ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 29.11.1995
COM(95)601 *τελικό*

ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ

Αξιοποίηση του δυναμικού των δημόσιων
επιβατικών μεταφορών στην Ευρώπη

Πράσινο Βιβλίο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής

Βρυξέλλες, 1995

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

ΜΕΡΟΣ Α: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

I. Πρόσφατες εξελίξεις και τρέχουσες προκλήσεις στις μεταφορές επιβατών στην Ευρώπη

II. Προς ένα ολοκληρωμένο **"Δίκτυο των Πολιτών"**

ΜΕΡΟΣ Β: ΟΡΘΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ "ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ"

ΜΕΡΟΣ Γ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

I. Διάδοση της τεχνογνωσίας και καθορισμός των στόχων

II. Ευθυγράμμιση των προτεραιοτήτων της Ε&Α με τις ανάγκες των χρηστών

III. Βελτίωση των κοινοτικών μέσων ώστε να γίνουν πιο αποδοτικά

IV. Εκσυγχρονισμός του ρυθμιστικού περιβάλλοντος

V. Βελτίωση των προτύπων

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: Βασικές ρυθμιστικές επιλογές για τον σχεδιασμό και τη λειτουργία των υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών επιβατών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: Εγχειρίδιο των μέσων πολιτικής της Κοινότητας όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: Ρυθμός ανάκτησης κόστους των αστικών συστημάτων δημοσίων μεταφορών

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Τα αποδοτικά συστήματα μεταφοράς επιβατών διαδραματίζουν βασικό ρόλο τόσο για τις ευρωπαϊκές οικονομίες όσο και για την ποιότητα ζωής των Ευρωπαίων πολιτών. Είναι πολύ σημαντικό τα συστήματα μεταφορών να σχεδιάζονται κατά τρόπο ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των ανθρώπων και να είναι αρκετά ευέλικτα ώστε να ανταποκρίνονται στις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις τους, συμπεριλαμβανομένης της αύξησης της ζήτησης μεταφορών. Έως σήμερα, αυτή η αυξανόμενη ζήτηση καλυπτόταν σε μεγάλο βαθμό από την αυξημένη χρήση αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσεως, τα οποία σήμερα χρησιμοποιούνται στο 75% των ταξιδίων. Το αυτοκίνητο παρέχει πολλά πλεονεκτήματα, κυρίως δίνει τη δυνατότητα ανεξαρτησίας και ευελιξίας στα ταξίδια. Παράλληλα όμως έχει οδηγήσει και σε αύξηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης, της ρύπανσης και των ατυχημάτων, τα οποία επηρεάζουν τόσο τους χρήστες των αυτοκινήτων όσο και ανθρώπους που δεν έχουν πρόσβαση σε αυτοκίνητα.

Η τεχνολογική ανάπτυξη, όπως και η δυνατότητα θέσπισης νέων μηχανισμών τιμολόγησης, θα δημιουργήσει ευκαιρίες για την αντιμετώπιση της συμφόρησης και της αυξανόμενης ζήτησης πρόσβασης στην απασχόληση, στις υπηρεσίες, στις εγκαταστάσεις αναψυχής αλλά και σε τόπους διακοπών. Ωστόσο, προκειμένου να αποφευχθούν περαιτέρω επιπτώσεις στην ποιότητα ζωής μας αλλά και στο περιβάλλον, η ανάπτυξη των συστημάτων δημόσιας μεταφοράς επιβατών θα πρέπει να λάβει υψηλότερη προτεραιότητα ως μέρος μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Αυτό ισχύει για τον καθένα και ιδίως για το 40% των ευρωπαϊκών νοικοκυριών, τα οποία, όπως υπολογίζεται, δεν διαθέτουν αυτοκίνητο ιδιωτικής χρήσης.

Το παρόν έγγραφο προτείνει τρόπους με τους οποίους οι δημόσιες μεταφορές επιβατών θα μπορούσαν να γίνουν πιο ελκυστικές και χρήσιμες. Θα θέλαμε να μειώσουμε την εξάρτηση από το αυτοκίνητο επιτυγχάνοντας τον στόχο αυτό και να διευρύνουμε τις επιλογές μεταφοράς για τους ανθρώπους που δεν έχουν πρόσβαση σε αυτοκίνητα. Αυτό σημαίνει ότι οι δημόσιες μεταφορές επιβατών θα πρέπει να γίνουν πιο ευέλικτες και να προσαρμοστούν καλύτερα ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των χρηστών τους. Ειδικότερα, τα συστήματα δημόσιας μεταφοράς και τα οχήματα θα πρέπει να σχεδιάζονται ώστε να έχουν πρόσβαση σε αυτά 80 εκατ. ή και περισσότεροι Ευρωπαίοι πολίτες, οι οποίοι σε μόνιμη βάση ή για κάποιες περιόδους της ζωής τους καλούνται να αντιμετωπίσουν το πρόβλημα της μειωμένης κινητικότητας.

Είναι σαφές ότι οι ανάγκες των επιβατών θα πρέπει να τεθούν στο κέντρο της λήψης αποφάσεων σε τοπικό, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο. Στόχος θα πρέπει να είναι η επίτευξη της δημιουργίας δικτύων μεταξύ των συστημάτων δημόσιας μεταφοράς επιβατών, τα οποία θα πρέπει να είναι προσαρμοσμένα κατά τρόπο ώστε οι επιβάτες να μπορούν εύκολα να μετεπιβιβαστούν από το τρένο στο λεωφορείο και από το λεωφορείο στο τραμ αλλά και από το αυτοκίνητο ή το δίτροχο στο σύστημα δημοσίων μεταφορών, το οποίο διασυνδέει μεγάλες αποστάσεις και τοπικά δίκτυα μεταφορών και δίνει την δυνατότητα σε όσους διαθέτουν αυτοκίνητο να το χρησιμοποιούν μόνο σε ταξίδια όπου η ευελιξία και η ανεξαρτησία κίνησης έχουν μεγάλη σημασία. Επιπλέον, θεωρητικά οι δημόσιες μεταφορές θα πρέπει να αποτελούν μία υπηρεσία ανοικτή σε όλους τους πολίτες από την άποψη της πρόβασης σε οχήματα και υποδομή, προσιτό από την άποψη του ύψους των ναύλων και διαθέσιμο από την άποψη της κάλυψης των υπηρεσιών. Με τον τρόπο αυτό θα καθιερωθεί το **Δίκτυο των Πολιτών.**

Είναι η πρώτη φορά που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκδίδει ένα έγγραφο πολιτικής σχετικά με τις δημόσιες μεταφορές επιβατών. Δεν πρόκειται για κάποιο είδος "κατευθυντήριου σχεδίου". Οι αποφάσεις θα πρέπει να λαμβάνονται σε επίπεδο όσο το δυνατόν πλησιέστερο στους χρήστες της υπηρεσίας. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι λόγω της φύσεως των μεταφορών επιβατών, η λήψη των μέτρων που είναι απαραίτητα για την ανάπτυξη του Δικτύου των Πολιτών θα πρέπει να γίνεται σε τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό επίπεδο. Ο ρόλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι να ενημερώνει, να προωθεί και να διευκολύνει. Επιπλέον, εφόσον πολλές από τις υφιστάμενες πολιτικές της ΕΕ επηρεάζουν τις δημόσιες μεταφορές, οι ενέργειές μας στους τομείς αυτούς θα πρέπει να βελτιωθούν και να είναι καλύτερα επικεντρωμένες.

Ενημέρωση και προώθηση της βέλτιστης πρακτικής

Υπάρχουν πολλά παραδείγματα βέλτιστης - στην πραγματικότητα άριστης - πρακτικής στις μεταφορές επιβατών σε ολόκληρη την Ένωση, όμως η ενημέρωση σχετικά με αυτές δεν αγγίζει πάντοτε ένα ευρύ κοινό. Η Επιτροπή θα εργαστεί με στόχο να βελτιώσει τους υφιστάμενους μηχανισμούς, συμπεριλαμβανομένων των βάσεων δεδομένων, προκειμένου να προωθήσει τη βέλτιστη πρακτική. Το παρόν έγγραφο προτείνει κριτήρια για σύγχρονα, φιλικά προς τους χρήστες συστήματα δημόσιας μεταφοράς επιβατών και μελετά το ρόλο του καθορισμού στόχων για την παροχή κινήτρων προς τους φορείς των δημοσίων μεταφορών.

Η Επιτροπή μελετά επίσης τη θέσπιση ενός βραβείου που θα δίδεται σε ευρωπαϊκές πόλεις των οποίων τα συστήματα μεταφορών παρέχουν υψηλά επίπεδα ποιότητας. Με τον τρόπο αυτό θα δοθεί η δυνατότητα στους πολίτες να δουν κατά πόσο το σύστημα μεταφορών της πόλης τους ανταποκρίνεται σε συγκεκριμένα πρότυπα και, αν κάτι τέτοιο δεν συμβαίνει να πιέσουν για τη βελτίωσή του.

Το έγγραφο αυτό είναι συμβουλευτικό και η Επιτροπή επιθυμεί να αντλήσει εμπειρογνωμοσύνη και εμπειρία από όσο το δυνατόν περισσότερες πηγές. Στο πλαίσιο της διαδικασίας διαβουλεύσεων θα συγκλιθεί ένα "Φόρουμ του Δικτύου των Πολιτών" το 1996 προκειμένου να δοθεί η δυνατότητα στα ενδιαφερόμενα μέρη - συμπεριλαμβανομένων φυσικά και των χρηστών - να μελετήσουν και να αξιολογήσουν την επιπρόσθετη αξία των προτεινόμενων μέτρων.

Χρήση των πολιτικών της ΕΕ για την προώθηση της μεταφοράς επιβατών

Η Επιτροπή προτίθεται να επαναπροσανατολίσει το έργο που διεξάγει στο πλαίσιο της **έρευνας και ανάπτυξης** στον τομέα των μεταφορών δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση σε προσπάθειες για τη βελτίωση των δημοσίων μεταφορών και για την προώθηση μίας υπηρεσίας από πόρτα σε πόρτα. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να εκτιμηθεί ο τρόπος με τον οποίο κάθε έργο θα προωθήσει μία ολοκληρωμένη προσέγγιση των μεταφορών που θα καλύπτει πολλά μέσα.

Η έρευνα συχνά περιλαμβάνει τοπικές και μικρής κλίμακας πρωτοβουλίες. Η Επιτροπή θα μελετήσει τρόπους προώθησης καινοτόμων ιδεών μεταφοράς επιβατών μέσω ενός πιο σταθερού πλαισίου στήριξης και ανταλλαγής πληροφοριών.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα (ΔΕΔ), τα οποία καλύπτουν τους τομείς των μεταφορών, των τηλεπικοινωνιών και της ενέργειας θεσπίστηκαν με τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση προκειμένου "να δώσουν τη δυνατότητα στους πολίτες της Ένωσης... να επωφεληθούν από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα" και για να "προωθήσουν τη διασύνδεση και διαλειτουργικότητα των εθνικών δικτύων" ενώ παράλληλα λαμβάνουν υπόψη "την ανάγκη για σύνδεση των νησιωτικών, ηπειρωτικών και περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας".

Οι κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη των ΔΕΔ αποτελούν μια νέα διάσταση στον σχεδιασμό. Δημιουργούν τη βάση για την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών στην Ένωση και στα γειτονικά προς αυτή κράτη, το οποίο είναι περιβαλλοντικά βιώσιμο, έχει μία κοινωνική διάσταση και είναι σχεδιασμένο ώστε να καλύπτει τις ειδικές απαιτήσεις στον τομέα των μεταφορών.

Είναι προφανές ότι τα ΔΕΔ αφορούν συνδέσεις μεγάλων αποστάσεων αλλά είναι εξίσου σαφές ότι αυτές οι μεγάλες αποστάσεις θα πρέπει να συνδέονται με τοπικά συστήματα μεταφορών. Η Επιτροπή θα ευνοήσει αυτές τις συνδέσεις των ΔΕΔ, οι οποίες διασυνδέουν τα τοπικά συστήματα και προωθούν τις δημόσιες μεταφορές. Η εφαρμογή του σχεδίου δράσης της Επιτροπής για την **Κοινωνία Παγκόσμιας Ενημέρωσης** θα στηρίξει την περαιτέρω ανάπτυξη υπηρεσιών για τους χρήστες των μεταφορών, όπως η ταξιδιωτική ενημέρωση και οι τεχνικές διαχείρισης της κυκλοφορίας προκειμένου να ενθαρρυνθεί η αποδοτική ολοκλήρωση των ιδιωτικών και δημόσιων μεταφορών επιβατών.

Οι πολιτικές **περιφερειακής ανάπτυξης** της Ένωσης θα συμβάλουν σημαντικά στις δημόσιες μεταφορές. Ενώ σέβονται το υπάρχον νομικό πλαίσιο και τα κριτήρια επιλεξιμότητας των οργάνων συνοχής, η έμφαση θα τίθεται στην κοινοτική συγχρηματοδότηση για έργα που περιλαμβάνουν στοιχεία ενσωμάτωσης και διασύνδεσης των μέσων μεταφοράς στην πορεία εκπλήρωσης των στόχων απασχόλησης και ανάπτυξης των περιφερειακών και διαρθρωτικών πολιτικών.

Τα κράτη μέλη διαθέτουν αρκετές εναλλακτικές λύσεις όσον αφορά τους **τρόπους διάρθρωσης των αγορών τους,** συμπεριλαμβανομένων των συστημάτων που έχουν σχεδιαστεί, ανήκουν στην ιδιοκτησία και τίθενται σε λειτουργία από το δημόσιο και των συστημάτων όπου ο ανταγωνισμός είναι απόλυτα ανοιχτός χωρίς ελέγχους. Ωστόσο, η Επιτροπή πιστεύει ότι το σύστημα εκχώρησης - όπου οι υπηρεσίες υποβάλλονται σε ανοιχτό διαγωνισμό αλλά με προκαθορισμένο λειτουργικό πλαίσιο - είναι κατάλληλο για τη δημιουργία ενός περιβάλλοντος που θα παρέχει κίνητρα στους φορείς που είναι υπεύθυνοι για τη λειτουργία των μέσων προκειμένου ώστε να καθορίζουν υψηλότερα πρότυπα διασφαλίζοντας παράλληλα την ολοκλήρωση του συστήματος, η οποία είναι ιδιαίτερα σημαντική σε σχέση με τις αστικές και περιφερειακές μεταφορές. Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εκχωρήσεις βάσει συμβάσεων θα πρέπει να στηρίζονται σε διαφανείς πανευρωπαϊκούς δημόσιους διαγωνισμούς και θα αναζητήσει τρόπους προώθησης του συστήματος εκχωρήσεων.

Συμπεράσματα

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί να διασφαλίσει ότι οι ανάγκες των πολιτών θα τεθούν στο κέντρο των αποφάσεων που αφορούν την παροχή υπηρεσιών μεταφορών. Ως μέρος της προσπάθειας αυτής, επιδιώκεται η προώθηση του διαλόγου και των συζητήσεων σχετικά με τους βέλτιστους τρόπους προώθησης των δημοσίων μεταφορών επιβατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών, του Συμβουλίου, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, της Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής από και της Επιτροπής Περιφερειών καλούνται να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με το παρόν έγγραφο έως τις 31 Ιουλίου 1996.

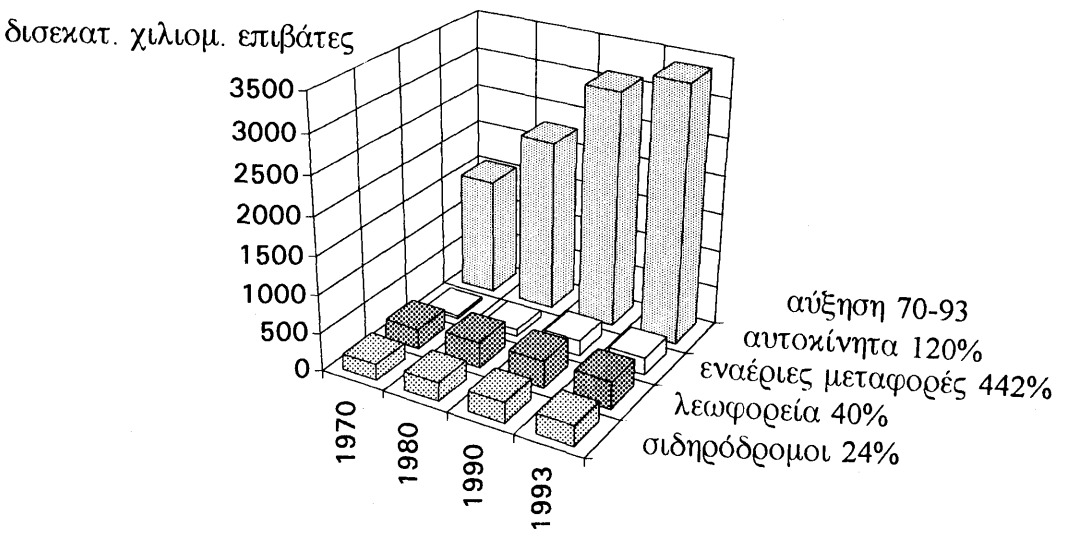
ΜΕΡΟΣ Α: ΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΔΙΑΓΡΑΦΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

I. ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΠΡΟΣΦΑΤΕΣ ΕΞΕΛΙΞΕΙΣ ΚΑΙ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΣΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Πρόσφατες τάσεις

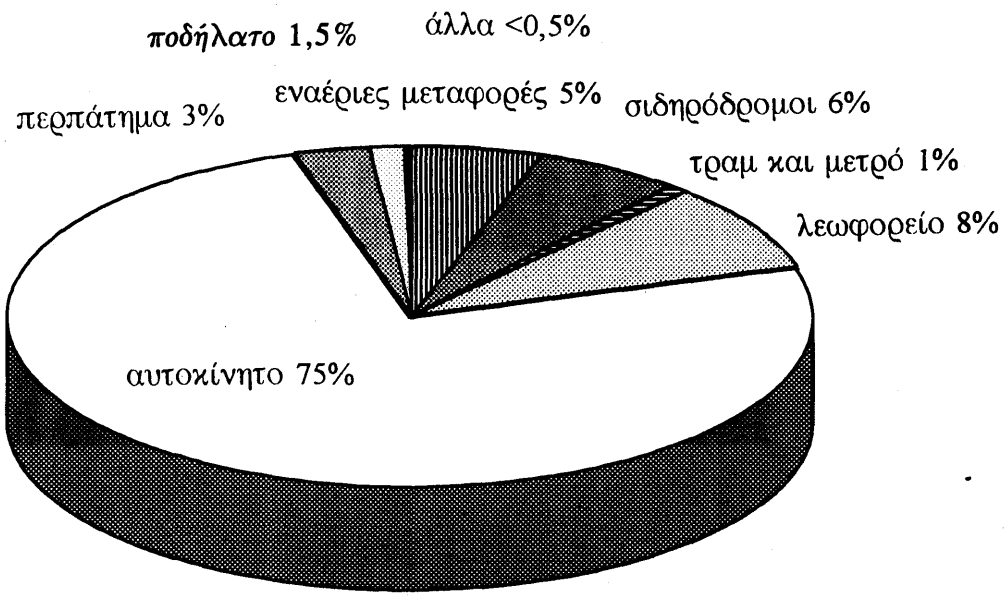
1. Η μεταφορά επιβατών αποτελεί έναν αναπτυσσόμενο κλάδο. Μεταξύ των ετών 1970 και 1993, η μεταφορά επιβατών αυξήθηκε στα 15 κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης με ετήσιο ρυθμό 3,2%, ενώ το μέσο ποσοστό αύξησης του ΑΕγχΠ (σε πραγματικούς όρους) ήταν 2,4%. Η μέση απόσταση που διανύει καθημερινά κάθε Ευρωπαίος πολίτης αυξήθηκε κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου από 16,5 χλμ. σε 31,5 χλμ. Η αύξηση της ζήτησης στον τομέα των μεταφορών αντιμετωπίστηκε σε μεγάλο βαθμό από την αυξημένη χρήση αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης, τα οποία σήμερα καλύπτουν το 75% των διανυόμενων χιλιομέτρων. Οι ιδιοκτήτες αυτοκινήτου αυξήθηκαν μεταξύ του 1975 και του 1995 από 232 ανά 1000 άτομα σε 435 ανά 1000 άτομα.

Γράφημα 1: ΑΥΞΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΑΝΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (βάσει στοιχείων της ΕΔΥΜ και εθνικών στατιστικών)

Γράφημα 2: ΚΑΤΑΜΕΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΣΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΕ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΟΥΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ (ΕΕ 15, 1993)



Πηγή: Ευρωπαϊκή Επιτροπή (βάσει στοιχείων της ΕΔΥΜ και εθνικών στατιστικών)

2. Οι μεταφορές στην Ευρωπαϊκή Ένωση αντιστοιχούν κατά μέσο όρο σε ποσοστό 7% του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος[1]. Περίπου 8,5 εκατ. άτομα απασχολούνται στον τομέα των μεταφορών και στη βιομηχανία εξοπλισμού των μεταφορών. Γενικότερα όμως, όλα τα επαγγέλματα εξαρτώνται από τα συστήματα μεταφορών προκειμένου να παρέχουν τη δυνατότητα μετακίνησης στους πελάτες, στους υπαλλήλους και στους προμηθευτές τους.

3. Η κοινωνική διάσταση της προσωπικής κινητικότητας είναι εξίσου σημαντική. Οι δημόσια μεταφορά επιβατών είναι ιδιαίτερα σημαντική για όσους δεν διαθέτουν ιδιωτικό αυτοκίνητο και θέλουν να έχουν πρόσβαση στην απασχόληση, σε υπηρεσίες όπως καταστήματα και σχολεία, σε δραστηριότητες αναψυχής, σε μέρη διακοπών καθώς και σε οικογενειακές και κοινωνικές επαφές. Στην Ευρώπη υπάρχουν περίπου 100 εκατομμύρια ηλικιωμένοι. Τα 80 εκατομμύρια περίπου

---

1 *Μεταφορές κατά τη δεκαετία του '90 - Η Ευρώπη σε κίνηση. Ευρωπαϊκή Επιτροπή 1993*

είναι άτομα με μειωμένη κινητικότητα, εκ των οποίων 50 περίπου εκατομμύρια είναι ανίκανα να μετακινηθούν. Οι πιο ηλικιωμένοι - και άλλα άτομα με μειωμένη κινητικότητα - είναι ιδιαίτερα εξαρτημένοι από τα μέσα μαζικής μεταφοράς. Έχει υπολογισθεί ότι τουλάχιστον το 50% εξ αυτών δεν έχουν πρόσβαση σε ιδιωτικό αυτοκίνητο.

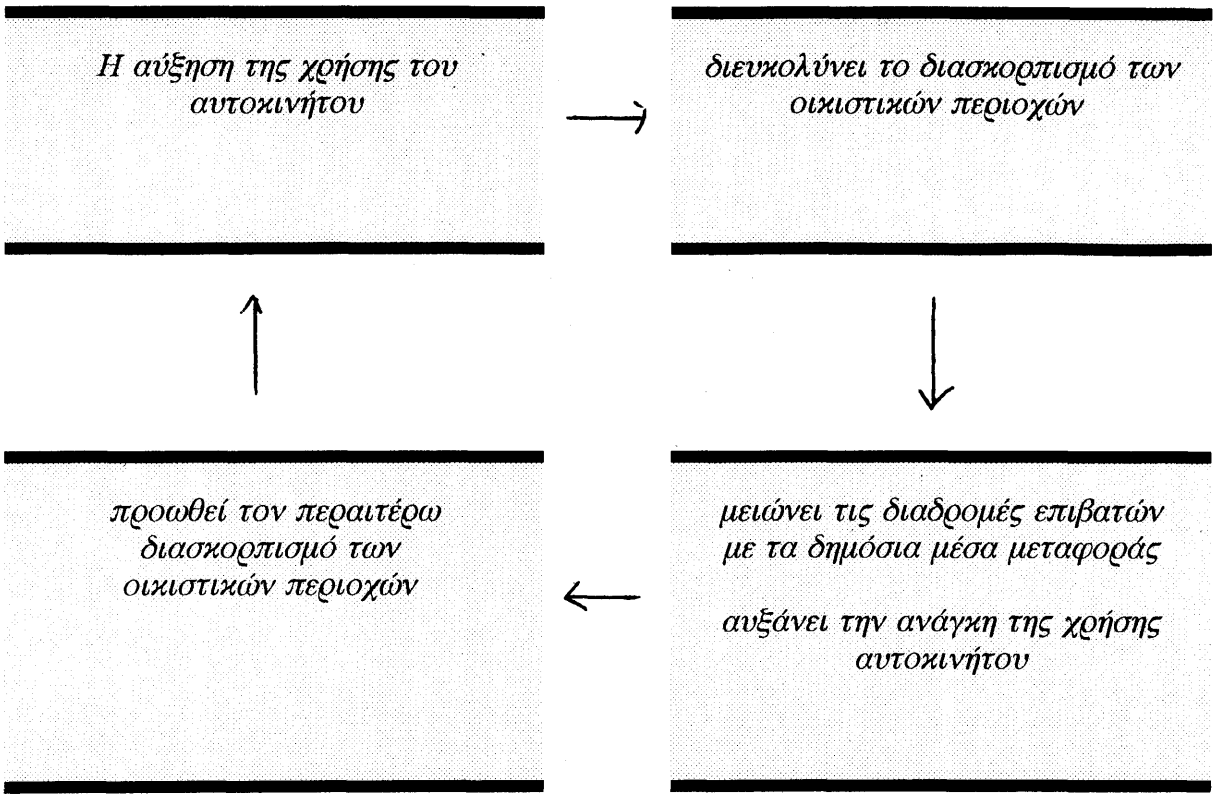
4. Επιπλέον, η πρόσβαση στις μετακινήσεις έχει ιδιαίτερη σημασία, δεδομένου ότι συνδέει ανθρώπους που ζουν σε αγροτικές και περιφερειακές περιοχές με τόπους όπου διεξάγονται οικονομικές, κοινωνικές και πολιτιστικές δραστηριότητες. Επιπλέον, εάν η Ευρώπη θέλει να επιτύχει το στόχο της περιφερειακής συνοχής, τότε κάθε περιφέρεια θα πρέπει να έχει πρόσβαση στις μεγαλύτερες αγορές της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Το γεγονός αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη πόλεων μικρού και μεσαίου μεγέθους με τη μορφή δικτύου περιφερειακών κέντρων, τα οποία είναι απαραίτητα για τη διασφάλιση της παροχής βασικών δημόσιων υπηρεσιών, όπως η εκπαίδευση και η επαγγελματική κατάρτιση[2].

Η ανάγκη για ταξίδια

5. Αναγνωρίζεται όλο και περισσότερο η σχέση μεταξύ των υφιστάμενων ανισορροπιών στο σύστημα μεταφοράς επιβατών και των τόπων κατοικίας και εργασίας: ο διαχωρισμός τους - που προκλήθηκε από την εκβιομηχάνιση και επιταχύνθηκε από την αυξανόμενη πρόσβαση σε ατομικά μέσα μεταφοράς (ιδιωτικά αυτοκίνητα) - οδήγησε στην εξάπλωση των αστικών κέντρων και στη σημαντική αύξηση της ανάγκης των ανθρώπων να ταξιδεύουν. Παράλληλα, ο διασκορπισμός των οικιστικών περιοχών κατέστησε εξαιρετικά δύσκολη την καθιέρωση αποδοτικών μέσων δημόσιας μεταφοράς που να υποκαθιστούν αποτελεσματικά τη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων. Οι μεταβολές στη δομή της οικογένειας (μικρότερα νοικοκυριά) ενίσχυσαν αυτές τις τάσεις. Η ζήτηση μεταφορών έχει δημιουργήσει ένα φαύλο κύκλο, η πρόσβαση στην κινητικότητα δημιουργεί νέα ζήτηση για μετακινήσεις, οι οποίες πολύ συχνά εξυπηρετούνται αποτελεσματικά μόνο με τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων. Η παραδοσιακή λειτουργία των πόλεων να συγκεντρώνουν δραστηριότητες σε έναν τόπο, μειώνοντας έτσι την ανάγκη μετακινήσεων, αντικαθίσταται από μία κατάσταση στην οποία οι χώροι αναψυχής, οι κατοικίες, τα καταστήματα και οι τόποι εργασίας αυξάνουν συνεχώς την ανάγκη μετακινήσεων:

---

2 *βλ. έκθεση Ευρώπη 2000+, Συνεργασία για την ευρωπαϊκή εδαφική ανάπτυξη", Ευρωπαϊκή Επιτροπή*



Η ανάγκη για μετακινήσεις θα εξακολουθήσει να κυμαίνεται σε υψηλά επίπεδα παρόλο που οι τεχνολογικές εξελίξεις και αλλαγές στα πρότυπα εργασίας (π.χ. τηλεργασία) μπορεί να περιορίσουν την ανάγκη για ταξίδια σε ορισμένους τομείς.

Συμφόρηση και επιπτώσεις των οδικών μεταφορών στο περιβάλλον

6. Στην Ευρώπη σήμερα υπάρχει ένας πολύ μεγαλύτερος αριθμός ατόμων που έχουν πρόσβαση σε αυτοκίνητα. Αυτό αντικατοπτρίζει το υψηλότερο επίπεδο ευημερίας και παρέχει μεγαλύτερη ελευθερία. Όμως, η αυξημένη ζήτηση μετακινήσεων και η αύξηση των ιδιόκτητων αυτοκινήτων, σε συνδυασμό με τα όρια που τίθενται στην κατασκευή μεγαλύτερης οδικής υποδομής, κατέστησαν τη συμφόρηση δυσβάστακτη, κυρίως στις αστικές περιοχές και στις κύριες οδικές αρτηρίες. Σύμφωνα με εκτιμήσεις του ΟΟΣΑ, η ταχύτητα των οχημάτων στις μεγαλύτερες πόλεις των κρατών μελών του κατά τα τελευταία 20 έτη μειώθηκε κατά 10%[3]. Από το 1971, η ταχύτητα που αναπτύσσουν τα μέσα μεταφοράς στο κέντρο του Λονδίνου μειώθηκε σε λιγότερο από 18 χλμ/ώρα. Έχει υπολογισθεί ότι σε ορισμένες ευρωπαϊκές πόλεις η μέση ταχύτητα της κυκλοφορίας στις ώρες αιχμής είναι μικρότερη ακόμα και από την εποχή που οι μετακινήσεις γίνονταν με άμαξες.

---

[3] *βλ. "Αστικές μεταφορές και αειφόρος ανάπτυξη" ΟΟΣΑ-ΕΔΥΜ, Παρίσι 1995*

7. Έχουν γίνει αρκετές προσπάθειες να υπολογισθεί το κόστος της συμφόρησης. Σε πρόσφατη μελέτη του, ο ΟΟΣΑ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το κόστος αυτό ανέρχεται στο 2% του ΑΕγχΠ[4], γεγονός που συνεπάγεται ότι το κόστος της συμφόρησης στην Ευρωπαϊκή Ένωση ανέρχεται σε 120 δισ. ECU περίπου. Το ποσό αυτό είναι τετραπλάσιο από εκείνο που δαπανάται για τις δημόσιες μεταφορές επιβατών σε ολόκληρη την ΕΕ.

8. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις των οδικών μεταφορών γενικότερα είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Έχει υπολογισθεί ότι το 62% των εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα (CO), το 50% των εκπομπών οξειδίου του αζώτου (NOx), το 33% των εκπομπών υδρογονανθράκων και το 17% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα (CO2) οφείλεται στις μεταφορές[5]. Το γεγονός αυτό δημιούργησε ανησυχίες σχετικά τόσο με τη ρύπανση σε τοπικό επίπεδο όσο και με τη γενικότερη ρύπανση της ατμόσφαιρας. Επίσης έχει υπολογιστεί ότι το 20% των πολιτών της Ευρώπης ζουν σε συνθήκες απαράδεκτα υψηλών επιπέδων θορύβου λόγω της οδικής κυκλοφορίας.

9. Σε πολλές περιπτώσεις, η μείωση της ρύπανσης και της συμφόρησης μέσω της αύξησης της χωρητικότητας του οδικού δικτύου δεν είναι η καλύτερη επιλογή. Το κόστος κατασκευής δρόμων (και χώρων στάθμευσης) σε πυκνοκατοικημένες περιοχές εξακολουθεί να αυξάνεται. Οι μελέτες δείχνουν ότι η βελτίωση και η επέκταση των υποδομών έχουν ως αποτέλεσμα περισσότερες μετακινήσεις συνολικά, δεδομένου ότι οι χρήστες των οδών χρησιμοποιούν περισσότερο τα καινούρια ή βελτιωμένα μέσα. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις τόσο αυτών των επιπλέον μετακινήσεων όσο και της κατασκευής οδικής υποδομής συχνά είναι σοβαρότερες από τα οφέλη που προσφέρει η βελτίωση της ροής της κυκλοφορίας.

Δημόσιες μεταφορές επιβατών: η πρόοδος

10. Η βελτίωση των δημοσίων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών συνιστά μία εναλλακτική λύση[6]: η συμφόρηση οφείλεται συνήθως σε πρότυπα κυκλοφορίας, τα οποία συνδυάζονται ικανοποιητικά με τα συγκριτικά πλεονεκτήματα των συλλογικών μεταφορών, δεδομένου ότι η συμφόρηση προκαλείται από τη συλλογική ζήτηση στο χώρο και στο χρόνο. Σε τέτοιες περιπτώσεις, οι δημόσιες συγκοινωνίες είναι ιδιαίτερα αποδοτικές ως προς τους απαιτούμενους πόρους. (Σε ποσοστό πληρότητας μόνο 50%, η κατανάλωση ενέργειας ανά χιλιομετρικό επιβάτη στα λεωφορεία και τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες είναι περίπου πέντε φορές χαμηλότερη απ'ό,τι για τα ιδιωτικά αυτοκίνητα). Επιπλέον,

---

4 *ομοίως*

5 *πηγή: CORINAIR, 1990*

6 *Στο παρόν έγγραφο, ως "δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών" νοούνται οι συλογικές υπηρεσίες μεταφορών που προσφέρονται στο κοινό, ανεξάρτητα από το νομικό ή το ιδιοκτησιακό καθεστώς του φορέα.*

η τεχνολογική πρόοδος παρέχει τη δυνατότητα βελτίωσης της απόδοσης των δημοσίων συγκοινωνιών όσον αφορά την αξιοπιστία, τη δυνατότητα πρόσβασης, τις ανέσεις, την ασφάλεια και την ευελιξία τους.

11. Οι δημόσιες μεταφορές επιβατών είναι επίσης περισσότερο βιώσιμες από περιβαλοντική άποψη. Τα στοιχεία που παρέχονται σχετικά με τη ρύπανση του αέρα δείχνουν ότι τα δημόσια μέσα μεταφοράς εκπέμπουν τέσσερις έως οκτώ φορές λιγότερους σημαντικούς ρυπαντές της ατμόσφαιρας των αστικών περιοχών ανά χιλιομετρικό επιβάτη σε σχέση με τα αυτοκίνητα, καθώς και ότι καταναλώνουν πέντε φορές λιγότερη ενέργεια ανά επιβάτη, ενώ παράλληλα προκαλούν λιγότερο θόρυβο και ρύπανση. Όσον αφορά τη χρήση των γαιών, οι δημόσιες μεταφορές παρουσιάζουν και πάλι πλεονεκτήματα. Για παράδειγμα, ανά επιβάτη, τα λεωφορεία απαιτούν στο δρόμο μόνο το 5% του χώρου που απαιτούν τα αυτοκίνητα. Μελέτες δείχνουν επίσης ότι οι δημόσιες μεταφορές, ιδίως οι σιδηροδρομικές, είναι ασφαλέστερες για το επιβατικό κοινό.

12. Εντούτοις, η δημόσια μεταφορά επιβατών βρίσκεται αντιμέτωπη με τεράστιες προκλήσεις: τον διασκορπισμό των οικιστικών περιοχών· τον παλαιωμένο εξοπλισμό· τον μικρότερο αριθμό προσωπικού και τα αυξημένα επίπεδα εγκληματικότητας στο δρόμο, γεγονός που οδηγεί σε περιορισμό της προσωπικής ασφάλειας των επιβατών· όλοι αυτοί οι παράγοντες αποτρέπουν τη χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών. Η λειτουργία των περισσότερων χερσαίων συστημάτων δημοσίων μεταφορών εξαρτάται σε πολύ μεγάλο βαθμό από τις κρατικές ενισχύσεις[7]. Κατά συνέπεια, τα συστήματα αυτά δεν είναι σε θέση να παράγουν τους χρηματοδοτικούς πόρους που απαιτούνται για τον εκσυγχρονισμό τους χωρίς να ανατρέξουν σε εξωτερική χρηματοδότηση. Οι περιορισμοί των προϋπολογισμών δυσχεραίνουν ακόμη περισσότερο τη χρηματοδότηση των βελτιώσεων.

---

7 *βλ. Παράρτημα Γ, πίνακας σχετικά με τα ποσοστά ανάκτησης κόστους των συστημάτων δημοσίων αστικών συγκοινωνιών.*

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ: ΠΡΟΣ ΕΝΑ ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΟ "ΔΙΚΤΥΟ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ"

13. Οι προκλήσεις που απορρέουν από τις εξελίξεις των τελευταίων δεκαετιών καταδεικνύουν τον κύριο στόχο στο πλαίσιο της χάραξης πολιτικής στον τομέα της μεταφοράς επιβατών στην Ευρώπη: την αντιμετώπιση της αυξημένης ζήτησης μεταφορών με τον πλέον αποδοτικό τρόπο για την καλύτερη υλοποίηση των οικονομικών και κοινωνικών και περιβαλλοντικών στόχων. Για το σκοπό αυτό, πρέπει να αναληφθούν προσπάθειες για τη βελτίωση της αποδοτικότητας των υφιστάμενων μέσων, συμπεριλαμβανομένης της καθιέρωσης καταλληλότερων μηχανισμών τιμολόγησης, για την ενσωμάτωσή τους και την αξιοποίηση των αντίστοιχων συγκριτικών τους πλεονεκτημάτων. Μεγάλο μέρος του έργου αυτού πραγματοποιείται αυτή τη στιγμή και θα εξακολουθεί να πραγματοποιείται σε εθνικό ή/και περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Ένας αριθμός κοινών χαρακτηριστικών έχει αναδυθεί υποδεικνύοντας ορισμένες από τις επιλογές που θα μπορούσαν να ακολουθήσουν οι αρμόδιες αρχές για τη βελτίωση των συστημάτων δημόσιας μεταφοράς επιβατών.

14. Η πρόσβαση σε συστήματα μεταφοράς επιβατών είναι κεφαλαιώδους σημασίας. Η βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης στο σύστημα καλύπτει ένα ευρύ φάσμα τομέων, στους οποίους περιλαμβάνεται ο σχεδιασμός τροχαίου υλικού και σταθμών (συνδυασμένων μεταqφορών), η σύνδεση οικιστικών περιοχών με κεντρικούς κόμβους δραστηριοτήτων (τόπους εργασίας, καταστήματα, δραστηριότητες ψυχαγωγίας), η εξυπηρέτηση αγροτικών και απομακρυσμένων περιοχών και η κάλυψη των αναγκών των ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα. Οι ανάγκες των ατόμων που δεν διαθέτουν ιδιωτικά αυτοκίνητα επιβάλλουν το "Δίκτυο των Πολιτών" να στοχεύει στην παροχή ευλαιριών μετακίνησης από πόρτα σε πόρτα, χωρίς να επαφίεται στη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων.

15. Εκτός από τη διασφάλιση της πρόσβασης στο σύστημα, τα συστήματα μεταφοράς επιβατών στην Ευρωπαϊκή Ένωση θα πρέπει να είναι προσιτά, ασφαλή (όσον αφορά τόσο την προσωπική ασφάλεια όσο και τα ατυχήματα) και αξιόπιστα. Επιπλέον, οι απαιτήσεις ποιότητας, όπως η συχνότητα, η καθαριότητα και η άνεση συνιστούν σημαντικές προϋποθέσεις προκειμένου οι δημόσιες μεταφορές να καταστούν πιο ελκυστικές. Το ειδικευμένο και πρόθυμο προσωπικό αποτελεί, επίσης, βασική προϋπόθεση για την ικανοποίηση των σημαντικών κριτηρίων ποιότητας.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΟΙΟΤΙΚΩΝ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΩΝ ΤΟΥ "ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ"	
- Δυνατότητα πρόσβασης στο σύστημα	- ανάγκες ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα - υλικός σχεδιασμός τροχαίου υλικού - σχεδιασμός σταθμών, περιλαμβανομένων των συνδυασμένων μεταφορών - σύνδεση των δημοσίων μεταφορών με κόμβους δραστηριοτήτων - σύνδεση αγροτικών και απομακρυσμένων περιοχών
- Προσιτές τιμές	- φθηνά εισιτήρια - κοινωνικά ελκυστικές υπηρεσίες (εκπτώσεις)
- Προστασία / Ασφάλεια	- προδιαγραφές ασφάλειας - ποιότητα φωτισμού - ειδίκευση προσωπικού - αριθμός προσωπικού εν υπηρεσία/σύστημα επιτήρησης
- Διευκολύνσεις κατά τη μεταφορά	- χρόνος μετακίνησης - αξιοπιστία - συχνότητα - καθαριότητα - άνεση - ενημέρωση - ολοκληρωμένο σύστημα εισιτηρίων - ευελιξία
- Περιβαλλοντικές επιπτώσεις	- εκπομπές - θόρυβος - υποδομή

16. Για να αποτελέσουν τα συστήματα δημόσιας μεταφοράς επιβατών αποτελεσματική εναλλακτική λύση και να υποκαταστήσουν τη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων, θα πρέπει να αναταποκρίνονται στις προαναφερθείσες απαιτήσεις ποιότητας. Εντούτοις, "μεμονωμένες" ποιοτικές βελτιώσεις στις δημόσιες συγκοινωνίες έχουν περιορισμένα αποτελέσματα σε περίπτωση που το σύστημα στο σύνολό του δεν έχει ολοκληρωθεί. Οι κύριοι τομείς που άπτονται της ολοκλήρωσης του συστήματος είναι οι εξής:

Ολοκλήρωση των ιδιωτικών και δημόσιων μέσων μεταφοράς

17. Η αποτελεσματική ενοποίηση των επιμέρους μέσων (στα οποία συμπεριλαμβάνεται το περπάτημα και του ποδήλατο) και των δημόσιων μεταφορών έχει κεφαλαιώδη σημασία. Ειδικά, η κατασκευή υποδομής διασυνδεόμενων συγκοινωνιών (π.χ. τερμάτων συνδυασμένων γραμμών, χώρων στάθμευσης και επιβίβασης) και η καθιέρωση ενός συστήματος ενημέρωσης και διαχείρισης της κυκλοφορίας (που θα περιλαμβάνει τη χρήση τηλεματικής μεταφορών), το οποίο θα επιτρέπει την επανεκτίμηση των επιλογών μετακίνησης πριν και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Ολοκλήρωση των δημοσίων μεταφορών επιβατών

18. Ο καλύτερος συντονισμός της λειτουργίας υποσυστημάτων όπως το λεωφορείο, το τραμ, το μετρό και το τρένο, είναι απαραίτητος για την αξιοποίηση των δυνατοτήτων που παρέχουν οι δημόσιες μεταφορές. Αυτό ισχύει για τις βελτιώσεις τόσο στον τομέα της υποδομής (σταθμοί, συνδυασμένη χρήση σιδηροδρομικών γραμμών), όσο και στα ζητήματα προγραμματισμού (συνδυασμένα εισιτήρια, συστήματα ενημέρωσης και τιμολόγησης).

19. Προκειμένου οι επιμέρους βελτιώσεις σε κάθε μέσο μεταφοράς να αποδώσουν τα μεγαλύτερα δυνατά οφέλη θα πρέπει να ενοποιηθεί ο σχεδιασμός όλων των μεταφορικών μέσων ώστε, για παράδειγμα, ένας επιβάτης να μπορεί να αγοράζει ένα εισιτήριο που θα καλύπτει ολόκληρη τη διαδρομή του - ακόμη κι αν σε αυτή περιλαμβάνεται αλλαγή, π.χ. από τραμ σε λεωφορείο. Στον σχεδιασμό των μεταφορών θα πρέπει να περιλαμβάνεται η εφαρμογή τεχνικών συνδυασμένων μεταφορών (π.χ. σταθμοί μετεπιβίβασης, εισιτήρια, κλπ.), η καθιέρωση και η χρήση μέτρων για την απόδοση προτεραιότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες, όπως λεωφορειόδρομοι καθώς και ένας συνδυασμός μέτρων που ως στόχο θα έχουν να ενθαρρύνουν τον κόσμο να χρησιμοποιεί τις δημόσιες συγκοινωνίες (μέτρα "προσέλκυσης") και, όπου είναι απαραίτητο, να αποθαρρύνουν τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων (μέτρα "απώθησης").

20. Γενικά, τα μέτρα "απώθησης" μπορούν να διαχωριστούν σε οικονομικά μέσα, τα οποία είτε είναι γενικής εφαρμογής (π.χ. αύξηση των φόρων καυσίμων) είτε εφαρμόζονται σε σημεία στένωσης των συστημάτων (π.χ. διόδια για την κυκλοφορία στο κέντρο της πόλης, αύξηση των τελών στάθμευσης) και σε τεχνικούς και κανονιστικούς περιορισμούς (απαγόρευση της χρήσης αυτοκινήτων σε ορισμένες περιοχές, κατάργηση χώρων στάθμευσης). Το παρόν έγγραφο επικεντρώνει κυρίως την προσοχή του στα μέτρα "προσέλκυσης" για τη βελτίωση των δημόσιων μεταφορών. Όμως, καθαυτά τα μέτρα προσέλκυσης δεν επαρκούν πάντοτε για τη βελτίωση των δημοσίων μεταφορών. Θα πρέπει να χρησιμοποιείται ένας συνδυασμός μέτρων προσέλκυσης και απώθησης με στόχο τη διεύρυνση των αποτελεσματικών επιλογών και τη βελτίωση της πρόσβασης στις μετακινήσεις. Ο καλύτερος συνδυασμός για κάθε δεδομένη περίπτωση ποικίλλει. Όμως ο συνδυασμός των πολιτικών θα πρέπει να ανταποκρίνεται σε ορισμένες βασικές απαιτήσεις:

ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟ ΤΟΥ ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΥ ΜΕΤΡΩΝ "ΠΡΟΣΕΛΚΥΣΗΣ" ΚΑΙ "ΑΠΩΘΗΣΗΣ"
- επίπεδο κυκλοφοριακής συμφόρησης (διάρκεια διαδρομής) - συνέπειες των ποιοτικών βελτιώσεων στα συστήματα δημοσίων μεταφορών - συνέπειες των μέτρων για την απόδοση προτεραιότητας στις δημόσιες συγκοινωνίες - ευελιξία όσον αφορά την αντιμετώπιση της ροής της κυκλοφορίας - επίτευξη κρίσιμης μάζας για την αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών στον τομέα των δημόσιων μεταφορών - επιχειρηματικές και εμπορικές ανάγκες - ιδιαιτερότητες του κατά τόπους αστικού σχεδιασμού και του σχεδιασμού χρήσεων γης

21. Το ζήτημα των μέτρων απώθησης συνδέεται στενά με το ζήτημα της αποτελεσματικότερης και δικαιότερης τιμολόγησης των μεταφορών (δηλ. με τη εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους). Εάν ζητηθεί, για παράδειγμα, από τους χρήστες των μέσων μεταφοράς να επιβαρυνθούν με μεγαλύτερο ποσοστό του πραγματικού κόστος των μετακινήσεών τους (συμπεριλαμβανομένου του κόστους της ρύπανσης, των ατυχημάτων και της υποδομής), θα αποθαρρυνθεί η χρήση των ιδιωτικής χρήσεως αυτοκινήτων στις αστικές περιοχές με κυκλοφοριακή συμφόρηση. Το ζήτημα αυτό είναι θεμελιώδες για την αποσυμφόρηση των πόλεών μας, καθώς και για τη μείωση της ρύπανσης και των ατυχημάτων. Το έργο που έχει αναληφθεί σε αρκετά κράτη μέλη σχετικά, είναι σημαντικό. Η Επιτροπή θα παρουσιάσει ένα Πράσινο Βιβλίο με τίτλο "Με στόχο τη δίκαιη και αποτελεσματική τιμολόγηση" σχετικά με τις επιλογές πολιτικής για την εσωτερίκευση του εξωτερικού κόστους, επιδιώκοντας την προώθηση του σχετικού διαλόγου. Η επίτευξη προόδου σε αυτόν τον τομέα είναι καθοριστικής σημασίας προκειμένου οι υπεύθυνοι για τη χάραξη πολιτικής στον τομέα των μεταφορών να έχουν στη διάθεσή τους τα αναγκαία μέσα για να μπορέσουν να εξισορροπήσουν τα συστήματα μεταφορών.

<u>Ενσωμάτωση με άλλους τομείς πολιτικής</u>

22. Η αποτελεσματικότητα του σχεδιασμού για τη μεταφορά επιβατών εξαρτάται από τον κατάλληλο συντονισμό με άλλους τομείς πολιτικής. Ένα ενδεδειγμένο σύστημα επιβολής τελών και ο συντονισμός με τον σχεδιασμό των χρήσεων γης και με τις τεχνολογίες πληροφοριών και επικοινωνίας αποτελούν ιδιαίτερα σημαντικά μέσα.

23. Η δημόσια πολιτική θα πρέπει να λαμβάνει δεόντως υπόψη αφενός τη σχέση μεταξύ του κόστους των μεταφορών, των αναγκών και του κόστους υποδομής και των αποφάσεων σχεδιασμού και αφετέρου το ευρύτερο κοινωνικό κόστος και τα οφέλη των δημοσίων μεταφορών. Απαιτείται περαιτέρω έρευνα προκειμένου να εκτιμηθούν τα συνολικά οφέλη που απορρέουν από τη βελτίωση των δημοσίων συγκοινωνιών για την κοινωνία. Μία μελέτη που πραγματοποιήθηκε στο ΗΒ

εκτιμά ότι για τον τομέα της υγειονομικής περίθαλψης και των κοινωνικών υπηρεσιών το ετήσιο όφελος είναι μεταξύ 200 και 900 εκατ. ECU, ως αποτέλεσμα της αυξημένης χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών από τα άτομα με περιορισμένη κινητικότητα[8].

24. Η εφαρμογή κανόνων για τη χρήση των γαιών με στόχο τη βελτίωση της πρόσβασης στην εργασία και άλλες υπηρεσίες παρέχει την ευκαιρία για βελτίωση των συστημάτων μεταφοράς επιβατών και μείωση των αναγκών μετακίνησης. Η επικέντρωση της οικιστικής ανάπτυξης σε σταθμούς κατά μήκος των διαδρομών που ακολουθούν οι δημόσιες συγκοινωνίες, η δημιουργία πυκνού δικτύου κόμβων δραστηριοτήτων σε κεντρικές περιοχές επαρκώς εξυπηρετούμενες από τις δημόσιες συγκοινωνίες και ο καθορισμός κατευθυντήριων γραμμών προκειμένου να διασφαλιστεί η πρόσβαση της νέας επέκτασης των οικιστικών περιοχών στις δημόσιες μεταφορές, θα βοηθήσουν την προώθηση της χρήσης των δημοσίων μεταφορών, χωρίς να χρειαστεί να επιβληθεί η χρήση ενός συγκεκριμένου μέσου μεταφοράς.

Επικουρικότητα: τι σημαίνει για το "Δίκτυο των Πολιτών"

25. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η ανάπτυξη ολοκληρωμένων λύσεων για τα προβλήματα που θέτει η μεταφορά επιβατών αποτελεί κυρίως αρμοδιότητα των εθνικών, τοπικών (δημοτικών) και περιφερειακών αρχών. Υπάρχουν όμως τομείς όπου η αναλαμβανόμενη σε κοινοτικό επίπεδο δράση θα συμβάλλει στην επίτευξη βελτιώσεων στα συστήματα δημόσιας μεταφοράς επιβατών. Για παράδειγμα, η δημιουργία αποτελεσματικών διευρωπαϊκών δικτύων εξαρτάται εν μέρει από τη δημιουργία κατάλληλων σημείων υποδοχής και συνδέσεων στις ευρωπαϊκές πόλεις. Συνήθως όμως, οι πόλεις αυτές είναι που πλήττονται περισσότερο από την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Η συμφόρηση και οι συνέπειές της επιδεινώνουν την ποιότητα ζωής και υπονομεύουν τις δυνατότητες δημιουργίας θέσεων εργασίας και τόνωσης της ανταγωνιστικότητας. Η ανταλλαγή πληροφοριών και η διάδοση τεχνογνωσίας σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές και τις προηγμένες τεχνολογίες σε ολόκληρη την Ευρώπη θα ωφελήσουν σε μεγάλο βαθμό τον σχεδιασμό και την εφαρμογή πολιτικών στον τομέα των μεταφορών σε κάθε επίπεδο.

26. Σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσα πολιτικής, όπως τα προγράμματα Ε&Α, οι περιφερειακές πολιτικές και τα έργα που αφορούν την τεχνική εναρμόνιση και τα διευρωπαϊκά δίκτυα, μπορούν να συμβάλουν στη βελτίωση των συστημάτων δημόσιας μεταφοράς του επιβατικού κοινού στην Ευρώπη, και αυτό συμβαίνει ήδη σε ορισμένους τομείς. Λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δημόσιες μεταφορές επιβατών μπορούν να συμβάλουν στις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές πολιτικές θα καταστεί δυνατός ο καθορισμός σαφέστερων κατευθυντήριων γραμμών προς χρήση των αρμοδίων κοινοτικών οργάνων. Η διατύπωση μίας συνεκτικής πολιτικής της ΕΕ για τα συστήματα δημόσιας

---

[8] Διατομεακά Οφέλη από τις Προσβάσιμες Δημόσιες Μεταφορές, των Fowkes, Oxley και Heiser, Cranfield, 1994.

μεταφοράς επιβατών θα παράσχει μία σαφή κατευθυντήρια γραμμή προς χρήση των διαφόρων κοινοτικών οργάνων.

27. Τέλος, το κανονιστικό πλαίσιο στον τομέα των μεταφορών και τα σχετικά μέτρα, όπως έχουν ήδη καθοριστεί από την κοινοτική νομοθεσία, για παράδειγμα οι κανόνες για την πρόσβαση στην αγορά, για τις δημόσιες υπηρεσίες και τις κρατικές ενισχύσεις, είναι ιδιαίτερα σημαντικά για την αποτελεσματικότητα τόσο των μέτρων εθνικής και περιφερειακής/τοπικής πολιτικής στον τομέα των μεταφορών, όσο και των αποφάσεων των επιχειρήσεων μεταφορών και των επενδυτών. Το υφιστάμενο πλαίσιο θα πρέπει να επανεξετασθεί, με σκοπό να καθορισθούν επιλογές για τη βελτίωση των επιπτώσεών του στην ποιότητα και στην ελκυστικότητα των ευρωπαϊκών συστημάτων δημοσίων μεταφορών.

28. Ένα πλαίσιο θεσπισμένο από την Ε.ε, το οποίο θα συνδυ;αζει όλα αυτά τα μέτρα θα διασφαλίσει το καλύτερο συνολικό αποτέλεσμα για χιλιάδες αποφάσεις του δημόσιου και του ιδιωτικού τομέα, σε ποικίλα επίπεδα, οι οποίες είναι απαραίτητο να ληφθούν για την ανάπτυξη των συστημάτων δημόσιας μεταφοράς επιβατών. Δεν θα εκπληρώσει απλώς τις απαιτήσεις της Συνθήκης περί επικουρικότητας αλλά θα ενισχύσει επίσης την εφαρμογή της αρχής αυτής σε εθνικό επίπεδο.

ΜΕΡΟΣ Β: ΟΡΘΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑ ΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΤΩΝ ΠΟΛΙΤΩΝ

29. Η μεταφορά επιβατών, υπό την ευρεία της έννοια, περιλαμβάνει πολλά και διαφορετικά είδη ή "μέσα" μεταφοράς. Αρχή του "Δικτύου των Πολιτών" είναι να ενοποιήσει αυτά τα μέσα ώστε ο δυνητικός ταξιδιώτης να έχει όσο το δυνατό περισσότερες επιλογές. Στο προηγούμενο κεφάλαιο παρουσιάστηκε ένας κατάλογος χαρακτηριστικών ποιότητας που θα πρέπει να διαθέτουν τα συστήματα δημόσιας μεταφοράς επιβατών. Στο τμήμα αυτό εξετάζεται λεπτομερέστερα το συγκεκριμένο θέμα ξεκινώντας με μία σύντομη εξέταση της αλληλεπίδρασης μεταξύ των δημοσίων μεταφορών επιβατών και άλλων μορφών μεταφοράς. Επίσης, εξετάζονται τρόποι βελτίωσης της ενοποίησης των μέσων με σκοπό την προώθηση της χρήσης τους. Στη συνέχεια, εξετάζονται άλλα κριτήρια ποιότητας με τη βοήθεια παραδειγμάτων βέλτιστης πρακτικής εντός και εκτός της ΕΕ, με σκοπό να παρουσιαστεί η ήδη επιτευχθείσα πρόοδος. Οι παρακάτω πρωτοβουλίες έχουν εφαρμοστεί σε εθνικό ή περιφερειακό επίπεδο, σε ορισμένες περιπτώσεις με τη στήριξη της Κοινότητας.

Περπάτημα

30. Η χρήση των δημοσίων συγκοινωνιών (καθώς και άλλων τρόπων μεταφοράς) περιλαμβάνει σε κάποιο βαθμό περπάτημα, τόσο στην αρχή και στο τέλος της διαδρομής όσο και κατά την αλλαγή μέσων ή οχημάτων. Ο σχεδιασμός θα πρέπει να έχει ως στόχο αφενός τον περιορισμό των αποστάσεων που διανύονται με τα πόδια κατά τη διάρκεια των μετακινήσεων και αφετέρου τη δημιουργία ενός όσο το δυνατόν πιο φιλικού προς τον χρήστη και ασφαλούς περιβάλλοντος σε μέρη όπως οι σταθμοί μετρό. Γενικότερα, για τις μικρότερες μετακινήσεις (έως 3 χλμ), το περπάτημα αποτελεί βιώσιμη εναλλακτική λύση. Η κακή διαχείριση της κυκλοφορίας, η συμφόρηση και η ρύπανση αποτρέπουν το περπάτημα σε ένα αστικό περιβάλλον, ενώ σε αγροτικές περιοχές η έλλειψη ειδικών δρόμων καθιστά το περπάτημα σε πολυσύχναστους δρόμους επικίνδυνο. Σημαντικό ρόλο παίζει επίσης και ο φόβος της εγκληματικότητας ή της επίθεσης. Η σαφής απομόνωση της κυκλοφορίας από τους χώρους που διατίθενται για τους πεζούς και η τάση για δημιουργία πεζοδρόμων στις πόλεις αποτελεί θετική εξέλιξη, όπως και ο καλύτερος φωτισμός και η μέριμνα κατά τον σχεδιασμό των οικιστικών περιοχών ώστε να αποφεύγονται οι απομονωμένες περιοχές.

Ποδήλατο

31. Η λήψη μέτρων για καλύτερο συνδυασμό της χρήσης ποδηλάτων με τις δημόσιες μεταφορές είναι ιδιαίτερα σημαντική εφόσον επεκτείνει τις αποστάσεις που είναι δυνατόν να διανυθούν. Το ποδήλατο αποτελεί επίσης μία εναλλακτική λύση στο αυτοκίνητο για μικρές αποστάσεις (π.χ. κάτω των 8 χλμ.). Τα ποδήλατα είναι μικρά σε μέγεθος και σχετικά γρήγορα, με μέση ταχύτητα σε αστικές περιοχές 15-

25 χλμ/ώρα[9]. Κατά συνέπεια, εάν τα ποδήλατα αντικαθιστούσαν στις αστικές μετακινήσεις τα αυτοκίνητα, τα περιβαλλοντικά οφέλη θα ήταν σημαντικότατα. Η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατιστών (ΕΟΠ) κατάρτισε ένα σχέδιο για την προώθηση της ποδηλασίας στις αστικές περιοχές, το οποίο επικεντρώνεται στην καλύτερη μέριμνα για τους ποδηλατιστές όσον αφορά τόσο την υποδομή όσο και την κοινή χρήση του δρόμου. Στις Κάτω Χώρες, υπάρχουν 80 ποδηλατικά κέντρα σε σιδηροδρομικούς σταθμούς, την εκμετάλλευση των οποίων έχουν αναλαβεί οι ολλανδικοί σιδηρόδρομοι. Τα κέντρα αυτά υπάρχουν φυλασσόμενοι χώροι στάθμευσης και παρέχεται η δυνατότητα, ενοικίασης, επισκευής και πώλησης ποδηλάτων[10].

Πινακίδα στην είσοδο σταθμού

Επιβίβαση επιβάτη σε τραίνο

Σχάρες γιατην ασφάλιση ποδηλάτων στο προαύλιο

Απλές εγκαταστάσεις για πρόσβαση σε αποθήκη

---

9 *"Cyclisthastigheder" Jensen, Κοπεγχάγη, 1988*

10 *Ποδήλατα και Τρένα, ένα ερευνητικό έργο που πραγματοποιήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Ποδηλατιστών και χρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.*

Μηχανοκίνητα δίκυκλα

32. Ο όρος μηχανοκίνητα δίκυκλα (PTW) καλύπτει τα πάσης φύσεως μοτοποδήλατα. Οι πωλήσεις PTW αυξάνονται σε ολόκληρη την επικράτεια της Ένωσης· αποτελούν ένα όχημα για τον ελεύθερο χρόνο και, όλο και συχνότερα, μέσο καθημερινής μετακίνησης στο χώρο εργασίας. Πρωταρχικό πλεονέκτημα των PTW στις αστικές περιοχές είναι ότι είναι αρκετά αποδοτικά όσον αφορά τον χώρο που καταλαμβάνουν και τα καύσιμα που καταναλώνουν. Σε έκθεση της Ομάδας Εκπομπών Μηχανοκίνητων Οχημάτων (MVEG), της Επιτροπής, το 1992, υπολογίζεται ότι ένα PTW μπορεί να διανύσει μία διαδρομή μέσα στην πόλη σε χρόνο από 16% έως 46% μικρότερο σε σχέση με ένα αυτοκίνητο καταναλώνοντας 55% έως 81% λιγότερα καύσιμα[11]. Οργανισμοί όπως η Ομοσπονδία Ευρωπαίων Μοτοσυκλετιστών (FEM) και η Διεθνής Ομοσπονδία Μοτοσυκλετιστών (FIM) έχουν προτείνει σειρά μέτρων πολιτικής για τη διευκόλυνση της ενσωμάτωσης των PTW στην αλυσίδα των αστικών συγκοινωνιών, στα οποία περιλαμβάνεται η ασφαλής στάθμευση σε ειδικούς χώρους στάθμευσης και επιβίβασης σε μέσα μαζικής μεταφοράς, ο διαχωρισμός της κυκλοφορίας και η ελεύθερη χρήση των λωρίδων για τα λεωφορεία.

Ταξί

33. Σε ορισμένα κράτη μέλη, τα ταξί θεωρούνται ως αναπόσπαστο τμήμα του συστήματος δημοσίων μεταφορών. Σε κάθε περίπτωση αποτελούν ένα σημαντικό μέσο μεταφοράς για ομάδες ανθρώπων όπως είναι τα άτομα που δε διαθέτουν αυτοκίνητο, οι ηλικιωμένοι, τα άτομα με προβλήματα κινητικότητας[12], και σε ορισμένες περιπτώσεις αποτελούν το πιό αποτελεσματικό ως προς το κόστος μέσο μεταφοράς. Παρά τη σημασία τους, τα ταξί δεν χρησιμοποιούνται αρκετά[13]. Πιθανές αιτίες γι'αυτό αποτελούν: τα κόμιστρα (αν και η από κοινού χρήση ταξί μπορεί να είναι φθηνότερη από τις δημόσιες μεταφορές), καθώς και η ποιότητα και η δυνατότητα πρόσβασης σε ειδικά σχεδιασμένα ταξί, όπως τα ισπανικά και σουηδικά ταξί πλήρους πρόσβασης και τα βρετανικά "μαύρα ταξί" ("Black Cabs"), που είναι σχετικά σπάνια.

---

[11] *αναφέρεται σε έγγραφο της Ομοσπονδίας Ευρωπαίων Μοτοσυκλετιστών σχετικά με μέτρα προώθησης των PTW, Βρυξέλλες, Ιούλιος 1995*

[12] *Ενίσχυση της Ελκυστικότητας των Δημόσιων Μεταφορών, ΓΔXVII, Απρίλιος 1995*

[13] *Ταξί, ένα μέσο δημόσιας μεταφοράς που παραμελείται κατά τον σχεδιασμό, Beuret, PTRC, 1994*

Εχουν ληφθεί μέτρα για την καλύτερη ενσωμάτωση των ταξί στην αλυσίδα των μεταφορών. Μία καινοτόμος προσέγγιση στις Κάτω Χώρες είναι το εισιτήριο τρένου-ταξί, το οποίο, έναντι συμπληρωματικού κομίστρου που κοστίζει 5 ολλανδικά φιορίνια, παρέχει στον ταξιδιώτη τη δυνατότητα να επιβιβασθεί σε ταξί για το τελευταίο μέρος του ταξιδιού.

Ενα ολλανδικό "Treintaxi" περιμένει σε κάποιο σιδηροδρομικό σταθμό

Ιδιωτικό αυτοκίνητο

34. Τα μέτρα που αποσκοπούν στην αποτελεσματικότερη χρήση του αυτοκινήτου επικεντρώνονται σε δύο τομείς: στη βελτίωση της κυκλοφοριακής ροής εν γένει και στην αύξηση των ποσοστών πληρότητας των οχημάτων μέσω της συλλογικής χρήσης των αυτοκινήτων. Οι δράσεις για την παροχή βοήθειας προς τους αυτοκινητιστές ώστε να αντιμετωπίσουν καλύτερα την κυκλοφοριακή συμφόρηση επικεντρώνονται στην ανάπτυξη των τεχνολογιών τηλεματικής των μεταφορών στο πλαίσιο του ευρύτερου Περιβάλλοντος Ολοκληρωμένων Οδικών Μεταφορών (IRTE). Τα μέτρα για την αύξηση των ποσοστών πληρότητας των οχημάτων περιλαμβάνουν επίσης σχέδια χορήγησης προνομίων σε οχήματα που μεταφέρουν τρία ή περισσότερα άτομα. Ένα σύστημα που εφαρμόζεται στις ΗΠΑ, και σε πειραματική βάση στη Μαδρίτη, συνίσταται στη χρήση μίας συγκεκριμένης λωρίδας από οχήματα με μεγάλη πληρότητα. Τέτοια σχέδια απαιτούν αυστηρή τήρηση και επιβολή των κανόνων. Σε ορισμένα κράτη μέλη, έχει ξεκινήσει η υλοποίηση σχεδίων που προωθούν τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων προς συμπλήρωση των δημοσίων μεταφορών για τη μεταφορά των ηλικιωμένων ατόμων. Άλλες πρωτοβουλίες προωθούν τη συλλογική χρήση των αυτοκινήτων (πολλοί άνθρωποι μοιράζονται ένα αυτοκίνητο με κοινό προορισμό), γεγονός το οποίο επίσης θα συμβάλλει στην πιο αποτελεσματική χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων.

ΟΛΟΚΛΗΡΩΜΕΝΗ ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ (Μόναχο)

Από το 1991, το Μόναχο και οι γύρω δήμοι άρχισαν να εφαρμόζουν σταδιακά ένα σύστημα συνεργασίας για τη διαχείριση της κυκλοφορίας, το οποίο στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στη χρήση ηλεκτρονικών συσκευών. Σημαντικά στοιχεία του συστήματος είναι:

- η εγκατάσταση οθονών πληροφόρησης σε σταθμούς και σημεία ανταπόκρισης, οι οποίες ενημερώνουν τους ταξιδιώτες σχετικά με τον καλύτερο τρόπο μετάβασης στον προορισμό τους

- η γνωστοποίηση των εναλλακτικών δυνατοτήτων που προσφέρουν οι δημόσιες μεταφορές, μέσω των εκπομπών που ενημερώνουν τους οδηγούς για την κατάσταση της κυκλοφορίας

- η δυναμική προσαρμογή των πληροφοριών στις ανάγκες μεμονωμένων ταξιδιωτών, ανάλογα με τις συνθήκες κυκλοφορίας που επικρατούν

- η κατασκευή εγκαταστάσεων στάθμευσης και επιβίβασης με μεγάλη χωρητικότητα

Το σύστημα συμπληρώνεται με μέτρα που αποσκοπούν στο σημαντικό περιορισμό της χρήσης αυτοκινήτων στο κέντρο της πόλης (Μπλε Ζώνη - "Blue-Zone"). Το καινοτόμο και ελκυστικό σύστημα εισιτηρίων (εισιτήρια για εργαζομένους), το οποίο χρηματοδοτείται ενμέρει από τους εργοδότες (Siemens, BMW), συμβάλλει ακόμη περισσότερο στη στήριξη της χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Επίσης, έχει καθιερωθεί η ανταλλαγή εμπειριών με άλλες πόλεις ('Αμστερνταμ, Λυών, Λονδίνο και Δουβλίνο), με τη στήριξη της ΕΕ.

Δημόσιες Μεταφορές Επιβατών

35. Σε ολόκληρη την επικράτεια της Ευρωπαϊκής'Ενωσης αλλά και εκτός αυτής, πραγματοποιείται τεράστιο έργο για την προώθηση και την πλήρη ανάπτυξη του δυναμικού των δημοσίων μεταφορών. Στις βελτιώσεις περιλαμβάνονται οι σημαντικοί τομείς των οχημάτων και του τροχαίου υλικού, η ολοκλήρωση των συστημάτων, η παροχή πληροφοριών, η ποιότητα των υπηρεσιών, η αύξηση των προσφερόμενων ανέσεων, ο σχεδιασμός των δημόσιων μεταφορών κατά προτεραιότητα και ο σχεδιασμός της χρήσης των γαιών στο πλαίσιο μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης της πολιτικής. Ο κατάλογος αυτός δεν είναι εξαντλητικός, υπάρχουν ακόμα πολλά παραδείγματα καλής και καινοτόμου πρακτικής που δεν αναφέρονται εδώ.

36. Η χρήση ακατάλληλου εξοπλισμού αποτελεί συνήθη αιτία της δυσαρέσκειας του

επιβάτη: αυτό μπορεί να συμβαίνει διότι η πρόσβαση στα οχήματα ή στο τροχαίο υλικό δεν είναι εύκολη, είτε διότι αυτά είναι πολύ παλιά, πολύ στενά ή πολύ βρώμικα. Έργα υποδομής όπως τα υπόστεγα ή οι περιστρεφόμενες δίοδοι ίσως να μην επαρκούν. Η αδυναμία πρόσβασης αποτελεί πρόβλημα για πολλούς επιβάτες, όχι μόνο για τα άτομα με ειδικές ανάγκες. Οι ηλικιωμένοι, οι έγκυες γυναίκες, οι επιβάτες με παιδικά καρότσια ή μικρά παιδιά, ή με ογκώδη ψώνια, όλοι μπορεί να αντιμετωπίσουν προβλήματα κατά τη χρήση των δημοσίων μέσων μεταφοράς. Ωστόσο, σε ολόκληρη την Ευρώπη πραγματοποιούνται επενδύσεις σε οχήματα και τροχαίο υλικό, σε μια νέα γενιά μεσαίων, μικρών και αστικών λεωφορείων που θα εξυπηρετούν τις πρόσφατα πεζοδρομημένες ζώνες, στις οποίες μέχρι τώρα δεν υπήρχε δυνατότητα πρόσβασης.

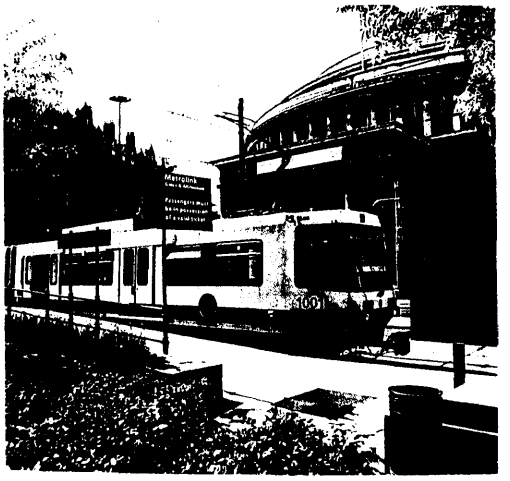
Χρήση τραμ με χαμηλό δάπεδο στο Σέφιλντ, Ηνωμένο Βασίλειο

Υπηρεσιακό λεωφορείο με χαμηλό δάπεδο στο Άαλμποργκ, Δανία

Ενα ιδιαίτερα ευέλικτο αστικό λεωφορείο με χαμηλό δάπεδο, που λειτουργεί με "καθαρό" ντιζελ, στη Μπρυζ

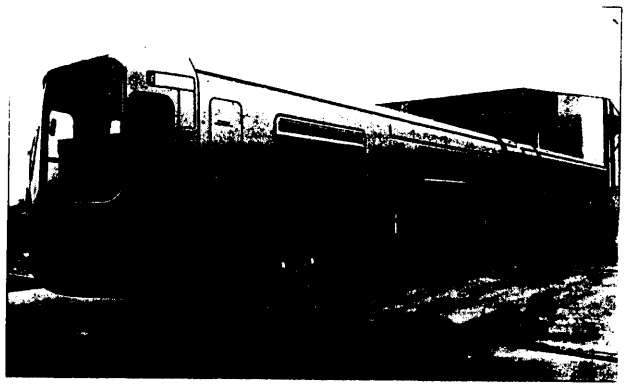
Ηλεκτρικό αστικό λεωφορείο, στη Φλωρεντία

37. Στον τομέα των ελαφρών σιδηροδρόμων υπήρξε ένα είδος αναγέννησης, με πρωτοστάτη τη Γκρενόμπλ: πόλεις και κωμοπόλεις ειγάγουν ή επιστρέφουν στη χρήση τραμ με υπερσύγχρονο σχεδιασμό και εύκολη δυνατότητα πρόσβασης.



Το Metrolink στο Μάντσεστερ μεταφέρει κάθε χρόνο 12,5 εκατ. επιβάτες, εκ των οποίων το 20% είναι ηλικιωμένοι, και αντικαθιστά περισσότερες από ένα εκατομμύριο μετακινήσεις αυτοκινήτων το χρόνο στο κέντρο της πόλης

Τυπικο παράδειγμα του σύγχρονου τροχαίου υλικού που χρησιμοποιείται στη Γαλλία : τραμ με χαμηλό δάπεδο στη Ρουέν



38. Όπως και με τα πρότυπα των οχημάτων, υπήρξαν καινοτόμες προσεγγίσεις για την καλύτερη χρήση των υφιστάμενων συστημάτων, όπως τα λεωφορεία σε καθοδηγούμενες γραμμές και τα τραμ που μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις ράγες των σιδηροδρόμων.

Τα λεωφορεία σε καθοδηγούμενες γραμμές είναι συμβατικά λεωφορεία, ειδικά προσαρμοσμένα ώστε να ακολουθούν προκαθορισμένο δρομολόγιο. Σε κανονικό οδόστρωμα λειτουργούν όπως τα κοινά λεωφορεία. Το πλεονέκτημά τους είναι ότι χρειάζονται μόνο 2,6 μέτρα ελεύθερου χώρου, σε αντιδιαστολή με τα 3,5 μέτρα των συμβατικών λεωφορείων, και ότι η κυκλοφορία δεν μπορεί να παρεισφρύσει στο δρομολόγιό τους.

Ενα λεωφορείο σε καθοδηγούμενες γραμμές παρακάμπτει το μποτιλιάρισμα στο Λήντς

Ολοκλήρωση των συστημάτων

39. Οι δυνητικοί χρήστες των μέσων μαζικής μεταφοράς αποθαρρύνονται εάν μία διαδρομή απαιτεί αλλαγή μέσου μεταφοράς ή μετεπιβίβαση, για παράδειγμα από λεωφορείο σε τραμ ή από λεωφορείο σε λεωφορείο, ή μακρά αναμονή επειδή τα δρομολόγια των μέσων δεν είναι συγχρονισμένα, ή αγορά πρόσθετων εισιτηρίων επειδή τα συστήματα των κομίστρων δεν είναι ενοποιημένα. Έργα που πραγματοποιήθηκαν στη Νορβηγία[14] και μία μελέτη που πραγματοποιήθηκε στη Σουηδία[15] δείχνουν ότι θεωρείται έως και 3 φορές χειρότερο να περιμένει κανείς εκτός οχήματος, παρά εντός οχήματος.

40. Η ολοκλήρωση των συστημάτων αποβλέπει στην ένταξη όλων των μέσων δημόσιας μεταφοράς επιβατών σε ένα κοινό λειτουργικό περιβάλλον. Στόχος είναι όλα τα μέσα - τραμ, τρένα που εξυπηρετούν τα προάστια, μετρό, λεωφορεία κλπ. - να λειτουργούν στο πλαίσιο ενιαίου δικτύου. Τα τρία πιο σημαντικά στοιχεία ενός ολοκληρωμένου συστήματος είναι τα συντονισμένα ωράρια, το ενιαίο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων και σταθμοί πολλαπλών μέσων μεταφοράς.

Ωράρια

41. Ο συντονισμός των ωραρίων έχει ζωτική σημασία. Η ανάγκη αλλαγής μέσου μεταφοράς θα πρέπει να περιοριστεί όσο το δυνατό περισσότερο, όπου όμως αυτή είναι αναπόφευκτη, ο χρόνος αναμονής του επόμενου οχήματος θα πρέπει να είναι ο ελάχιστος δυνατός. Υπάρχει ένα γνωστό σενάριο που έχει ως εξής: ένα μέσο μεταφοράς φεύγει από το σταθμό και αμέσως μετά φθάνει σε αυτόν ένα άλλο, το οποίο μεταφέρει επιβάτες που θέλουν να μετεπιβιβαστούν.

Ένας απλός και αποτελεσματικός τρόπος επίλυσης του προβλήματος, είναι αυτός που εφαρμόζεται στο Γκρατς, στην Αυστρία: ένα σήμα ειδοποιεί το λεωφορείο που περιμένει εάν το τραμ που πρόκειται να εισέλθει στο σταθμό πλησιάζει, επιτρέποντας, κατ'αυτό τον τρόπο στο λεωφορείο να καθυστερήσει ελαφρώς την αναχώρησή του.

42. Στις περιπτώσεις που η διαχείριση του συστήματος πραγματοποιείται από ένα και μοναδικό οργανισμό, ο συντονισμός είναι, προφανώς, πιο απλός. Αυτό, ωστόσο, δεν αποκλείει τον συντονισμό από διάφορους φορείς, ακόμη και αν αυτοί πρέρχονται από διαφορετικές χώρες.

Δύο φορείς εκατέρωθεν των γαλλοελβετικών συνόρων, η Annemasse και η Geneva, έχουν υπογράψει σύμβαση για την εναρμόνιση των ωρών άφιξης και αναχώρησης των ανταποκρίσεων.

---

[14] *Νορβηγικό δοκιμαστικό σχέδιο για τις δημόσιες μεταφορές - Όσλο - 1993*

[15] *Algers and Wildert - 1987 - παρατίθεται στους "Παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή μέσου μεταφοράς" - Rotterdam Transport - Σεπτέμβριος 1991*

Εισιτήρια

43. Τα συστήματα εισιτηρίων είναι συχνά περίπλοκα και ο τρόπος πληρωμής υπερβολικά περιοριστικός. Για παράδειγμα, σε ορισμένες περιπτώσεις υπάρχει μόνο η δυνατότητα χρήσης προπληρωμένων εισιτηρίων, χωρίς τη δυνατότητα αγοράς εισιτηρίου επάνω στο όχημα, ή απαιτείται το ακριβές αντίτιμο χωρίς να δίνονται ρέστα. Η εφαρμογή ενός ενιαίου και εναρμονισμένου συστήματος εισιτηρίων καθιστά ευκολότερες τις μετακινήσεις για τους επιβάτες εφόσον έχουν τη δυνατότητα να αγοράσουν ένα εισιτήριο στην αρχή της διαδρομής, το οποίο θα ισχύει μέχρι το τέλος. Όπου εφαρμόστηκαν παρόμοια συστήματα, συνοδεύτηκαν από αύξηση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών.

Η ολλανδική κάρτα "Nationale Strippen Kart", αποτελείται από 2, 3, 15 και 45 ακυρώσιμα εισιτήρια, καθένα από τα οποία αντιστοιχεί σε μία ζώνη· όσο περισσότερες ζώνες διασχίζει κανείς, τόσο περισσότερα εισιτήρια θα πρέπει να ακυρώσει· η κάρτα ισχύει για ολόκληρη τη χώρα.

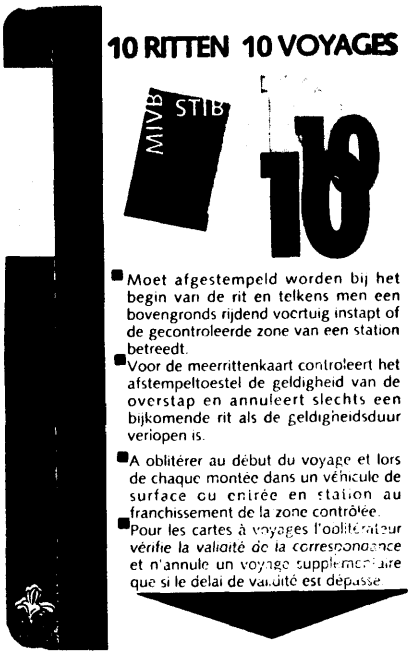
ΚΑΡΤΑ ΠΟΛΛΑΠΛΩΝ ΧΡΗΣΕΩΝ: ΔΟΥΒΛΙΝΟ

Στο πλαίσιο του προγράμματος τηλεματικής για τις Γενικευμένες και Προηγμένες Καινοτομίες Χρέωσης των Αστικών Συγκοινωνιών (GAUDI), το οποίο χρηματοδοτείται από την ΕΕ, εφαρμόζεται δοκιμαστικά στο Δουβλίνο η χρήση της κάρτας πολλαπλών χρήσεων, η οποία μπορεί να χρησιμοποιηθεί στις δημόσιες μεταφορές, για την πληρωμή των τελών στάθμευσης και των τηλεφωνικών κλήσεων. Ανάλογα με τη χρησιμοποιούμενη υπηρεσία, η κάρτα χρεώνει αυτόματα τις ανάλογες μονάδες.

Η Carte Orange πρωτοκυκλοφόρησε το 1975 και καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς. Ο αριθμός των διακινούμενων με λεωφορείο επιβατών αυξήθηκε κατά 36%	Με την Travelcard, η οποία πρωτοκυκλοφόρησε το 1982 και ισχύει για τον υπόγειο σιδηρόδρομο, στα λεωφορεία και στα τρένα, η χρήση των δημόσιων μεταφορών αυξήθηκε κατά 16%, σε μια περίοδο που η χρήση τους σε άλλες χώρες μειωνόταν

Ένα παράδειγμα κάρτας που καλύπτει μία ολόκληρη περιφέρεια, είναι η "Περιφερειακή Περιβαλλοντική Κάρτα" του Φράιμπουργκ, η οποία παρέχει το δικαίωμα στους επιβάτες να ταξιδεύουν σε ολόκληρη την περιφέρεια, χρησιμοποιώντας 14 διαφορετικές εταιρείες· τα σαββατοκύριακα, με μία και μόνη κάρτα μπορούν να ταξιδέψουν μέχρι δύο ενήλικες και τέσσερα παιδιά.

44. Ένα παράδειγμα ενοποίησης των κομίστρων είναι η περίπτωση της Rhein-Main Verkehrsverbund που δημιουργήθηκε στις 27 Μαΐου 1995 και προέβη στη συγχώνευση 115 εταιρειών εκμετάλλευσης και στην ενοποίηση 150 συστημάτων κομίστρων -τα οποία κάλυπταν 4,9 εκατ. ανθρώπους σε έκταση 14.000 τετραγωνικών χιλιομέτρων - σε ένα και μοναδικό σύστημα εκμετάλλευσης, με ενιαίο σύστημα εισιτηρίων και ενιαίο σύστημα κομίστρων. Ένα πρόβλημα που παρουσιάζουν τα εισιτήρια που περιλαμβάνουν περισσότερους από ένα φορείς, είναι η κατανομή των εσόδων. Για την επίλυσή του προβλήματος αυτού, όλο και περισσότερες εταιρείες εκμετάλλευσης στρέφονται στα "Προηγμένα Συστήματα Εισιτηρίων", τα οποία κάνουν χρήση της μικροηλεκτρονικής.



Οι απλούστερες κάρτες αυτού του είδους επιτρέπουν ένα σταθερό αριθμό μετακινήσεων, ο οποίος μειώνεται ανάλογα με τη χρήση της κάρτας. Οι πιο περίπλοκες "έξυπνες κάρτες" έχουν ενσωματωμένη μνήμη, η οποία μπορεί να διακρίνει το ύψος του κομίστρου ανάλογα, για παράδειγμα, με την απόσταση που πρόκειται να διανυθεί ή την ώρα της ημέρας. Εκτός από τη δυνατότητα ακριβέστερης διανομής των εσόδων μεταξύ των φορέων εκμετάλλευσης, τα προηγμένα συστήματα εισιτηρίων αποτελούν ένα πολύτιμο μέσο διαχείρισης που παρέχει ακριβή πληροφόρηση σχετικά με τη χρήση του συστήματος, δίνοντάς του, κατ' αυτό τον τρόπο, τη δυνατότητα να ανταποκρίνονται καλύτερα στις ανάγκες των πελατών. Μπορούν, για παράδειγμα, να πληροφορήσουν το φορέα εκμετάλλευσης εάν μια συγκεκριμένη υπηρεσία, ή μέρος της, χρησιμοποιείται περισσότερο κάποιες συγκεκριμένες ημέρες ή ώρες της ημέρας, παρέχοντάς του τη δυνατότητα να προβλέψει την παροχή επιπλέον υπηρεσιών αυτές τις ημέρες ή ώρες.

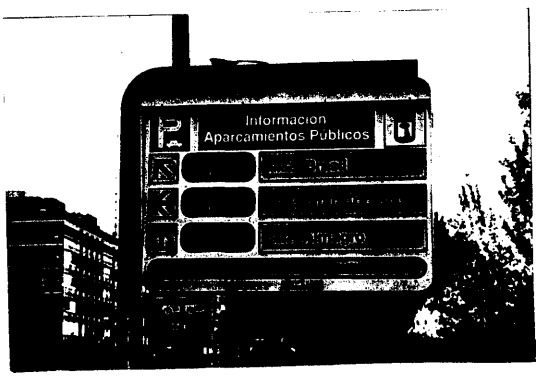
Σταθμοί πολλαπλών μέσων μεταφοράς

45. Η δημιουργία ενός αποτελεσματικού Δικτύου των Πολιτών εξαρτάται σε σημαντικό βαθμό από την ενοποίηση των μέσων μεταφοράς - των συστημάτων δημοσίων συγκοινωνιών αλλά και των πεζών και των ιδιωτικών οχημάτων (αυτοκίνητο, PTW και ποδήλατο). Οι σταθμοί πολλαπλών μέσων μεταφοράς, ή εναλλαγής μεταφορικού μέσου επιτρέπουν την ταχεία και εύκολη αλλαγή μέσου μεταφοράς. Η απλούστερη μορφή σταθμού πολλαπλών μέσων μεταφοράς είναι η "Στάθμευση και Επιβίβαση", η οποία επιτρέπει την εναλλαγή ιδιωτικού αυτοκινήτου και δημόσιου μεταφορικού μέσου. Το ιδεώδες είναι οι εγκαταστάσεις αυτές να προσφέρουν ασφαλείς και προστατευμένους χώρους στάθμευσης ποδηλάτων, παρέχοντας κατ'αυτό τον τρόπο τη δυνατότητα στους ποδηλατιστές να κάνουν πλήρη χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών. Ένας πιο ολοκληρωμένος σταθμός πολλαπλών μέσων μεταφοράς, ο οποίος βρίσκεται υπό κατασκευή στη "Defence", στο Παρίσι, θα περιλαμβάνει αστικά, προαστιακά και περιφερειακά λεωφορεία, μετρό και RER (το περιφερειακό μετρό υψηλής ταχύτητας), προαστιακά τρένα, ιδιωτικά αυτοκίνητα, ταξί, τουριστικά λεωφορεία, πιθανώς δε και τρένα μεγάλης ταχύτητας (TGV). Και στις δύο περιπτώσεις, η αρχή παραμένει η ίδια: παροχή ποιοτικού και εύκολα προσβάσιμου περιβάλλοντος, σε συνδυασμό με γρήγορη και εύκολη εναλλαγή μεταφορικών μέσων.

Πληροφόρηση

46. Για να χρησιμοποιηθούν αποτελεσματικά τα συστήματα και οι υπηρεσίες μεταφορών, είναι βασικό οι άνθρωποι που επιθυμούν να ταξιδέψουν να

ενημερώνονται σχετικά με τις επιλογές που έχουν στη διάθεσή τους και, όταν χρησιμοποιούν το σύστημα, να λαμβάνουν συνεχώς πληροφορίες σχετικά με την εξέλιξη του ταξιδιού τους και τις επιλογές ή αλλαγές που θα χρειαστεί ενδεχομένως να κάνουν. Η παροχή πληροφοριών σε πραγματικό χρόνο σχετικά με τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις, αποτελεί κανόνα στα αεροδρόμια και οι πρόσφατες τεχνολογικές εξελίξεις, ειδικά στον τομέα της τηλεματικής και των τηλεπικοινωνιών (κοινωνία των πληροφοριών) παρέχουν πλέον σημαντικά περιθώρια βελτίωσης, με στόχο την παροχή έγκαιρης πληροφόρησης, φιλικής προς τον πελάτη, δηλαδή προς τους χρήστες των αστικών συγκοινωνιών. Για παράδειγμα, υπάρχουν συστήματα που είναι σε θέση να προβλέψουν την ώρα άφιξης των τραμ και των λεωφορείων στο σταθμό και να την εμφανίσουν σε οθόνες στις στάσεις, ή να ενημερώσουν τους οδηγούς αυτοκινήτων σχετικά με τις κενές θέσεις στάθμευσης σε κάποιο σημείο εναλλαγής μέσου μεταφοράς.



Αναζητώντας χώρο στάθμευσης στη Μαδρίτη

47. Στα περισσότερα κράτη μέλη υπάρχουν ήδη συστήματα τα οποία παρέχουν, σε πραγματικό χρόνο, πληροφορίες σχετικά με τις δημόσιες συγκοινωνίες μέσω τέλετεξτ, μινιτέλ και των τοπικών ραδιοφωνικών σταθμών, ή μέσω τερματικών υπολογιστών φιλικών προς το χρήστη, εγκαταστημένων σε σημεία εναλλαγής μέσων μεταφοράς. Η παροχή πληροφοριών, πάντως, δεν προϋποθέτει πάντοτε τη χρήση προηγμένων τεχνολογιών, η αναγραφή και μόνο του ονόματος των στάσεων των λεωφορείων επιτρέπει στους χρήστες που δεν είναι εξοικειωμένοι με το σύστημα να προσανατολίζονται καλύτερα. Το μέτρο αυτό μπορεί να συνδυασθεί με την παροχή πληροφοριών εντός του οχήματος, όπως συμβαίνει στη γραμμή του λεωφορείου 100 στο Βερολίνο, όπου εμφανίζονται αυτόματα σε οθόνη μέσα στο όχημα πληροφορίες σχετικά με τον τελικό προορισμό του λεωφορείου και την επόμενη στάση. Τα Συστήματα Αρωγής της Λειτουργίας (OAS), όπως αυτό που έχει τεθεί σε λειτουργία στη Βαρκελώνη, επιτρέπουν τη συνεχή επικοινωνία μεταξύ των οχημάτων, των χρηστών και του κέντρου ελέγχου. Το σύστημα παρέχει τη δυνατότητα στους ελεγκτές να συνυπολογίζουν απρόβλεπτες καθυστερήσεις και να πληροφορούν τόσο τους επιβάτες, μέσω συστημάτων επικοινωνίας με το κοινό, καθώς και εκείνους που περιμένουν στη στάση μέσω αλφαριθμητικών οθονών.

Υπηρεσίες από πόρτα σε πόρτα

48. Η επιλογή του μέσου μεταφοράς καθορίζεται σε μεγάλο βαθμό από την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Για όσους έχουν εναλλακτική επιλογή, οι δημόσιες

συγκοινωνίες αποτελούν τη δεύτερη καλύτερη λύση έναντι του αυτοκινήτου. Ένα από τα κύρια πλεονεκτήματα του αυτοκινήτου είναι ότι παρέχει τη δυνατότητα εξυπηρέτησης "από πόρτα σε πόρτα" (στο βαθμό που υπάρχουν χώροι στάθμευσης). Οι δημόσιες συγκοινωνίες δεν θα μπορέσουν ποτέ να προσφέρουν αυτή τη δυνατότητα, μπορούν όμως να ληφθούν μέτρα ώστε αντισταθμίσουν αυτό το μειονέκτημα παρέχοντας μεγαλύτερη ευκολία χρήσης. Ορισμένοι φορείς προβλέπουν πλέον την εναλλαγή ταξί/νυκτερινών λεωφορείων ή και την αποκλειστική χρήση ταξί. Στο προάστειο Βέντελ του Αμβούργου, τα νυκτερινά λεωφορεία θα σταματούν, έναντι μικρής επιβάρυνσης, ακριβώς έξω από το σπίτι του επιβάτη, ακόμη κι αν αυτό συνεπάγεται παράκαμψη από το καθορισμένο δρομολόγιο. Στις περιοχές με κατοικίες, οι οποίες συχνά εξυπηρετούνται με μικρά λεωφορεία, το λεωφορείο, θα ακολουθεί το καθορισμένο δρομολόγιο, αλλά θα σταματά όπου του ζητηθεί. Το σύστημα αυτό ονομάζεται "Νεύμα και Επιβίβαση" και είναι πιθανό να χρησιμοποιηθούν σε αυτό λεωφορεία προσαρμοσμένα για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

Απόδοση προτεραιότητας στο σχεδιασμό των δημόσιων μεταφορών

49. Θα πρέπει να αναγνωρισθεί το γεγονός ότι, όσο το σύστημα επιβαρύνεται προς όφελος των ιδιωτικών αυτοκινήτων, όσα μέτρα και να ληφθούν για τη βελτίωση των μαζικών μεταφορών στις αστικές περιοχές, δεν θα είναι αρκετά για να περιορίσουν τη συμφόρηση σε επίπεδα που να επιτρέπουν τη βέλτιστη χρήση των μέσων. Θα εξετάσουμε τώρα ορισμένα από τα λεγόμενα μέτρα "απώθησης", τα οποία έχουν ως στόχο να καταστήσουν τις δημόσιες μεταφορές ανταγωνιστικότερες.

Λωρίδες προοριζόμενες αποκλειστικά για τις δημόσιες μεταφορές

50. Οι λωρίδες για τα λεωφορεία ή εκείνες που προορίζονται για αποκλειστική χρήση των τραμ, επιτρέπουν στα δημόσια μέσα μεταφοράς να αποφεύγουν τη συμφόρηση που δημιουργούν τα άλλα οχήματα, γεγονός το οποίο συμβάλλει στην προώθηση των δημοσίων συγκοινωνιών.

Προτεραιότητα στους σηματοδότες

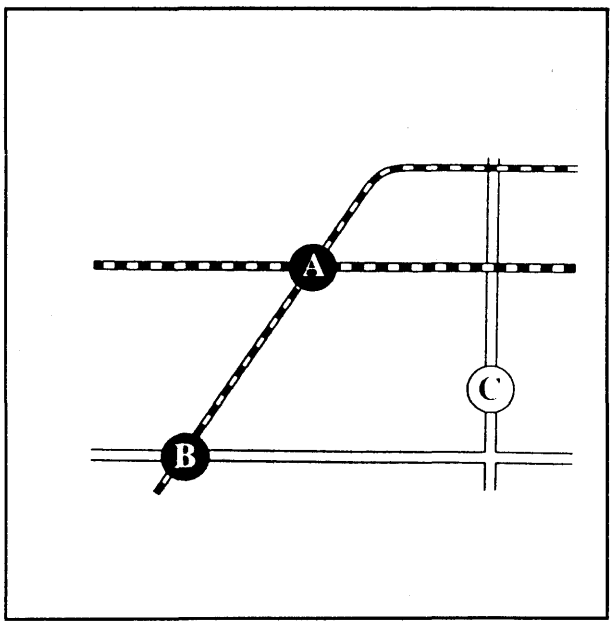
51. Δίνοντας προτεραιότητα στα οχήματα δημόσιας μεταφοράς μπροστά στους φωτεινούς σηματοδότες, αυτά μπορούν να εξοικονομούν χρόνο και, ακόμη πιο σημαντικό, να τηρούν με μεγαλύτερη ακρίβεια τα ωράριά τους. Το απλούστερο σύστημα συνίσταται στη χρήση ενός μαγνητικού βρόχου ενσωματωμένου στο οδόστρωμα, ο οποίος θα ενεργοποιείται όταν το όχημα θα περνά από πάνω του, αλλάζοντας, για παράδειγμα, το χρώμα του σηματοδότη σε πράσινο. Σε ένα πιο σύνθετο σύστημα χρησιμοποιείται υπέρυθρη ακτινοβολία και ονομάζεται Επιλεκτικός Ανιχνευτής Οχημάτων. Τα οχήματα είναι εξοπλισμένα με πομποδέκτες που επικοινωνούν με τους σηματοδότες. Ο σηματοδότης μπορεί να δείχνει πράσινο για μεγαλύτερο διάστημα ή κόκκινο για μικρότερο. Εκεί όπου τα οχήματα στρίβουν, μπορεί να ενεργοποιηθεί ένα δευτερεύον επιλεκτικό φανάρι που θα επιτρέπει στο λεωφορείο να περάσει μέσα από το ρεύμα των αυτοκινήτων που στρίβουν. Όπου υπάρχουν λεωφορειόδρομοι, η εξοικονόμηση χρόνου μπορεί να συνίσταται στην ύπαρξη πρόσθετης φωτεινής σήμανσης μπροστά από τον κόμβο και στη δημιουργία χώρων προώθησης των οχημάτων δημόσιας μεταφοράς.

Περιορισμός της δυνατότητας πρόσβασης των αυτοκινήτων

52. Ορισμένα μέτρα που δίνουν προτεραιότητα τις δημόσιες μεταφορές, προβαίνουν στον περιορισμό της δυνατότητας πρόσβασης των αυτοκινήτων. Σε πολλές πόλεις απαγορεύεται η διέλευση αυτοκινήτων από ζώνες του κέντρου και με τον τρόπο αυτό ελευθερώνεται χώρος για την κυκλοφορία των μέσων μαζικής μεταφοράς. Σε πολλές πόλεις στις οποίες δεν έχει καταργηθεί η διέλευση οχημάτων, έχουν εντούτοις περιορισθεί οι διαθέσιμοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων στη ζώνη του κέντρου. Το ιδεώδες θα ήταν τα μέτρα αυτά να συνδεθούν με τη δημιουργία εγκατάστασεων στάθμευσης και επιβίβασης στην εξωτερική ζώνη.

Σχεδιασμός της χρήσης των γαιών

53. Ο σχεδιασμός της χρήσης των γαιών μπορεί να συμβάλει στην αύξηση της πρόσβασης σε χώρους και εγκαταστάσεις αλλά και να περιορίσει την ανάγκη για μετακινήσεις. Οι επιχειρήσεις και άλλες δραστηριότητες μπορούν να συγκεντρώνονται σε περιοχές που εξυπηρετούνται επαρκέστατα από τις δημόσιες συγκοινωνίες. Επίσης, μπορούν να μειωθούν και οι αποστάσεις, για παράδειγμα, μεταξύ οικιστικών περιοχών, καταστημάτων και σχολείων. Για παράδειγμα, σε εθνικό επίπεδο, οι Κάτω Χώρες εφαρμόζουν την πολιτική "Η σωστή επιχείρηση στη σωστή θέση", ευρύτερα γνωστή ως "ΑΒΓ", η οποία έχει ως στόχο "να διασφαλίσει ότι οι επιχειρήσεις και οι υπηρεσίες των οποίων οι υπάλληλοι και οι επισκέπτες κάνουν ευρεία χρήση των δημόσιων συγκοινωνιών, βρίσκονται σε τοποθεσίες στις οποίες οι δημόσιες συγκοινωνίες έχουν, ή μπορούν να έχουν, εύκολη πρόσβαση".



Στο πλαίσιο του συστήματος ΑΒΓ, οι τοποθεσίες ταξινομούνται ανάλογα με τη δυνατότητα πρόσβασης σε αυτές: Α = καλή πρόσβαση με δημόσιες μεταφορές, π.χ. κοντά σε σταθμό. Η μετάβαση με αυτοκίνητο δεν υπερβαίνει το 20%
Β = καλή πρόσβαση με δημόσιες συγκοινωνίες και αυτοκίνητο, π.χ. κοντά σε περιφερειακούς δρόμους, διασταυρούμενους με κεντρικές διαδρομές δημόσιων μεταφορών. Η μετάβαση με αυτοκίνητο δεν υπερβαίνει το 33%
Γ = καλή πρόσβαση οδικώς, π.χ. κατά μήκος αυτοκινητοδρόμων. Δεν υπάρχει όριο στα αυτοκίνητα.

Οι επιχειρήσεις και οι υπηρεσίες ταξινομούνται ανάλογα με τις δυνατότητες κινητικότητάς τους και λαμβάνεται υπόψη ο αριθμός των υπαλλήλων και των επισκεπτών, η εξάρτηση από τις οδικές εμπορευματικές μεταφορές, η εξάρτηση από την κυκλοφορία των αυτοκινήτων. Τα καταστήματα και τα γραφεία βρίσκονται στις περιοχές Α ή Β, οι δραστηριότητες που σχετίζονται με τις μεταφορές, στις περιοχές Γ. Απαγορεύεται η ανάπτυξη εμπορικών κέντρων "εκτός πόλεως" στις περιοχές Γ.

54. Το 1994, στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι οδηγίες προς τις τοπικές αρχές σχετικά με την πολιτική σχεδιασμού υπογράμμιζαν την ανάγκη "να ενισχυθεί ... ο ρόλος του σχεδιασμού της χρήσης των γαιών, ώστε να μειωθούν οι ανάγκες μετακινήσεων και να ενθαρρυνθεί ... η χρήση μέσων μεταφοράς εκτός του αυτοκινήτου..."[16]. Παράλληλα, σταμάτησε η εκχώρηση αδειών κατασκευής εμπορικών κέντρων "εκτός πόλεως". Σε τοπική κλίμακα, οι αρχές της Βρέμης και του Εδιμβούργου σχεδιάζουν την ανάπτυξη οικιστικών περιοχών στις οποίες δεν προβλέπεται υποδομή για αυτοκίνητα, ενώ το Πόρτλαντ των ΗΠΑ αναφέρεται συχνά ως παράδειγμα ολοκληρωμένης προσέγγισης λόγω της πολιτικής που εφαρμόζεται εκεί και η οποία συνίσταται στην προαγωγή των δημόσιων συγκοινωνιών, στην εγκατάσταση των επιχειρήσεων κοντά σε σταθμούς δημόσιων μεταφορών και στον περιορισμό των χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων.

---

[16] *Αστικές μεταφορές με σεβασμό προς το περιβάλλον - Σχεδιασμός χρήσεων γης. Τ&Ε, Οκτώβριος 1994*

ΕΝΣΩΜΑΤΩΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΤΗΣ ΧΡΗΣΗΣ ΤΩΝ ΓΑΙΩΝ: ΠΟΡΤΛΑΝΤ

Το Πόρτλαντ, στην πολιτεία του 'Οργκον, αποτελεί τμήμα μιας ευρύτερης μητροπολιτικής περιοχής 1,4 εκατ. κατοίκων. Η αποκέντρωση της απασχόλησης και του πληθυσμού στις δεκαετίες του '60 και του '70 οδήγησε στην άτακτη εξάπλωση των προαστίων, στην παραμέληση του κέντρου της πόλης και στη δημιουργία κοινωνικών προβλημάτων. Προκειμένου να αντιμετωπισθεί η αστική εξάπλωση, να προστατευθούν οι αγροτικές περιοχές και να εξοικονομηθεί ενέργεια, η Πολιτεία συνέστησε μία επιτροπή με ειδικές αρμοδιότητες. Στόχος της ήταν η μείωση της εξάρτησης από το αυτοκίνητο, που δημιουργούσε συνεχώς οξυνόμενα προβλήματα συμφόρησης, θορύβου και ρύπανσης. Στο κέντρο της πόλης κατασκευάστηκαν κατοικίες με πυκνή δόμηση προκειμένου να αυξηθεί ο διαμένων πληθυσμός και αποφασίσθηκε η λήψη μέτρων προκειμένου να καταστεί η περιοχή φιλικότερη στους πεζούς. Στο πλαίσιο αυτό, ο αυτοκινητόδρομος που περνούσε δίπλα από το ποτάμι αντικαταστάσθηκε από χώρους περιπάτου, θεσπίστηκαν αυστηροί περιορισμοί όσον αφορά τη στάθμευση και θεσμοθετήθηκε σύστημα δωρεάν δημόσιων μεταφορών στο κέντρο της πόλης, με τη χρήση ελαφρού σιδηροδρόμου. Απορρίφθηκαν σχέδια κατασκευής νέων οδών, προς όφελος της δημιουργίας νέων συγκοινωνιακών γραμμών. Το αποτέλεσμα ήταν η δημιουργία ενός ανανεωμένου κέντρου με 30.000 νέες θέσεις απασχόλησης, στο οποίο το 40% των καθημερινών μετακινήσεων διεξάγεται με τη χρήση των δημόσιων μεταφορών. Για να αποδείξει την προσήλωσή του στην πολιτική αυτή, το Υπουργείο Μεταφορών της Πολιτείας του 'Οργκον μεταφέρθηκε πρόσφατα σε νέα γραφεία στο Πόρτλαντ, στα οποία δεν προβλέπονται χώροι στάθμευσης, εξυπηρετούνται όμως από τα δημόσια μέσα μεταφοράς.

ΜΕΡΟΣ Γ: Ο ΡΟΛΟΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΙΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

55. Στο προηγούμενο μέρος εξετάστηκαν διάφορα παραδείγματα βέλτιστης πρακτικής σε εθνικό, τοπικό και περιφερειακό επίπεδο. Στο παρόν τμήμα, το έγγραφο μελετά τους τομείς που επηρεάζουν τις δημόσιες μεταφορές και στους οποίους είτε αρμόζει να αναληφθεί κοινοτική δράση είτε ήδη έχει αναληφθεί, επηρεάζοντας τις δημόσιες συγκοινωνίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι: ΔΙΑΔΟΣΗ ΤΗΣ ΤΕΧΝΟΓΝΩΣΙΑΣ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΟΣ ΤΩΝ ΣΤΟΧΩΝ

56. Πολλά είναι τα παραδείγματα ορθής πρακτικής που καταδεικνύουν την αξία της ανταλλαγής πληροφοριών. Διάφορα ιδρύματα, δημόσιες αρχές και ενώσεις έχουν ήδη αρχίσει να οργανώνουν τη συστηματική ανταλλαγή πληροφοριών επί ζητημάτων που αφορούν όσους εκμεταλλεύονται και χρησιμοποιούν συστήματα δημόσιας μεταφοράς επιβατών. Η πρωτοβουλία EUROCITIES αποτελεί ένα παράδειγμα κοινής πρωτοβουλίας ευρωπαϊκών πόλεων με στόχο την ανταλλαγή πληροφοριών σε διασυνοριακό επίπεδο σχετικά με τις βέλτιστες πρακτικές σε τομείς όπως αυτός των μεταφορών.
Το δίκτυο POLIS και το Φόρουμ Τηλεματικής Αστικών Συγκοινωνιών αποδείχθηκαν χρήσιμα μέσα ανταλλαγής πληροφοριών. Ο οργανισμός Πόλεις Χωρίς Αυτοκίνητα, που ιδρύθηκε το 1994, συγκεντρώνει πάνω από 50 ευρωπαϊκές πόλεις που εργάζονται πάνω σε μέτρα για τη βελτίωση των αστικών μετακινήσεων με σεβασμό προς το περιβάλλον, ενώ η Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Μεταφορών και Περιβάλλοντος, (Μ&Π), συγκεντρώνει 25 μη κυβερνητικές οργανώσεις από 15 χώρες, οι οποίες ειδικεύονται σε θέματα μεταφορών και περιβάλλοντος.

57. Ορισμένα κράτη μέλη διοργανώνουν τακτικά ανταλλαγές πληροφοριών μεταξύ φορέων και δημόσιων αρχών σχετικά με τη μεταφορά επιβατών. Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ) παρακολουθεί τις εξελίξεις στον εν λόγω τομέα. Εντούτοις, οι προαναφερθείσες διασκέψεις των εμπειρογνωμόνων και οι μελέτες δεν οδηγούν πάντοτε στη βελτίωση της καθημερινής ζωής του επιβατικού κοινού. Η ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με τις επιλογές για τη βελτίωση των υφιστάμενων συστημάτων θα μπορούσε να πραγματοποιείται πιο συχνά και κατά τρόπο πιο ολοκληρωμένο.

Προσπάθεια για τη βελτίωση της εικόνας του πολιτικού προγράμματος

58. Η Επιτροπή εκτιμά ότι το ζήτημα της βελτίωσης των δημόσιων μεταφορών επιβατών θα πρέπει να αποτελέσει πολύ υψηλότερη προτεραιότητα του πολιτικού προγράμματος και ελπίζει ότι θα προωθηθεί η ανταλλαγή πληροφοριών και η παρακολούθηση σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επίσης, τα ενδιαφέροντα των χρηστών[17] θα πρέπει να εκπροσωπούνται δυναμικότερα στις συζητήσεις αυτές. Η Επιτροπή

---

[17] *Με τους όρους "χρήστες" και "επιβάτες" - οι οποίοι χρησιμοποιούνται συχνά στον τομέα των μεταφορών - στο παρόν έγγραφο εννοούνται οι καταναλωτές, όπως ορίζεται στο άρθρο 129α της Συνθήκης.*

θα μελετήσει το πώς μπορούν να εκπροσωπηθούν καλύτερα οι απόψεις των χρηστών, συμπεριλαμβανομένης της καταλληλότητας των βοηθητικών δικτύων πληροφόρησης για ομάδες χρηστών με ειδικές ανάγκες (π.χ. ηλικιωμένοι). Επίσης, εργάζεται για την ένταξη της πολιτικής καταναλωτή σε άλλους τομείς συμπεριλαμβανομένου του τομέα των μεταφορών.

59. Τα υφιστάμενα πλαίσια ανταλλαγών και διάδοσης πληροφοριών θα πρέπει να βελτιωθούν και να συμπληρωθούν, κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται η ευρύτερη διάδοση της υφιστάμενης τεχνογνωσίας. Σε αυτό το πλαίσιο δεν θα πρέπει να επιζητείται η εξεύρεση ομοιόμορφων υποχρεωτικών λύσεων, αλλά η προώθηση της ενημέρωσης σχετικά με τις διαφορετικές προσεγγίσεις. Θα πρέπει επίσης να λαμβάνει υπόψη κατά πόσο οι (αυτοδεσμευτικοί) στόχοι θα μπορούσαν να αποβούν χρήσιμοι σε θέματα όπως η μείωση της ρύπανσης, η βελτίωση του χρόνου μετακίνησης, ο διάλογος με τους επιβάτες, η ενίσχυση της δυνατότητας πρόσβασης στο σύστημα και η αύξηση της χρήσης των δημοσίων συγκοινωνιών. Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο και άλλα όργανα της ΕΕ θα παίξουν σημαντικό ρόλο στον καθορισμό και την προώθηση τέτοιων στόχων. Οι στόχοι αυτοί θα μπορούσαν να βοηθήσουν τους φορείς και τις αρχές σχεδιασμού μεταφορών κατά την αναζήτηση πολιτικής στήριξης για τα μέτρα που απαιτούνται για την επιτευξή τους. Τα κριτήρια που αφορούν τον σχεδιασμό χρήσεων γης για την ενίσχυση της δυνατότητας πρόσβασης και για τη μείωση της ανάγκης μετακίνησης θα πρέπει επίσης να καλύπτονται. Ομοίως, ο καθορισμός κριτηρίων για την ποιοτική αξιολόγηση των συστημάτων μεταφορών θα μπορούσε να βοηθήσει στην προώθηση της δυνατότητας πρόσβασης και της καλύτερης ποιότητας σε ολόκληρη την Ευρωπαϊκη Ένωση μέσω αυτοδεσμευτικών μέτρων. Η Επιτροπή προτίθεται να εξετάσει τη σκοπιμότητα μίας τέτοιας ποιοτικής αξιολόγησης και να μελετήσει κατά πόσο θα μπορούσε να αποτελέσει τη βάση για ένα σχέδιο απονομής βραβείων σε όλες τις ευρωπαϊκές πόλεις των οποίων τα συστήματα μεταφορών καλύπτουν ορισμένα πρότυπα υψηλής ποιότητας.

60. Η συστηματική διάδοση της πληροφόρησης σχετικά με το σχεδιασμό και τη λειτουργία των συστημάτων μεταφοράς επιβατών θα μπορούσε να βελτιωθεί μέσω της εδραίωσης των υφιστάμενων βάσεων δεδομένων για την Ε&Α, καθώς και των πρακτικών και των εμπειριών που αποκτήθηκαν τόσο εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης όσο εκτός αυτής. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτίθεται να συνεργαστεί με τα ερευνητικά ιδρύματα και τις εθνικές και περιφερειακές αρχές που είναι αρμόδιες για το σχεδιασμό των μεταφορών, προκειμένου να αναπτύξουν ολοκληρωμένες βάσεις δεδομένων, με εύκολη δυνατότητα πρόσβασης, προς χρήση των υπεύθυνων σχεδιασμού και των φορέων του τομέα των μεταφορών.

61. Οι υφιστάμενοι κανόνες σχετικά με τα οχήματα και τις υποχρεώσεις, συνιστούν παραδείγματα περιπτώσεων κατά τις οποίες η βαθμιαία επίτευξη συναίνεσης, στηριζόμενη σε ελάχιστα πρότυπα, θα μπορούσε να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για την πραγματοποίηση προόδου. Η προώθηση ποιοτικών βελτιώσεων στο σύστημα μεταφοράς μπορεί επίσης να ενισχυθεί με την εφαρμογή καινοτόμων πρακτικών βράβευσης των φορέων ή των αρμόδιων για το σχεδιασμό

αρχών, με βάση αναγνωρισμένα κριτήρια.

62. Πρακτικοί τρόποι για την προώθηση της διάδοσης της πληροφόρησης και την επίτευξη συναίνεσης σχετικά με τους επιδιωκόμενους στόχους, θα συζητηθούν κατά τη διάρκεια ενός "Φόρουμ του Δικτύου των Πολιτών" που θα συγκαλέσει η Επιτροπή το 1996 στο πλαίσιο της διαδικασίας διαβούλευσης. Το εν λόγω φόρουμ θα δώσει τη δυνατότητα στα ενδιαφερόμενα μέρη -συμπεριλαμβανομένων και των επιβατών- και στις αρχές που είναι αρμόδιες για τα δημόσια συστήματα μεταφοράς επιβατών, να διερευνήσουν τους τρόπους με τους οποίους οι φορείς λήψης αποφάσεων στον τομέα των συστημάτων μεταφοράς θα μπορέσουν να ανταλλάσσσυν, κατά τρόπο αποτελεσματικό, γνώσεις και πληροφορίες σχετικά με τις ανάγκες των χρηστών. Περαιτέρω ενέργειες θα αποφασιστούν υπό το φως των πορισμάτων του φόρουμ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ II: ΕΥΘΥΓΡΑΜΜΙΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΩΝ ΤΗΣ Ε&Α ΜΕ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

63. Στο Τέταρτο Πρόγραμμα Πλαίσιο της Κοινότητας στον τομέα της έρευνας, της τεχνολογικής ανάπτυξης και της επίδειξης, περιλαμβάνεται ειδικό πρόγραμμα για τις μεταφορές. Από το 1995 έως το 1998 υπολογίζεται ότι θα δαπανηθούν περίπου 240 εκατ. ECU για την έρευνα σχετικά με τη βελτίωση των δικτύων μεταφορών. Η κατάρτιση στρατηγικών για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας θα πραγματοποιηθεί στο πλαίσιο ενός οριζόντιου προγράμματος καλύπτοντας και τη στρατηγική έρευνα. Η έρευνα στον τομέα των αστικών μεταφορών θα καλύψει ένα ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων έρευνας και επίδειξης στους τομείς της διαχείρισης των μεταφορών, των στρατηγικών για την προώθηση της διαφοροποίησης στη χρήση μέσων μεταφοράς, της τιμολόγησης και της χρηματοδότησης.

Υφιστάμενα ερευνητικά προγράμματα

64. Η Επιτροπή έχει αναπτύξει έντονη δραστηριότητα στον τομέα της χρήσης των τηλεπικοινωνιών και των τεχνολογιών πληροφόρησης, που είναι γνωστές ως τηλεματική των μεταφορών (ιδίως όσον αφορά τη χρηματοδότηση των προγραμμαων DRIVE I και ATT). Επί του παρόντος, διεξάγονται πρότυπες δοκιμές σε περισσότερες από 50 πόλεις. Το πρόγραμμα επικεντρώνεται σε επτά τομείς επιχειρησιακού ενδιαφέροντος, έξι από τους οποίους συνέβαλαν ουσιαστικά στις εφαρμογές και στις τεχνικές που θα απαιτηθούν για τη μελλοντική βελτίωση των μεταφορών στις ευρωπαϊκές πόλεις.

65. Ο προϋπολογισμός του ειδικού προγράμματος Εφαρμογών Τηλεματικής για ζητήματα μεταφορών, το οποίο αποτελεί τμήμα του Τέταρτου Προγράμματος Πλαισίου, ανέρχεται σε 205 εκατ. ECU· το εν λόγω πρόγραμμα θα συνεχίσει και θα εδραιώσει την έρευνα προγενέστερων προγραμμάτων. Το δίκτυο POLIS, το οποίο συγκεντρώνει πάνω από 40 πόλεις και περιφέρειες που ενδιαφέρονται για την εφαρμογή της τηλεματικής των μεταφορών με σκοπό να λύσουν προβλήματα του τομέα των μεταφορών και περιβάλλοντος έχει συγχρηματοδοτηθεί από την Επιτροπή. Αυτό το εγχείρημα συνεργασίας έχει στόχο να συμβάλει στην επίλυση των προβλημάτων της αστικής κινητικότητας.

66. Στο πλαίσιο του ευρωπαϊκού προγράμματος COST έχει πραγματοποιηθεί ο συντονισμός μελετών σχετικά με τα συστήματα προώθησης, τα εναλλακτικά καύσιμα, τη χρήση της ενέργειας, τη ζήτηση για διαπεριφερειακές μεταφορές, τα λεωφορεία με χαμηλό δάπεδο, την αστική μεταφορά αγαθών, και τη συμπληρωματικότητα μεταξύ Τρένων Μεγάλης Ταχύτητας και εναέριων μεταφορών. Μελετάται μία νέα δράση σχετικά με τα πλεονεκτήματα της εύκολης πρόσβασης στις δημόσιες συγκοινωνίες.

67. Η πρόοδος που έχει συντελεστεί μέχρι σήμερα όσον αφορά την πρόσβαση στα μέσα μεταφοράς χωρίς να είναι απαραίτητο το ανέβασμα σκαλιών, κατέδειξε την ανάγκη επέκτασης του μέτρου σε ολόκληρη την αλυσίδα των μεταφορών, προκειμένου να διευκολυνθεί η πρόσβαση. Ορισμένες εξελίξεις σε εθνικό επίπεδο

όσον αφορά τα λεωφορεία με χαμηλό δάπεδο είχαν ως αποτέλεσμα την υλοποίηση του ερευνητικού προγράμματος COST 322 για την εκπόνηση μίας ανάλυσης κόστους-ωφέλειας σχετικά με τα λεωφορεία με χαμηλό δάπεδο, προκειμένου να προσδιοριστούν τα κριτήρια ή οι προδιαγραφές για τα οχήματα και τις στάσεις, ειδικά για τους ανθρώπους με περιορισμένη κινητικότητα. Στο έργο συμμετείχαν η Φινλανδία, η Γαλλία, η Γερμανία, η Ουγγαρία, οι Κάτω Χώρες, η Ισπανία η Σουηδία, η Ελβετία και το ΗΒ και χάρη στη συμμετοχή τους έγιναν πρωτοπόροι στην επιτυχή ανάπτυξη και λειτουργία λεωφορείων με χαμηλό δάπεδο σε παγκόσμιο επίπεδο.

68. Η επιτυχία του έργου COST στα λεωφορεία με χαμηλό δάπεδο αποτέλεσε το έναυσμα για ένα νέο πρόγραμμα COST, το οποίο έχει ως αντικείμενο τη μεταφορά ατόμων με περιορισμένη κινητικότητα: πρόκειται για το COST 335, σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης σε βαρέα σιδηροδρομικά συστήματα. Το εν λόγω πρόγραμμα έχει ως στόχο να υποδείξει τη βέλτιστη πρακτική για την κάλυψη των αναγκών των ηλικιωμένων και των ατόμων με ειδικές ανάγκες ως προς όλες τις πτυχές των σιδηροδρομικών ταξιδιών και, όπου αυτό είναι δυνατό, να υποδείξει τη βέλτιστη πρακτική σχεδιασμού. Τα αποτελεσματά του θα είναι εμφανή σε όλους τους (δυνητικούς) επιβάτες με αποσκευές και η εφαρμογή των συστάσεών του εκτιμάται ότι θα βελτιώσει σημαντικά την πρόσβαση στα σιδηροδρομικά συστήματα. Τόσο το COST 322 όσο και το COST 335 δίνουν έμφαση στη σημασία των προσόντων και της κατάρτισης του προσωπικού.

Ερευνητικές Ομάδες Δράσης

69. Στις αρχές του 1995, συστάθηκαν διάφορες Task Forces για την Ε&Α. Στόχος τους είναι ο συντονισμός των ερευνητικών δραστηριοτήτων της Επιτροπής, των κρατών μελών και της βιομηχανίας, προκειμένου να βελτιστοποιήσουν την επίδραση της έρευνας στην ανταγωνιστικότητα της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και να καταστήσουν διαφανέστερη στους ευρωπαίους πολίτες τη στήριξη που παρέχεται στην Ε&Α. Αποτέλεσμα αυτής της πρωτοβουλίας θα είναι ο καθορισμός κοινών έργων βιομηχανικού ενδιαφέροντος, τα οποία παράλληλα θα ευθυγραμμίζονται με τις προτεραιότητες της Κοινής Πολιτικής Μεταφορών. Οι Ομάδες Δράσεις που έχουν σχέση με το "Δίκτυο των Πολιτών" αφορούν το αυτοκίνητο του μέλλοντος, το τραίνο του μέλλοντος και τις συνδυασμένες μεταφορές.

70. Το έργο της ομάδας δράσης που είναι αρμόδια για τις "συνδυασμένες μεταφορές" συμβάλλει στην προσέγγιση των χρηστών, των φορέων μεταφορών και των προμηθευτών, των αρχών και των κατασκευαστών έργων υποδομής. Στόχος της είναι να συμβάλει στην ανάπτυξη τεχνολογιών, συστημάτων, καινοτόμων ιδεών και στρατηγικών για τη βελτίωση της λειτουργίας των συνδυασμένων μεταφορών όσον αφορά τις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων. Η ομάδα δράσης θα εστιάσει το ενδιαφέρον της σε σταθμούς, λιμάνια, αεροδρόμια και στα τέρματα των χερσαίων γραμμών, εκεί όπου τα εμπορεύματα ή οι επιβάτες αλλάζουν μέσο μεταφοράς, καθώς και σε άλλες πτυχές του συνδυασμένου συστήματος μεταφορών, όπως η μεταφορά τεχνολογιών και τα μέσα τηλεματικής.

71. Το έργο της προαναφερθείσας ομάδας δράσης θα υλοποιηθεί μέσω σχεδίου δράσης το οποίο θα εντοπίσει όλες τις ανάγκες, τις προτεραιότητες και τις δράσεις που θα πρέπει να αναλάβει η ΕΤΑ σε ευρωπαϊκό επίπεδο, καθώς και την επικύρωση και την επίδειξη, μέσω της αποδοχής της από την αγορά, μιας νέας γενιάς σημείων αλλαγής μέσου και εγκαταστάσεων που αφορούν τις μεταφορές. Επιπλέον, το σχέδιο δράσης θα εντοπίσει τις επιδόσεις, το περιβάλλον και τους στόχους αποδοτικότητας για μια σειρά έργων και ένα χρονοδιάγραμμα. Θα αποτελέσει τη βάση για επίδειξεις των βέλτιστων υφιστάμενων τεχνολογιών και στρατηγικών. Τέλος, θα εξετασθούν όλες οι τεχνολογικές και οργανωτικές δυσχέρειες που αντιμετωπίζουν οι απλές μεταφορές, προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή η διασύνδεση και η διαλειτουργικότητα.

Στήριξη των πρώτων εφαρμογών ευρείας κλίμακας

72. Η πρώτη εφαρμογή των αποτελεσμάτων της έρευνας ενδέχεται να αντιμετωπίσει οργανωτικά, θεσμικά και χρηματοδοτικά εμπόδια. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θα μελετήσει τρόπους βελτίωσης της γεφύρωσης της έρευνας και της ανάπτυξης με την πρακτική εφαρμογή στην αγορά. Σε ορισμένους τομείς, η ανάμιξη της Κοινότητας στον σχεδιασμό, την εφαρμογή και τη συμμετοχή στον χρηματοδοτικό κίνδυνο μπορεί να συμβάλει στη δημιουργία μίας "κρίσιμης μάζας" για νέες ιδέες. Για παράδειγμα, μέσω της προώθησης συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων που θα ισχύουν για πολλά μέσα και πολλές διαδρομές σε διασυνοριακό πλαίσιο.

Τεχνικοί κανονισμοί, τυποποίηση και διάδοση

73. Οι ερευνητικές δραστηριότητες και οι εμπειρίες από τις πρώτες εφαρμογές θα αποτελέσουν μία σταθερή βάση για τη βέλτιστη χρήση των νέων τεχνολογιών και των λοιπών μεθόδων που αποσκοπούν στη βελτίωση του συστήματος των μεταφορών. Κατά τη διεξαγωγή του εν λόγω έργου, η έρευνα θα πρέπει να δόσει έμφαση στις "βέλτιστες πρακτικές" και στα "απαιτούμενα πρότυπα". Θα πρέπει να γίνει ενημέρωση σχετικά με τη μελλοντική ανάπτυξη του κανονιστικού πλαισίου, συμπεριλαμβανομένων και των τεχνικών κανονισμών και της τυποποίησης. Οι συνέπειες που θα υπάρξουν σε κανονιστικό επίπεδο θα πρέπει, συνεπώς, να συμπεριληφθούν, ως οριζόντιο ζήτημα, σε όλες τις δραστηριότητες της ΕΤΑ. Πέραν της διάδοσης της κανονιστικής διαδικασίας σε ευρωπαϊκό επίπεδο, τα πορίσματα της έρευνας θα πρέπει να γνωστοποιηθούν σε όλους εκείνους που συμμετέχουν στη διαμόρφωση της πολιτικής των μεταφορών (συμπεριλαμβανομένων των κρατών μελών, των διεθνών οργανισμών, των ερευνητικών ιδρυμάτων και της βιομηχανίας). Επιπλέον, τα πορίσματα της έρευνας θα πρέπει να παρουσιαστούν κατά τρόπο κατανοητό στο κοινό. Η Επιτροπή καταρτίζει επί του παρόντος μία συνολική πολιτική διάδοσης, η οποία θα εφαρμοστεί σε όλα τα προγράμματα του Τέταρτου Προγράμματος-Πλαισίου ΕΤΑ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ III: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΩΣΤΕ ΝΑ ΓΙΝΟΥΝ ΠΙΟ ΑΠΟΔΟΤΙΚΑ

74. Πολλά από τα μέσα της κοινοτικής πολιτικής έχουν επιπτώσεις στα δημόσια συστήματα μεταφοράς επιβατών και θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες προκειμένου να διασφαλισθεί το γεγονός ότι, όπου αυτό είναι δυνατό, θα ενθαρρύνουν τη βελτίωση και τη χρήση των δημόσιων μέσων μεταφοράς επιβατών.

Τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και το "Δίκτυο των Πολιτών"

75. Μία από τις σημαντικότερες προτεραιότητες της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι η υλοποίηση των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών (ΔΕΔ), η οποία θα "επιτρέψει στους πολίτες της Ένωσης ... να επωφελούνται πλήρως από τη δημιουργία ενός χώρου χωρίς εσωτερικά σύνορα" (άρθρο 129Β,1 της Συνθήκης της Ευρωπαϊκής Ένωσης) και να προβεί "στην προώθηση της διασύνδεσης και της διαλειτουργικότητας των εθνικών δικτύων, καθώς και της πρόσβασης στα δίκτυα αυτά, και λαμβάνει, ειδικότερα, υπόψη την ανάγκη να συνδεθούν οι νησιωτικές, ηπειρωτικές και περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Κοινότητας". Οι κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του δικτύου συζητώνται επί του παρόντος στο Συμβούλιο Υπουργών και στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο[18].

<u>Διασύνδεση μεταξύ δημόσιων μεταφορών μικρών και μεγάλων αποστάσεων</u>

76. Η υλοποίηση των ΔΕΔ είχε αρχικά επικεντρωθεί σε (διασυνοριακά) έργα υποδομής για τις μεταφορές <u>μεγάλων αποστάσεων</u>. Ωστόσο, προκειμένου να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη των ΔΕΔ για το μέσο πολίτη, θα πρέπει να βελτιωθεί η διασύνδεση μεταξύ των συστημάτων μεγάλων αποστάσεων και των περιφερειακών/αστικών δικτύων.

77. Στόχος της Κοινότητας είναι να ενθαρρύνει τη δημιουργία "εξατομικευμένων μαζικών μεταφορών", δηλ. ενός συστήματος που θα ανταποκρίνεται στις ανάγκες του κάθε επιβάτη, στο πλαίσιο ενός ολοκληρωμένου συστήματος μαζικών μεταφορών. Υπάρχουν πολλοί τρόποι για τη βελτίωση της διασύνδεσης μεταξύ των μέσων μεταφοράς και, ειδικότερα, ο υλικός σχεδιασμός των σημείων διασύνδεσης (σταθμών και αεροδρομίων) και η δημιουργία ολοκληρωμένων συστημάτων πληροφόρησης και έκδοσης εισιτηρίων για ολόκληρη τη διαδρομή.

78. Ένα ιδιαίτερα σημαντικό στοιχείο για τη διασφάλιση της επιτυχίας του **"Δικτύου των Πολιτών"** είναι η ενσωμάτωση των αναγκών των τοπικής κλίμακας μετακινήσεων στα έργα υποδομής των ΔΕΔ. Όσον αφορά τα σιδηροδρομικά ΔΕΔ, ειδικότερα, απαιτείται η ενσωμάτωση του δικτύου τρένων μεγάλης ταχύτητας, των αεροδρομίων και των δημόσιων μεταφορών. Ο σχεδιασμός των

---

[18] *COM(94)106 του Απριλίου 1994. Επί του παρόντος σε δεύτερη ανάγνωση στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο.*

ΔΕΔ θα πρέπει να ανταποκρίνεται στην ανάγκη προώθησης των δημοσίων συγκοινωνιών. Μεγαλύτερη έμφαση θα δοθεί στη διασύνδεση των συστημάτων, στα δίκτυα κοινής πληροφόρησης και σε άλλες δράσεις που αναλαμβάνονται προκειμένου οι δημόσιες συγκοινωνίες να τεθούν σε καλύτερη βάση σε σχέση με το ιδιωτικό αυτοκίνητο.

79. Η εξασφάλιση της καλύτερης δυνατής διασύνδεσης μεταξύ μετακινήσεων σε μεγάλες αποστάσεις και τοπικών μετακινήσεων, θα έχει καθοριστική σημασία για τη διασφάλιση της απόλυτα αποτελεσματικής εφαρμογής των νέων διατάξεων της συνθήκης σχετικά με τα ΔΕΔ. Για το λόγο αυτό, η Επιτροπή προτίθεται να προωθήσει έργα που αποσκοπούν στη βελτίωση της διασύνδεσης των διευρωπαϊκών συνδέσεων σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο κατά την εφαρμογή των κατευθυντήριων γραμμών των ΔΕΔ. Όλα τα έργα σχετικά με τη μεταφορά επιβατών που υποβάλλονται με σκοπό να λάβουν μέρος της ενίσχυσης που χορηγείται για τα ΔΕΔ, θα πρέπει να αξιολογούνται υπό αυτό το πρίσμα, ενώ τα αποτελέσματα θα επηρεάσουν τη χορήγηση χρηματοδοτικών ενισχύσεων. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί τον τομέα αυτό και θα αποφασίσει εάν η ιδέα αυτή θα πρέπει να αναπτυχθεί περαιτέρω.

Περιφερειακή πολιτική

80. Τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ και το Ταμείο Συνοχής παρέχουν σημαντικά ποσά ενίσχυσης για υποδομές και διαχείριση των μεταφορών σε επιλέξιμες περιοχές και κράτη μέλη. Ειδικότερα, το Ταμείο Συνοχής θα χορηγήσει πάνω από 8 δισ. ECU (περίπου 50% των συνολικών του χορηγήσεων) κατά την περίοδο 1993-1999 για υποδομές μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των χορηγήσεων για διάφορα έργα προτεραιότητας ΔΕΔ, για ανάπτυξη σιδηροδρόμων, για βελτίωση λιμένων· σε αυτές περιλαμβάνονται επίσης οι ενισχύσεις για τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας στα 4 ενδιαφερόμενα κράτη μέλη, την Ελλάδα, την Ιρλανδία, την Ισπανία και την Πορτογαλία. Επίσης, το ΕΤΑΑ παρέχει σημαντική ενίσχυση για υποδομές μεταφορών (οδικό δίκτυο, σιδηρόδρομοι, λιμένες και αεροδρόμια) στο πλαίσιο του στόχου 1 των Κοινοτικών Πλαισίων Στήριξης, για βελτιώσεις των υποδομών τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε περιφερειακό και τοπικό επίπεδο, μέσω των σχετικών επιχειρηματικών προγραμμάτων. Εκτός από τα Κοινοτικά Πλαίσια Στήριξης και τις δραστηριότητες του Ταμείου Συνοχής, οι οποίες κατά βάση συγχρηματοδοτούν τα αναπτυξιακά προγράμματα των κρατών μελών, διάφορες κοινοτικές πρωτοβουλίες, όπως π.χ. INTERREG και URBAN, συμβάλλουν στην επίλυση των προβλημάτων του τομέα των μεταφορών στο πλαίσιο της διασυνοριακής συνεργασίας και αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες ανισορροπίες που εμφανίζονται στις πόλεις.

81. Σε αυτό το πλαίσιο, η Επιτροπή σε συνεργασία με τα κράτη μέλη συμβάλλει στη βελτίωση των συστημάτων δημοσίων μεταφορών. Τα κεφάλαια που διατίθενται χορηγούνται κυρίως για τη χρηματοδότηση δημοσίων έργων υποδομής, τα οποία παρέχουν στους πολίτες καλύτερα μέσα μεταφοράς βελτιώνοντας την πρόσβαση στις περιφερειακές περιοχές· επίσης συμβάλλουν στην επίλυση των προβλημάτων συμφόρησης, τα οποία ορισμένες φορές είναι ιδιαίτερα οξυμένα, και των περιβαλλοντικών προβλημάτων στις επιλέξιμες περιοχές.

82. Οι περιφερειακές πολιτικές και το Ταμείο Συνοχής συντονίζονται με τα διευρωπαϊκά δίκτυα (ΔΕΔ), ιδίως όσον αφορά το επίπεδο σχεδιασμού. Η συμβολή της πολιτικής συνοχής στις δημόσιες μεταφορές είναι ωστόσο σημαντική και η ανάπτυξη δημοσίων/ιδιωτικών εταιρικών σχέσεων εξετάζεται προκειμένου να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη για τους χρήστες των δημοσίων μεταφορών.

83. Το έργο που πραγματοποιείται για ένα ολοκληρωμένο **"Δίκτυο των Πολιτών"** θα συμβάλει στη σημαντικά ενισχυμένη ολοκλήρωση του συστήματος και στη δημιουργία προσεγγίσεων συνδυασμένων μεταφορών για την κατασκευή νέας υποδομής μεταφορών. Με σεβασμό στο υφιστάμενο νομικό πλαίσιο και στα κριτήρια επιλεξιμότητας των οργάνων συνοχής, η έμφαση θα δοθεί στη συγχρηματοδότηση έργων που προωθούν την ενοποίηση των διαφόρων μέσων μεταφοράς από την Κοινότητα.

Μέσα πολιτικής στον τομέα της ενέργειας

84. Τα βελτιωμένα συστήματα δημόσιας μεταφοράς επιβατών θα συμβάλουν στη μείωση της κατανάλωσης ενέργειας. Η καλύτερη χρήση της ενέργειας μπορεί επίσης να μειώσει το κόστος των δημοσίων μεταφορών επιβατών. Στον τομέα των μεταφορών, το πρόγραμμα THERMIE επικεντρώνεται σε μέτρα για τη βελτίωση της συνολικής αποδοτικότητας των συστημάτων μαζικής μεταφοράς, προωθεί τη χρήση καινοτόμων και καθαρότερων ενεργειακών πηγών και επιδεικνύει την εφαρμογή τους σε πραγματικές συνθήκες αγοράς. Άλλα κοινοτικά προγράμματα προωθούν τη χρήση εναλλακτικών πηγών ενέργειας, όπως το συμπιεσμένο φυσικό αέριο για την κίνηση λεωφορείων.

85. Το πρόγραμμα SAVE έχει ως στόχο την αύξηση της ενεργειακής απόδοσης στην ΕΕ. Κατά την περίοδο 1991-1995, ενισχύθηκαν 31 πειραματικά έργα για τη βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των μεταφορών εμπορευμάτων και επιβατών κυρίως στις αστικές περιοχές. Το νέο πρόγραμμα SAVE II περιλαμβάνει δράσεις διαχείρισης της ενέργειας σε περιφέρειες και πόλεις, συμβάλλοντας στη δημιουργία υπηρεσιών ενέργειας. Οι τοπικές υπηρεσίες στοχεύουν, μεταξύ άλλων, στη βελτίωση των συστημάτων δημοσίων μεταφορών, με σκοπό να μειωθεί η κατανάλωση ενέργειας, οι εκπομπές CO_2 και να βελτιωθεί η ποιότητας ζωής στις πόλεις.

Τεχνολογία τηλεματικής

86. Οι νέες τεχνολογίες τηλεπικοινωνιών και πληροφόρησης (που αποτελούν μέρος του Διευρωπαϊκού Δικτύου), παρέχουν σημαντικές ευκαιρίες για βελτίωση τόσο των ιδιωτικών όσο και των δημοσίων μεταφορών. Η διαχείριση της κυκλοφορίας και οι υπηρεσίες πληροφόρησης αποτελούν σημαντικά μέσα λήψης αποφάσεων εφόσον παρέχουν πληροφορίες υψηλής ποιότητας από εύκολα προσβάσιμες βάσεις δεδομένων. Η έρευνα έχει ήδη υποδείξει τομείς όπου κάτι τέτοιο θα μπορούσε να εφαρμοστεί. Έργα θα εξακολουθήσουν να υλοποιούνται στο πλαίσιο του Τέταρτου Προγράμματος Πλαισίου, με επίκεντρο την επικύρωση και επίδειξη σε μεγάλη κλίμακα αναπτυγμένων συστημάτων τηλεματικής στον τομέα των μεταφορών. Διατίθενται πλέον σημαντικοί πόροι μέσω των προβλέψεων για

τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών. (Επίσης, υπάρχουν κατευθυντήριες γραμμές για τον συντονισμό της εφαρμογής των μέσων τηλεματικής).

87. Η τηλεματική δίνει τη δυνατότητα στους φορείς των δημοσίων μεταφορών επιβατών να παρακολουθούν την κατάσταση της κυκλοφορίας, τόσο από την άποψη της συμφόρησης του δικτύου, του ποσοστού πληρότητας και του ελάχιστου χρόνου αναμονής των επιβατών. Επίσης είναι δυνατή η παρακολούθηση με σκοπό να διασφαλιστεί η ασφάλεια των επιβατών. Το Παγκόσμιο Σύστημα Πλοήγησης μέσω Δορυφόρου (GNSS) αναπτύσσεται και θα παρέχει υπηρεσίες που θα ενημερώνουν σχετικά με την ακριβή θέση των τραμ, λεωφορείων και τραίνων. Επίσης, τα συστήματα αυτά παρέχουν πληροφορίες προς τους χρήστες ιδιωτικών αυτοκινήτων και μπορούν να χρησιμεύσουν στη γενική διαχείριση της κυκλοφορίας. Η μείωση της συμφόρησης που προκύπτει θα ωφελήσει σημαντικά καθώς θα μειωθεί ο χρόνος μετακίνησης στα μέσα δημόσιας μεταφοράς.

Η κοινωνία των πληροφοριών

88. Όπως παρουσιάζεται στο Σχέδιο Δράσης της Επιτροπής με τίτλο "Η πορεία της Ευρώπης προς την κοινωνία των πληροφοριών", ο καθορισμός ενός νομικού πλαισίου για θέματα όπως η τυποποίηση, η διαλειτουργικότητα, τα τιμολόγια και η ασφάλεια των δεδομένων έχει θεμελιώδη σημασία για την προώθηση των εφαρμογών. Η πρόοδος στον συγκεκριμένο τομέα θα στηρίξει την αποτελεσματική χρήση της τηλεματικής στον τομεά των μεταφορών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV: ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΡΥΘΜΙΣΤΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ

Γενικά

89. Τα μέτρα της Ευρωπαϊκής Ένωσης που αφορούν άμεσα την πρόσβαση στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, έχουν εστιαστεί στην ελευθέρωση των υπηρεσιών μεγάλων αποστάσεων, για παράδειγμα, των αερομεταφορών και των μεταφορών με πούλμαν[19]. Τα αποτελέσματα της προαναφερθείσας ελευθέρωσης είναι ενθαρρυντικά. Ο αριθμός των υπηρεσιών αερομεταφορών και των μεταφορών με πούλμαν έχει αυξηθεί και τα δίκτυα έχουν επεκταθεί. Το ανταγωνιστικό περιβάλλον αυξάνει τις επιλογές και βελτιώνει τη σχέση κόστους-απόδοσης για τους χρήστες. Η Επιτροπή θα υποβάλει προτάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του νομοθετικού συστήματος και, ειδικότερα, θα υποβληθούν προτάσεις σχετικά με την περιστασιακή παροχή υπηρεσιών μεταφοράς με πούλμαν και με την πρόσβαση σε υπηρεσίες μεταφοράς με πούλμαν, μη εγκατεστημένων μεταφορέων. Εν πάση περιπτώσει, η παροχή της δυνατότητας πρόσβασης στην αγορά σε όλες τις δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών, θα έχει σημαντική επίδραση στην ελκυστικότητα των συστημάτων στο σύνολό της. Κατά συνέπεια, οι επιλογές πολιτικής θα πρέπει να πραγματοποιηθούν κατά τρόπο ώστε να διασφαλίζεται το γεγονός ότι θα ικανοποιούνται και ευρύτεροι στόχοι της πολιτικής μεταφορών, κατά την ανάπτυξη του κανονιστικού πλαισίου, λαμβάνοντας υπόψη την ποικιλία των εθνικών προσεγγίσεων στο θεμελιώδες αυτό ζήτημα. Ειδικότερα, θα πρέπει να ληφθεί περεταίρω υπόψη η έννοια των υποχρεώσεων παροχής δημοσίων υπηρεσιών. Στην ιδανική πκατάσταση, οι δημόσιες μεταφορές θα πρέπει να είναι προσβάσιμες, οικονομικώς αποδεκτές και διθέσιμες γι αόλους τους πολίτες. Τα στοιχεία αυτά μπορεί να περιοριστούν λόγω οικονομικών ή τεχνικών επιχειρημάτων αλλά η Επιτροπή πιστεύει ότι ο στόχος αυτός είναι σημαντικός και αξίζει να συζητηθεί, ιδίως στο πλαίσιο των περαιτέρω εξελίξεων στο κανονιστικό πλαίσιο.

Κριτήρια για τον εκσυγχρονισμό του ρυθμιστικού πλαισίου

90. Θα πρέπει να εξευρεθεί ένα ρυθμιστικό πλαίσιο το οποίο να διασφαλίζει την ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με το σχεδιασμό των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της ολοκλήρωσης των συστημάτων και των υφιστάμενων κινήτρων για την αποτελεσματικότητα της παροχής υπηρεσιών. Κατά πρώτον, θα πρέπει να εντοπισθούν οι σημαντικότεροι στόχοι που πρέπει να είναι υσμβατοί με τον πίνακα ποιοτικών χαρακτηριστικών για το "Δίκτυο των Πολιτών" και είναι οι εξής:

- ενθάρρυνση της αύξηση της χρήσης των δημόσιων μεταφορών·

---

[19] Κανονισμοί (ΕΟΚ) αριθ. 2407/92, 2408/92 και 2409/92 του Συμβουλίου, ΕΕ αριθ. L 240 της 24.08.1992· Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 684/92 του Συμβουλίου, ΕΕ αριθ. L 74 της 20.03.1992· Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2454/92 του Συμβουλίου, ΕΕ αριθ. L 251 της 29.08.1992

- ενθάρρυνση της ολοκλήρωσης του συστήματος και της ικανοποίησης των απαιτήσεων των δημόσιων υπηρεσιών·
- καθιέρωση κινήτρων για τους φορείς παροχής υπηρεσιών και τις αρμόδιες για τον σχεδιασμό αρχές, ώστε να λαμβάνουν υπόψη τη δυνατότητα βελτίωσης της πρόσβασης, της αποτελεσματικότητας, της ποιότητας και της φιλικότητας προς το χρήστη στα δημόσια μέσα μεταφοράς επιβατών·
- προώθηση των χρηματοοικονομικών προϋποθέσεων που απαιτούνται προκειμένου να καταστούν οι δημόσιες υπηρεσίες μεταφορών ελκυστικότερες τόσο για τις δημόσιες όσο και για τις ιδιωτικές επενδύσεις·
- διασφάλιση των ελάχιστων απαιτήσεων σχετικά με την ειδίκευση του προσωπικού, οι οποίες θα εγγυώνται υψηλό επίπεδο αξιοπιστίας, προστασίας και ασφάλειας·
- προάσπιση της ευελιξίας όσον αφορά τις ειδικές εθνικές, περιφερειακές και τοπικές προτεραιότητες, καθώς και τις ιδιαιτερότητες των εθνικών νομικών συστημάτων.

Η κοινοτική νομοθεσία που αφορά τις δημόσιες μεταφορές πρέπει να αποσκοπεί στο να διευκολύνει τα δημόσια συστήματα μεταφορών να ανταποκρίνονται στα προαναφερθέντα κριτήρια.

Δομές της αγοράς

91. Ο σχεδιασμός, η ιδιοκτησία και η λειτουργία των δημόσιων συστημάτων μεταφοράς επιβατών επαφίονταν κατά παράδοση στο δημόσιο τομέα. Αυτό, δίνει τη δυνατότητα άμεσης εφαρμογής των μέτρων για την επίτευξη των στόχων της πολιτικής στον τομέα των μεταφορών. Όμως μία τέτοια διάρθρωση συνοδεύεται συχνά από έλλειψη διαχειριστικών κινήτρων ώστε τα συστήματα να ανταποκρίνονται στις ανάγκες των επιβατών και να βελτιώνουν την ποιότητα ή την αποδοτικότητα του κόστους της εκμετάλλευσης· για το λόγο αυτό δεν κατορθώνει να ανταποκριθεί στα κριτήρια ποιότητας που ορίσθηκαν πιο πάνω.

92. Από την άλλη πλευρά, ούτε η πλήρης απορρύθμιση της πρόσβασης στην παροχή δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών αύξησε την αποδοτικότητα όσον αφορά το κόστος. Ωστόσο, πολύ συχνά αυτή η προσέγγιση προϋποθέτει μείωση της δυνατότητας προώθησης και ενίσχυσης της ολοκλήρωσης των συστημάτων. Ως αποτέλεσμα, η πλήρης απορρύθμιση στον τομέα των αστικών μεταφορών, δεν σταμάτησε την ελάττωση της χρήσης των δημόσιων μεταφορών.

93. Σε μια προσπάθεια να εξισορροπηθούν καλύτερα οι απαιτήσεις για δημόσιες υπηρεσίες με τα ενσωματωμένα κίνητρα για βελτίωση της ποιότητας και του κόστους, διάφορες δημόσιες αρχές φαίνεται ότι κατόρθωσαν να επιτύχουν θετικά αποτελέσματα με την προκήρυξη διαγωνισμών για την εκχώρηση δικαιωμάτων[20]. Η σύναψη συμφωνιών για τις δημόσιες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών μέσω της προκήρυξης διαγωνισμών για την εκχώρηση δικαιωμάτων για περιορισμένο χρονικό διάστημα αντί της ανάθεσης, δημιουργεί ανταγωνιστικό περιβάλλον

[20] βλ. περιγραφές καινοτόμων περιπτωσιολογικών μελετών στο παράρτημα

χωρίς να θέτει σε κίνδυνο την υλοποίηση των προκαθορισμένων στόχων της πολιτικής μεταφορών. Επιπλέον, η προσέγγιση αυτή προσφέρει ένα μέσο για την προσέλκυση ιδιωτικών επενδύσεων χωρίς να αποδιοργανώνει τα υφιστάμενα συστήματα. Η Επιτροπή θα μελετήσει τρόπους για την προώθηση του συστήματος εκχώρησης δικαιωμάτων για παροχή αστικών και περιφερειακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών.

Κανόνες δημοσίων συμβάσεων

94. Λόγω της εντεινόμενης εφαρμογής του συστήματος της εκχώρησης δικαιωμάτων, θα πρέπει να εξετασθεί η νομοθεσία της Ένωσης όσον αφορά τις δημόσιες προμήθειες. Η ισχύουσα σχετική κοινοτική νομοθεσία έχει εφαρμογή σε τρεις καίριους τομείς: προμήθειες, έργα και υπηρεσίες[21]. Οι δημόσιοι φορείς ή επιχειρήσεις που λειτουργούν δίκτυα που παρέχουν υπηρεσία στο κοινό στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, τα αυτοματοποιημένα συστήματα, τα τραμ, τα ηλεκτρικά λεωφορεία, τα λεωφορεία ή καλωδιακή υπηρεσία,με βάση ειδικά ή αποκλειστικά δικαιώματα που έχουν εκχωρηθεί από τις αρμόδιες αρχές κράτους μέλους, εμπίπτουν σε ειδική τομεακή οδηγία (93/38), η οποία αφήνει στην πράξη ελευθερία επιλογής όσον αφορά τη διαδικασία σύναψης συμβάσεων: προκήρυξη ανοικτών ή κλειστών διαγωνισμών και διαπραγμάτευση των συμβάσεων.

95. Ωστόσο, ούτε η εκχώρηση υπηρεσιών δημοσίων μεταφορών επιβατών ούτε η παραχώρηση ειδικών ή αποκλειστικών δικαιωμάτων για τη λειτουργία δικτύων που παρέχουν υπηρεσία στο κοινό στον τομέα της μεταφοράς επιβατών, περιλαμβάνονται στις οδηγίες που αναφέρονται στο σημείο 94. Αυτό σημαίνει ότι υπάρχει περιθώριο για:

- βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας του κόστους της εκμετάλλευσης των μεταφορών μέσω συστηματικών και υποχρεωτικών προκηρύξεων διαγωνισμών για την εκχώρηση δικαιωμάτων·
- προώθηση των εταιρικών σχέσεων μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα για έναν κλάδο με μεγάλες ανάγκες επένδυσης κεφαλαίου·
- βελτίωση ολοκληρωμένων λύσεων στα προβλήματα των μεταφορών με τη χρήση μέσων δημοσίων συμβάσεων.

96. Η σύναψη συμφωνιών για την εκχώρηση δικαιωμάτων στον τομέα των δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών θα πρέπει να βασίζεται στη διαφάνεια των δημόσιων συμβάσεων, σε ολόκληρη την Ευρώπη. Ωστόσο, η ενσωμάτωση της εκχώρησης δικαιωμάτων στον τομέα της παροχής δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών στο νομοθετικό σύστημα των δημόσιων προμηθειών θα πρέπει να πραγματοποιηθεί κατά τρόπο που να στηρίζει τους στόχους της πολιτικής μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης και της ανάγκης ολοκλήρωσης των συστημάτων: οι απαιτήσεις ποιότητας θα πρέπει να περιλαμβάνουν κανόνες για

---

[21] *βλ. Οδηγίες του Συμβουλίου 93/36 (ΕΟΚ) (προμήθειες), 93/37 και 92/50 (υπηρεσίες)*

τον εντοπισμό της οικονομικά ευνοϊκότερης προσφοράς. Αυτό απαιτεί τον καθορισμό του πεδίου για την καθιέρωση προδιαγραφών που θα προωθούν τη συμπερίληψη ειδικών κριτηρίων ποιότητας, όπως πρότυπα σχετικά με το τροχαίο υλικό που θα χρησιμοποιείται στα συστήματα, την ολοκλήρωση των λειτουργιών, τα ζητήματα ασφάλειας και την ελάχιστη ειδίκευση του προσωπικού. Θα πρέπει, επίσης, να εγγυάται τις δυνατότητες επιλογής όσον αφορά την προσαρμογή, εντός του πλαισίου συγκεκριμένων εκχωρήσεων, των υφιστάμενων δικτύων στις ανάγκες της αγοράς, χωρίς την υποχρέωση υποβολής προσφορών για τέτοιου είδους προσαρμογές.

97. Οι κανόνες σχετικά με τις προδιαγραφές που συνοδεύουν την πρόσκληση υποβολής προσφορών θα πρέπει να παρέχουν κίνητρα για την αύξηση του αριθμού των επιβατών, την αύξηση της αποδοτικότητας του κόστους και τη βελτίωση της ποιότητας της λειτουργίας. Για τους λόγους αυτούς, οι φορείς θα πρέπει να επωφελούνται περισσότερο -σε σχέση με τα αναθέτοντα νομικά πρόσωπα- από την πραγματοποίηση χαμηλότερων από τις αναμενόμενες λειτουργικών δαπανών και υψηλότερων από τα αναμενόμενα έσοδων. Αυτό μπορεί να υλοποιηθεί ευκολότερα χάρη στις νέες τεχνολογίες για την έκδοση εισιτηρίων ("έξυπνες κάρτες"), οι οποίες παρέχουν τη δυνατότητα ακριβέστερης κατανομής των εσόδων μεταξύ των φορέων.

98. Τέλος, η επέκταση του νομοθετικού πλαισίου στις δημόσιες συμβάσεις για την εκχώρηση υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, θα πρέπει να ενθαρρύνει την προώθηση των ιδιωτικών επενδύσεων στον τομέα της κατασκευής έργων υποδομής που απαιτούνται για την εκμετάλλευση των συστημάτων μεταφορών (για παράδειγμα, σταθμών, τερμάτων γραμμών και τροχαίου υλικού). Σε περιπτώσεις που υποβάλλονται προσφορές για ολοκληρωμένα συστήματα που περιλαμβάνουν έργα, προμήθειες και υπηρεσίες στο πλαίσιο εταιρικών σχέσεων μεταξύ ιδιωτικού και δημόσιου τομέα, είναι δυνατό να προβλεφθούν λιγότερο δεσμευτικές διαδικασίες επιλογής.

Απαιτήσεις για δημόσιες υπηρεσίες

99. Είναι γενικώς αποδεκτό ότι στον τομέα των μεταφορών, οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν διασφαλίζουν σε όλες τις περιπτώσεις το επίπεδ, την κάλυψη και την ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών που απαιτούνται για την εκπλήρωση των ουσιωδών οικονομικών, κοινωνικών και περιφερειακών στόχων πολιτικής.Αυτό ισχύει ιδιαίτερα για τον τομέα των υπηρεσιών αστικών και περιφερειακών δημόσιων μεταφορών επιβατών. Έτσι λοιπόν, ανεξαρτήτως του ιδιοκτησιακού καθεστώτος των φορέων, οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να έχουν περιθώρια για τη διασφάλιση των απαιτήσεων δημοσίων μεταφορών.

100. Οι Κανονισμοί αριθ. 1191/69 και 1893/91 καθορίζουν την έννοια των δημοσίων υπηρεσιών όπως ορίζει το 'Αρθρου 77 της Συνθήκης. Κάνουν διάκριση μεταξύ χερσαίων μεταφορών μεγάλων αποστάσεων, για τις οποίες θα καταργηθούν οι <u>νομικές υποχρεώσεις</u> των δημόσιων υπηρεσιών, και αστικών / περιφερειακών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, για τις οποίες οι δημόσιες αρχές <u>δύνανται</u> να εξακολουθήσουν να επιβάλουν τέτοιες υποχρεώσεις σε εταιρείες μεταφορών του

δημοσίου, στην περίπτωση που αυτές επιλέξουν να μη συμμετάσχουν στον γενικά ισχύοντα συμβατικό κανόνα. Θεωρητικά, η δυνατότητα επιβολής υποχρεώσεων στις δημόσιες υπηρεσίες αποτελεί την καλύτερη επιλογή, διότι θα διασφαλίζει το γεγονός ότι θα ικανοποιούνται οι προκαθορισμένες απαιτήσεις όσον αφορά τις δημόσιες υπηρεσίες. Στην πράξη, όμως, η ρύθμιση των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών μέσω της επιβολής υποχρεώσεων στις εταιρείες χωρίς άμεσα συνδεόμενη οικονομική αντιστάθμιση, έχει σοβαρές επιπτώσεις λόγω της έλλειψης οικονομικών και διαχειριστικών κινήτρων ώστε να βελτιωθούν οι υπηρεσίες και να καταστούν αποδοτικότερες. Για τον λόγο αυτό, η Επιτροπή προτίθεται να επανεξετάσει το εύρος της γενικής αυτής παρέκκλισης, ώστε να διασφαλισθεί το γεγονός ότι ανταποκρίνονται αποτελεσματικότερα στους στόχους της.

"Δίκτυο των Πολιτών" και σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών

101. Με την οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου τέθηκαν οι αρχές σχετικά με την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών, οι οποίες είναι: η διασφάλιση της διαχειριστικής αυτονομίας από τις κυβερνήσεις, ο διαχωρισμός μεταξύ εκμετάλλευσης των σιδηροδρόμων και παροχής υποδομών, η βελτίωση της χρηματοοικονομικής θέσης των σιδηροδρομικών εταιρειών και η παροχή δυνατότητας πρόσβασης στην υποδομή των σιδηροδρόμων. Η πρόσφατη ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή της οδηγίας 91/440, περιέχει υποδείξεις και προτάσεις για την περαιτέρω ανάπτυξη του συστήματος, συμπεριλαμβανομένης και της περαιτέρω ελευθέρωσης της πρόσβασης στην παροχή υπηρεσιών στους επιβάτες των σιδηροδρόμων σε διασυνοριακό επίπεδο. Εντούτοις, οι απαιτήσεις της πολιτικής όσον αφορά τις διαπεριφερειακές και ενδοαστικές (αστικές) σιδηροδρομικές μεταφορές, διαφέρουν σημαντικά και απαιτούν ξεχωριστή αξιολόγηση, η οποία θα λαμβάνει υπόψη τις ανάγκες του ολοκληρωμένου σχεδιασμού της κυκλοφορίας (δηλ. το συντονισμό με άλλα μέσα μεταφοράς) και τις απαιτήσεις των δημόσιων υπηρεσιών.

102. Ορισμένα κράτη μέλη, όπως η Γερμανία και η Γαλλία έχουν αρχίσει να θεσπίζουν ειδικό ρυθμιστικό καθεστώς για αυτόν τον τομέα της δραστηριότητας των σιδηροδρόμων. Για παράδειγμα, οι γερμανικές αρχές αποφάσισαν να μεταφέρουν τη ρυθμιστική αρχή όσον αφορά τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών από τις κεντρικές υπηρεσίες, στις περιφερειακές κυβερνήσεις ("Regionalisierung"). Η απόφαση αυτή συνοδεύθηκε από σημαντικότατη χρηματοοικονομική αναδιάρθρωση[22].

103. Αυτού του είδους η καινοτομία θα μπορούσε να αποτελέσει ένα μέσο για την περαιτέρω συμφιλίωση μεταξύ της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών και των τοπικών/περιφερειακών αναγκών, για παράδειγμα, στον ολοκληρωμένο σχεδιασμό των πολλαπλών μεταφορών και στη βελτίωση της επικοινωνίας με τους επιβάτες. Επίσης, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για τον ακριβέστερο προσδιορισμό της ελευθέρωσης της πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών

[22] βλ. παράρτημα Α

όσον αφορά την καθημερινή ή την περιφερειακή μετακίνηση, ανάλογα με τις αστικές και περιφερειακές ανάγκες. Αυτό συνιστά σημαντική διασφάλιση έναντι διασυνοριακών προσεγγίσεων που ενδεχομένως θα ευνοούσαν τα κύρια δρομολόγια σε βάρος των περιφερειακών αναγκών. Η Επιτροπή θα παρακολουθεί από κοντά τις εξελίξεις αυτές και θα εξετάσει κατά πόσον είναι ευκταίο και ορθό να υποβληθούν ειδικές προτάσεις δράσης για την πρόσβαση στις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V: ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΤΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ

104. Ο ρόλος της Κοινότητας όσον αφορά την προώθηση βελτιωμένων προτύπων μέσω της διάδοσης ορθών πρακτικών και τη χρηματοδότηση της έρευνας, έχει ήδη εξετασθεί στο παρόν έγγραφο. Επιπλέον, η Κοινότητα έχει πλέον εδραιώσει τον ρόλο της όσον αφορά το κανονιστικό πλαίσιο που άπτεται των προτύπων.

Ένα ιδιαίτερο πρόβλημα: Η μεταφορά ατόμων με μειωμένη κινητικότητα

105. Στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, περίπου 80 εκατ. άνθρωποι πάσχουν από κάποιας μορφής μειωμένη κινητικότητα, η οποία δυσχεραίνει την πρόσβασή τους στα δημόσια συστήματα μεταφοράς. Μακροπρόθεσμος στόχος τόσο της Επιτροπής όσο και των ενώσεων φορέων που είναι αρμόδιοι για τις μεταφορές, είναι να αξιοποιήσουν τις τεχνικές γνώσεις ώστε να δώσουν στους πάντες δυνατότητα πρόσβασης στα δημόσια μέσα μεταφοράς.

106. Τα πορίσματα του ευρωπαϊκού προγράμματος COST σχετικά με τη δυνατότητα πρόσβασης σε βαρέα σιδηροδρομικά συστήματα (βλ. παράγρφο 68), σε συνδυασμό με τις κατευθυντήριες γραμμές της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Υπουργών Μεταφορών (ΕΔΥΜ) και της Διεθνούς Ένωσης Σιδηροδρόμων (ΔΕΣ) σχετικά με τη διευκόλυνση της πρόσβασης στους σιδηροδρόμους, θα αποτελέσουν τη βάση για οδηγία του Συμβουλίου σχετικά με τη προσέγγιση των νομοθεσιών των κρατών μελών όσον αφορά τους σιδηροδρόμους. (Αυτό έχει ήδη εξαγγελθεί στο Πρόγραμμα Δράσης της Επιτροπής για τη διευκόλυνση της πρόσβασης στα μέσα μεταφοράς). Θα προταθούν και άλλες οδηγίες του Συμβουλίου για τα κατασκευαστικά πρότυπα των λεωφορείων και των πούλμαν, μεταξύ των οποίων και οδηγία που θα περιλαμβάνει τα πορίσματα της έρευνας του COST 322 σχετικά με τα λεωφορεία με χαμηλό δάπεδο, καθώς και οδηγία σχετική με όλες τις πτυχές των δυνατοτήτων πρόσβασης στα αεροδρόμια και τα αεροσκάφη και της μετακίνησης στο εσωτερικό τους, η οποία θα βασίζεται στο Έγγραφο αριθ. 30 της Ευρωπαϊκής Διάσκεψης Πολιτικής Αεροπορίας (ΕΔΠΑ).

Κανόνες για τον εξοπλισμό των μέσων μεταφοράς

107. Οι προϋποθέσεις για να καταστούν οι δημόσιες μεταφορές επιβατών ελκυστικότερες -μέσω της βελτίωσης της ποιότητας και της αποτελεσματικότητάς τους- καθορίζονται, εν μέρει, από το κανονιστικό πλαίσιο για τον εξοπλισμό των μέσων μεταφοράς. Οι κανόνες για την τεχνική εναρμόνιση του εξοπλισμού και για τα περιβαλλοντικά πρότυπα είναι ιδιαίτερα σημαντικοί.

108. Όσον αφορά την τεχνική εναρμόνιση, η Επιτροπή καταρτίζει επί του παρόντος οδηγία σχετικά με τα κατασκευαστικά πρότυπα των λεωφορείων και των πούλμαν. Ένας από τους στόχους του νομοθετικού έργου στο πλαίσιο της Γενικής Έγκρισης του Τύπου Οχημάτων, θα είναι η λήψη ενιαίων τεχνικών μέτρων για τα λεωφορεία και τα πούλμαν ολόκληρης της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η κατάργηση των διαφορετικών εθνικών προτύπων που ισχύουν σήμερα, ούτως ώστε να αρθούν οι τεχνικής φύσεως εμπορικοί φραγμοί. Η ενέργεια αυτή θα αυξήσει τις οικονομίες κλίμακας και αναμένεται να μειώσει τις τιμές.

109. Η οδηγία θα καλύψει τις πτυχές του σχεδιασμού λεωφορείων και πούλμαν που έχουν άμεσες επιπτώσεις στην ασφάλεια και θα καθορίσει τα πρότυπα που είναι απαραίτητα για την εγγύηση της ασφάλειας. Δεν θα επιδιώξει να ορίσρι χαρακτηριστικά που καλύτερα είναι να αφεθούν στους φορείς και θα λάβει υπόψη τις τοπικές και περιφερειακές προτιμήσεις. Για το λόγο αυτό, θα περιορισθεί σε ελάχιστες απαιτήσεις, όπως ο αριθμός των θυρών και των εξόδων κινδύνου, οι διαστάσεις των καθισμάτων, το πλάτος και το ύψος του διαστήματος μεταξύ των καθισμάτων, η συνολική χωρητικότητα σε επιβάτες και πρόβλεψη για φυσική πρόσβαση (συμπεριλαμβανομένου και του ύψους των σκαλοπατιών). Θα επηρεάσει άμεσα τους στόχους του **"Δικτύου των Πολιτών"**, στο βαθμό που θα συμβάλει στον καθορισμό των τύπων λεωφορείων που θα εξυπηρετούν τους επιβάτες.

110. Η βελτίωση της δυνατότητας πρόσβασης στις δημόσιες μεταφορές μέσω της χρήσης λεωφορείων με χαμηλή είσοδο/χαμηλό δάπεδο, επηρεάζει άμεσα την ελκυστικότητα και τη δυνατότητα πρόσβασης όλων των χρηστών των αστικών συγκοινωνιών. Ο σχεδιασμός χαμηλών δαπέδων και η χρήση μίνι λεωφορείων με στόχο την ευελιξία των δημοσίων συγκοινωνιών θα διασφαλιστεί και θα προωθηθεί.

<u>Περιβαλλοντική νομοθεσία</u>

111. Η Επιτροπή εκτιμά ότι τα περιβαλλοντικά προβλήματα που άπτονται των μεταφορών θα πρέπει να τύχουν ενιαίας προσέγγισης όπου θα ληφθούν υπόψη διάφορα στοιχεία. Θα πρέπει να ληφθούν τεχνικά μέτρα, αφενός, για τη βελτίωση της περιβαλλοντικής απόδοσης των ιδιωτικών οχημάτων που θα πρέπει να αποτελέσουν αναπόσπαστο τμήμα της νομοθεσίας της ΕΕ περί χορηγήσεων εγκρίσεως τύπου. Δεύτερον, η αποτελεσματικότητα φιλικότερων προς το περιβάλλον μέσων μεταφοράς, όπως πχ. των σιδηροδρόμων, πρέπει να βελτιωθεί με καλύτερη οργάνωση της αγοράς. Τρίτον, θα πρέπει να χρεώνεται στους χρήστες των μεταφορών το πραγματικό κόστος υων μεταφορικών επιλογών τους. Τέταρτον, τα προγράμματα έρευνας και ανάπτυξης πρέπει να στοχεύουν στη βελτίωση των περιβαλλοντικών προτύπων και, πέμπτον, η περιβαλλοντική νομοθεσία πρέπει να ορίσει στόχους και πρότυπα.

112. Η κυκλοφορία επηρεάζει σημαντικά την ποιότητα του αέρα. Η κοινοτική περιβαλλοντική νομοθεσία προσπαθεί να διατηρήσει και να βελτιώσει την ποιότητα του αέρα,θέτιντας οριακές τιμές και στόχους και διασφαλίζοντας ότι οι αρμόδιοι για την χάραξη πολιτικής και το κοινό είναι σωστά ενημερωμένοι για τα επίπεδα μόλυνσης του αέρα. Το Συμβούλιο ενέκρινε οδηγία σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση από το όζον και προβλέπει διαδικασίες για την παρακολούθηση των επιπέδων του όζοντος, καθώς και για την πληροφόρηση και προειδοποίηση του κοινού στις περιπτώσεις που αυτά υπερβαίνουν τις καθορισμένες οριακές τιμές. Η Επιτροπή πρότεινε σχέδιο οδηγίας πλαίσιο για τον υπολογισμό και τη διαχείριση της ποιότητας του ατμοσφαιρικού αέρα, ως πρώτο βήμα για την επανεξέταση του συνόλου της υφιστάμενης νομοθεσίας σχετικά με την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα. Το σχέδιο οδηγίας (που μελετάται από το Συμβούλιο και το Κοινοβούλιο) περιλαμβάνει μεσοπρόθεσμους

στόχους για την ποιότητα του αέρα. Αυτό περιλαμβάνει επίσης τον καθορισμό οριακών τιμών για 14 ρυπαντές. Οι οριακές τιμές είναι χαμηλότερες από τις σημερινές επιτρεπόμενες και θα καταστούν υποχρεωτικές για τα επόμενα 10-15 έτη. Σε περιοχές που τα επίπεδα ατμοσφαιρικής ρύπανσης υπερβαίνουν τα υφιστάμενα όρια, θα ζητηθεί από τα κράτη μέλη/τις περιφέρειες/τις πόλεις να αναπτύξουν προγράμματα που θα συμβάλλουν στο να μην υπερβαίνουν ούτε τις υφιστάμενες ούτε τις μελλοντικές οριακές τιμές. Λόγω της σημασίας των εκπομπών καυσαερίων των μέσων μεταφοράς επί του συνόλου των εκπομπών ρυπαντών του ατμοσφαιρικού αέρα, είναι σαφές ότι τα προγράμματα θα πρέπει απαραιτήτως να προβλέπουν συγκεκριμένα μέτρα για τις μεταφορές. Εντούτοις, η επιλογή των μέτρων επαφίεται στις αρμόδιες αρχές.

Καύσιμα και οχήματα

113. Διάφορες ευρωπαϊκές οδηγίες ορίζουν πρότυπα για λεωφορεία, φορτηγά, βενζινοκίνητα και πετρελαιοκίνητα οχήματα και ελαφρά εμπορικά οχήματα. Οι πρόσφατες βελτιώσεις (καθώς και ορισμένες που θα ακολουθήσουν) θα περιορίσουν σημαντικά τις συνολικές εκπομπές από τις μεταφορές κατά τα επόμενα 10-15 χρόνια. Παράλληλα, η Επιτροπή, στο πλαίσιο της διατύπωσης προτάσεων για τα νέα πρότυπα ενόψει του 2000, θα αναπτύξει μία νέα, πολυσχιδή προσέγγιση για την προώθηση προτάσεων για νέα πρότυπα. Σε αυτήν θα ληφθεί υπόψη η αποδοτικότητα του κόστους των διαφόρων μέτρων, συμπεριλαμβανομένων τόσο των τεχνικών (μείωση των εκπομπών καυσαερίων των οχημάτων, βελτίωση της ποιότητας των καυσίμων) και μη τεχνικών μέτρων (π.χ. βελτίωση των δημόσιων μεταφορών, επιβολή περιορισμών στην κυκλοφορία), όσο και του τακτικού ελέγχου και της συντήρησης των οχημάτων. Το 1992, η Επιτροπή θέσπισε το Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα για τα πετρελαιοκίνητα αυτοκίνητα, σε συνεργασία με την ευρωπαϊκή αυτοκινητοβιομηχανία και τη βιομηχανία πετρελαιοειδών, με σκοπό να θέσει τις τεχνικές βάσεις για μια νέα νομοθεσία, σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση.

Θόρυβος

114. Η νομοθεσία που διέπει τη στάθμη θορύβου των μηχανοκίνητων οχημάτων (αυτοκίνητα, φορτηγά και λεωφορεία) ανάγεται στο 1970 (οδηγία 70/157/ΕΟΚ, που έχει επανειλημμένως τροποποιηθεί). Τα ανώτατα όρια για τα λεωφορεία και τα φορτηγά έχουν μειωθεί κατά πάνω από 10 dB(A) από τότε που θεσπίστηκε η νομοθεσία και τα αντίστοιχα των αυτοκινήτων κατά 8 dB(A). Η σχετική δοκιμή έγκρισης τύπου στοχεύει στη μείωση του θορύβου που παράγεται σε μια τυπική κατάσταση αστικής κυκλοφορίας. Με την μείωση των ανωτάτων ορίων αυξήθηκε ο ρόλος του θορύβου των ελαστικών, πράγμα που μπορεί να αποτρέψει περαιτέρω μείωση των ορίων.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

115. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επιθυμεί να θέσει τις ανάγκες των πολιτών στο επίκεντρο των αποφάσεων για την παροχή μεταφορικών υπηρεσιών. Στο πλαίσιο αυτό, επιθυμούμε να προωθήσουμε τις δημόσιες επιβατικές μεταφορές. Στο πράσινο βιβλίο για το δίκτυο των πολιτών εντοπίζονται οι καίριες προκλήσεις που πρέπει να αντιμετωπιστούν, δίνονται σε αδρές γραμμές οι κυριότερες δράσεις πολιτικής μεταφορών που απαιτούνται για να διασφαλισθούν ποιοτικές βελτιώσεις του συστήματος και υποδεικνύεται η δυνατή συμβολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρουν οι δημόσιες μεταφορές.

116. Τα ενδιαφερόμενα μέρη, τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου, τα κράτη που έχουν υποβάλει αίτηση για ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το Συμβούλιο, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και η Επιτροπή των Περιφερειών, καλούνται να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους επί της ουσίας του παρόντος εγγράφου μέχρι τις

31 ΙΟΥΛΙΟΥ 1996
στην
Ευρωπαϊκή Επιτροπή
Γενική Διεύθυνση Μεταφορών
"Πράσινο Βιβλίο για το Δίκτυο των Πολιτών"
200, Rue de la Loi
B-1049 Brussels

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Α: ΒΑΣΙΚΕΣ ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΕΣ ΕΠΙΛΟΓΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ ΚΑΙ ΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Βασικές κανονιστικές επιλογές για τα δημόσια συστήματα επιβατικών μεταφορών

Κύρια χαρακτηριστικά		Ευθύνες σχεδιασμού και διαχείρισης		Χρηματοοικονομικές ευθύνες		
		Δίκτυα	Λειτουργίες	Λειτουργίες	Επενδύσεις	Ιδιοκτήτες φορείς
I.	Ενσωμάτωση σχεδιασμού και των λειτουργιών του δημόσιου τομέα ("δημόσιες υποχρεώσεις")	Εταιρεία δημόσιων μεταφορών (σε συνεργασία με τις δημόσιες αρχές)	Εταιρεία δημόσιων μεταφορών	Εταιρεία δημόσιων μεταφορών (συν επιδοτήσεις για κάλυψη απωλειών)	Δημόσιες αρχές	Δημόσιος τομέας
II.	Διαχωρισμός μεταξύ σχεδιασμού των δημόσιων μεταφορών και εκμετάλλευσης μέσω "σύναψης συμβάσεων" (έννομος διαχωρισμός)	Αρχές σχεδιασμού των δημόσιων μεταφορών ("συγγραφή υποχρεώσεων")	Εταιρεία μεταφορών	Εταιρεία μεταφορών (συν εκ των προτέρων ή εκ των υστέρων επιδοτήσεις)	Μικτές	Δημόσιος, ημι-δημόσιος ή ιδιωτικός τομέας
III.	Διαχωρισμός μεταξύ σχεδιασμού δημόσιων μεταφορών και εκμετάλλευσης μέσω "σύναψης συμβάσεων" βασιζόμενης σε "προκήρυξη διαγωνισμών"	Αρχές σχεδιασμού των δημόσιων μεταφορών ("συγγραφή υποχρεώσεων")	Μία ή περισσότερες εταιρείες μεταφορών[1]	Εταιρείες μεταφορών (συν εκ των προτέρων επιδοτήσεις)[2]	Μεταφορικές εταιρείες *(ή μικτές)*	Ιδιωτικός ή ημι-δημόσιος τομέας
IV.	Πλήρης ελευθέρωση της πρόσβασης στις αγορές ("Απορρύθμιση")	Μεταφορικές εταιρείες (συν επιλεκτική παρέμβαση για κοινωνικά αναγκαίες υπηρεσίες)	Εταιρείες μεταφορών	Εταιρείες μεταφορών (συν επιδοτήσεις για συγκεκριμένες υπηρεσίες)	Μεταφορικές εταιρείες	Ιδιωτικός τομέας

23 *Η προκήρυξη διαγωνισμού δύναται να αφορά ολόκληρα συστήματα ή τμήματά τους*

24 *Συνήθως κατακυρώνεται σε εκείνον που ζητεί τη μικρότερη ποσότητα επιδοτήσεων για την παροχή των καθορισμένων υπηρεσιών*

Σύναψη συμβάσεων δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών μέσω προκήρυξης διαγωνισμών
Καινοτόμες περιπτωσιολογικές μελέτες

Επιλογή Α:
Προκήρυξη διαγωνισμών για ολόκληρα συστήματα ("Εκχωρήσεις")
Το παράδειγμα της Γαλλίας

Η οργάνωση των αστικών συγκοινωνιών στη Γαλλία (πέραν της Ile-de-France) ενέχει(!) δύο κύριους φορείς:

- την αρχή (δήμο ή ομάδα δήμων) που οργανώνει τις συγκοινωνίες και καθορίζει την πολιτική μεταφορών για την περιοχή
- την εταιρεία εκμετάλλευσης, η οποία είναι υπεύθυνη για την παροχή υπηρεσιών στους επιβάτες

Η σχέση μεταξύ της οργανωτικής αρχής και της εταιρείας μεταφορών ορίζεται από σύμβαση εκμετάλλευσης ("εκχώρηση"), στην οποία καθορίζεται το πεδίο και η ποιότητα των υπηρεσιών, οι περιορισμοί των δημόσιων υπηρεσιών, η αμοιβή των εταιρειών εκμετάλλευσης και το ύψος της τιμολόγησης. Οι συμβάσεις εκμετάλλευσης που συνάπτονται κατόπιν διενέργειας διαγωνισμού, έχουν περιορισμένη χρονική διάρκεια εφαρμογής. Η περίοδος ισχύος εξαρτάται από το κατά πόσο το τροχαίο υλικό ανήκει στην εταιρεία εκμετάλλευσης (μεγαλύτερη διάρκεια) ή στο δήμο (μικρότερη διάρκεια). Την ευθύνη για τον κίνδυνο παθητικού(!!) φέρει στις περισσότερες περιπτώσεις ο δήμος.

Σε ολόκληρη τη χώρα, τρεις σημαντικές εταιρείες εκμετάλλευσης (η VIA, η Transect και η CGEA) καλύπτουν περισσότερο από το 80% της γαλλικής αγοράς αστικών συγκοινωνιών. Οι επενδύσεις κατά τη διάρκεια της περιόδου εφαρμογής διέπονται από ειδικές διατάξεις.

Επιλογή Β:
Σταδιακή εισαγωγή της διαδικασίας προκήρυξης διαγωνισμών στα <u>σημαντικότερα μερίδια</u> της αγοράς
Το παράδειγμα της Σουηδίας

Σε καθεμία από τις 24 κομητείες της Σουηδίας υπάρχει μία Αρχή για τη Μεταφορά Επιβατών (PTA), η οποία είναι αρμόδια για την παροχή υπηρεσιών στον τομέα της δημόσιας μεταφοράς επιβατών. Μετά την τροποποίηση της σχετικής νομοθεσίας, το 1989, οι PTA έχουν την κυριότητα της εκχώρησης δικαιωμάτων(!!!!) στον τομέα των μεταφορών. Έχουν τη δυνατότητα να επιλέξουν μεταξύ της σύναψης νέας σύμβασης με τους παραδοσιακούς φορείς (σύναψη σύμβασης χωρίς να έχει προηγηθεί διαγωνισμός) και της προκήρυξης δημόσιου διαγωνισμού βάσει προκαθορισμένης συγγραφής υποχρεώσεων, η οποία θα καλύπτει τα δρομολόγια, τα ωράρια και τα κόμιστρα.

Το παράδειγμα της Σουηδίας είναι καινοτόμο ιδίως όσον αφορά τη <u>σταδιακή</u> εισαγωγή της διαδικασίας προκήρυξης διαγωνισμών στις σημαντικότερες απαιτήσεις ποιότητας σχετικά με την ανώτατη και μέση ηλικία των οχημάτων, τη διευθέτηση των καθισμάτων, τη συχνότητα πλυσίματος και καθαρισμού κλπ. Ωστόσο, δεν παρέχει κινήτρα για την αύξηση του αριθμού των επιβατών, δεδομένου ότι ο κίνδυνος παθητικού(!!) αναλαμβάνεται από τις PTA. Επιπλέον, έχει συμβάλει σε σημαντική εξοικονόμηση κόστους (μέχρι 45%) και στη βελτίωση της ποιότητας της εκμετάλλευσης των δημόσιων υπηρεσιών.

Ορισμένες πόλεις (π.χ. το Γκέτενμπουργκ), κάνοντας χρήση της ευελιξίας που παρέχει η σουηδική νομοθεσία, προσφεύγουν στην προκήρυξη διαγωνισμών όχι για το σύνολο της αγοράς, αλλά για σημαντικά τμήματα αυτής, κατά προτίμηση, δε, σε διαφορετικές εταιρείες εκμετάλλευσης. Η μέθοδος αυτή δημιουργεί κλίμα ανταγωνισμού στις εταιρείες, χωρίς να διακυβεύεται υπερβολικά η ανάγκη ολοκληρωμένου σχεδιασμού των μεταφορών.

Επιλογή Γ:
Διαδικασία προκήρυξης διαγωνισμών για μικρά τμήματα των συστημάτων (ανά γραμμή μεταφοράς)
Το παράδειγμα της London Bus Transport

Με το νόμο του 1985 για τις μεταφορές, θεσπίστηκε η απορρύθμιση των υπηρεσιών λεωφορείων σε ολόκληρη τη Μεγάλη Βρετανία, με εξαίρεση το Λονδίνο, στην περίπτωση του οποίου, ο νόμος επιβάλλει την προκήρυξη διαγωνισμών για τις υπηρεσίες.

Το 1985, στο Λονδίνο, η London Tranport (LT) εκμεταλλευόταν μόνο των 2% της απόστασης που διένυαν τα λεωφορεία. Κατόπιν αξιολόγησης της ικανότητας των ανεξάρτητων εταιρειών εκμετάλλευσης για την παροχή υπηρεσιών, προκηρύχθηκε διαγωνισμός για ένα πρώτο πακέτο 13 διαδρομών.

Ταυτόχρονα, οι λειτουργίες των LT αναδιαρθρώθηκαν και η εταιρεία London Buses Ltd μετατράπηκε σε εταιρεία χόλντινγκ με έντεκα θυγατρικές, οι οποίες καλύπτουν διαφορετικά τμήματα της πόλης. Οι θυγατρικές αυτές ανέλαβαν όλο και περισσότερους τομείς διαχειριστικής ευθύνης, κινήθηκαν σταδιακά προς τη λειτουργική ανεξαρτησία και κατέληξαν στην πώληση των εταιρειών. Ως αποτέλεσμα αυτού, όλες οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται λεωφορεία στο Λονδίνο είναι πλέον ιδιωτικές.

Ως τις αρχές του 1994, το ήμισυ του λεωφορειακού δικτύου αποτέλεσε αντικείμενο προκήρυξης διαγωνισμών με ανταγωνιστικές προσφορές. Οι συμβάσεις ανατέθηκαν σε περίπου ισάριθμες πρώην εταιρείες της LT και ανεξάρτητες εταιρείες. Ως τα τέλη του 1995, θα έχουν προκηρυχθεί διαγωνισμοί για όλα τα δρομολόγια και η London Transport δεν θα είναι πλέον υπεύθυνη για την εκμετάλλευση των υπηρεσιών λεωφορείων.

Η LT διατηρεί τον έλεγχο του δικτύου και καθορίζει το ύψος των κομίστρων και την ποιότητα των υπηρεσιών "αποσκοπώντας στον συγκερασμό των εμπορικών και κοινωνικών στοιχείων, καθώς και στη συμπλήρωση και τροφοδότηση του δικτύου αφενός των σιδηροδρόμων του Λονδίνου και αφετέρου του Υπόγειου Σιδηροδρόμου". Επίσης, η LT διατηρεί την ευθύνη για την υποδομή, π.χ. τις στάσεις των λεωφορείων και τις ειδικές εγκαταστάσεις, καθώς και για τη χρηματοδότηση ειδικών υπηρεσιών που επιβάλλουν κοινωνικοί λόγοι.

Οι συμβάσεις που έχουν ανατεθεί κατόπιν διαγωνισμού αφορούν "μικτό κόστος"· η εταιρεία εκμετάλλευσης πληρώνεται για την παροχή των προβλεπόμενων υπηρεσιών και τα έσοδα πηγαίνουν στην LT. Με αυτό τον τρόπο, η εταιρεία εκμετάλλευσης δεν διατρέχει εμπορικό κίνδυνο και μπορεί να επικεντρώσει το ενδιαφέρον της στην αποτελεσματική εκμετάλλευση.

Κατά τις περιόδους 1984/85 και 1994/95, το νέο σύστημα συνέβαλε στη μείωση του κόστους του δικτύου κατά 27%, παρά το γεγονός ότι το δίκτυο επεκτάθηκε κατά 20%. Ο αριθμός των διακινούμενων επιβατών παρέμεινε, εν πολλοίς, αμετάβλητος.

Για το διάστημα 1995-2000, η LT προτίθεται να προβεί στη σύναψη συμβάσεων "καθαρού κόστους", όπου η εταιρεία εκμετάλλευσης έχει σταθερή συμμετοχή στην εμπορική απόδοση και τα έσοδά της προέρχονται από τις πωλήσεις εισιτηρίων. Η LT θα εξακολουθήσει να καθορίζει τα κόμιστρα και τις υπηρεσίες. Η εταιρεία εκμετάλλευσης φέρει την ευθύνη για τον κίνδυνο ή επωφελείται των μεταβολών της χρηματοοικονομικής απόδοσης.

Πλήρης απορρύθμιση των υπηρεσιών λεωφορείων: Η εμπειρία της Μεγάλης Βρετανίας

Το σύστημα

Προκειμένου να αντιμετωπισθεί η συνεχής μείωση των διακινούμενων επιβατών και η αύξηση των επιδοτήσεων, ο νόμος του 1985 προέβη στην απορρύθμιση και στην πλήρη ιδιωτικοποίηση, από τον Οκτώβριο 1986 και μετά, των περιφερειακών και αστικών υπηρεσιών λεωφορείων.

Το εγχείρημα είναι μοναδικό στην Ευρώπη, δεδομένου ότι επιτρέπει τον άμεσο ανταγωνισμό "στο δρόμο" και την ελεύθερη τιμολόγηση. Δεν υπάρχει κεντρικός φορέας για το σχεδιασμό των υπηρεσιών (με την εξαίρεση της προκήρυξης διαγωνισμών για ελάχιστες, κοινωνικά επιβεβλημένες, υπηρεσίες). Οι εγγυήσεις ποιότητας περιορίζονται στις ελάχιστες απαιτήσεις ασφάλειας.

Σημαντικότερα αποτελέσματα

Τα νέα συστήματα κατόρθωσαν να βελτιώσουν σημαντικά την αποδοτικότητα του κόστους και να μειώσουν ουσιαστικά τις επιδοτήσεις. Η μέση μείωση του κόστους είναι περίπου ισοδύναμη με την εξοικονόμηση που επιτεύχθηκε στο Λονδίνο μετά από την εισαγωγή των προκηρύξεων διαγωνισμών (25%-35%).

Εντούτοις, στην ίδια περίοδο, οι διακινούμενοι επιβάτες μειώθηκαν σημαντικά (-27,4% από το 1985 έως το 1993/94), παρότι η χιλιομετρική απόσταση που διένυσαν τα λεωφορεία αυξήθηκε ιδιαίτερα (+24%). Η αύξηση αυτή, όμως, αφορούσε κυρίως τις περισσότερο χρησιμοποιούμενες διαδρομές. Το πραγματικό κόμιστρο αυξήθηκε κατά 25%.

Η έλλειψη ολοκλήρωσης των συστημάτων μεταφορών, η οποία δύναται να επιτευχθεί σε ένα πλήρως απορρυθμισμένο λειτουργικό περιβάλλον, αποτελεί σημαντικό εμπόδιο για την αύξηση της ελκυστικότητας του συνόλου των δημόσιων συστημάτων μεταφοράς με λεωφορεία. Επιπλέον, η πληροφόρηση των επιβατών έπαψε ουσιαστικά να υπάρχει λόγω του ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών εκμετάλλευσης λεωφορείων. Για το λόγο αυτό, η Συνομοσπονδία Μεταφορέων Επιβατών (CPT) ζητεί την τροποποίηση των κανόνων που διέπουν τον ανταγωνισμό ώστε να βελτιωθεί ο σχεδιασμός και η δυνατότητα συντονισμού του συστήματος.

"Περιφερειοποίηση" των σιδηροδρομικών υπηρεσιών: Το παράδειγμα της Γερμανίας

Την 1η Ιανουαρίου 1994, τέθηκε σε ισχύ ο γερμανικός ομοσπονδιακός νόμος για την αναδιάρθρωση των σιδηροδρομικών συστημάτων. Με τη θέση σε ισχύ του νόμου για την "περιφερειοποίηση" ("Regionalisierung"), την 1η Ιανουαρίου 1996, θα επιτευχθεί ένα ακόμη σημαντικό βήμα, δεδομένου ότι με το νόμο αυτό μεταβιβάζεται η ρυθμιστική εξουσία σχετικά με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες στις περιφερειακές κυβερνήσεις ("Länder"), οι οποίες δύνανται, δυνάμει περιφερειακών νόμων, να αναθέσουν ευθύνες σε δήμους ή ομάδες δήμων ("Verkehrsverbünde").

Οι περιφερειακές κυβερνήσεις θα λαμβάνουν ως επίδομα μέρος των εσόδων από τους (αυξημένους) φόρους καυσίμων το οποίο θα τους δώσει τη δυνατότητα να επιδοτούν τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες οι οποίες είναι, συνήθως, ζημιογόνες. Το 1996 θα καταβληθούν περίπου 15 δισ. DM. Παρόμοια επιδόματα θα διατίθενται από το 1997 και μετά.

Η ιδέα της "περιφερειοποίησης" σημαίνει ότι οι περιφερειακές αρχές θα είναι υπεύθυνες, δυνάμει περιφερειακών νόμων, για τον καθορισμό του όγκου και της ποιότητας όλων των περιφερειακών και αστικών δημόσιων υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών, συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, καθώς και για τη σύναψη συμβάσεων με φορείς εκμετάλλευσης. Το άνοιγμα της σιδηροδρομικής υποδομής σε "τρίτους" φορείς που επιβάλλει η οδηγία 91/440 του Συμβουλίου και, εντωμεταξύ, μεταφέρεται στη γερμανική νομοθεσία, παρέχει τη δυνατότητα εισαγωγής της διαδικασίας διαγωνισμών με ανταγωνιστικές προσφορές στις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Το εάν και κατά πόσο, όμως, θα χρησιμοποιηθεί αυτό το μέσο, εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια των αρμόδιων αρχών (εκ των υστέρων ή εκ των προτέρων επιδοτήσεις).

Η γερμανική ιδέα της "περιφερειοποίησης" έθεσε τις ρυθμιστικές βάσεις για την ουσιαστική ενίσχυση της ολοκλήρωσης του συστήματος. Αναμένεται ότι το ολοκληρωμένο σύστημα έκδοσης εισιτηρίων, το οποίο θα καλύπτει εκτεταμένες γεωγραφικές περιοχές και διαφορετικά μέσα μεταφοράς, θα αποτελέσει συνήθη πρακτική στη Γερμανία.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Β: ΟΔΗΓΟΣ ΚΟΙΝΟΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΣΧΕΤΙΚΩΝ ΜΕ ΤΗ ΜΕΤΑΦΟΡΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ

Οδηγός κοινοτικών μέτρων πολιτικής με επιπτώσεις στη μεταφορά του επιβατικού κοινού				
Νομικά μέσα	Τομέας πολιτικής	Μέσο μεταφοράς	Κύρια χαρακτηριστικά/στόχοι	Δημοσίευση στην ΕΕ
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **11691/69** του Συμβουλίου, τροποποιηθείς από τον Κανονισμό αριθ. **1893/91**	Δημόσιες υπηρεσίες	Όλα τα μέσα χερσαίων μεταφορών	Ορισμός πλαισίου για τον καθορισμό των απαιτήσεων για τις δημόσιες υπηρεσίες, υποχρεώσεις των Αρχών για παροχή επιδοτήσεων στις υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών	L **156** της **28/06/1969**
Οδηγία **93/36**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Δημόσιες προμήθειες	Όλα	Συντονισμός των διαδικασιών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων	L **199** της **09/08/1993**
Οδηγία **93/37**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Δημόσιες προμήθειες	Όλα	Συντονισμός των διαδικασιών για τη σύναψη συμβάσεων δημοσίων έργων	L **199** της **09/08/1993**
Οδηγία **92/50**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Δημόσιες προμήθειες	Όλα	Συντονισμός των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων υπηρεσιών	L **209** της **24/07/1992**
Οδηγία **89/665**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Δημόσιες προμήθειες	Όλα	Συντονισμός των διατάξεων στον τομέα της σύναψης συμβάσεων δημοσίων έργων	L **395** της **30/12/1989**
Οδηγία **93/38**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Δημόσιες προμήθειες	Όλα	Συντονισμός των διαδικασιών σύναψης συμβάσεων στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των τηλεπικοινωνιών	L **199** της **09/08/1993**
Οδηγία **92/13**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Δημόσιες προμήθειες	Όλα	Εφαρμογή διαδικασιών επανεξέτασης των δημοσίων συμβάσεων οι οποίες πλέον καλύπτονται κυρίως από την οδηγία **93/38**/ΕΟΚ	L **76** της **23/03/1992**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2407/92** του Συμβουλίου	Πρόσβαση στο επάγγελμα Πρόσβαση στην αγορά	Αεροπορικές μεταφορές	Απαιτήσεις για την έκδοση αδειών των αερομεταφορέων	L **240** της **24/08/1992**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **1108/70** του Συμβουλίου	Χρήση υποδομών	Μεταφορές εσωτερικού	Καθιέρωση λογιστικής των δαπανών που αφορούν τα έργα υποδομής στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών	L **130** της **15/06/1970**

Οδηγός κοινοτικών μέτρων πολιτικής με επιπτώσεις στη μεταφορά του επιβατικού κοινού				
Νομικά μέσα	Τομέας πολιτικής	Μέσο μεταφοράς	Κύρια χαρακτηριστικά/στόχοι	Δημοσίευση στην ΕΕ
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **4060/89** του Συμβουλίου	Συνοριακοί έλεγχοι	οδικά μέσα, εσωτερική ναυσιπλοία	Κατάργηση των ελέγχων που διενεργούνται στα σύνορα κρατών μελών στον τομέα των οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών	**L 390** της **30/12/1989**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **1192/69** του Συμβουλίου	Κρατικές ενισχύσεις	Σιδηρόδρομοι	Κοινοί κανόνες για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων	**L 156** της **28/06/1969**
Κανονισμός(ΕΟΚ) αριθ. **1107/70** του Συμβουλίου	Κρατικές ενισχύσεις	Εσωτερικές μεταφορές	Κανόνες για τις ενισχύσεις που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών	**L 130** της **15/06/1970**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2830/77** του Συμβουλίου	Δημόσιες επιχειρήσεις	Σιδηρόδρομοι	Μέτρα για να επιτευχθεί η δυνατότης συγκρίσεως της λογιστικής και των ετησίων λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων	**L 334** της **24/12/1977**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2183/78** του Συμβουλίου	Δημόσιες επιχειρήσεις	Σιδηρόδρομοι	Ορίζει ομοιόμορφες αρχές για τον υπολογισμό του κόστους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων	**L 258** της **21/09/1978**
Οδηγία **82/714/ΕΟΚ** του Συμβουλίου	Τεχνικά πρότυπα: ασφάλεια	Εσωτερική ναυσιπλοία	Τεχνικές προδιαγραφές για τα πλοία εσωτερικής ναυσιπλοίας	**L 301** της **28/09/1982**
Οδηγία **76/135/ΕΟΚ** του Συμβουλίου	Τεχνικές προδιαγραφές: ασφάλεια	Εσωτερική ναυσιπλοία	Αμοιβαία αναγνώριση των πιστοποιητικών αξιοπλοίας πλοίων εσωτερικής ναυσιπλοίας	**L 21** της **29/01/1993**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **95/93** του Συμβουλίου	Πρόσβαση στην αγορά: ανταγωνισμός	Αεροπορικές μεταφορές	Κοινοί κανόνες κατανομής του διαθέσιμου χρόνου χρήσης **(slots)** στους κοινοτικούς αερολιμένες	**L 14** της **22/08/1992**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2408/92** του Συμβουλίου	Πρόσβαση στην αγορά	Αεροπορικές μεταφορές	Ελευθέρωση της πρόσβασης των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών	**L 240** της **24/08/1992**

Οδηγός κοινοτικών μέτρων πολιτικής με επιπτώσεις στη μεταφορά του επιβατικού κοινού				
Νομικά μέσα	Τομέας πολιτικής	Μέσο μεταφοράς	Κύρια χαρακτηριστικά/στόχοι	Δημοσίευση στην ΕΕ
Οδηγία **93/65**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Τεχνικές προδιαγραφές Έλεγχος εναέριας κυκλοφορίας	Αεροπορικές μεταφορές	Καθορισμός και χρησιμοποίηση συμβατών τεχνικών προδιαγραφών για την προμήθεια τεχνικού εξοπλισμού και συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας	**L 187** της **29/07/1993**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **295/91** του Συμβουλίου	Προστασία του καταναλωτή	Αεροπορικές μεταφορές	Κοινοί κανόνες για σύστημα αντισταθμιστικών παροχών σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης κατά τις τακτικές αεροπορικές μεταφορές	**L 36** της **08/02/1991**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2409/92** του Συμβουλίου	Κατάσταση των τιμών	Αεροπορικές μεταφορές	Κοινοί κανόνες για τους ναύλους και τα κόμιστρα των αεροπορικών γραμμών	**L 240** της **24/08/1992**
Οδηγία **89/459**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Οδική ασφάλεια	Οδικές μεταφορές	Προσέγγιση των νομοθεσιών σχετικά με το βάθος των αυλακώσεων των ελαστικών ορισμένων κατηγοριών οχημάτων με κινητήρα	**L 226** της **03/08/1989**
Οδηγία **91/671**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Οδική ασφάλεια	Οδικές μεταφορές	Προσέγγιση των νομοθεσιών σχετικά με την υποχρεωτική χρησιμοποίηση της ζώνης ασφαλείας στα οχήματα κάτω των **3,5** τόννων	**L 373** της **31/12/1991**
Οδηγία **88/599**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Κοινωνικά ζητήματα Οδική ασφάλεια	Οδικές μεταφορές	Τυποποιημένες διαδικασίες ελέγχου για την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας (Κανονισμοί **3820/95** και **3821/95**)	**L 325** της **29/11/1988**
Οδηγία **93/89**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Φορολογία	Οδικές μεταφορές	Φορολογική εναρμόνιση	**L 279** της **12/11/1993**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **3925/91** του Συμβουλίου	Συνοριακοί έλεγχοι	Αεροπλοία Ναυσιπλοία	Κατάργηση των ελέγχων και διατυπώσεων σχετικά με τις χειραποσκευές και τις παραδιδόμενες αποσκευές προσώπων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικές πτήσεις καθώς και με τις αποσκευές των προσώπων που πραγματοποιούν ενδοκοινοτικό θαλάσσιο ταξίδι	**L 374** της **31/12/1991**

Οδηγός κοινοτικών μέτρων πολιτικής με επιπτώσεις στη μεταφορά του επιβατικού κοινού				
Νομικά μέσα	Τομέας πολιτικής	Μέσο μεταφοράς	Κύρια χαρακτηριστικά/στόχοι	Δημοσίευση στην ΕΕ
Οδηγία **91/440**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Εναρμόνιση των δομών· Ανάπτυξη κοινοτικών σιδηροδρόμων· Πρόσβαση στην αγορά	Σιδηρόδρομοι	- ανεξάρτητη διαχείριση σιδηροδρομικών εταιρειών - διαχωρισμός της διαχείρισης των σιδηροδρομικών λειτουργιών και της υποδομής από την παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών μεταφοράς - βελτίωση της χρηματοοικονομικής διάρθρωσης εταιρειών - πρόσβαση στο δίκτυο ορισμένων ειδών υπηρεσιών	**L 237** της **24/08/1991**
Οδηγία **92/6**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Οδική ασφάλεια	Οδικές μεταφορές	Εγκατάσταση και χρήση συσκευών για τη μείωση της ταχύτητας	**L 57** της **02/03/1992**
Οδηγία **77/143**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Οδική ασφάλεια	Οδικές μεταφορές	Σύγκλιση των νομοθεσιών σχετικά με τις δοκιμές αξιοπιστίας των οδοστρωμάτων για οχήματα με κινητήρα	**L 47** της **18/02/1977**
Οδηγία **80/1263**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Οδική ασφάλεια	Οδικές μεταφορές	Κοινοτική άδεια οδήγησης· σύγκλιση των προυποθέσεων για την απόκτηση άδειας οδήγησης· ανταλλαγή αδειών[3]	**L 375** της **31/12/1992**
Οδηγία **85/003**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Οδική ασφάλεια και τεχνικές προδιαγραφές	Οδικές μεταφορές	Σύγκλιση των νομοθεσιών σχετικά με το βάρος, τις διαστάσεις και άλλα τεχνικά χαρακτηριστικά ορισμένων οχημάτων	**L 002** της **03/01/1985**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **3820/85** του Συμβουλίου	Οδική ασφάλεια· κοινωνική πολιτική	Οδικές μεταφορές	Εναρμόνιση των κανόνων σχετικά με τις ώρες οδήγησης και τα διαστήματα ανάπαυσης των οδηγών και με άλλες κοινωνικές πτυχές	**L 370** της **31/12/1985**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **3821/85** του Συμβουλίου	Οδική ασφάλεια· κοινωνική πολιτική	Οδικές μεταφορές	Εξοπλισμός καταγραφής (ταχυγράφος) των ωρών οδήγησης και των διαστημάτων ανάπαυσης	**L 370** της **31/12/1985**
Οδηγία **74/562**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Πρόσβαση στο επάγγελμα	Οδική μεταφορά επιβατών	Θέσπιση κοινών απαιτήσεων για την πρόσβαση στο επάγγελμα του μεταφορέα επιβατών οδικών μεταφορών	**L 308** της **19/11/1974**

25 *Η οδηγία αυτή θα αντικατασταθεί την 01.07.1996 από την οδηγία 91/439*

Οδηγός κοινοτικών μέτρων πολιτικής με επιπτώσεις στη μεταφορά του επιβατικού κοινού				
Νομικά μέσα	Τομέας πολιτικής	Μέσο μεταφοράς	Κύρια χαρακτηριστικά/στόχοι	Δημοσίευση στην ΕΕ
Οδηγία **91/0672**/ΕΟΚ του Συμβουλίου	Πρόσβαση στην αγορά· Πρόσβαση στο επάγγελμα· Αμοιβαία αναγνώριση διπλωμάτων	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	Αμοιβαία αναγνώριση των διπλωμάτων πλοιάρχων	**L 373** της **31/12/1991**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **3921/91** του Συμβουλίου	Πρόσβαση στην αγορά	Εσωτερική ναυσιπλοΐα	Καθορισμός των όρων αποδοχής των μεταφορέων των μη εγκατεστημένων σε κράτος μέλος στις εθνικές πλωτές του μεταφορές επιβατών ή εμπορευμάτων	**L 373** της **31/12/1991**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **684/92** του Συμβουλίου	Πρόσβαση στην αγορά	Οδική μεταφορά επιβατών	Θέσπιση κοινών κανόνων στις διεθνείς μεταφορές επιβατών με πούλμαν και λεωφορεία	**L 74** της **20/03/1992**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2454/92** του Συμβουλίου	Πρόσβαση στην αγορά	Οδική μεταφορά επιβατών	Καθορισμός των όρων υπό τους οποίους γίνονται δεκτοί στις εθνικές οδικές μεταφορές επιβατών σε ένα κράτος μέλος μεταφορείς μη εγκατεστημένοι σε αυτό	**L 251** της **29/08/1992**
Σύσταση της Επιτροπής αριθ. **922/82**/ΕΟΚ	Ποιότητα· ανάπτυξη των σιδηροδρόμων	Σιδηρόδρομοι	Ορισμός ποιοτικότερου διεθνούς συστήματος μεταφοράς επιβατών	**L 381** της **31/12/1982**

Οδηγός κοινοτικών μέτρων πολιτικής με επιπτώσεις στη μεταφορά του επιβατικού κοινού				
Νομικά μέσα	Τομέας πολιτικής	Μέσο μεταφοράς	Κύρια χαρακτηριστικά/στόχοι	Δημοσίευση στην ΕΕ
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2018/93** του Συμβουλίου	Χρήση των διαρθρωτικών ταμείων	Όλα	Κανόνες για το συντονισμό των μέσων περιφερειακής πολιτικής	**L 193** της **20/07/1993**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2082/93** του Συμβουλίου	Χρήση των διαρθρωτικών ταμείων	Όλα	Κανόνες για την εφαρμογή των μέσων περιφερειακής πολιτικής	**L 193** της **20/07/1993**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2083/93** του Συμβουλίου	Χρήση του Ευρωπαικού Ταμείου Περιφερειακής Ανάπτυξης	Όλα	Κανόνες για την υλοποίηση του ΕΤΠΑ	**L 293** της **20/07/1993**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2084/93** του Συμβουλίου	Χρήση του Ευρωπαικού Κοινωνικού Ταμείου	Όλα	Κανόνες για την υλοποίηση του ΕΚΤ	**L 193** της **20/07/1993**
Ανακοίνωση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη **(Urban)**	Πρότυπο Πρόγραμμα της Κοινότητας για τις αστικές περιοχές	Όλα	Κριτήρια επιλεξιμότητας για τη στήριξη έργων βελτίωσης σε αστικές περιοχές	**L 180** της **01/07/1994**
Ανακοίνωση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη **(Interreg II)**	Κοινοτική πρωτοβουλία για τις διασυνοριακές περιοχές	Όλα	Κριτήρια επιλεξιμότητας για τη στήριξη προγραμμάτων	**L 180** της **01/07/1994**
Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. **2236/95** του Συμβουλίου	Διευρωπαικά Δίκτυα	Όλα	Κανόνες χρηματοικονομικής συνδρομής προς τα ΔΕΔ	**L 228** της **23/09/199**

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Γ: ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

ΠΟΣΟΣΤΑ ΑΝΑΚΤΗΣΗΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ ΔΗΜΟΣΙΩΝ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ[26]

ΠΟΛΗ	1985	1993	ΜΕΤΑΒΟΛΗ
Άμστερνταμ	25%	25%	0
Αθήνα	21%	27%	+ 6
Βρυξέλλες	25%	33%	+ 8
Κοπεγχάγη	54%	52%	- 2
Δουβλίνο	80%	96%	+ 16
Φρανκφούρτη	44%	45%	+ 1
Ελσίνκι	44%	44%	0
Λισαβώνα	70%	62%	- 8
Λονδίνο[27]	57%	79%	+22
Λουξεμβούργο	24%	18%	- 6
Μαδρίτη	68%	75%	+ 7
Παρίσι	36%	33%	- 3
Ρώμη	16%	10%	- 6
Στοκχόλμη	37%	34%	- 3
Βιέννη	51%	40%	- 11

Πηγή: *Jane's Αστικές συγκοινωνίες*

26 *Λειτουργική ανάκτηση κόστους, προερχόμενη αποκλειστικά από τα έσοδα των κομίστρων*

27 *Περιφερειακές Συγκοινωνίες Λονδίνου, τα στοιχεία για το 1993 έχουν ληφθεί υπόψη μετά την απόσβεση.*

ISSN 0254-1483

COM(95) 601 τελικό

ΕΓΓΡΑΦΑ

GR 07

Αριθ. καταλόγου : CB-CO-95-661-GR-C

ISBN 92-77-97192-4

Υπηρεσία Επισήμων Εκδόσεων των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων
L-2985 Λουξεμβούργο

66