

ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

ΣΥΣΤΑΣΗ (ΕΕ) 2023/550 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 8ης Μαρτίου 2023

σχετικά με τα εθνικά προγράμματα υποστήριξης για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 1524]

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 292,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ⁽¹⁾ θέτει ως στόχο την επίτευξη κλιματικά ουδέτερης οικονομίας της ΕΕ έως το 2050. Στη Συμφωνία απευθύνεται έκκληση για μείωση κατά 90 % των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που προέρχονται από τις μεταφορές. Η στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα ⁽²⁾ έχει προτείνει μέτρα για την επίτευξη αυτού του στόχου, μεταξύ των οποίων μέτρα για την προώθηση της βιώσιμης, έξυπνης, ασφαλούς και υγιούς αστικής κινητικότητας.
- (2) Η ανακοίνωση σχετικά με το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ ⁽³⁾ δίνει προτεραιότητα σε πιο βιώσιμες λύσεις μεταφορών —συλλογικές και δημόσιες μεταφορές, κοινόχρηστη κινητικότητα, περπάτημα και ποδήλατο— με στόχο την αύξηση της χρήσης τους για καλύτερη και ενεργειακά αποδοτικότερη κινητικότητα από πόρτα σε πόρτα, η οποία συμβάλλει ταυτόχρονα στην υγεία και την ευημερία των πολιτών.
- (3) Η βιώσιμη αστική κινητικότητα συμβάλλει σε μια σειρά ευρωπαϊκών πολιτικών που αποσκοπούν στην προώθηση της κινητικότητας χαμηλών και μηδενικών εκπομπών ⁽⁴⁾, στη βελτίωση της ποιότητας του αέρα και της οδικής ασφάλειας, δημιουργώντας παράλληλα οφέλη για την υγεία και την ευημερία των πολιτών. Ο αποτελεσματικός σχεδιασμός της αστικής κινητικότητας μπορεί να συμβάλει στην προώθηση των σχετικών ευρωπαϊκών και εθνικών πολιτικών απευθείας σε τοπικό επίπεδο. Όπως τονίζεται στην ανακοίνωση σχετικά με το μακρόπνοο όραμα για τις αγροτικές περιοχές της ΕΕ ⁽⁵⁾ και στο συνοδευτικό αγροτικό σχέδιο δράσης της ΕΕ, η καλύτερη ενσωμάτωση της αστικής, περιαστικής και αγροτικής κινητικότητας έχει ουσιαστική σημασία για την προώθηση λύσεων βιώσιμης κινητικότητας.
- (4) Η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 ⁽⁶⁾ εισήγαγε τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) ως πλαίσιο για τις πόλεις και τις κωμοπόλεις όσον αφορά τον σχεδιασμό και την υλοποίηση αποκρίσεων στις προκλήσεις της πολιτικής για την αστική κινητικότητα σε ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. Έκτοτε, η Επιτροπή ενθαρρύνει την ευρεία υιοθέτηση των ΣΒΑΚ ως ακρογωνιαίου λίθου της ευρωπαϊκής πολιτικής για την αστική κινητικότητα. Το εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ και οι σχετικές ευρωπαϊκές κατευθυντήριες γραμμές έχουν χρησιμοποιηθεί εκτενώς από τις τοπικές αρχές, τους πολεοδόμους και τα ενδιαφερόμενα μέρη. Έχει αποδειχθεί αποτελεσματικό, ισχυρό και ευέλικτο εργαλείο στο οποίο οι πόλεις μπορούν να βασίζονται για τον σχεδιασμό μέτρων αστικής κινητικότητας.
- (5) Στην ειδική έκθεση αριθ. 06/2020: Βιώσιμη αστική κινητικότητα στην ΕΕ ⁽⁷⁾, το Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο υπογράμμισε ότι, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η ευθύνη για τη βιώσιμη διαχείριση της αστικής κινητικότητας βαρύνει τα κράτη μέλη και τις πόλεις τους. Το Συνέδριο διαπίστωσε ότι τα τοπικά μέτρα αστικής κινητικότητας δεν ήταν πάντοτε συνεπή με τους στόχους της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Τα εθνικά προγράμματα υποστήριξης των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) θα συμβάλουν στη βελτίωση της σύνδεσης μεταξύ του εννοιολογικού πλαισίου των ΣΒΑΚ και των τοπικών σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

⁽¹⁾ COM(2019) 640 final.

⁽²⁾ COM(2020) 789 final.

⁽³⁾ COM(2021) 811 final.

⁽⁴⁾ Οδηγία (ΕΕ) 2019/1161 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 2019, για την τροποποίηση της οδηγίας 2009/33/ΕΚ σχετικά με την προώθηση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων οδικών μεταφορών (ΕΕ L 188 της 12.7.2019, p. 116).

⁽⁵⁾ COM(2021) 345 final.

⁽⁶⁾ COM(2013) 913 final.

⁽⁷⁾ Ειδική έκθεση αριθ. 06/2020: Βιώσιμη αστική κινητικότητα στην ΕΕ: Δεν είναι δυνατή η επίτευξη ουσιαστικής βελτίωσης χωρίς δέσμευση από πλευράς των κρατών μελών.

- (6) Ο αναθεωρημένος κανονισμός περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) ⁽⁸⁾ προτείνει οι αστικοί κόμβοι του δικτύου ΔΕΔ-Μ να εγκρίνουν ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις απαιτήσεις που προβλέπονται στο παράρτημα V του κανονισμού και να συλλέγουν σχετικά δεδομένα αστικής κινητικότητας, τα οποία θα υποβάλλουν στην Επιτροπή. Όσον αφορά τις απαιτήσεις συλλογής δεδομένων και υποβολής εκθέσεων, η επακόλουθη εκτελεστική πράξη θα καθορίσει τον κατάλογο των δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας και τη μεθοδολογία υπολογισμού τους. Μετά τη θέσπισή τους, οι εν λόγω απαιτήσεις θα είναι οι μόνες δεσμευτικές απαιτήσεις σχετικά με τα ΣΒΑΚ σε επίπεδο ΕΕ. Τα εθνικά προγράμματα υποστήριξης των ΣΒΑΚ θα προσφέρουν εμπειρογνώσια σε αστικούς κόμβους του δικτύου ΔΕΔ-Μ ώστε να τους συνδράμουν στην εκπλήρωση των εν λόγω απαιτήσεων.
- (7) Οι πόλεις αντιμετωπίζουν προκλήσεις όσον αφορά την παρακολούθηση με τη χρήση δεικτών της προόδου των μέτρων βιώσιμης αστικής κινητικότητας που εφαρμόζουν. Για τη συλλογή δεδομένων απαιτούνται διοικητικοί και οικονομικοί πόροι, και οι πόλεις συχνά δυσκολεύονται να αποκτήσουν πρόσβαση στα δεδομένα που έχουν στη διάθεσή τους οι εθνικές και περιφερειακές αρχές και άλλοι φορείς. Η συλλογή, η ανταλλαγή και η χρήση δεδομένων θα πρέπει να διευκολύνεται από τα κράτη μέλη μέσω κεντρικών σημείων πρόσβασης και αποκεντρωμένων χώρων δεδομένων. Αυτό θα βοηθήσει τις πόλεις να βελτιώσουν τα οικεία συστήματα παρακολούθησης κατά τα επόμενα έτη.
- (8) Μια συλλογή μη δεσμευτικού υλικού καθοδήγησης και αναφοράς για τα ΣΒΑΚ ⁽⁹⁾, η οποία αναπτύχθηκε στο πλαίσιο συγχρηματοδοτούμενων από την ΕΕ έργων, είναι επίσης διαθέσιμη σε όλες τις πόλεις προκειμένου να τις στηρίξει στην κατάρτιση και την εφαρμογή των επιμέρους ΣΒΑΚ τους. Οι πόλεις καλούνται να χρησιμοποιούν αυτήν τη δεξαμενή πληροφοριών ανάλογα με τις ανάγκες τους. Η ομάδα εμπειρογνομένων της Επιτροπής για την αστική κινητικότητα ⁽¹⁰⁾ αναμένεται να συμβάλει στη συμπλήρωση και τον εξορθολογισμό της συλλογής μη δεσμευτικού υλικού καθοδήγησης για τα ΣΒΑΚ.
- (9) Τα κράτη μέλη θα πρέπει να στηρίξουν τις πόλεις στην κατάρτιση ΣΒΑΚ με σκοπό να τις βοηθήσουν να βελτιώσουν την ποιότητα των ΣΒΑΚ και να ευθυγραμμίσουν καλύτερα τα σχέδια αυτά με το πλαίσιο της ΕΕ.
- (10) Οι πόλεις εξακολουθούν να φέρουν την τελική ευθύνη για την ανάπτυξη, την έγκριση και την υλοποίηση των οικείων ΣΒΑΚ, καθώς και για την υλοποίηση των μέτρων που περιέχουν,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΣΥΣΤΑΣΗ:

1. ΣΚΟΠΟΣ ΚΑΙ ΠΕΔΙΟ ΕΦΑΡΜΟΓΗΣ

1.1. Εισαγωγή

Η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 εισήγαγε την έννοια των ΣΒΑΚ ⁽¹¹⁾ ως τον ακρογωνιαίο λίθο ενός πλαισίου για τις κομπόλεις, τις πόλεις και τις περιφέρειες με σκοπό την αντιμετώπιση των προκλήσεων της πολιτικής για την αστική κινητικότητα. Το εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ πρέπει να επικαιροποιηθεί ώστε να αντικατοπτρίζει τις νέες στρατηγικές της ΕΕ και να ενσωματώσει νέες προτεραιότητες πολιτικής. Η επικαιροποίηση αυτή παρατίθεται στο παράρτημα της παρούσας σύστασης ως εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ.

Με βάση το εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ, οι κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ παρέχουν συμβουλές στις πόλεις σχετικά με τη διαδικασία κατάρτισης και υλοποίησης των οικείων ΣΒΑΚ.

Κατά την τελευταία δεκαετία, η έννοια των ΣΒΑΚ προωθήθηκε από την Επιτροπή και χρησιμοποιήθηκε ευρέως από πολλές πόλεις σε ολόκληρη την ΕΕ, σε εθελοντική βάση, για τον σχεδιασμό της μετάβασής τους προς μια ελκυστική, συμπεριληπτική και βιώσιμη αστική κινητικότητα.

Οι πόλεις που εφαρμόζουν το εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ διαπιστώνουν ότι πρόκειται για ένα αποτελεσματικό, ολοκληρωμένο και ευέλικτο εργαλείο, το οποίο υπερβαίνει τα διοικητικά όρια των πόλεων και καλύπτει ολόκληρη τη «λειτουργική αστική περιοχή», λαμβάνοντας υπόψη τις ηπειρωτικές συνδέσεις καθώς και τις ροές των εργαζομένων που μετακινούνται καθημερινά και τις συνδέσεις μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών.

Στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής σχετικά με το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ ⁽¹²⁾ επισημαίνεται ότι τα ΣΒΑΚ αποτελούν ένα συνεκτικό μακροπρόθεσμο πλαίσιο σχεδιασμού, στο οποίο συμμετέχουν όλα τα σχετικά μέρη. Η ανθεκτικότητα της έννοιας καταδείχθηκε ιδίως κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19, καθώς πολλές πόλεις που διέθεταν ΣΒΑΚ μπόρεσαν να προσαρμόσουν με ταχύτητα και αποτελεσματικότητα τις πολιτικές τους για την κινητικότητα. Στη συνέχεια, μπόρεσαν να επιφέρουν αλλαγές στα οικεία συστήματα κινητικότητας ευκολότερα από τις πόλεις που δεν διέθεταν παρόμοια σχέδια. Σε πολλές περιπτώσεις, οι διαδικασίες έκτακτης ανάγκης και ανθεκτικότητας περιγράφονταν ήδη στα υφιστάμενα ΣΒΑΚ.

⁽⁸⁾ COM(2021) 812 final.

⁽⁹⁾ Το υλικό καθοδήγησης για τα ΣΒΑΚ αποτελείται από τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ σχετικά με την ανάπτυξη και την υλοποίηση των ΣΒΑΚ καθώς και από πρόσθετο υλικό αναφοράς, και είναι διαθέσιμο στην πύλη του παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας ELTIS: <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>.

⁽¹⁰⁾ Απόφαση C(2022) 5320 της Επιτροπής, της 28ης Ιουλίου 2022, για τη σύσταση της ομάδας εμπειρογνομένων της Επιτροπής για την αστική κινητικότητα: ομάδα εμπειρογνομένων για την αστική κινητικότητα.

⁽¹¹⁾ Βλέπε παράρτημα της ανακοίνωσης της Επιτροπής της 17ης Δεκεμβρίου 2013 Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα, COM(2013) 913 final τελικό.

⁽¹²⁾ COM(2021) 811 final.

Ωστόσο, η αξιολόγηση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 προσδιόρισε ως σημαντική αδυναμία το γεγονός ότι τα ΣΒΑΚ δεν έχουν υιοθετηθεί στον ίδιο βαθμό σε όλα τα κράτη μέλη. Πολλές κομσότητες και πόλεις εξακολουθούν να μη διαθέτουν ΣΒΑΚ και η ποιότητα των υφιστάμενων ΣΒΑΚ ποικίλλει σημαντικά. Παρατηρείται επίσης σαφής ανισορροπία μεταξύ των κρατών μελών όσον αφορά τη συνολική κάλυψη των πόλεων με ΣΒΑΚ.

Ως εκ τούτου, η παρούσα σύσταση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

1.2. Ανάγκη για ανάληψη δράσης σε επίπεδο κρατών μελών

Με βάση την τεράστια πείρα που έχει αποκομιστεί από τη χρήση του εννοιολογικού πλαισίου των ΣΒΑΚ από το 2013 και έπειτα, η αξιολόγηση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 κατέδειξε ότι η ικανότητα και η εμπειρογνωσία, ιδίως στις μικρές και μεσαίες πόλεις, εξακολουθούν να αποτελούν πρόβλημα, όπως και η έλλειψη εθνικής συμμετοχής και στήριξης.

Το στοιχείο αυτό καταδεικνύει τη γενική ανάγκη διασφάλισης της συνοχής με το εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ και του συντονισμού των διαφόρων δραστηριοτήτων που αναλαμβάνουν οι πόλεις και οι αστικές περιοχές για την κατάρτιση, την υλοποίηση και την παρακολούθηση των οικείων σχεδίων κινητικότητας.

Όπως επισημαίνεται στο νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ, είναι αναγκαίο να ενισχυθεί η διακυβέρνηση και η ανάληψη ευθύνης σε εθνικό επίπεδο, ώστε να δημιουργηθεί ένα πλαίσιο στήριξης για τη στενότερη ευθυγράμμιση των ΣΒΑΚ με το εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ, το οποίο θα λαμβάνει υπόψη τις τοπικές συνθήκες, τις πρακτικές σχεδιασμού και το θεσμικό πλαίσιο, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας.

1.3. Σύνδεση με το ΔΕΔ-Μ

Η πρόταση για τον αναθεωρημένο κανονισμό ΔΕΔ-Μ⁽¹³⁾ περιλαμβάνει την ενίσχυση του ρόλου των πόλεων ως ζωτικών κόμβων για βιώσιμες, ασφαλείς, αποδοτικές και πολυτροπικές μεταφορές σε ολόκληρη την Ευρώπη και πέραν αυτής. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η αποτελεσματική λειτουργία του δικτύου ΔΕΔ-Μ, η Επιτροπή πρότεινε, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2025, τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι οι αστικοί κόμβοι του δικτύου ΔΕΔ-Μ θα εγκρίνουν ΣΒΑΚ και θα συλλέγουν σχετικά δεδομένα για την αστική κινητικότητα.

Οι αστικοί κόμβοι θα πρέπει να λαμβάνουν υπόψη τον αντίκτυπο των διαφόρων μέτρων αστικής κινητικότητας στις κυκλοφοριακές ροές, τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές ροές, κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Τα μέτρα θα πρέπει να αποσκοπούν στη διασφάλιση αδιάλειπτης διέλευσης, παράκαμψης ή διασύνδεσης μέσω αστικών κόμβων, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Τα μέτρα θα πρέπει να συμβάλουν στην άμβλυνση της συμφόρησης, στην αύξηση του μεριδίου των δημόσιων μεταφορών και των ενεργών τρόπων μεταφοράς, στη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και στην εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που επηρεάζουν τις κυκλοφοριακές ροές στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Ως εκ τούτου, η παρούσα σύσταση έχει επίσης ως στόχο να παράσχει πρόσθετη στήριξη στα κράτη μέλη και στις πόλεις όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να προετοιμαστούν για να ανταποκριθούν στις προτεινόμενες απαιτήσεις για τους αστικούς κόμβους.

Η παρούσα σύσταση δεν θίγει τη μελλοντική έκδοση αναθεωρημένου κανονισμού ΔΕΔ-Μ με βάση την προαναφερόμενη πρόταση και τυχόν υποχρεώσεις σχετικά με τα ΣΒΑΚ που περιέχονται σε αυτήν.

1.4. Συντονισμός σε τοπικό επίπεδο για συνέργειες μεταξύ τομεακών προσεγγίσεων και προσεγγίσεων χωροταξικού σχεδιασμού

Η ανάπτυξη των ΣΒΑΚ απαιτεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση που να καλύπτει δύο διαστάσεις: την ενσωμάτωση της αστικής κινητικότητας στον σχεδιασμό του δικτύου ενός συστήματος μεταφορών («προσέγγιση δικτύου») και την ενσωμάτωση σε μια διατομεακή στρατηγική για βιώσιμη αστική ανάπτυξη («τοποκεντρική προσέγγιση»).

Οι μεταφορές αποτελούν ζωτικό μέρος μιας αποδοτικής και αποτελεσματικής προσέγγισης της ολοκληρωμένης προσέγγισης όσον αφορά τον χωροταξικό σχεδιασμό σε αστικό/τοπικό επίπεδο. Ως εκ τούτου, τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να καταρτίζονται και να υλοποιούνται σε στενό συντονισμό με τα τοπικά και περιφερειακά σχέδια κινητικότητας, τα χωροταξικά σχέδια και τα σχετικά τομεακά σχέδια. Με τον τρόπο αυτόν ευθυγραμμίζονται καλύτερα τα ΣΒΑΚ με τους στόχους των τομεακών πολιτικών, ενώ μειώνεται επίσης ο διοικητικός φόρτος για τις τοπικές αρχές.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να διασφαλίσουν τη συμβατότητα και τη συνοχή μεταξύ των στόχων των τομεακών πολιτικών και του σχεδιασμού αστικής κινητικότητας μέσω:

- της παροχής στήριξης στις πόλεις ώστε να μετατρέψουν τους ευρωπαϊκούς και εθνικούς στόχους σε τοπικές αστικές πολιτικές, στρατηγικές και έγγραφα χωροταξικού σχεδιασμού, όπως είναι τα ΣΒΑΚ, τα σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής, τα σχέδια δράσης για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα, τις συμβάσεις για το κλίμα και τα σύμφωνα οικολογικών πόλεων·

⁽¹³⁾ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών [COM(2021) 812 final].

- της αντιμετώπισης των αναγκών και των ιδιαιτεροτήτων των πόλεων και των αστικών περιοχών σε συνολικές εθνικές ή περιφερειακές στρατηγικές και έγγραφα σχεδιασμού, όπως εθνικά και περιφερειακά σχέδια μεταφορών, εθνικά πλαίσια πολιτικής για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων, εθνικά σχέδια για την ενέργεια και το κλίμα, στρατηγικές για τη δημόσια υγεία· στρατηγικές βιώσιμης αστικής ανάπτυξης·
- της αντιμετώπισης των αναγκών και των ιδιαιτεροτήτων των πόλεων και των αστικών περιοχών στο πλαίσιο εθνικών δράσεων σχετικά με τις ευρωπαϊκές και διεθνείς δεσμεύσεις, όπως το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο και τα προγράμματα εργασιών για τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

2. ΕΘΝΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ ΤΩΝ ΣΒΑΚ

2.1. Στόχοι

Η Επιτροπή καλεί κάθε κράτος μέλος να θέσει σε εφαρμογή ένα εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης των ΣΒΑΚ με στόχο την παροχή στήριξης στις πόλεις, την ενίσχυση της διακυβέρνησης και την αύξηση του συντονισμού σε εθνικό επίπεδο, τον σχεδιασμό και τη διασφάλιση της υιοθέτησης πολιτικών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, καθώς και τη βελτίωση του συντονισμού μεταξύ περιφερειών, πόλεων και κωμοπόλεων, καθώς και μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών.

2.2. Πεδίο εφαρμογής του προγράμματος

Τα εθνικά προγράμματα υποστήριξης των ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνουν μέτρα για:

- την ανάπτυξη εθνικών κατευθυντήριων γραμμών για τον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας με βάση το επικαιροποιημένο εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ, όπως παρουσιάζεται στο παράρτημα της παρούσας σύστασης της Επιτροπής, και λαμβανομένων υπόψη των κατευθυντήριων γραμμών για τα ΣΒΑΚ ⁽¹⁴⁾, στις οποίες θα εξετάζονται η κινητικότητα των επιβατών, οι εμπορευματικές μεταφορές και η εφοδιαστική με ολοκληρωμένο τρόπο·
- την παροχή τεχνικής βοήθειας και στήριξης από εμπειρογνώμονες·
- την ανάπτυξη εθνικής προσέγγισης για την κατάρτιση και την υλοποίηση ΣΒΑΚ σε όλες τις πόλεις, σε συνεργασία με περιαστικές και αγροτικές περιοχές γύρω από την πόλη, τα οποία θα καλύπτουν ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή (πόλη και οικεία ζώνη καθημερινής μετακίνησης των εργαζομένων)·
- την ενεργοποίηση του εθνικού δικτύου περιφερειών, πόλεων και κωμοπόλεων με σκοπό την προώθηση της μάθησης από ομοτίμους και την ανταλλαγή ορθών πρακτικών, συμπεριλαμβανομένων των εξόχως απόκεντρων περιοχών της ΕΕ και άλλων απομακρυσμένων, νησιωτικών, περιφερειακών και αραιοκατοικημένων περιοχών·
- την εφαρμογή προγράμματος κατάρτισης για τις πόλεις, στο οποίο θα περιλαμβάνεται η ανάπτυξη ικανοτήτων·
- την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης στις πόλεις με σκοπό τη συγκέντρωση και τη διατήρηση διοικητικής ικανότητας και την έκτακτη πρόσληψη εμπειρογνομόνων για την παροχή στήριξης·
- τη διοργάνωση και τον συντονισμό επικοινωνιακών εκστρατειών και δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τα ΣΒΑΚ·
- την ενημέρωση σχετικά με τις πληροφορίες και το υλικό καθοδήγησης που δημοσιεύονται στην πύλη του ευρωπαϊκού παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας ⁽¹⁵⁾·
- την επανεξέταση και την παροχή συμβουλών σχετικά με τον τρόπο βελτίωσης της ποιότητας των ΣΒΑΚ σύμφωνα με το εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ· με τον τρόπο αυτό θα διευκολυνθεί η ανάπτυξη των ΣΒΑΚ όπου απαιτείται ως προϋπόθεση για δημόσια ή ιδιωτική χρηματοδότηση·
- τον έλεγχο του εθνικού νομοθετικού πλαισίου με σκοπό τον εντοπισμό εμποδίων στην ανάπτυξη αποτελεσματικών ΣΒΑΚ στις πόλεις·
- την παροχή βοήθειας στις αρμόδιες αρχές για τη βελτίωση του συντονισμού όσον αφορά την παροχή υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στη λειτουργική αστική περιοχή·
- την παροχή βοήθειας στις τοπικές αρχές ώστε να ενοποιήσουν και να βελτιώσουν τον συντονισμό μεταξύ των ΣΒΑΚ και του χωροταξικού σχεδιασμού, και να βελτιώσουν την ευθυγράμμιση και τις συνέργειες με τα σχέδια δράσης για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα, τα σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής και άλλα σχετικά σχέδια·
- την ενίσχυση της παρακολούθησης της υλοποίησης των ΣΒΑΚ, με τη θέσπιση μηχανισμών για τη μέτρηση της προόδου προς την επίτευξη των σκοπών και των στόχων των ΣΒΑΚ·

⁽¹⁴⁾ Κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ σχετικά με την ανάπτυξη και την υλοποίηση των ΣΒΑΚ, διαθέσιμες στην πύλη του παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας ELTIS· <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

⁽¹⁵⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>

- τον υπολογισμό δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας, σύμφωνα με τη μεθοδολογία της Επιτροπής ⁽¹⁶⁾, τον συντονισμό και τη στήριξη της συλλογής δεδομένων και τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε εθνικά, περιφερειακά ή ιδιωτικά δεδομένα που απαιτούνται για τον υπολογισμό των δεικτών αστικής κινητικότητας, καθώς και την ανταλλαγή και τη χρήση αυτών·
- την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων τομεακών πολιτικών, συμπεριλαμβανομένων της απαλλαγής από τις ανθρακούχες εκπομπές και της οδικής ασφάλειας· την παροχή στήριξης στις πόλεις για την ανάπτυξη μηχανισμών συλλογής αναλυτικών δεδομένων, μεταξύ άλλων ανά φύλο·
- την τακτική επικαιροποίηση των ενοτήτων της πύλης του ευρωπαϊκού παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας σχετικά με τις πόλεις και τα εθνικά σχέδια·
- την υποστήριξη της υλοποίησης των πτυχών αστικής κινητικότητας της αποστολής για κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις.

Το πεδίο εφαρμογής του προγράμματος υποστήριξης θα πρέπει να καθοριστεί σε συνεργασία με τις πόλεις και τις περιφέρειες και να επανεξετάζεται τακτικά με βάση τις ανάγκες τους και τις παρατηρήσεις που λαμβάνονται από αυτές.

2.3. Χρηματοδότηση και διασφάλιση της ποιότητας

Τα ΣΒΑΚ συνιστούν αποτελεσματικό πλαίσιο για τον σχεδιασμό και την υλοποίηση δημόσιων ή ιδιωτικών επενδύσεων αστικής κινητικότητας.

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να λάβουν μέτρα για την ενημέρωση και τη στήριξη των ευκαιριών χρηματοδότησης, για τη βελτίωση της ποιότητας των ΣΒΑΚ και την καλύτερη ευθυγράμμισή τους με το εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ.

Υπάρχει ευρύ φάσμα ευρωπαϊκών, εθνικών και περιφερειακών ταμείων και εργαλείων χρηματοδότησης που μπορούν να στηρίξουν τις διαδικασίες ΣΒΑΚ, όπως:

- ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη»·
- το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης και το Ταμείο Συνοχής, συμπεριλαμβανομένων των Interreg και URBACT·
- το πρόγραμμα «Ορίζων Ευρώπη», συμπεριλαμβανομένων των αποστολών και των δράσεων CIVITAS·
- το InvestEU, ο Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας (ΜΑΑ) και το REPowerEU·
- το πρόγραμμα «Ψηφιακή Ευρώπη»·
- το Ταμείο Δίκαιης Μετάβασης·
- το Ταμείο Καινοτομίας·
- το Μέσο Τεχνικής Υποστήριξης που παρέχει εξατομικευμένη τεχνική εμπειρογνωσία στα κράτη μέλη της ΕΕ·
- εθνικά προγράμματα·
- ιδιωτική χρηματοδότηση (π.χ. πράσινα ομόλογα).

Επιπλέον, η κοινότητα γνώσης και καινοτομίας του EIT για την αστική κινητικότητα παρέχει στήριξη στα κράτη μέλη, στις περιφέρειες και στις πόλεις για την υλοποίηση των οικείων ΣΒΑΚ.

2.4. Διαχείριση του προγράμματος για τα ΣΒΑΚ σε εθνικό επίπεδο

Τα κράτη μέλη θα πρέπει να ορίσουν υπηρεσία διαχείρισης του εθνικού προγράμματος για τα ΣΒΑΚ ως σημείο επαφής για θέματα των ΣΒΑΚ που αφορούν τις πόλεις και τις αστικές περιοχές. Οι υπηρεσίες αυτές θα πρέπει να συσταθούν σε συνεργασία με τις εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές.

Οι υπηρεσίες θα πρέπει να διαθέτουν τη σχετική τεχνική εμπειρογνωσία και νομικούς, οικονομικούς και ανθρώπινους πόρους για την ανάπτυξη και την εφαρμογή του εθνικού προγράμματος υποστήριξης των ΣΒΑΚ.

Θα πρέπει να είναι ουδέτερες και διαφανείς και να εξασφαλίζουν τη συμμετοχή των περιφερειών, των πόλεων και των αγροτικών περιοχών στις εργασίες τους. Θα πρέπει να λαμβάνουν συμβουλές από ομάδα εμπειρογνομώνων απαρτιζόμενη από εκπροσώπους των αρμόδιων υπουργείων, των περιφερειών, των πόλεων, των αγροτικών περιοχών, της ακαδημαϊκής κοινότητας και άλλων σχετικών ενδιαφερόμενων μερών στον τομέα της αστικής κινητικότητας.

Η εν λόγω ομάδα εμπειρογνομώνων μπορεί να διαδραματίσει καθοριστικό ρόλο στον σχεδιασμό και την αξιολόγηση του εθνικού προγράμματος υποστήριξης των ΣΒΑΚ, εγκρίνοντας εθνικά έγγραφα καθοδήγησης για τα ΣΒΑΚ και λειτουργώντας ως ανεξάρτητο φόρουμ εμπειρογνομώνων που θα συνδράμει στη διασφάλιση της ορθής εφαρμογής των κατευθυντήριων γραμμών για τα ΣΒΑΚ σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να αξιοποιήσουν υφιστάμενα προγράμματα υποστήριξης για τις πόλεις. Οι υπηρεσίες διαχείρισης των προγραμμάτων θα πρέπει να συγκεντρώνουν τα υφιστάμενα προγράμματα που εφαρμόζονται σε ποεθνικό και περιφερειακό επίπεδο, ώστε να εξασφαλίζεται συντονισμένη προσέγγιση, συμπεριλαμβανομένων των ιδιαίτερων περιορισμών των απομακρυσμένων και περιφερειακών περιοχών και των εξόχως απόκεντρων περιοχών.

⁽¹⁶⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_el

Ανάλογα με τη διοικητική δομή του κράτους μέλους, οι υπηρεσίες μπορούν να υπάγονται σε υπουργείο, οργανισμό ή εξειδικευμένο φορέα. Οι περιφερειακές υπηρεσίες μπορούν να λειτουργούν συμπληρωματικά προς τις εθνικές υπηρεσίες, ιδίως σε μεγαλύτερα ή ομοσπονδιακά κράτη μέλη.

Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, οι πόλεις θα πρέπει να φέρουν την τελική ευθύνη για την ανάπτυξη, την έγκριση και την υλοποίηση των οικείων ΣΒΑΚ.

2.5. Αλληλεπίδραση των υπηρεσιών διαχείρισης των εθνικών προγραμμάτων με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή

Οι υπηρεσίες διαχείρισης των εθνικών προγραμμάτων θα πρέπει να λειτουργούν ως το κύριο σημείο επαφής των κρατών μελών με την Επιτροπή για τις ανταλλαγές και τον συντονισμό όσον αφορά τις υπηρεσίες υποστήριξης των ΣΒΑΚ.

Η παροχή στήριξης για την υλοποίηση των ΣΒΑΚ είναι ένα από τα κύρια καθήκοντα της ομάδας εμπειρογνομένων για την αστική κινητικότητα (EGUM), η οποία συστάθηκε σε συνέχεια της έκδοσης του νέου πλαισίου αστικής κινητικότητας της ΕΕ και στο πλαίσιο της οποίας εκπρόσωποι από τα κράτη μέλη, τις περιφέρειες, τις πόλεις και άλλα ενδιαφερόμενα μέρη συναντώνται για να συζητήσουν την πολιτική της ΕΕ για την αστική κινητικότητα, μεταξύ άλλων όσον αφορά τα ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, οι υπηρεσίες διαχείρισης των εθνικών προγραμμάτων θα πρέπει να συνεργάζονται στενά με τους εκπροσώπους των κρατών μελών τους στην ομάδα εμπειρογνομένων και να συμβάλλουν ενεργά στην ομάδα.

2.6. Ενημέρωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τις δράσεις

Τα κράτη μέλη καλούνται να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τα μέτρα που λαμβάνουν ετησίως στο πλαίσιο της παρούσας σύστασης. Οι πληροφορίες θα πρέπει να διαβιβαστούν για πρώτη φορά 1 έτος μετά την έκδοση της παρούσας σύστασης.

Στις προς διαβίβαση πληροφορίες θα πρέπει να περιλαμβάνονται:

- το εθνικό πρόγραμμα υποστήριξης των ΣΒΑΚ·
- στοιχεία επικοινωνίας της υπηρεσίας διαχείρισης του εθνικού προγράμματος για τα ΣΒΑΚ·
- το πρόγραμμα εργασιών της υπηρεσίας του εθνικού προγράμματος υποστήριξης των ΣΒΑΚ·
- σύνοψη των ετήσιων εκθέσεων σχετικά με την υλοποίηση του προγράμματος εργασιών (η οποία να περιλαμβάνει μεταξύ άλλων ποσοτικοποιημένη πρόοδο όσον αφορά τους ΒΔΕ, βασικά ορόσημα και πιθανά ζητήματα που εντοπίστηκαν, καθώς και προβλεπόμενες δράσεις μετριασμού) και τα διδάγματα που αντλήθηκαν.

3. ΑΠΟΔΕΚΤΕΣ

Η παρούσα σύσταση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 8 Μαρτίου 2023.

Για την Επιτροπή
Adina VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Επικαιροποιημένο εννοιολογικό πλαίσιο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας**1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) είναι ένα στρατηγικό σχέδιο το οποίο έχει ως στόχο την ικανοποίηση των αναγκών κινητικότητας ανθρώπων και επιχειρήσεων στις πόλεις και τα περίχωρά τους, με σκοπό τη βελτίωση της ποιότητας ζωής. Πρόκειται για ένα ενιαίο πλαίσιο για την αντιμετώπιση όλων των κοινών προκλήσεων αστικής κινητικότητας σε ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή. Το ΣΒΑΚ προσφέρει μια ολοκληρωμένη, ευέλικτη και ανθεκτική προσέγγιση, με γνώμονα το όραμα, καθώς λειτουργεί ως μακροπρόθεσμο σχέδιο κινητικότητας που περιλαμβάνει δέσμες μέτρων για την επίτευξη βραχυπρόθεσμων σκοπών και στόχων, η επίτευξη των οποίων μπορεί να επισπευστεί ως ανταπόκριση σε μεταβαλλόμενες ανάγκες.

Από το 2013 η Επιτροπή ενθαρρύνει την ευρεία υιοθέτηση των ΣΒΑΚ ως θεμέλιου λίθου της πολιτικής της για την αστική κινητικότητα. Η τάση αυτή αντανακλά τη δυνατότητα των ΣΒΑΚ να βοηθήσουν κωμοπόλεις, πόλεις και περιφέρειες να αντιμετωπίσουν κοινές προκλήσεις κατά τη μετάβασή τους προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και να εξασφαλίσουν καλύτερη ποιότητα ζωής. Στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 ⁽¹⁾ οι τοπικές αρχές κλήθηκαν να θέσουν τα ΣΒΑΚ στο επίκεντρο της προσέγγισής τους για την αντιμετώπιση ζητημάτων αστικής κινητικότητας. Για τη στήριξη των τοπικών αρχών καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας ΣΒΑΚ δημοσιεύτηκαν σχετικές κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ.

Τα τελευταία έτη έχει αναπτυχθεί μεγάλος όγκος συμβουλών και υλικού καθοδήγησης από κοινού με την κοινότητα σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας, ενώ επακόλουθη δέσμη συμπληρωματικών εγγράφων καθοδήγησης για συγκεκριμένες πτυχές που αφορούν τα ΣΒΑΚ είναι στη διάθεση των πόλεων και των ενδιαφερόμενων μερών μέσω του παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας της ΕΕ ⁽²⁾. Διατίθεται επίσης εργαλείο αυτοαξιολόγησης που συνδράμει τις πόλεις στην κατανόηση των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών των οικείων ΣΒΑΚ ⁽³⁾.

Το αρχικό εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ ⁽⁴⁾ εμφανίστηκε στη δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 και αποτελούνταν από οκτώ βασικές κατευθυντήριες αρχές. Στο παρόν εννοιολογικό πλαίσιο των ΣΒΑΚ οι αρχές αυτές διατηρούνται ενώ επικαιροποιούνται τα στοιχεία που χρήζουν επικαιροποίησης.

1.1. Πλαίσιο

Σύμφωνα με τον Νέο Χάρτη της Λειψίας ⁽⁵⁾, οι πόλεις πρέπει να θεσπίσουν στρατηγικές ολοκληρωμένες και βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και να διασφαλίσουν την εφαρμογή τους στο σύνολο μιας πόλης, από τις λειτουργικές της περιοχές έως τις γειτονιές της.

Ως εκ τούτου, ο σχεδιασμός βιώσιμης αστικής κινητικότητας έχει ζωτική σημασία για την αποτελεσματική και βιώσιμη κινητικότητα στις πόλεις, συμπεριλαμβανομένων των αστικών κόμβων ΔΕΔ-Μ, ενώ είναι επίσης σημαντικός για τη συνολική λειτουργία του δικτύου και την εξασφάλιση μηχανισμών αντιμετώπισης καταστάσεων έκτακτης ανάγκης και ανθεκτικότητας σε περίπτωση σοβαρών προκλήσεων.

Προτείνεται οι αστικοί κόμβοι να πληρούν τις βασικές απαιτήσεις όσον αφορά τα ΣΒΑΚ που παρατίθενται στο παράρτημα V της πρότασης της Επιτροπής για την αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ ⁽⁶⁾. Το παρόν εννοιολογικό πλαίσιο δεν θίγει τυχόν δεσμευτικές υποχρεώσεις για τους αστικούς κόμβους όσον αφορά την έγκριση ΣΒΑΚ και το περιεχόμενό τους, όπως θα καθοριστούν στη μελλοντική αναθεώρηση του κανονισμού ΔΕΔ-Μ. Το παρόν εννοιολογικό πλαίσιο αξιοποιεί τις εν λόγω προτεινόμενες απαιτήσεις, ενώ ταυτόχρονα παρέχει περισσότερες πληροφορίες και παραθέτει τα συνιστώμενα επιμέρους στοιχεία που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη του ΣΒΑΚ, είτε μια πόλη είναι αστικός κόμβος είτε όχι.

1.2. Λόγοι για την επικαιροποίηση του εννοιολογικού πλαισίου των ΣΒΑΚ

Λαμβανομένων υπόψη των σημαντικών εξελίξεων των τελευταίων ετών και της πρακτικής πείρας που αποκτήθηκε κατά την τελευταία δεκαετία από την εφαρμογή του εννοιολογικού πλαισίου, δίνεται πλέον η δυνατότητα επικαιροποίησής του, προκειμένου τα ΣΒΑΚ να μπορούν να συμβάλουν αποτελεσματικότερα στην επίτευξη των ολοένα πιο φιλόδοξων στόχων και δεσμεύσεων της ΕΕ στους τομείς των μεταφορών, του κλίματος, της υγείας και της κοινωνίας.

⁽¹⁾ COM(2013) 913 final

⁽²⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>

⁽³⁾ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>

⁽⁴⁾ Παράρτημα 1 της ανακοίνωσης της Επιτροπής «Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα» (https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0008.05/DOC_1&format=PDF).

⁽⁵⁾ https://ec.europa.eu/regional_policy/sources/brochure/new_leipzig_charter/new_leipzig_charter_en.pdf

⁽⁶⁾ COM(2021) 812/2.

Οι τρέχουσες πολιτικές κατευθύνσεις καθορίζονται, ειδικότερα, στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία ⁽⁷⁾, στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα ⁽⁸⁾ και στο νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ ⁽⁹⁾. Στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την «προσαρμογή στον στόχο του 55 %» ⁽¹⁰⁾ και της δέσμης μέτρων για την πράσινη και αποδοτική κινητικότητα και του REPowerEU ⁽¹¹⁾, η Επιτροπή υπέβαλε πρόσφατα σχετικές νομοθετικές προτάσεις. Το σημαντικότερο στοιχείο είναι ότι το εννοιολογικό πλαίσιο του ΣΒΑΚ πρέπει να ενσωματώνει αποτελεσματικότερα τις κλιματικές και ενεργειακές πτυχές, εξετάζοντας παράλληλα ζητήματα ασφάλειας, συμπεριληπτικότητας και προσβασιμότητας, καθώς και τις πτυχές των εμπορευματικών μεταφορών και της εφοδιαστικής στις τοπικές μεταφορές.

Ειδικότερα, στο νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ αναφέρεται ότι το αναβαθμισμένο εννοιολογικό πλαίσιο για τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να καθιστά σαφές ότι προτεραιότητα συνιστά η προώθηση βιώσιμων λύσεων, συμπεριλαμβανομένων των ενεργών, συλλογικών και δημόσιων μεταφορών και της κοινόχρηστης κινητικότητας (μεταξύ άλλων για τις συνδέσεις αστικών και αγροτικών περιοχών), οι οποίες ενσωματώνουν πλήρως πτυχές ανθεκτικότητας, καθώς και σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής (SULP), με βάση οχήματα και λύσεις μηδενικών εκπομπών. Το εννοιολογικό πλαίσιο θα πρέπει να συμπληρωθεί περαιτέρω, ώστε να προβλεφθεί η ανάγκη για ειδικούς δείκτες και απαιτήσεις σχετικά με τα ΣΒΑΚ για τους αστικούς κόμβους ΔΕΔ-Μ ⁽¹²⁾.

Τέλος, τα εργαλεία σχεδιασμού στους τομείς της κινητικότητας, της ενέργειας, της βιωσιμότητας και της χρήσης της γης πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται σε μεγαλύτερο βαθμό. Με τον τρόπο αυτό, το αναθεωρημένο εννοιολογικό πλαίσιο θα δημιουργήσει επίσης στενότερες συνδέσεις μεταξύ των ΣΒΑΚ και άλλων σχετικών αστικών σχεδίων που καλύπτουν την ενέργεια και το κλίμα, ιδίως των σχεδίων δράσης για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα (SECAP).

2. ΤΟ ΕΝΝΟΙΟΛΟΓΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΣΒΑΚ

Το παρόν εννοιολογικό πλαίσιο παρουσιάζει μια προτεινόμενη προσέγγιση για τα ΣΒΑΚ στις αστικές περιοχές ανεξάρτητα από το μέγεθός τους. Τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να καταρτίζονται και να υλοποιούνται σύμφωνα με τις ακόλουθες κατευθυντήριες αρχές.

2.1. Σαφείς και μετρήσιμοι σκοποί και στόχοι

Κύριος στόχος του ΣΒΑΚ είναι να καταστήσει πιο προσιτή τη λειτουργική αστική περιοχή ⁽¹³⁾ για την οποία προορίζεται και να παρέχει υψηλής ποιότητας, ασφαλή και βιώσιμη κινητικότητα χαμηλών εκπομπών προς, μέσω και εντός αυτής της περιοχής. Θα πρέπει ειδικότερα να στηρίζει την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών και την εφαρμογή ενός συστήματος αστικών μεταφορών που συμβάλλει στη βελτίωση των συνολικών επιδόσεων του δικτύου μεταφορών, πιο συγκεκριμένα μέσω της ανάπτυξης υποδομών για την αδιάλειπτη κυκλοφορία οχημάτων μηδενικών εκπομπών καθώς και πολυτροπικών κόμβων επιβατών για τη διευκόλυνση συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιόμετρου και πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών που εξυπηρετούν τις αστικές περιοχές.

Ως εκ τούτου, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει ειδικούς σκοπούς και στόχους για τη στήριξη της ανάπτυξης ενός συστήματος αστικών μεταφορών το οποίο:

- είναι ασφαλές, προσβάσιμο, οικονομικά προσιτό και συμπεριληπτικό για όλους τους χρήστες, συμπεριλαμβανομένων των μειονεκτουσών ομάδων και των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα, και λαμβάνει υπόψη τη διάσταση του φύλου και τη δημογραφική αλλαγή·
- εξυπηρετεί όλες τις ανάγκες κινητικότητας των χρηστών, συμπεριλαμβανομένης της μετακίνησης με τα πόδια και με ποδήλατο, της αστικής εφοδιαστικής, των εμπορευματικών και επιβατικών ροών μεγάλων αποστάσεων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ, καθώς και των ροών από περιαστικές και αγροτικές περιοχές γύρω από μια πόλη, καλύπτοντας ολόκληρη τη λειτουργική αστική περιοχή (την πόλη και τη ζώνη καθημερινής μετακίνησης των εργαζομένων)·
- πληροί τις απαιτήσεις βιωσιμότητας, προστασίας του κλίματος και ανθεκτικότητας, εξισορροπώντας την ανάγκη διασφάλισης της οικονομικής βιωσιμότητας, της κοινωνικής δικαιοσύνης και της προστασίας της υγείας και του περιβάλλοντος·
- βελτιστοποιεί την αποδοτικότητα των συστημάτων αστικής κινητικότητας, λαμβάνοντας υπόψη την οικονομική αποδοτικότητα, καθώς και τις εξωτερικές επιδράσεις των διαφόρων τρόπων μεταφοράς που συνδέονται, ιδίως, με τη συμφόρηση, τους ατμοσφαιρικούς ρύπους και την ηχορύπανση, τις εκπομπές CO₂, τους θανάτους και τραυματισμούς από τροχαία ατυχήματα, καθώς και τον αντίκτυπο τους στη βιοποικιλότητα·
- συμβάλλει στην αύξηση της ελκυστικότητας του αστικού περιβάλλοντος, μεταξύ άλλων μέσω της βελτίωσης της κοινής χρήσης του δημόσιου χώρου·

⁽⁷⁾ COM(2019) 640 final.

⁽⁸⁾ COM(2020) 789 final.

⁽⁹⁾ COM(2020) 811 final.

⁽¹⁰⁾ COM(2021) 550 final.

⁽¹¹⁾ COM(2022) 230 final.

⁽¹²⁾ Πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών [COM(2021) 812 final].

⁽¹³⁾ [https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20\(OECD%2C%202012\)](https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Glossary:Functional_urban_area#:~:text=Short%20definition%3A%20a%20functional%20urban,city%20(OECD%2C%202012))

- αυξάνει την ποιότητα ζωής και ωφελεί τη δημόσια υγεία, λαμβάνοντας υπόψη τους Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης των Ηνωμένων Εθνών ⁽¹⁴⁾ και διασφαλίζει ότι οι υποδομές και οι υπηρεσίες αστικών μεταφορών είναι ασφαλείς, προστατευμένες και άνετες για όλους, μεταξύ άλλων για τις ευάλωτες κοινωνικές ομάδες και τις γυναίκες·
- βελτιώνει την οδική ασφάλεια και προστασία, ιδίως για τους ενεργούς και ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου (π.χ. πεζούς, ποδηλάτες, ηλικιωμένους, παιδιά, άτομα με αναπηρία και μειωμένη κινητικότητα), τις υπηρεσίες και τους δημόσιους χώρους, επιδιώκοντας την επίτευξη του οράματος μηδενικών απωλειών ⁽¹⁵⁾ στην αστική οδική ασφάλεια σύμφωνα με τη διακήρυξη της Βαλέτας ⁽¹⁶⁾·
- μειώνει όλες τις πηγές ρύπανσης από τις μεταφορές, όπως η ατμοσφαιρική ρύπανση, ο θόρυβος, τα σωματίδια και τα μικροπλαστικά, καθώς και οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές, και αυξάνει την ενεργειακή τους απόδοση, με στόχο την αστική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών σύμφωνα με τους στόχους της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας, τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα ⁽¹⁷⁾, το σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση ⁽¹⁸⁾ και το νομοθέτημα για το κλίμα, λαμβάνοντας υπόψη τα εθνικά σχέδια για την ενέργεια και το κλίμα, τα σχέδια για την ποιότητα του αέρα και τα τοπικά σχέδια δράσης για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα·
- συμβάλλει στη βελτίωση της συνδεσιμότητας και των συνολικών επιδόσεων του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) και του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών στο σύνολό του, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα.

2.2. Μακροπρόθεσμο όραμα και σαφές σχέδιο υλοποίησης

Το ΣΒΑΚ παρουσιάζει ή συνδέεται με υφιστάμενη, μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της λειτουργικής αστικής περιοχής και, στο πλαίσιο αυτό, για τη μελλοντική ανάπτυξη υποδομών μεταφορών και υπηρεσιών πολυτροπικής κινητικότητας. Περιλαμβάνει επίσης σχέδιο παράδοσης για τη βραχυπρόθεσμη υλοποίηση της στρατηγικής. Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να είναι ενσωματωμένο σε μια ολοκληρωμένη προσέγγιση βιώσιμης αστικής ανάπτυξης και να συνδέεται με τις σχετικές χρήσεις γης, τον χωροταξικό σχεδιασμό και τον σχεδιασμό τομεακών πολιτικών (π.χ. για το κλίμα και την ενέργεια).

Ως εκ τούτου, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

- χρονοδιάγραμμα και σχέδιο προϋπολογισμού, με ορθό προσδιορισμό των πηγών για την αναγκαία χρηματοδότηση· το σχέδιο παράδοσης θα πρέπει, ιδανικά, να καλύπτει 3-10 έτη·
- σαφώς καθορισμένες αρμοδιότητες και πόρους, συμπεριλαμβανομένων των προσδιορισμένων πόρων που απαιτούνται για κάθε φορέα.

2.3. Αξιολόγηση τρεχουσών και μελλοντικών επιδόσεων

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζεται σε προσεκτική αξιολόγηση των τρεχουσών και μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών και να υποστηρίζεται από ολοκληρωμένο σύστημα παρακολούθησης, το οποίο θα καλύπτει τα εξής:

- ανάλυση της κατάστασης, βασικό και τελικό σενάριο, με αφετηρία την ολοκληρωμένη επισκόπηση της τρέχουσας κατάστασης και τον καθορισμό γραμμής βάσης από την οποία να μπορεί να μετρηθεί η μελλοντική πρόοδος· θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει εκτίμηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων·
- ειδικούς σκοπούς και στόχους: το ΣΒΑΚ θα πρέπει να προσδιορίζει ειδικούς και ρεαλιστικούς στόχους επιδόσεων που να συνδέονται με την ανάλυση της κατάστασης και να είναι φιλόδοξοι όσον αφορά τον σκοπό και τους γενικούς στόχους του ΣΒΑΚ. Θα πρέπει επίσης να θέτει μετρήσιμους στόχους, κατά περίπτωση, βάσει ρεαλιστικής αξιολόγησης της γραμμής βάσης και των διαθέσιμων πόρων οι οποίες να αντικατοπτρίζουν τους ειδικούς σκοπούς·
- δείκτες επιδόσεων, κατά προτίμηση με βάση τους δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας (SUMI ⁽¹⁹⁾), για την περιγραφή της τρέχουσας κατάστασης του συστήματος αστικών μεταφορών και την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των καθορισμένων σκοπών.

⁽¹⁴⁾ <https://www.undp.org/sustainable-development-goals>

⁽¹⁵⁾ https://transport.ec.europa.eu/index_el

⁽¹⁶⁾ <https://data.consilium.europa.eu/doc/document/ST-9994-2017-INIT/el/pdf>

⁽¹⁷⁾ COM(2020) 789 final.

⁽¹⁸⁾ https://environment.ec.europa.eu/strategy/zero-pollution-action-plan_el

⁽¹⁹⁾ https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_el

2.4. Ολοκληρωμένη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς με προτεραιότητα στους πλέον βιώσιμους

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να προωθήει τις πολυτροπικές μεταφορές μέσω της ενοποίησης των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και μέτρων που αποσκοπούν στη διευκόλυνση της αδιάλειπτης και βιώσιμης κινητικότητας. Θα πρέπει να περιλαμβάνει δράσεις για την αύξηση του μεριδίου των πιο βιώσιμων τρόπων μεταφοράς, όπως οι δημόσιες μεταφορές, η ενεργή κινητικότητα, η κοινόχρηστη κινητικότητα⁽²⁰⁾, η αστική εφοδιαστική μηδενικών εκπομπών και, κατά περίπτωση, οι εσωτερικές πλωτές οδοί και οι θαλάσσιες μεταφορές.

Θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει δράσεις για την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών, ιδίως όσον αφορά τον οικολογικό προσανατολισμό του αστικού στόλου, για τη μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας, ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου.

Το σχέδιο προτείνει ένα ολοκληρωμένο σύνολο τεχνικών μέτρων, μέτρων υποδομής, μέτρων που βασίζονται σε πολιτικές και ήπιων μέτρων με σκοπό τη βελτίωση των επιδόσεων και της οικονομικής αποδοτικότητας σε σχέση με τους δεδηλωμένους γενικούς και ειδικούς σκοπούς.

Ως εκ τούτου, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να καλύπτει τα ακόλουθα:

- υπηρεσίες δημόσιων και συλλογικών μεταφορών, καθώς και κοινόχρηστη κινητικότητα, με ειδική στρατηγική που αποσκοπεί στη βελτίωση της ποιότητας, της κάλυψης, της ασφάλειας, της ενοποίησης και της προσβασιμότητάς τους·
- μη μηχανοκίνητες μεταφορές, με σχέδιο να καταστούν το περπάτημα, η μετακίνηση με το ποδήλατο και η μικροκινητικότητα πιο ελκυστικές, ασφαλέστερες και πιο προστατευμένες επιλογές, με την επιδίωξη της διαμόρφωσης ολοκληρωμένου και υψηλής ποιότητας δικτύου·
- πολυτροπικότητα, για την καλύτερη ενοποίηση των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα εμπορεύματα·
- αστική οδική ασφάλεια, με στόχο την επίτευξη του οράματος μηδενικών απωλειών όσον αφορά τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς, ιδίως των ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των πεζών και των ποδηλατών·
- μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών που συνδέονται με μέτρα διαχείρισης της στάθμευσης, συμπεριλαμβανομένης της βελτιστοποίησης των υποδομών φόρτισης, της διερεύνησης της δυνατότητας ανακατανομής του οδικού και αστικού χώρου σε μη μηχανοκίνητα μέσα ή χρήσεις που δεν συνδέονται με μεταφορές·
- αστική εφοδιαστική, συμπεριλαμβανομένων των κατ' οίκον παραδόσεων και της διαχείρισης του στόλου επαγγελματικών οχημάτων (π.χ. ταξί), με μέτρα για τη βελτίωση της αποδοτικότητας, με παράλληλη μείωση των εξωτερικών επιδράσεων, όπως οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, οι ρύποι, ο θόρυβος και η κυκλοφοριακή συμφόρηση (το ΣΒΑΚ θα πρέπει να ευθυγραμμίζεται, με ολοκληρωμένο τρόπο, με τυχόν ειδικό σχέδιο βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής, και αντιστρόφως)·
- σχέδια διαχείρισης της κινητικότητας, με δράσεις που αποσκοπούν στην επίτευξη αλλαγής προς πιο βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας για τους μετακινούμενους εργαζομένους, τους καταναλωτές και τους σπουδαστές (συμπεριλαμβανομένων εκείνων που έρχονται από περιαστικές και αγροτικές περιοχές) σε τομείς όπως η απασχόληση, η εκπαίδευση, η υγεία, το λιανικό εμπόριο και ο τουρισμός/οι εκδηλώσεις·
- ψηφιοποίηση, συμπεριλαμβανομένων των ευφών συστημάτων μεταφορών (ITS), όπως οι υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας που διευκολύνουν την πρόσβαση σε πληροφορίες, την κράτηση, την πληρωμή της μετακίνησης και τη λήψη των εισιτηρίων σε όλους τους τρόπους μεταφοράς, καθώς και τη συλλογή δεδομένων (για παράδειγμα, από ιδιωτικούς φορείς εκμετάλλευσης, μαζικά δεδομένα, τεχνητή νοημοσύνη, ψηφιακά δίδυμα, διαδίκτυο των πραγμάτων κ.λπ.), προκειμένου να υποστηριχθεί η προετοιμασία, η εφαρμογή και η παρακολούθηση των μέτρων που περιλαμβάνονται στο ΣΒΑΚ.

2.5. Ολοκληρωμένη προσέγγιση της κινητικότητας των επιβατών και των αστικών εμπορευματικών μεταφορών και της εφοδιαστικής

Η αστική εφοδιαστική, καθώς και οι συνδέσεις με εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων, θα πρέπει να ξεταστούν πλήρως και να ενσωματωθούν στο ΣΒΑΚ, ώστε να διασφαλιστεί μια συστηματική προσέγγιση σε όλες τις πτυχές της κινητικότητας μιας πόλης και να επιτευχθεί ο στόχος της αστικής εφοδιαστικής μηδενικών εκπομπών και των παραδόσεων στο τελευταίο χιλιόμετρο. Συγκεκριμένα ζητήματα αστικής εφοδιαστικής θα μπορούσαν να εξεταστούν σε ένα ειδικό και ευθυγραμμισμένο σχέδιο βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής.

Για τις σχετικές αστικές περιοχές, στο ΣΒΑΚ θα πρέπει να λαμβάνονται δεόντως υπόψη οι επιπτώσεις των διαφόρων αστικών μέτρων στις ροές της επιβατικής και της εμπορευματικής κυκλοφορίας και στο διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), με στόχο την εξασφάλιση αδιάλειπτης διέλευσης, παράκαμψης ή διασύνδεσης μέσω των αστικών κόμβων και γύρω από αυτούς, συμπεριλαμβανομένων των οχημάτων μηδενικών εκπομπών. Ειδικότερα, το ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει δράσεις για τον μετριασμό της συμφόρησης, τη βελτίωση της οδικής ασφάλειας και την εξάλειψη των σημείων συμφόρησης που επηρεάζουν τις ροές κυκλοφορίας στο ΔΕΔ-Μ.

⁽²⁰⁾ Στο παρόν έγγραφο, ως κοινόχρηστη κινητικότητα νοείται η κοινοχρησία μέσω μεταφοράς, όπως η κοινοχρησία οχημάτων προς ενοικίαση (π.χ. ποδηλάτων, πατινιών, αυτοκινήτων), ο συνεπιβατισμός (δηλαδή κοινοχρησία του χώρου εντός του οχήματος), καθώς και οι υπηρεσίες μεταφορών κατά παραγγελία (π.χ. υπηρεσίες μίσθωσης οχημάτων, όπως ταξί).

2.6. Συμμετοχική προσέγγιση και συντονισμός με άλλες σχετικές πρωτοβουλίες

Η κατάρτιση και η υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να βασίζεται σε ενοποιημένη και συμμετοχική προσέγγιση με υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβουλεύσεων μεταξύ των διαφόρων κυβερνητικών βαθμίδων και των αρμόδιων αρχών. Επίσης, θα πρέπει να συμμετέχουν το ευρύ κοινό καθώς και εκπρόσωποι της κοινωνίας των πολιτών και οικονομικοί φορείς.

Για τον σκοπό αυτό, οι τοπικές αρχές χωροταξικού σχεδιασμού θα πρέπει να δημιουργήσουν κατάλληλες δομές και διαδικασίες.

Η διαδικασία αυτή θα πρέπει να περιλαμβάνει ειδικότερα:

- την κατάλληλη συμμετοχή των σχετικών φορέων της λειτουργικής αστικής περιοχής, όπως οι κάτοικοι, οι εκπρόσωποι των οργανώσεων της κοινωνίας των πολιτών και οι οικονομικοί φορείς, στην ανάπτυξη και υλοποίηση του σχεδίου από την αρχή και καθ' όλη τη διάρκεια της διαδικασίας, ώστε να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο αποδοχής και στήριξης·
- διυπηρεσιακή διαβούλευση και συνεργασία σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο για τη διασφάλιση της συνοχής και της συμπληρωματικότητας με τις τοπικές και περιφερειακές πολιτικές, στρατηγικές και μέτρα, ιδίως όσον αφορά τη χρήση της γης και τον χωροταξικό σχεδιασμό· σχέδια οικολογικού προσανατολισμού των πόλεων ⁽²¹⁾, ενέργεια· υγεία· εκπαίδευση· κοινωνικές υπηρεσίες· επιβολή του νόμου και αστυνόμευση·
- στενή συνεργασία με τις σχετικές αρχές που είναι αρμόδιες για την παροχή υποδομών και υπηρεσιών μεταφορών στη λειτουργική αστική περιοχή (γειτονικές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές) και σε διαφορετικά επίπεδα της δημόσιας διοίκησης και της κυβέρνησης.

2.7. Παρακολούθηση, επανεξέταση, υποβολή εκθέσεων και διασφάλιση της ποιότητας

Το ΣΒΑΚ θα πρέπει να περιλαμβάνει σκοπούς, στόχους και δείκτες για τη στήριξη των τρεχουσών και των μελλοντικών επιδόσεων των συστημάτων αστικών μεταφορών, τουλάχιστον όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς σε τροχαία ατυχήματα, το μερίδιο των μεταφορών ανά τρόπο μεταφοράς και την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας, καθώς και τα δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση στις πόλεις. Η υλοποίηση του ΣΒΑΚ θα πρέπει να παρακολουθείται με τη χρήση των εν λόγω δεικτών επιδόσεων.

Ειδικότερα, οι τοπικές αρχές θα πρέπει να θεσπίσουν μηχανισμούς για την παρακολούθηση της προόδου προς την επίτευξη των στόχων του οικείου ΣΒΑΚ και να λαμβάνουν εγκαίρως διορθωτικά μέτρα όταν χρειάζεται. Τα κράτη μέλη θα πρέπει να στηρίξουν τις πόλεις στο έργο αυτό και να διασφαλίσουν την ποιότητα του ΣΒΑΚ και τη συμμόρφωσή του με τις απαιτήσεις του εννοιολογικού πλαισίου των ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τη σύσταση της Επιτροπής σχετικά με τα εθνικά προγράμματα υποστήριξης των ΣΒΑΚ.

Η πρόοδος προς την εκπλήρωση του συνολικού σκοπού και των ειδικών σκοπών του ΣΒΑΚ και την επίτευξη των στόχων του θα πρέπει να αξιολογείται τακτικά με τη χρήση επιλεγμένων δεικτών αποτελεσμάτων ⁽²²⁾. Θα πρέπει να ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα ώστε να εξασφαλίζεται η έγκαιρη πρόσβαση σε σχετικά δεδομένα και στατιστικά στοιχεία. Η έκθεση παρακολούθησης θα πρέπει να αποτελεί τη βάση για την επανεξέταση της υλοποίησης του ΣΒΑΚ.

Για τη στήριξη της παρακολούθησης, θα πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση προβλέψεων για τον εκ των προτέρων εντοπισμό μελλοντικών αναγκών και προκλήσεων. Οι προβλέψεις αυτές μπορούν να υποστηριχθούν από ψηφιακά εργαλεία, όπως τα τοπικά ψηφιακά δίδυμα.

2.8. Καθοδήγηση και υποστήριξη σε ευρωπαϊκό επίπεδο

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα συνεχίσει να παρέχει πληροφορίες σχετικά με τα ΣΒΑΚ μέσω της ευρωπαϊκής υπηρεσίας πληροφοριών για τις τοπικές μεταφορές — του ευρωπαϊκού παρατηρητηρίου κινητικότητας ⁽²³⁾. Οι πληροφορίες αυτές περιλαμβάνουν τις κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ που σχετίζονται με τη διαδικασία και το υλικό αναφοράς για συγκεκριμένες πτυχές των ΣΒΑΚ ⁽²⁴⁾.

Η ομάδα εμπειρογνομόνων της Επιτροπής για την αστική κινητικότητα ⁽²⁵⁾, η οποία συγκροτήθηκε σε συνέχεια της έκδοσης του νέου πλαισίου αστικής κινητικότητας της ΕΕ, θα συμβάλει στη συμπλήρωση και τον εξορθολογισμό του εν λόγω υλικού.

⁽²¹⁾ https://environment.ec.europa.eu/topics/urban-environment/urban-greening-platform_el.

⁽²²⁾ Όπως οι δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας που διατίθενται στη διεύθυνση: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport-urban-transport/sumi_el

⁽²³⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans>

⁽²⁴⁾ <https://www.eltis.org/mobility-plans/topic-guides>· <https://www.eltis.org/mobility-plans/practitioner-briefings>.

⁽²⁵⁾ Ομάδα Ε03863 (<https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?lang=el&groupID=3863>).