



Βρυξέλλες, 17.12.2013
COM(2013) 913 final

ANNEX 1

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΜΙΑ ΙΔΕΑ ΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

στην

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

Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα

{SWD(2013) 524 final}

{SWD(2013) 525 final}

{SWD(2013) 526 final}

{SWD(2013) 527 final}

{SWD(2013) 528 final}

{SWD(2013) 529 final}

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΜΙΑ ΙΔΕΑ ΓΙΑ ΣΧΕΔΙΑ ΒΙΩΣΙΜΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

στην

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

Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα

Στο παρόν έγγραφο αναλύεται η ιδέα για την κατάρτιση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, η οποία προέκυψε από ευρεία ανταλλαγή απόψεων μεταξύ των άμεσα ενδιαφερομένων και εμπειρογνομόνων σχεδιασμού από ολόκληρη την Ένωση, η οποία υποστηρίζεται με πρωτοβουλίες της Επιτροπής, όπως το έργο ELTIS Plus. Η ιδέα που αντικατοπτρίζει την ευρεία συναίνεση όσον αφορά τα κύρια στοιχεία ενός σχεδίου σύγχρονης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας και μεταφορών. Η ιδέα αυτή δεν προτείνεται ως η λύση σε κάθε περίπτωση σχεδιασμού των αστικών μεταφορών. Αντίθετα, η ιδέα αυτή μπορεί και πρέπει να προσαρμόζεται στις ιδιαίτερες συνθήκες του εκάστοτε κράτους μέλους και των αστικών περιοχών.

Τα στοιχεία που αναφέρονται στη συνέχεια πρέπει να θεωρούνται κατευθυντήριες αρχές.

Στόχοι και αντικείμενο

Κεντρικός στόχος ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι η βελτίωση της προσβασιμότητας των αστικών περιοχών και η παροχή υψηλής ποιότητας και βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών, είτε πρόκειται για διέλευση από αστικές περιοχές είτε για μετακίνηση μέσα στις ίδιες τις αστικές περιοχές. Αφορά περισσότερο τις ανάγκες μιας «πόλης που λειτουργεί» και την μείζονα περιοχή της παρά τη διοικητική περιφέρεια του δήμου.

Για το σκοπό αυτό, με το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας επιδιώκεται να βοηθηθεί η ανάπτυξη ενός συστήματος αστικών συγκοινωνιών, το οποίο:

- α.) είναι προσβάσιμο και πληροί τις βασικές ανάγκες κινητικότητας όλων των χρηστών·
- β.) εξισορροπεί και αντιπροσωπεύει τα διάφορα είδη ζήτησης για κινητικότητα και μεταφορές των πολιτών, των επιχειρήσεων και του κλάδου·
- γ.) οδηγεί προς ισόρροπη ανάπτυξη και καλύτερη ενσωμάτωση των διαφόρων τρόπων μεταφοράς·
- δ.) ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις βιωσιμότητας, διότι εξισορροπεί τις ανάγκες για οικονομική βιωσιμότητα, κοινωνική ισότητα, υγεία και περιβαλλοντική ποιότητα·
- ε.) βελτιστοποιεί την αποδοτικότητα και την οικονομική απόδοση·
- στ.) αξιοποιεί καλύτερα τον αστικό χώρο και τις υπάρχουσες υποδομές και υπηρεσίες μεταφορών·
- ζ.) βελτιώνει την ελκυστικότητα του αστικού περιβάλλοντος, την ποιότητα ζωής και τη δημόσια υγεία·
- η.) βελτιώνει την ασφάλεια της κυκλοφορίας και την προστασία.
- θ.) μειώνει την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορρύπανση, τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και την κατανάλωση ενέργειας και

ι.) συμβάλλει σε καλύτερες συνολικές επιδόσεις του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών και του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών στο σύνολό του.

Μακροπρόθεσμη θεώρηση και σαφές σχέδιο εφαρμογής

Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνει υπάρχουσα μακροπρόθεσμη στρατηγική για τη μελλοντική ανάπτυξη της αστικής περιοχής ή συνδέεται με αυτήν και, στο πλαίσιο αυτό, για τη μελλοντική ανάπτυξη των υποδομών και των υπηρεσιών μεταφορών και κινητικότητας.

Ένα σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας περιλαμβάνει επίσης σχέδιο παράδοσης για βραχυπρόθεσμη εφαρμογή της στρατηγικής.

- (1) Χρονοδιάγραμμα και σχέδιο προϋπολογισμού: Το σχέδιο παράδοσης πρέπει να περιλαμβάνει χρονοδιάγραμμα υλοποίησης, καθώς και σχέδιο προϋπολογισμού. Πρέπει να προσδιορίζει τους πόρους για την απαραίτητη χρηματοδότηση. Το ιδεώδες είναι να καλύπτει περίοδο από 3 έως 10 έτη.
- (2) Αρμοδιότητες και πόροι: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να ορίζει σαφή κατανομή των αρμοδιοτήτων για την εφαρμογή των πολιτικών και των μέτρων που περιέχει και να προσδιορίζει τους απαραίτητους πόρους για κάθε συμμετέχοντα παράγοντα.

Αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων

Η ανάπτυξη βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να βασίζεται σε προσεκτική αξιολόγηση των σημερινών και των μελλοντικών επιδόσεων του συστήματος αστικών μεταφορών.

- (3) Ανάλυση της κατάστασης και γραμμή βάσης: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να περιέχει ολοκληρωμένη επισκόπηση της παρούσας κατάστασης και γραμμή βάσης με «έλεγχο των επιδόσεων της αστικής κινητικότητας», με βάση τον οποίο είναι δυνατή η μέτρηση της προόδου στο μέλλον. Η ανάλυση αυτή πρέπει να περιλαμβάνει επισκόπηση του θεσμικού πλαισίου, διαδικασία σχεδιασμού και μηχανισμούς επίτευξης αποτελεσμάτων. Πρέπει επίσης να περιλαμβάνει αξιολόγηση των επιπτώσεων των προτεινόμενων μέτρων.
- (4) Δείκτες επιδόσεων: Πρέπει να καθορίζει κατάλληλους δείκτες για την περιγραφή της κατάστασης του συστήματος αστικών μεταφορών ως προς τις σχετικές προοπτικές πολιτικής: ποιότητα και προσβασιμότητα των συγκοινωνιών και των υποδομών, χρήση γης και χωροταξική ανάπτυξη, ασφάλεια και προστασία, ενέργεια, περιβάλλον, κοινωνική ένταξη και ισότητα των φύλων, οικονομική ανάπτυξη, υγεία, παιδεία, κλπ.). Στο σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να εντοπίζονται «θερμά σημεία» των αστικών περιοχών, στα οποία είναι ιδιαίτερα κακές οι επιδόσεις του υπάρχοντος συστήματος μεταφορών όσον αφορά όλες τις προοπτικές πολιτικής που προαναφέρθηκαν.
- (5) Ειδικοί στόχοι: Στο σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να καθορίζονται συγκεκριμένοι στόχοι επιδόσεων, ρεαλιστικοί με βάση την τρέχουσα κατάσταση στις αστικές περιοχές, οι οποίοι απορρέουν από ανάλυση της κατάστασης και είναι φιλόδοξοι ως προς τον σκοπό και τους γενικούς στόχους ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.
- (6) Στόχοι: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να ορίζει μετρήσιμους στόχους, οι οποίοι να βασίζονται σε ρεαλιστική αξιολόγηση της γραμμής βάσης και των διαθέσιμων πόρων. Οι στόχοι αυτοί πρέπει να ανταποκρίνεται στο συγκεκριμένο αντικείμενο ενός σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Ισορροπία και ενοποιημένη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς

Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας προωθεί την ισορροπία ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς και ταυτόχρονα ενθαρρύνει τη στροφή προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Στο σχέδιο προτείνεται ενοποιημένη δέσμη τεχνικών, σχετικών με τις υποδομές, βασισμένων σε πολιτικά κριτήρια ήπιων μέτρων βελτίωσης των επιδόσεων και της οικονομικής απόδοσης ως προς τον δεδηλωμένο στόχο και το ειδικό αντικείμενο.

Κατά κανόνα πρέπει να εξετάζονται τα ακόλουθα θέματα:

α.) Συγκοινωνίες: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να προβλέπει στρατηγική βελτίωσης της ποιότητας, της ασφάλειας, της ενσωμάτωσης και της προσβασιμότητας των συγκοινωνιών, η οποία να καλύπτει την υποδομή, το τροχαίο υλικό και τα δρομολόγια.

β.) Μη μηχανοκίνητοι τρόποι μεταφοράς: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να εμπεριέχει σχέδιο για την αύξηση της ελκυστικότητας, της ασφάλειας και της προστασίας της πεζοπορίας και της ποδηλασίας. Οι υπάρχουσες υποδομές πρέπει να αξιολογούνται και να βελτιώνονται, όταν χρειάζεται. Η κατασκευή νέων υποδομών πρέπει να προβλέπεται και εκτός των διαδρομών των μηχανοκίνητων μεταφορών. Πρέπει να προβλέπονται ειδικές υποδομές για ποδηλάτες και πεζούς, ώστε να διαχωρίζονται από την πυκνή κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και να μειώνονται οι αποστάσεις μετακίνησης, αναλόγως. Τα μέτρα για τις υποδομές πρέπει να συμπληρώνονται με άλλα τεχνικής φύσεως ήπια μέτρα βασισμένα σε πολιτικά κριτήρια.

γ.) Διατροφικές μεταφορές: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να συμβάλει στην καλύτερη ενσωμάτωση διαφορετικών τρόπων μεταφοράς και να προσδιορίζει μέτρα ειδικά για τη διευκόλυνση των πολυτροπικών και αδιάλειπτων μεταφορών και κινητικότητας.

δ.) Αστική οδική ασφάλεια: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να προτείνει δράσεις βελτίωσης της οδικής ασφάλειας με βάση την ανάλυση των κύριων προβλημάτων οδικής ασφάλειας και των περιοχών κινδύνου στη συγκεκριμένη αστική περιοχή.

ε.) Οδικές μεταφορές (ρέουσες και αδρανείς): Για το οδικό δίκτυο και τις μηχανοκίνητες μεταφορές, το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να περιλαμβάνει και τη ρέουσα και την αδρανή κυκλοφορία. Τα μέτρα πρέπει να αποβλέπουν στη βέλτιστη χρήση των υφιστάμενων οδικών υποδομών και στη βελτίωση της κατάστασης στα «θερμά σημεία» που έχουν εντοπισθεί και της κατάστασης εν γένει. Πρέπει να διερευνώνται οι δυνατότητες διάθεσης χώρου από το οδικό δίκτυο σε άλλους τρόπους μεταφοράς ή άλλες δημόσιες λειτουργίες και χρήσεις που δεν σχετίζονται με τις μεταφορές.

στ.) Αστική εφοδιαστική: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να περιέχει μέτρα βελτίωσης της αποτελεσματικότητας της αστικής εφοδιαστικής, καθώς και της παράδοσης εμπορευμάτων στις αστικές περιοχές, τα οποία παράλληλα να περιορίζουν τις συναφείς εξωτερικές επιπτώσεις όπως οι εκπομπές GHG, ρύπων και η ηχορρύπανση.

ζ.) Διαχείριση της κινητικότητας: Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να περιλαμβάνει μέτρα προώθησης της στροφής προς πιο βιώσιμα μοντέλα

κινητικότητα. Στη στροφή αυτή πρέπει να συμβάλουν πολίτες, εργοδότες, σχολεία και άλλοι σχετικοί παράγοντες.

η.) Ευφυή συστήματα μεταφοράς: Επειδή τα ευφυή συστήματα μεταφοράς είναι δυνατόν να εφαρμοσθούν σε όλους τους τρόπους μεταφοράς και τα δρομολόγια μετακίνησης, τόσο για επιβάτες όσο και για εμπορεύματα, μπορούν να υποστηρίξουν τη χάραξη στρατηγικής, την εφαρμογή πολιτικής και την παρακολούθηση κάθε μέτρου που έχουν μελετηθεί με βάση σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Οριζόντια και κάθετη ενοποίηση

Η κατάρτιση και η εφαρμογή σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας αποτελεί απόρροια ενοποιημένης προσέγγισης με υψηλό επίπεδο συνεργασίας, συντονισμού και διαβουλεύσεων μεταξύ των διαφόρων κυβερνητικών βαθμίδων και των αρμοδίων αρχών. Η τοπική αρχή σχεδιασμού πρέπει να διαθέσει κατάλληλες δομές και διαδικασίες.

Ο ενοποιημένος σχεδιασμός και υλοποίηση περιλαμβάνουν:

α.) Διυπηρεσιακές διαβουλεύσεις και συνεργασία σε τοπικό επίπεδο για να εξασφαλιστεί η συνοχή και η δυνατότητα συμπλήρωσης σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τις τοπικές πολιτικές, στρατηγικές και μέτρα σε συναφή πεδία πολιτικής (όπως οι μεταφορές, η χρήση της γης και χωροταξικός σχεδιασμός, οι κοινωνικές υπηρεσίες, η υγεία, η εκπαίδευση, η επιβολή του νόμου και η αστυνόμευση, κ.λπ.).

β.) Στενή συνεργασία με τις αρμόδιες αρχές i) στα διάφορα διοικητικά και κυβερνητικά επίπεδα (π.χ. διαμέρισμα, δήμος, οικισμός, περιφέρεια και κράτη μέλη) και ii) στις γειτονικές αστικές περιοχές. Στην ανταλλαγή αυτή πρέπει να μετέχουν ιδίως οι εν λόγω φορείς και οι αρχές που είναι αρμόδιες για τις μεταφορές και τις υπηρεσίες κινητικότητας και τις υποδομές που βρίσκονται εντός αστικής περιοχής ή οδηγούν σε αστική περιοχή.

γ.) Εξοικείωση και δέουσα συνεκτίμηση των στόχων πολιτικής και σχετική ανάπτυξη ή/και σχέδια μεταφορών που ήδη υπάρχουν ή βρίσκονται στο στάδιο της κατάρτισης και επιπτώσεις στην αστική περιοχή.

Συμμετοχική προσέγγιση

Το σχέδιο βιώσιμης αστικής κινητικότητας ακολουθεί διαφανή και συμμετοχική προσέγγιση.

Η τοπική αρχή χωροταξικού σχεδιασμού πρέπει να εξασφαλίσει τη συμμετοχή των σχετικών φορέων - πολιτών και εκπροσώπων της κοινωνίας των πολιτών και των οικονομικών φορέων - στην κατάρτιση και την εφαρμογή του σχεδίου από την αρχή και κατά τη διάρκεια της διαδικασίας, ώστε να εξασφαλιστεί υψηλό επίπεδο αποδοχής και υποστήριξης.

Παρακολούθηση, επανεξέταση, υποβολή εκθέσεων

Η εφαρμογή σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας πρέπει να παρακολουθείται στενά.

Η πρόοδος επίτευξης του στόχου και του ειδικού αντικειμένου του σχεδίου και η επίτευξη των στόχων πρέπει να αξιολογούνται τακτικά με βάση τους δείκτες που έχουν επιλεγεί. Πρέπει να λαμβάνονται κατάλληλα μέτρα για να εξασφαλιστεί η έγκαιρη πρόσβαση στα σχετικά δεδομένα και στατιστικές. Η έκθεση παρακολούθησης πρέπει να παρέχει τη βάση επανεξέτασης της υλοποίησης του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Διασφάλιση της ποιότητας

Οι τοπικές αρχές σχεδιασμού πρέπει να εξασφαλίζουν κατάλληλους μηχανισμούς που θα εγγυώνται την ποιότητα και θα επικυρώνουν τη συμμόρφωση του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας με τις απαιτήσεις της ιδέας του σχεδίου βιώσιμης αστικής κινητικότητας.