικής κινητικότητας μπορεί να προσδώσει προστιθέμενη αξία με τη διαμόρφωση ενός πιο συντονισμένου πλαισίου πολιτικής για τις ευρωπαϊκές πόλεις για τον ενοποιημένο σχεδιασμό της αστικής κινητικότητάς τους, ώστε οι δράσεις να καταστούν πιο αποτελεσματικές. Η ΕΕ μπορεί να δώσει σαφές πολιτικό μήνυμα το οποίο θα

¹ COM(2010)2020 τελικό.

² COM(2011)144

οδηγήσει σε ισχυρότερη πολιτική βούληση σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Η ΕΕ έχει επίσης τη δυνατότητα να επιφέρει ευρύτερα αποτελέσματα και να μεγιστοποιήσει τις προσπάθειες σε τομείς όπως η διάδοση πληροφοριών και γνώσεων, η διεύρυνση της γνωστικής βάσης, η ανάπτυξη ικανοτήτων, η πρακτική καθοδήγηση και στήριξη των αρχών, η δικτύωση, η έρευνα και η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών για την προώθηση ενοποιημένων προσεγγίσεων αστικής κινητικότητας.

Στην πρωτοβουλία αυτή δίνεται μεγάλη προσοχή στις τοπικές συνθήκες και αποφεύγεται η αυθαίρετη επιβολή ειδικών μέτρων για τις πόλεις. Κατεύθυνση θα είναι η στήριξη των εθνικών αρχών με ένα πλαίσιο ενοποιημένης προσέγγισης της αστικής κινητικότητας, με πλήρη τήρηση της επικουρικότητας και των διαφορετικών οργανωτικών δομών σε τοπικό επίπεδο.

4. ΣΤΟΧΟΙ

Ο γενικός στόχος είναι να αποδεσμευθούν όλες οι δυνατότητες των αστικών περιοχών να συμβάλουν σε ένα πιο ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών.

Ο ειδικός στόχος είναι να διασφαλιστεί ότι στις αστικές περιοχές της ΕΕ θα υιοθετηθεί ενοποιημένη προσέγγιση για την αστική κινητικότητα.

Οι επιχειρησιακοί στόχοι του προγράμματος είναι:

- Να διαμορφωθεί για τις αστικές περιοχές της ΕΕ πλαίσιο πολιτικής που θα περιλαμβάνει όλα τα θέματα πολιτικής που είναι αναγκαία για να διασφαλιστεί ενοποιημένη προσέγγιση αστικής κινητικότητας, το αργότερο έως τα τέλη του 2020.
- Να διαμορφωθεί για τις αστικές περιοχές της ΕΕ πλαίσιο διακυβέρνησης που θα περιλαμβάνει όλα τις διαδικασίες και διεργασίες που χρειάζονται για να διασφαλιστεί ενοποιημένη προσέγγιση αστικής κινητικότητας, το αργότερο έως τα τέλη του 2020.

5. ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΑΣΚΗΣΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

Η δημόσια διαβούλευση, οι συνεδριάσεις με εμπειρογνώμονες και εμπλεκόμενους φορείς, η ανεξάρτητη έρευνα, η πείρα από προηγούμενες πρωτοβουλίες και η δική τους ανάλυση έδωσαν στις υπηρεσίες της Επιτροπής τη δυνατότητα να προσδιορίσουν σειρά επιλογών πολιτικής με τις οποίες υπάρχει η δυνατότητα επίτευξης του κύριου στόχου της Λευκής Βίβλου.

5.1. Επιλογή 0B: Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης

Η ΕΕ θα υποστηρίξει μια προσέγγιση από τη βάση προς την κορυφή (σενάριο διατήρησης της υπάρχουσας κατάστασης) για να προωθηθεί ενοποιημένος σχεδιασμός της αστικής κινητικότητας. Η Επιτροπή θα συνεχίσει τις τρέχουσες δραστηριότητες.

Σύμφωνα με την προσέγγιση αυτή, η Επιτροπή θα προωθήσει περαιτέρω με τις δραστηριότητές της την υιοθέτηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, με έμφαση σε ένα συνολικό πλαίσιο πολιτικής και ένα ελάχιστο πλαίσιο διακυβέρνησης.

5.2. Επιλογή 1B: Μη δεσμευτική σύσταση για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Η ΕΕ θα επιδιώξει να ενισχύσει την κατάρτιση και εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε εθελοντική βάση από τις αρμόδιες αρχές στα κράτη μέλη παρέχοντας σχετικές συστάσεις. Οι συστάσεις θα παροτρύνουν τα κράτη μέλη να διαμορφώσουν εθνικά

πλαίσια πολιτικής για να ενθαρρύνουν την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις αστικές τους περιοχές.

5.3. Επιλογή 2Α: Υποχρεωτική κατάρτιση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε αστικές περιοχές που θα καθορίσουν τα κράτη μέλη

Η ΕΕ θα καταστήσει υποχρεωτική την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών σε ορισμένες κατηγορίες αστικών περιοχών. Στην επιλογή 2Α τα κράτη μέλη χρειάζεται να καθορίσουν ελεύθερα τις αστικές περιοχές (π.χ. με βάση το μέγεθος του πληθυσμού), στις οποίες κρίνουν απαραίτητη την υποχρεωτική κατάρτιση και εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας για να επιτευχθεί ο στόχος της πρωτοβουλίας.

Αυτό το υποχρεωτικό πλαίσιο σε επίπεδο ΕΕ εκ φύσεως πρέπει να λάβει τη μορφή νομοθετικής πράξης. Όσον αφορά την τήρηση της αρχής της επικουρικότητας και τη συνεκτίμηση των διαφορετικών συνθηκών που επικρατούν στις πόλεις και τα κράτη μέλη, το πιο κατάλληλο μέσο στην προκειμένη περίπτωση θα ήταν μια οδηγία και όχι ένας κανονισμός.

5.4. Επιλογή 3Α: Υποχρεωτική κατάρτιση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε πεδία που θα καθορισθούν σε επίπεδο ΕΕ (ελάχιστο πλαίσιο πολιτικής και διακυβέρνησης)

Η ΕΕ θα καταστήσει υποχρεωτική την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας από τις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών για ορισμένες κατηγορίες αστικών περιοχών. Στην επιλογή 3Α καθορίζονται σε επίπεδο ΕΕ οι αστικές περιοχές για τις οποίες χρειάζεται να καταρτισθούν και να εφαρμοσθούν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (π.χ. με βάση το μέγεθος του πληθυσμού).

Αυτή η υποχρεωτική προσέγγιση θα καλύπτει μόνον τις ελάχιστες απαιτήσεις, τόσο του πλαισίου πολιτικής όσο και του πλαισίου διακυβέρνησης, όπως περιγράφηκε στο 5.1.3 ανωτέρω. Για τους ίδιους λόγους όπως και για επιλογή 2Α, η επιλογή 3Α θα λάβει τη μορφή οδηγίας.

5.5. Σχηματική επισκόπηση των επιλογών πολιτικής και υλοποίηση

Πίνακας 4: Προκρινόμενες επιλογές πολιτικής

(για όλες τις επιλογές: πλαίσιο πολιτικής: ελάχιστο)	A Πλαίσιο πολιτικής ΕΛΑΧΙΣΤΟ	B Πλαίσιο πολιτικής ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ
0) Διατήρηση της υφιστάμενης κατάστασης: E&A, χρηματοδότηση, βέλτιστες πρακτικές, εκστρατείες, δημιουργία τοπικών ικανοτήτων	Άνευ αντικειμένου	Επιλογή 0B
1) Μη δεσμευτική σύσταση για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας	Άνευ αντικειμένου	Επιλογή 1B
Υποχρεωτική κατάρτιση και εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας:		
2) Τα κράτη μέλη χρειάζεται να ορίσουν τα ίδια τις αστικές περιοχές (π.χ. με βάση το μέγεθος του πληθυσμού), για τις οποίες πρέπει να καταρτισθεί και να εφαρμοστεί	Επιλογή 2Α	Άνευ αντικειμένου

σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας		
3) Καθορισμός σε επίπεδο ΕΕ των αστικών περιοχών για τις οποίες χρειάζεται η κατάρτιση και η εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (π.χ. με βάση το μέγεθος του πληθυσμού).	Επιλογή 3Α	Άνευ αντικειμένου

6. ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΕΠΙΠΤΩΣΕΩΝ

6.1. Επενέργεια των επιλογών πολιτικής στην υιοθέτηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας

Σε σύγκριση με το σενάριο διατήρησης της υφιστάμενης κατάστασης, η υποχρεωτική προσέγγιση (επιλογές 2Α και 3Α) αναμένεται να οδηγήσει σε πολύ μεγαλύτερη υιοθέτηση των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η εθελοντική προσέγγιση (επιλογή 1Β) οδηγεί σε πιο συγκρατημένη αύξηση της υιοθέτησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, ανάλογα με τις τοπικές συνθήκες και τα υπάρχοντα κίνητρα. Με την υποχρεωτική προσέγγιση, μπορεί εύλογα να θεωρηθεί ότι η υιοθέτηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα είναι κάπως μεγαλύτερη στην επιλογή 3Α σε σύγκριση με την επιλογή 2Α. Αυτό διότι ο καθορισμός των πόλεων σε επίπεδο ΕΕ για την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι πιθανότερο να έχει ευρύτερη κάλυψη, διότι θα είναι πιο άμεσα συνδεδεμένος με την επίτευξη του βασικού ενωσιακού στόχου της Λευκής Βίβλου για πιο ανταγωνιστικό και ενεργειακά αποδοτικό σύστημα μεταφορών.

6.2. Σχέση της υιοθέτησης σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές επιπτώσεις της πρωτοβουλίας

Μπορεί να υποθεθεί ότι όσο περισσότερες πόλεις εφαρμόσουν πλήρες σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας, τόσο μεγαλύτερες θα είναι οι δυνητικές περιβαλλοντικές/κοινωνικές/οικονομικές επιπτώσεις. Συνεπώς, στα ακόλουθα τμήματα σχετικά με την εκτίμηση των επιπτώσεων θα υποστηριχθεί ότι οι επιλογές 0Β, 1Β, 2Α και 3Α θα έχουν αυξημένες οικονομικές/περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις.

6.3. Κύριες οικονομικές επιπτώσεις

6.3.1. Συμφόρηση και ελεύθερη κυκλοφορία προσώπων και εμπορευμάτων

Ο κόσμος και οι επιχειρήσεις εγκαθίστανται σε αστικές περιοχές για να έχουν εύκολη πρόσβαση στην εργασία, σε υπηρεσίες και πόρους. Η συμφόρηση μειώνει την προσβασιμότητα και άρα τις δυνατότητες ελκυστικότητας και επιχειρηματικότητας του τόπου. Η κατάρτιση και η εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα οδηγήσουν σε μείωση της συμφόρησης. Οι χρόνοι μετακίνησης θα είναι πιο προβλέψιμοι και θα χάνονται λιγότερες επιβατοώρες και τονοώρες, με αποτέλεσμα τα νοικοκυριά, ο δημόσιος τομέας και οι επιχειρήσεις να εξοικονομούν χρόνο και χρήματα.

6.3.2. Δίκτυο ΔΕΔ-Μ

Με δεδομένο ότι η κυκλοφορία στις πόλεις είναι στενά συνυφασμένη με την κυκλοφορία στους δακτυλίους και τις παρακαμπτηρίουσ οδούς, τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα επηρεάσουν και το παρακαείμενο δίκτυο μεταφορών. Η μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης στις αστικές περιοχές εξαιτίας των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα έχει θετική επίπτωση στην εφοδιαστική του ΔΕΔ-Μ, διότι θα βελτιωθεί η πρόσβαση στους αυτοκινητοδρόμους, θα βελτιωθεί η σύνδεση με τους κύριους κόμβους μεταφορών (λιμένες, αερολιμένες) που βρίσκονται σε αστικές περιοχές και θα βελτιωθεί εν γένει η οργάνωση της αστικής εφοδιαστικής.

6.3.3. *Στροφή όσον αφορά τους τρόπους μεταφοράς*

Η καθιέρωση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα έχει θετικό αντίκτυπο στη στροφή όσον αφορά τους τρόπους μεταφοράς, διότι θα προωθηθούν η πεζοπορία και η ποδηλασία, καθώς και οι συγκοινωνίες.

6.3.4. *Έρευνα & καινοτομία, οικονομική ανάπτυξη και ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας στην ΕΕ*

Η διαμόρφωση πλαισίου για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε επίπεδο ΕΕ θα μπορούσε να καταστήσει την Ευρώπη πρωτοπόρα στην τεχνογνωσία ενοποιημένου σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας και, άρα, θα ενισχύσει την ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας στην ΕΕ. Επιπλέον, το πλαίσιο για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας μπορεί να επιφέρει και άλλα θετικά αποτελέσματα στην ανταγωνιστικότητα της βιομηχανίας της ΕΕ, διότι ένας από τους βασικούς στόχους των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η βελτίωση της αποτελεσματικότητας και της οικονομικής απόδοσης της μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων.

6.3.5. *Μικρές και Μεσαίες Επιχειρήσεις*

Ο συνολικός αντίκτυπος των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις ΜΜΕ αναμένεται να είναι θετικός, επειδή θα μειωθούν τα λειτουργικά έξοδα των επιχειρήσεων στις πόλεις, τα οποία σχετίζονται κυρίως με την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ακόμη και αν είναι αδύνατον να προσδιοριστεί ποσοτικά ο συνολικός αντίκτυπος των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις ΜΜΕ, τα οφέλη αναμένεται ότι θα αντισταθμίσουν το κόστος, λόγω της μειωμένης κυκλοφοριακής συμφόρησης και της βελτιωμένης δυνατότητας πρόσβασης και ελκυστικότητας των πόλεων όπου θα εφαρμοσθούν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

6.3.6. *Δημοσιονομικές επιπτώσεις*

Διοικητικές δαπάνες

Οι τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές επιβαρύνονται με υψηλότερες διοικητικές δαπάνες για την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε σύγκριση με τα συνήθη σχέδια μεταφορών και υποδομών. Η εφαρμογή των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας θα μπορούσε να οδηγήσει σε πρόσθετο διοικητικό φόρτο, όπως συμπληρωματικές άδειες στους παρόχους υπηρεσιών εφοδιαστικής για την είσοδο σε ζώνη περιορισμένης πρόσβασης σε μια συγκεκριμένη πόλη.

Εξοικονόμηση κόστους

Από την άλλη πλευρά, οι τοπικές, περιφερειακές και εθνικές αρχές θα εξοικονομήσουν δαπάνες λόγω της ανάπτυξης και υλοποίησης πιο συντονισμένου, αποτελεσματικού και αποδοτικού συνδυασμού μέτρων στο πλαίσιο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα αποτελέσματα από τον πρώτο γύρο εκτίμησης των σχεδίων τοπικών μεταφορών στο ΗΒ δείχνουν ότι ενδέχεται να είναι σημαντικά τα οφέλη των ενοποιημένων συστημάτων μεταφορών ως προς το κόστος και τη σχέση κόστους-οφέλους.

6.4. Κύριες κοινωνικές επιπτώσεις

6.4.1. *Οδική ασφάλεια*

Με τη λήψη μέτρων στο πλαίσιο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας για τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας θα μειωθεί το υψηλό κόστος των τροχαίων ατυχημάτων για την κοινωνία και για τα άτομα. Η αποφυγή θανατηφόρων ατυχημάτων και η μείωση σοβαρών τραυματισμών είναι επένδυση αποδοτική από άποψη κόστους, όταν το κόστος της

επικρατούσας κατάστασης σε όλη την ΕΕ σήμερα λόγω των σοβαρών τροχαίων ατυχημάτων ανέρχεται περίπου στο 2 % του ΑΕΠ της ΕΕ.³

6.4.2. Υγεία

Η εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας και των επιμέρους μέτρων, όπως οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, θα επηρεάσει τις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων. Η βελτιωμένη ποιότητα του αέρα θα έχει ως αποτέλεσμα λιγότερες παθήσεις του αναπνευστικού και καρδιοπάθειες που εντείνονται με την ατμοσφαιρική ρύπανση και, επομένως, θα επιφέρει μείωση των δαπανών για την υγεία. Με τη λήψη μέτρων με βάση τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, όπως περιορισμοί της ταχύτητας ή μέτρα απομόνωσης, θα οδηγήσουν σε μείωση της έκθεσης στον θόρυβο, η οποία αυξάνει τον κίνδυνο καρδιαγγειακών ασθενειών. Επιπλέον, τα μέτρα για να προωθηθεί η στροφή των μεταφορών προς την πεζοπορία και την ποδηλασία θα συμβάλουν σε πιο δραστήριο τρόπο ζωής και στη μείωση της παχυσαρκίας.

6.4.3. Απασχόληση και κοινωνική ένταξη

Με τη λήψη μέτρων με βάση τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας για να βελτιωθεί με επενδύσεις η δυνατότητα πρόσβασης στα οικονομικά κέντρα θα βελτιωθεί η κοινωνική ένταξη των πολιτών που ζουν σε περιφερειακές περιοχές διότι θα παρέχεται καλύτερη πρόσβαση στις συγκοινωνίες και οι περιορισμοί προς οικονομικές δραστηριότητες θα είναι πλησιέστεροι στις κατοικίες τους. Η κοινωνική ένταξη των πολιτών που δεν διαθέτουν αυτοκίνητο θα βελτιωθεί επίσης με την παροχή περισσότερων εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς. Με την παροχή πρόσβασης σε υπηρεσίες και δυνατότητες θα βελτιωθεί η ποιότητα διαβίωσης των πολιτών.

6.5. Κύριες περιβαλλοντικές επιπτώσεις

6.5.1. Ποιότητα του αέρα

Η εφαρμογή σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας και των συναφών μέτρων, όπως οι ζώνες περιορισμένης πρόσβασης, θα έχει επίπτωση στις εκπομπές ατμοσφαιρικών ρύπων. Η βελτιωμένη ποιότητα του αέρα θα οδηγήσει σε μείωση των περιβαλλοντικών ζημιών και των δαπανών για την υγεία.

6.5.2. Κατανάλωση ενέργειας και εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στις μεταφορές και ενδεχόμενες εδαφικές συνέπειες

Η εφαρμογή σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας και των μέτρων του, όπως η προώθηση μη μηχανοκίνητων τρόπων μεταφοράς, οι εναλλακτικές λύσεις για το αυτοκίνητο και η καλή πρόσβαση στις συγκοινωνίες, είναι πιθανόν να οδηγήσουν σε μείωση της (αύξησης της) κατανάλωσης ενέργειας και των εκπομπών CO₂. Το ΚΚΕρ αξιολόγησε τις επιπτώσεις σε επίπεδο ΕΕ, εστιάζοντας στην εδαφική διάσταση. Από την εξέταση όλων των ενδεχόμενων μέτρων πολιτικής με βάση σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας, η αξιολόγηση έδειξε ότι έως το 2030 οι δυνατότητες μείωσης των εκπομπών CO₂ σε επίπεδο ΕΕ θα είναι της τάξης του 7% με 8,8%, σύμφωνα με τις προβολές των τάσεων που επικρατούν και τις ασκούμενες πολιτικές.

7. ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΩΝ ΕΠΙΛΟΓΩΝ

7.1. Αποτελεσματικότητα

Σε σύγκριση με το βασικό σενάριο (επιλογή 0B), όλες οι άλλες επιλογές πολιτικής θα συμβάλουν αποτελεσματικότερα στην αποδέσμευση αστικών περιοχών, ώστε το σύστημα

³ ΠΟΥ (2004) Παγκόσμια έκθεση για την πρόληψη των τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα

μεταφορών να καταστεί πιο ανταγωνιστικό και ενεργειακά πιο αποδοτικό, διότι όλες οι επιλογές παροτρύνουν σε υιοθέτηση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Ωστόσο, οι συνέπειες των επιλογών υποχρεωτικής πολιτικής (2A και 3A) θα είναι μεγαλύτερες σε σύγκριση με την επιλογή 1B, η οποία συνεπάγεται μη δεσμευτικές συστάσεις για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Αυτό διότι εικάζεται ότι θα υιοθετηθούν περισσότερο σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας σε σύγκριση με τις προηγούμενες επιλογές.

7.2. Αποδοτικότητα

Όλες οι επιλογές πολιτικής είναι αποδοτικές: προσδίδουν αξία (αποτελεσματικότητα) στις δαπάνες που συνεπάγονται (κόστος). Η διαφορά μεταξύ των ελάχιστων (επιλογή 2A και 3A) ή των διεξοδικών απαιτήσεων (επιλογή 1B) για το πλαίσιο πολιτικής των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας δεν θα επηρεάσει σημαντικά την ισορροπία αυτή. Ωστόσο, επειδή η εθελοντική προσέγγιση παρέχει στους αρμοδίους των πόλεων μεγαλύτερη ελευθερία στην επιλογή του κατάλληλου πλαισίου, τα ενδιαφερόμενα μέρη υποστηρίζουν ότι ενδέχεται να μειωθεί ο διοικητικός φόρτος που οφείλεται σε ενδεχομένως περιττές νομικές απαιτήσεις, χωρίς να θίγεται η αποτελεσματικότητα της προσέγγισης. Συνεπώς, η επιλογή πολιτικής 1B είναι πιθανό να είναι πιο αποδοτική από τις επιλογές πολιτικής 2A και 3A.

7.3. Συνοχή

Όλες οι επιλογές συμβαδίζουν με τους πρωταρχικούς στόχους της ενωσιακής πολιτικής. Όλες οι επιλογές πολιτικής προσφέρουν καθαρά θετικά οικονομικά, κοινωνικά και περιβαλλοντικά οφέλη. Επιπλέον, οι επιλογές πολιτικής 2A και 3A θα εξασφαλίσουν συνεκτικό πλαίσιο για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας, διότι θα επιβληθεί η υποχρέωση σε ορισμένες πόλεις να εφαρμόσουν το πλαίσιο αναφοράς σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Στην επιλογή 1B αυτό το πλαίσιο αναφοράς σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας συνιστά απλώς καθοδήγηση διότι οι πόλεις δεν θα είναι υποχρεωμένες να εφαρμόσουν όλες τις συνιστώσες του. Συνεπώς, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι, μολονότι όλες οι επιλογές πολιτικής είναι συνεκτικές, οι επιλογές πολιτικής 2A και 3A είναι ελαφρώς πιο συνεκτικές σε σύγκριση με την επιλογή πολιτικής 1B.

7.4. Στήριξη των ενδιαφερομένων μερών

Όσοι συμμετείχαν στη δημόσια διαβούλευση είναι σε μεγάλο βαθμό υπέρ των ενωσιακών μέτρων στήριξης της επιλογής 0. Ωστόσο, μόνον το 29% των καταγεγραμμένων συμμετεχόντων υποστήριξαν το υποχρεωτικό πλαίσιο για τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις πόλεις της ΕΕ (επιλογές 2 και 3). Στις συνεδριάσεις διαβούλευσης με τους ενδιαφερομένους και τα μέλη της Επιτροπής των Περιφερειών υποστηρίχθηκε επίσης η υιοθέτηση μη νομοθετικής προσέγγισης.

8. ΠΡΟΤΙΜΩΜΕΝΗ ΕΠΙΛΟΓΗ

Με βάση την ανάλυση των επιπτώσεων και τη σύγκριση των επιλογών συνάγεται το συμπέρασμα ότι η προτιμώμενη επιλογή πολιτικής είναι η επιλογή 1B (μη δεσμευτικές συστάσεις για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας με διεξοδικές απαιτήσεις για το πλαίσιο πολιτικής). Είναι η προτιμώμενη επιλογή διότι υπερτερεί ως προς την αποτελεσματικότητα, την αποδοτικότητα, τη συνοχή και την υποστήριξη των ενδιαφερομένων μερών. Τα πλεονεκτήματα των μη δεσμευτικών συστάσεων για μια νομική προσέγγιση είναι πολλαπλά. Θα καταστεί δυνατή λεπτομερέστερη καθοδήγηση στους αρμοδίους των πόλεων, ώστε να διαθέτουν μεγαλύτερη ευελιξία και να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητά τους. Επιπλέον, είναι πιθανότερη η συμμετοχή όλων των κατηγοριών ενδιαφερομένων φορέων σε εθελοντική βάση. Δεδομένης της μεγάλης ποικιλομορφίας των προσεγγίσεων αστικής κινητικότητας στα κράτη μέλη και με βάση την τρέχουσα

περιορισμένη διαθεσιμότητα συγκρίσιμων δεδομένων και στατιστικών, οι μη δεσμευτικές συστάσεις για την κατάρτιση και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι, επομένως, προς το παρόν ο καλύτερος τρόπος δράσης.

9. ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗ ΚΑΙ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

Οι υπηρεσίες της Επιτροπής θα παρακολουθήσουν την εφαρμογή και την αποτελεσματικότητα της πρωτοβουλίας αυτής με σειρά μέσων, μεταξύ των οποίων είναι η μελλοντική ευρωπαϊκή πλατφόρμα για σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Θα αξιολογήσουν έως το 2020 την υιοθέτηση προσεγγίσεων ενοποιημένου σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Με βάση τα στοιχεία αυτά, θα αξιολογήσουν την ανάγκη για περαιτέρω δράση.