

**EL**

**EL**

**EL**



ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΚΟΙΝΟΤΗΤΩΝ

Βρυξέλλες, 25.9.2007  
COM (2007) 551.

## **ΠΡΑΣΙΝΟ ΒΙΒΛΙΟ**

**Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

|     |                                                     |    |
|-----|-----------------------------------------------------|----|
| 1.  | Εισαγωγή.....                                       | 3  |
| 2.  | Μπροστά στην πρόκληση .....                         | 6  |
| 2.1 | Πόλεις και μεγαλουπόλεις ελεύθερης ροής .....       | 6  |
| 2.2 | Πιο "πράσινες" πόλεις και μεγαλουπόλεις.....        | 8  |
| 2.3 | Πιο έξυπνες αστικές συγκοινωνίες .....              | 12 |
| 2.4 | Προσβάσιμες αστικές συγκοινωνίες .....              | 14 |
| 2.5 | Ασφαλείς αστικές συγκοινωνίες .....                 | 17 |
| 3.  | Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας..... | 19 |
| 3.1 | Βελτίωση των γνώσεων... ..                          | 19 |
| 3.2 | ...και της συλλογής δεδομένων .....                 | 20 |
| 4.  | Χρηματοδοτικοί πόροι .....                          | 21 |
| 5.  | Διαβουλεύσεις.....                                  | 24 |

### ΕΓΓΡΑΦΟ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility  
SEC (2007)1209 – 25.9.2007.

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην Ευρωπαϊκή Ένωση, το 60% του πληθυσμού ζει σε αστικές περιοχές<sup>1</sup>. Σχεδόν το 85% περίπου του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της ΕΕ παράγεται σε αστικές περιοχές. Οι πόλεις και οι μεγαλουπόλεις η κινητήρια δύναμη της ευρωπαϊκής οικονομίας. Προσελκύουν επενδύσεις και απασχόληση. Είναι απαραίτητες για τον δυναμισμό της οικονομίας.

Αποτελούν πλέον το πλαίσιο διαβίωσης της συντριπτικής πλειονότητας των πολιτών μας, στους οποίους πρέπει να προσφέρεται όσο το δυνατόν υψηλότερη ποιότητα ζωής. Για το λόγο αυτό χρειάζεται σήμερα κοινός προβληματισμός στο ζήτημα της αστικής κινητικότητας.

***Κάθε ευρωπαϊκή πόλη είναι διαφορετική. Όλες όμως αντιμετωπίζουν παρόμοια προβλήματα και αναζητούν κοινές λύσεις.***

Σε όλη την Ευρώπη, η αύξηση της κίνησης στα αστικά κέντρα έχει ως αποτέλεσμα το επαναλαμβανόμενο φαινόμενο της συμφόρησης και πολυάριθμες αρνητικές συνέπειες από άποψη χαμένου χρόνου και περιβαλλοντικής όχλησης. Η ευρωπαϊκή οικονομία χάνει κάθε χρόνο περίπου 100 δισεκατομμύρια ευρώ, δηλαδή το 1% του ΑΕΠ της ΕΕ, εξαιτίας του φαινομένου αυτού.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση και ηχορρύπανση εντείνονται κάθε χρόνο. Η αστική κυκλοφορία ευθύνεται για το 40% των εκπομπών CO<sub>2</sub> και για το 70% των εκπομπών άλλων ρύπων από τις οδικές μεταφορές.

Ο αριθμός τροχαίων ατυχημάτων μέσα στις πόλεις αυξάνεται κάθε χρόνο: σήμερα, το ένα στα τρία θανατηφόρα ατυχήματα σημειώνεται σε αστική περιοχή και τα πρώτα σε σειρά θύματα είναι τα πιο εύάλωτα άτομα, δηλαδή οι πεζοί και οι ποδηλάτες.

Παρά το γεγονός ότι τα προβλήματα αυτά είναι τοπικού χαρακτήρα, ο αντίκτυπός τους είναι αισθητός σε ολόκληρη την Ευρώπη: υπερθέρμανση του πλανήτη, αύξηση των προβλημάτων υγείας, σημεία συμφόρησης στην αλυσίδα εφοδιαστικής.

Οι τοπικές αρχές δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν όλα αυτά τα θέματα μόνες τους: χρειάζεται συνεργασία και συντονισμός σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το ζωτικό θέμα της αστικής κινητικότητας πρέπει να αντιμετωπισθεί ως μέρος μιας συλλογικής προσπάθειας σε όλα τα επίπεδα: τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και ευρωπαϊκό. Η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να έχει πρωτοπόρο ρόλο στην εστίαση στο θέμα αυτό.

***Η Ευρώπη διαθέτει ικανότητα προβληματισμού, υποβολής προτάσεων και κινητοποίησης στη διαμόρφωση των πολιτικών που αποφασίζονται και τίθενται σε εφαρμογή κατά τόπους.***

Το 2006, στην παρουσίαση της ενδιάμεσης εξέτασης της λευκής βίβλου για τις μεταφορές<sup>2</sup>, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξήγγειλε την πρόθεσή της να παρουσιάσει πράσινη βίβλο για τις αστικές συγκοινωνίες.

---

<sup>1</sup> Άνω των 10.000 κατοίκων (πηγή Eurostat).

<sup>2</sup> COM (2006) 314.

Τους τελευταίους μήνες, η Επιτροπή άρχισε ευρεία δημόσια διαβούλευση. Σε δύο διασκέψεις και τέσσερις τεχνικές ημερίδες συγκεντρώθηκαν οι κύριοι ενδιαφερόμενοι παράγοντες. Άρχισε επίσης διαβούλευση μέσω του Διαδικτύου. Η Επιτροπή έγινε αποδέκτης πολυάριθμων απόψεων<sup>3</sup> και η Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή αποφάνθηκε επίσης επί του θέματος<sup>4</sup>.

Από αυτή τη διαδικασία διαβούλευσης προέκυψαν οι άξονες προβληματισμού που εκτίθενται στην παρούσα πράσινη βίβλο. Κυρίως, επιβεβαιώθηκε ότι οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες προσδοκούν να καθορισθεί μια πραγματική ευρωπαϊκή πολιτική για την αστική κινητικότητα. Με την παρούσα πράσινη βίβλο, η Επιτροπή επιθυμεί να δοθεί το έναυσμα για μια ευρεία δημόσια συζήτηση σχετικά με το περιεχόμενο της ευρωπαϊκής πολιτικής στο θέμα αυτό.

Νέα συλλογιστική για την αστική κινητικότητα σημαίνει βελτιστοποίηση της χρήσης όλων των μέσων μεταφοράς και οργάνωση της συντροπικότητας μεταξύ των διαφόρων μέσων μαζικής μεταφοράς<sup>5</sup> (τρένο, τραμ, μετρό, λεωφορείο) και μεταξύ των διαφόρων ιδιωτικών τρόπων μεταφοράς (αυτοκίνητο, ποδήλατο, βάδισμα). Σημαίνει επίσης να επιτευχθούν οι κοινοί στόχοι οικονομικής ευημερίας, διαχείριση της ζήτησης μεταφορών ώστε να εξασφαλίζεται κινητικότητα, ποιότητας ζωής και προστασίας του περιβάλλοντος. Τέλος, σημαίνει συγκερασμό των συμφερόντων μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών, ανεξαρτήτως του χρησιμοποιούμενου τρόπου μεταφοράς.

### ***Ευρωπαϊκή στρατηγική αστικής κινητικότητας στο ύψος των προσδοκιών των πολιτών μας.***

Η αστική κινητικότητα αναγνωρίζεται ως σημαντικός παράγων διευκόλυνσης της ανάπτυξης και της απασχόλησης και έχει αξιοσημείωτο αντίκτυπο στην αειφόρο ανάπτυξη στην ΕΕ. Η Επιτροπή αποφάσισε λοιπόν να παρουσιάσει πράσινη βίβλο για την αστική κινητικότητα, έτσι ώστε να διερευνηθεί εάν και πώς μπορούν να αποκτήσουν προστιθεμένη αξία οι δράσεις που έχουν αναληφθεί σε τοπικό επίπεδο. Τα τελευταία χρόνια αρκετές κοινοτικές πολιτικές είχαν ήδη ως αντικείμενο θέματα αστικών συγκοινωνιών. Παρουσιάστηκαν νομοθετικές πρωτοβουλίες, ορισμένες φορές μάλιστα με μάλλον κατακερματισμένο τρόπο.

Κατά τις διαβουλεύσεις που οργάνωσε η Επιτροπή για την εκπόνηση της πράσινης βίβλου προέκυψαν πληροφορίες, οι οποίες οδήγησαν σε καθορισμό ορισμένων πολιτικών επιλογών και σε 25 ερωτήματα που τέθηκαν ανοικτά όσον αφορά τις επιλογές αυτές. Με την παρούσα πράσινη βίβλο, η Επιτροπή θα οργανώσει μέχρι τις 15 Μαρτίου 2008 νέα διαδικασία διαβούλευσης, προκειμένου να υποβάλει, στις αρχές του φθινοπώρου του 2008, σχέδιο δράσης, το οποίο θα προσδιορίζει σειρά συγκεκριμένων μέτρων και πρωτοβουλιών για καλύτερη και βιώσιμη αστική κινητικότητα. Για κάθε προτεινόμενη δράση, το σχέδιο δράσης θα ορίζει χρονοδιάγραμμα υλοποίησης και ανάθεσης αρμοδιοτήτων μεταξύ των διαφόρων παραγόντων.

Ρόλος της Επιτροπής είναι να οργανώσει αυτόν τη συζήτηση με όλους τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, ώστε στη συνέχεια να προτείνει γενικότερη στρατηγική, συμβατή με την αρχή της επικουρικότητας. Στη νέα διαβούλευση θα μετάσχουν, μεταξύ άλλων, κοινωνικές ομάδες όπως πολίτες που ζουν σε αστικές περιοχές, χρήστες των αστικών συγκοινωνιών (δημοσίων ή

<sup>3</sup> Έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής: Public consultation in preparation for the Green Paper on urban mobility - SEC (2007)1209 – 25.9.2007.

<sup>4</sup> ΕΟΚΕ 615/ 2007

<sup>5</sup> Οι μαζικές μεταφορές είναι ευρύτερης σημασίας από τις δημόσιες μεταφορές και περιλαμβάνουν π.χ. τα ταξί ή τις κατά παραγγελία μεταφορές.

μη), εργοδοτικοί φορείς και απασχολούμενοι στις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες· οικονομικές ομάδες όπως επιχειρήσεις τοπικού επιπέδου, συμπεριλαμβανομένων των ΜΜΕ, εκπρόσωποι του κλάδου των αστικών συγκοινωνιών, της αυτοκινητοβιομηχανίας· εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές, εκπρόσωποι παραγόντων και ενώσεων στα σχετικά πεδία.

Η στρατηγική αυτή θα στηριχθεί στην προηγούμενη και τη μελλοντική διαβούλευση, αλλά και στην πείρα που έχει ήδη αποκομίσει η Επιτροπή στο πεδίο των αστικών συγκοινωνιών από το 1995 και από την πράσινη βίβλο της και την ανακοίνωσή της "Αναπτύσσοντας το δίκτυο των πολιτών".<sup>6</sup> Επιπλέον, θα χρησιμοποιηθούν τα πολυάριθμα διδάγματα που έχουν εξαχθεί από τα έργα έρευνας και ανάπτυξης.

Μια ισχυρή ιδέα όμως επανέρχεται ακατάπαυστα: οι πολιτικές αστικής κινητικότητας, για να είναι αποτελεσματικές, πρέπει να βασίζονται σε από μια όσο το δυνατόν πιο ολοκληρωμένη προσέγγιση, η οποία να συνδυάζει τις πιο κατάλληλες απαντήσεις σε κάθε πρόβλημα: τεχνολογική καινοτομία, δημιουργία καθαρών, ασφαλών και έξυπνων μεταφορών, οικονομικά κίνητρα ή νομοθετικές τροποποιήσεις.

Σε αυτή την σφαιρική στρατηγική θα συνεκτιμηθούν όλες οι σχετικές πρωτοβουλίες που έχουν αναληφθεί στο πλαίσιο κοινοτικών πολιτικών, με την μέριμνα πάντα να συμβάλουν συγκεκριμένα στην υλοποίηση της στρατηγικής της Λισαβόνας.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση οφείλει να αποβεί η κινητήρια δύναμη που θα συντελέσει στην αλλαγή, χωρίς να επιβάλλει αφ' υψηλού λύσεις που ενδέχεται να είναι ακατάλληλες για την ποικιλομορφία των τοπικών καταστάσεων.

Η ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία μπορεί να έχει διάφορες όψεις: προώθηση της ανταλλαγής ορθών πρακτικών σε όλα τα επίπεδα (τοπικό, περιφερειακό ή εθνικό)· υποστήριξη της καθιέρωσης κοινών προτύπων και εναρμόνισή τους, εάν χρειάζεται· προσφορά χρηματοδοτικής στήριξης σε όσους τη χρειάζονται περισσότερο· Ενθάρρυνση της έρευνας, οι εφαρμογές της οποίας επιτρέπουν βελτίωση της ασφάλειας και του περιβάλλοντος της κινητικότητας· απλούστευση της νομοθεσίας και, σε ορισμένες περιπτώσεις, κατάργηση υπαρχόντων νομοθετημάτων ή θέσπιση νέων.

Οποιαδήποτε στρατηγική καταστρωθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο, μπορεί να έχει επιτυχία μόνον εάν αναληφθεί αποφασιστική δράση σε τοπικό επίπεδο· συγκεκριμένες δράσεις θα αναληφθούν και θα τεθούν σε εφαρμογή από τις τοπικές αρχές.

### ***Διαμόρφωση νέας παιδείας αστικής κινητικότητας***

Η πρόκληση που τίθεται από την αειφόρο ανάπτυξη στις αστικές περιοχές είναι τεράστια: να συγκεραστούν η οικονομική ανάπτυξη των πόλεων και η προσβασιμότητα, από τη μια, με τη βελτίωση της ποιότητας ζωής και την προστασία του περιβάλλοντος, από την άλλη.

Μπροστά σε αυτά τα ζητήματα με τις πολλές και ποικίλες συνέπειες, η κοινή προσπάθεια θα επιτρέψει να ενθαρρυνθεί η αναζήτηση λύσεων καινοτόμων και φιλόδοξων σε θέματα αστικών συγκοινωνιών, με σκοπό να έχουμε πόλεις και μεγαλουπόλεις με λιγότερη ρύπανση και πιο προσβάσιμες, και με καλύτερη ροή κίνησης.

---

<sup>6</sup> COM (95) 601, COM (1998) 431.

Πρέπει να βρούμε μαζί τρόπους με τους οποίους θα επιτύχουμε καλύτερη αστική και περιαστική κινητικότητα, βιώσιμη κινητικότητα, κινητικότητα προς όφελος όλων των Ευρωπαίων πολιτών, αλλά που θα επιτρέπουν ταυτόχρονα στους οικονομικούς παράγοντες να έχουν τη θέση τους στις πόλεις μας.

## **2. ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ**

Η αστική κινητικότητα πρέπει να εξασφαλίσει την οικονομική ανάπτυξη των πόλεων και μεγαλουπόλεων, την ποιότητα ζωής των κατοίκων τους και την προστασία του περιβάλλοντός τους. Στο θέμα αυτό, οι ευρωπαϊκές πόλεις αντιμετωπίζουν πέντε προβλήματα, τα οποία πρέπει να εξετασθούν ως μέρος μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης.

### **2.1 Πόλεις και μεγαλουπόλεις ελεύθερης ροής**

#### **Το θέμα:**

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι ένα από τα κύρια προβλήματα που διαπιστώθηκαν κατά τη διάρκεια των διαβουλεύσεων. Έχει αρνητικό αντίκτυπο στην οικονομία, την κοινωνία, την υγεία και το περιβάλλον και υποβαθμίζει το φυσικό και το δομημένο περιβάλλον. Συχνά η συμφόρηση παρατηρείται στους περιφερειακούς δακτυλίους των πόλεων και επηρεάζει τη μεταφορική ικανότητα του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Ένα σύστημα μεταφορών με συνεχή ροή θα επιτρέψει σε ανθρώπους και εμπορεύματα να φθάνουν στην ώρα τους και να περιορίζονται οι αρνητικές συνέπειες. Σε τοπικό επίπεδο, μείζονος σημασίας πρόκληση είναι να μειωθούν οι αρνητικές συνέπειες της κυκλοφοριακής συμφόρησης και ταυτόχρονα να εξασφαλισθεί η οικονομική ανάπτυξη των αστικών περιοχών. Πρέπει να αναγνωρισθεί η προσπάθεια των πόλεων που είναι πρωτοπόρες στην καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης.

#### **Οι επιλογές:**

Οι εμπειρίες των αρμοδίων παραγόντων δείχνουν ότι δεν υπάρχει μια και μοναδική λύση στη μείωση της συμφόρησης. Πρέπει όμως να γίνουν ελκυστικές εναλλακτικές λύσεις στη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, όπως είναι το βάδισμα, η ποδηλασία, τα μαζικά μέσα μεταφοράς ή η χρήση μοτοποδηλάτων και δικύκλων. Οι πολίτες πρέπει να είναι σε θέση να μετακινούνται χρησιμοποιώντας αποτελεσματικούς τρόπους σύνδεσης με τους διάφορους τρόπους μεταφοράς. Οι αρμόδιες αρχές πρέπει να προωθούν την συντροπικότητα και να διαθέτουν και πάλι τον χώρο που ελευθερώνεται με τα μέτρα μετριασμού της συμφόρησης. Τα συστήματα ευφυούς και προσαρμοσμένης διαχείρισης της κυκλοφορίας απέδειξαν επίσης την αποτελεσματικότητά τους στη μείωση της κυκλοφορίας.

#### **Προώθηση του βαδίσματος και της ποδηλασίας...**

Για να γίνει πιο ελκυστικό και ασφαλές το βάδισμα και η ποδηλασία, οι τοπικές και περιφερειακές αρχές πρέπει να εξασφαλίσουν την πλήρη ενσωμάτωσή τους στην ανάπτυξη και την παρακολούθηση των πολιτικών αστικής κινητικότητας. Πρέπει να προσεχθεί περισσότερο η δημιουργία κατάλληλων υποδομών. Υπάρχουν καινοτόμοι τρόποι για να εξασφαλισθεί η πλήρης συμβολή των οικογενειών, των παιδιών και των νέων στην κατάστροψη πολιτικής. Η ανάληψη πρωτοβουλιών σε πόλεις, εταιρείες και σχολεία μπορεί να ενθαρρύνει την ποδηλασία και το βάδισμα, παραδείγματος χάριν με παιχνίδια για την κυκλοφορία, εκτιμήσεις της οδικής ασφάλειας ή εκπαιδευτικά πακέτα. Οι ενδιαφερόμενοι

παράγοντες πρότειναν να ορισθεί στις μεγάλες πόλεις ένας πολιτικός αρμόδιος ειδικά για το βάδισμα και την ποδηλασία.

### **...Βελτιστοποίηση της χρήσης του ιδιωτικού αυτοκινήτου**

Μπορούν να προωθηθεί ένας τρόπος ζωής λιγότερο εξαρτημένο από το αυτοκίνητο με νέες λύσεις, όπως είναι η συλλογική χρήση αυτοκινήτων. Πρέπει να ενθαρρυνθεί πιο βιώσιμη χρήση του ΙΧ παραδείγματος χάριν με τη συλλογική του χρήση, η οποία μπορεί να οδηγήσει σε λιγότερα αυτοκίνητα στους δρόμους, καθένα από τα οποία να μεταφέρει περισσότερους. Άλλες επιλογές μπορούν να είναι η “εικονική κινητικότητα”: τηλεργασία, τηλεαγορά, κλπ.

Όπως προτάθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, χρειάζεται επίσης κατάλληλη πολιτική στάθμευσης για να μειωθεί η χρήση των αυτοκινήτων στο κέντρο των πόλεων. Η δημιουργία περισσότερων χώρων στάθμευσης, και μάλιστα δωρεάν, μπορεί, μακροπρόθεσμα, να ενθαρρύνει τη χρήση του αυτοκινήτου. Τα τέλη στάθμευσης μπορούν να λειτουργήσουν ως οικονομικό μέσο. Τα τέλη μπορούν να είναι έτσι διαμορφωμένα ώστε να αντανakλάται ότι οι χώροι στάθμευσης είναι περιορισμένοι και να δημιουργούνται κίνητρα (π.χ. δωρεάν χώροι στάθμευσης στην περιφέρεια και υψηλά τέλη στο κέντρο).

Ελκυστικοί χώροι Park&Ride (συνδυασμός χρήσης αυτοκινήτου και δημόσιων μέσων μεταφοράς) μπορούν να αποτελέσουν κίνητρο για τον συνδυασμένη χρήση ΙΧ και μαζικών μέσων μεταφοράς. Η εύκολη σύνδεση με αποτελεσματικές και υψηλής ποιότητας δημόσιες μεταφορές έχουν επιτρέψει, κατ’αυτόν τον τρόπο, να ελευθερωθεί από την κυκλοφορία χώρος στο αστικό κέντρο με ολοκληρωμένα συστήματα μεταφοράς, όπως στο Μόναχο.

Σε ορισμένες περιπτώσεις ίσως χρειασθεί νέα υποδομή, πρώτα όμως πρέπει να διερευνηθεί με ποιο τρόπο είναι δυνατόν να χρησιμοποιηθεί καλύτερα η υπάρχουσα υποδομή. Τα συστήματα αστικών τελών, όπως εκείνα στο Λονδίνο και στη Στοκχόλμη, αποδείχθηκαν θετικά για τη ροή των μεταφορικών μέσων. Τα έξυπνα συστήματα μεταφορών (ΕΣΜ/ITS) οδηγούν σε καλύτερη μετακίνηση, καλύτερη διαχείριση της κυκλοφορίας και ευκολότερη διαχείριση της ζήτησης. Η ευέλικτη και πολλαπλή χρήση των υποδομών, όπως γίνεται στη Βαρκελώνη (ευέλικτες λεωφορειολωρίδες, ευέλικτες ζώνες επιβίβασης/θέσεις στάθμευσης), μπορεί να οδηγήσει σε μείωση της πίεσης στον αστικό χώρο.

Η διαχείριση της κίνησης έρχεται να συμπληρώσει τα συνήθη μέτρα στις υποδομές με την επιρροή που ασκεί στον τρόπο μετακίνησης πριν αυτή αρχίσει και στην αλλαγή επιλογής προς πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Παραδείγματος χάριν, οι μελετητές πρέπει να ενθαρρυνθούν να εκπονούν σχέδια κινητικότητας ειδικά για κάθε περιοχή, ως μέρος της διαδικασίας αδειοδότησης. Η ιδέα της “εκτίμησης του αντικτύπου στην κινητικότητα” για τη δημιουργία μεγάλης κλίμακας υποδομών προτάθηκε επίσης από ενδιαφερόμενους παράγοντες.

### **Και τις εμπορευματικές μεταφορές...**

Η διακίνηση εμπορευμάτων έχει αστική διάσταση<sup>7</sup>. Κατά την άποψη των ενδιαφερομένων, κάθε πολιτική αστικής κινητικότητας πρέπει να καλύπτει και τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές. Για τη διανομή εμπορευμάτων σε αστικές περιοχές απαιτούνται αποτελεσματικές συνδέσεις μεταξύ εμπορευματικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων και

---

<sup>7</sup> Η διάσταση αυτή θα εξετασθεί επίσης στο υπό κατάρτιση “σχέδιο δράσης για την εφοδιαστική”.

της διαδρομής μικρών αποστάσεων για τη διανομή τους μέχρι τον τελικό προορισμό τους. Για την κατά τόπους διανομή των εμπορευμάτων μπορούν να χρησιμοποιούνται μικρότερα, αποτελεσματικά και καθαρά οχήματα. Οι αρνητικές επιπτώσεις των εμπορευματικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων που διέρχονται από αστικές περιοχές πρέπει να μειωθούν με χωροταξικά και τεχνικά μέτρα.

Η "οικονομία των υπηρεσιών" οδηγεί σε νέα ζήτηση για οδικούς άξονες. Υπάρχουν στοιχεία σύμφωνα με τα οποία το 40% του συνόλου των οχημάτων, εξαιρουμένων των επιβατικών, σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών (οχήματα μετακομίσεων, συντήρησης, διανομής μικρών ποσοτήτων, κλπ.). Οι ταχυμεταφορές συχνά εκτελούνται με μοτοσικλέτες ή μοτοποδήλατα. Η ενοποιημένη διανομή σε αστικές περιοχές και ζώνες με ρυθμίσεις πρόσβασης είναι δυνατή, απαιτεί όμως αποτελεσματικό σχεδιασμό των διαδρομών για να αποφευχθεί η κίνηση άδειων φορτηγών ή η άσκοπη οδήγηση και στάθμευση. Η εξεύρεση τέτοιων λύσεων απαιτεί τη συμμετοχή όλων των ενδιαφερομένων.

Η διανομή εμπορευμάτων μέσα στις πόλεις μπορεί να ενταχθεί καλύτερα με κατά τόπους πολιτικές και θεσμικές ρυθμίσεις. Οι συγκοινωνίες είναι συνήθως υπό την επίβλεψη του αρμόδιου διοικητικού φορέα, ενώ η διανομή εμπορευμάτων εναπόκειται κανονικά στον ιδιωτικό τομέα. Οι τοπικές αρχές πρέπει να εξετάσουν όλη την αστική εφοδιαστική που συνδέεται ταυτόχρονα με τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, ως ένα ενιαίο σύστημα εφοδιαστικής.

1. Χρειάζεται ένα σύστημα "επισήμανσης" για να αναγνωρίζονται οι προσπάθειες των πόλεων που είναι πρωτοπόροι στην καταπολέμηση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης;
2. Ποια μέτρα μπορούν να ληφθούν για να προωθηθεί το βάδισμα και η ποδηλασία ως πραγματικές εναλλακτικές λύσεις στο ΙΧ;
3. Τι μπορεί να γίνει για να προωθηθεί η στροφή των μεταφορών προς βιώσιμους τρόπους μεταφοράς μέσα στις πόλεις;

***Ποιος μπορεί να είναι ενδεχομένως ο ρόλος της ΕΕ;***

## **2.2 Πιο "πράσινες" πόλεις και μεγαλουπόλεις**

### **Το θέμα:**

Τα κύρια περιβαλλοντικά προβλήματα των πόλεων σχετίζονται με την κυριαρχία των πετρελαιοειδών ως καυσίμων, τα οποία δημιουργούν CO<sub>2</sub>, εκπομπές αερίων ρύπων και θόρυβο.

Οι μεταφορές είναι ένας από τους πιο δύσκολους τομείς στη διαχείριση των εκπομπών CO<sub>2</sub>. Παρά την πρόοδο που έχει σημειωθεί στην τεχνολογία του αυτοκινήτου, η αύξηση της κυκλοφορίας και η διαδικασία 'σταμάτα-ξεκίνα' στην οδήγηση σε αστικές περιοχές οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι πόλεις είναι κύρια, και μάλιστα διογκούμενη, πηγή εκπομπών CO<sub>2</sub> που συντελεί στην κλιματική αλλαγή. Η κλιματική αλλαγή προκαλεί δραματικές μεταβολές στο πλανητικό οικοσύστημα, γεγονός που απαιτεί να αναληφθεί επείγοντως δράση για να συγκρατηθούν οι επιπτώσεις σε επίπεδο που να μπορούν να αντιμετωπισθούν. Το Ευρωπαϊκό

Συμβούλιο<sup>8</sup> έχει θέσει ως στόχο να μειωθούν οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στην ΕΕ κατά 20% έως το 2020. Η συμβολή και των υπόλοιπων πηγών είναι αναγκαία.

Οι εκπομπές CO<sub>2</sub> από τα νέα επιβατικά οχήματα που πωλούνται στην ΕΕ μειώθηκαν κατά 12,4% από το 1995 έως το 2004, μετά από εθελοντική συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του κλάδου. Για να μπορέσει η ΕΕ να φθάσει τον στόχο των 120 g/km έως το 2012, η Επιτροπή, σε ανακοίνωσή της τον Φεβρουάριο του 2007<sup>9</sup>, κατέστρωσε νέα αναλυτική στρατηγική. Βάσει νομοθετικού πλαισίου, πρέπει να εξασφαλισθεί επίπεδο εκπομπών CO<sub>2</sub> στα 130 g/km με τη βελτίωση που επέρχεται στην τεχνολογία των κινητήρων των οχημάτων, και περαιτέρω μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> κατά 10 g/km με άλλες τεχνολογικές βελτιώσεις και με πιο αυξημένη χρήση των βιοκαυσίμων. Οι εκπομπές ρύπων από τα οχήματα μειώθηκαν επίσης με επιτυχία με τη βαθμιαία επιβολή πιο αυστηρών προτύπων εκπομπών EURO. Ως αποτέλεσμα της θέσπισης κοινοτικής νομοθεσίας, σε συνεχή βάση, κατά τα τελευταία 15 χρόνια μετά την έγκριση του πρώτου προτύπου EURO και παρά τον αυξανόμενο όγκο της κυκλοφορίας, επιτεύχθηκαν χαμηλότερα όρια για τα νέα οχήματα και συνολική μείωση κατά 30-40% των εκπομπών οξειδίων του αζώτου και αιωρούμενων σωματιδίων.

Ωστόσο, παρά τις βελτιώσεις αυτές, οι περιβαλλοντικές συνθήκες δεν είναι ακόμη ικανοποιητικές: οι τοπικές αρχές αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα στην εκπλήρωση των απαιτήσεων για την ποιότητα του αέρα, όπως είναι τα όρια για τα σωματίδια και τα για τα οξείδια του αζώτου στον ατμοσφαιρικό αέρα. Αυτό έχει αρνητικές συνέπειες στη δημόσια υγεία.

Τα μέτρα μείωσης του θορύβου προωθήθηκαν επίσης με την ευρωπαϊκή οδηγία για τη χαρτογράφηση του θορύβου. Με βάση τα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν για την οδηγία για το θόρυβο<sup>10</sup>, οι τοπικές αρχές μπορούν πλέον να καταρτίζουν σχέδια μείωσης του θορύβου και συγκεκριμένα μέτρα εφαρμογής. Στα σχέδια μείωσης του θορύβου μπορούν να χρησιμεύσει η ανταλλαγή πληροφοριών σε κοινοτικό επίπεδο. Κατά την άποψη των ενδιαφερομένων, ο θόρυβος μπορεί να μειωθεί στην πηγή του εάν τα κοινοτικά πρότυπα καταστούν πιο αυστηρά για τις εκπομπές θορύβου από τα οχήματα οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών και από τα ελαστικά. Τα υπόγεια συστήματα μεταφορών συμβάλλουν επίσης στη μείωση του θορύβου στις πόλεις.

Πρέπει να συνεχισθεί η προώθηση και η κοινοτική χρηματοδότηση της επέκτασης, της αποκατάστασης και της αναβάθμισης των καθαρών αστικών συγκοινωνιών, όπως τα τρόλεϊ, το τραμ, το μετρό και ο προαστιακός σιδηρόδρομος, καθώς και άλλα έργα βιώσιμων συγκοινωνιών.

### **Οι επιλογές:**

#### **Νέες τεχνολογίες ...**

Προωθούμενη από την αυτοκινητοβιομηχανία και ανταποκρινόμενη στα ευρωπαϊκά όρια εκπομπών, η τεχνολογία των συμβατικών κινητήρων καύσης καθίσταται καθαρότερη. Οι καταλυτικοί μετατροπείς και τα φίλτρα σωματιδίων θα επιφέρουν σημαντική βελτίωση στη μείωση των εκπομπών ρύπων στο μέλλον. Η συγχρηματοδοτούμενη από την ΕΕ έρευνα και η

<sup>8</sup> Συμπεράσματα του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου, 8/9 Μαρτίου 2007· σε σύγκριση με τα επίπεδα του 1990.

<sup>9</sup> COM (2007) 19.

<sup>10</sup> Οδηγία 2002/49/ΕΚ

τεχνολογική ανάπτυξη εστιάσθηκαν κυρίως στις ενεργειακά καθαρές και αποδοτικές τεχνολογίες των οχημάτων και στα εναλλακτικά καύσιμα, όπως είναι τα βιοκαύσιμα, το υδρογόνο και τα στοιχεία καυσίμου<sup>11</sup>.

Οι περιβαλλοντικές επιδόσεις του υπάρχοντος στόλου οχημάτων θα μπορούσαν να βελτιωθούν ακόμη περισσότερο με τον καθορισμό εναρμονισμένων προτύπων για τις ελάχιστες επιδόσεις της λειτουργίας των οχημάτων. Εάν τα πρότυπα αυτά καταστούν βαθμιαία πιο αυστηρά, θα καταστεί ίσως δυνατόν σταδιακά να αναβαθμισθούν ή να αποσυρθούν προοδευτικά τα παλαιά και πολύ ρυπογόνα οχήματα. Αυτή η γενική προσέγγιση θα μπορούσε να συντελέσει να αυξηθεί η χρήση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων στις αστικές συγκοινωνίες και, πιο μακροπρόθεσμα, να αποφευχθεί η δημιουργία διάσπαρτων ζωνών με χαμηλές εκπομπές.

Η περαιτέρω προώθηση της ευρείας εισαγωγής νέων τεχνολογιών στην αγορά θα μπορούσε να επιτευχθεί με οικονομικά μέσα, όπως κίνητρα για την αγορά και τη λειτουργία καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων από τις δημόσιες αρχές, και με μη οικονομικά μέσα, όπως οι περιορισμοί για τα πολύ ρυπογόνα οχήματα και η προνομιούχος πρόσβαση σε οχήματα με χαμηλές εκπομπές ρύπων σε ευαίσθητες περιοχές, με την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξει στρέβλωση των κανόνων της εσωτερικής αγοράς.

Υπάρχουν δυνατότητες να προωθηθεί η ανταλλαγή των βέλτιστων πρακτικών στο πεδίο των καθαρών αστικών συγκοινωνιών πέραν συνόρων στην Ευρώπη και να κεφαλαιοποιηθούν οι γνώσεις και η πείρα που έχουν αποκτηθεί με κοινοτικές πρωτοβουλίες όπως είναι η πρωτοβουλία CIVITAS<sup>12</sup>, εφόσον ορισμένα έργα επιτρέπουν σε τρίτες χώρες να επωφεληθούν από τις εμπειρίες των πόλεων στην Ευρωπαϊκή Ένωση που έχουν ολοκληρωμένες προσεγγίσεις ως προς την αστική κινητικότητα. Η Ευρώπη έχει στρατηγικό συμφέρον, για την μακροπρόθεσμη διάθεση ενεργειακών πόρων και την τιμολόγησή τους, να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη χαμηλής ενεργειακής έντασης σε άλλα μέρη. Ένας τέτοιος διεθνής διάλογος μπορεί επίσης να βοηθήσει την ευρωπαϊκή βιομηχανία στις εξαγωγικές της ευκαιρίες.

### **... Με την υποστήριξη "πράσινων" συμβάσεων**

Όπως έχει ήδη προτείνει η Επιτροπή<sup>13</sup> και οι ενδιαφερόμενοι κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, η εισαγωγή καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων στην αγορά θα μπορούσε να υποστηριχθεί με "πράσινες" δημόσιες συμβάσεις.

Μια πιθανή προσέγγιση θα μπορούσε να βασισθεί στην ενσωμάτωση του εξωτερικού κόστους με τη χρήση, ως κριτήριο ανάθεσης της σύμβασης πέραν της τιμής των οχημάτων, του κόστους της ενεργειακής κατανάλωσης, των εκπομπών CO<sub>2</sub> και των ρυπογόνων εκπομπών που συνδέονται με τη λειτουργία των οχημάτων που θα αποτελέσουν αντικείμενο των συμβάσεων. Η ένταξη του συνολικού κόστους της ενεργειακής κατανάλωσης του οχήματος στη διαδικασία λήψης απόφασης όσον αφορά τη σύμβαση θα αυξήσει την ευαισθητοποίηση για τις δαπάνες λειτουργίας. Αυτό θα δώσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα

---

<sup>11</sup> Βλέπε παραδείγματος χάρι: COM (2007) 541 τελικό – Ανακοίνωση της Επιτροπής στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών - Προς ασφαλέστερη, καθαρότερη και αποδοτικότερη κινητικότητα στην Ευρώπη: Η πρώτη έκθεση σχετικά με τα νοήμονα αυτοκίνητα

<sup>12</sup> Ιστότοπος CIVITAS: [www.civitas-initiative.eu](http://www.civitas-initiative.eu)

<sup>13</sup> Πρόταση οδηγίας για την προώθηση καθαρών οχημάτων στις οδικές μεταφορές. COM (2005) 634.

στα πιο καθαρά και ενεργειακά πιο αποδοτικά οχήματα και ταυτόχρονα θα μειώσει το συνολικό κόστος. Ο δημόσιος τομέας πρέπει επομένως να ορίσει ένα παράδειγμα “βιώσιμης οικονομίας”, τα οποία να χρησιμοποιούν άλλοι παράγοντες της αγοράς. Επιπλέον, η δημόσια σύμβαση θα μπορούσε να δίνει προτεραιότητα στα νέα ευρωπαϊκά πρότυπα Euro. Η έγκαιρη χρήση καθαρότερων οχημάτων θα μπορούσε να βελτιώσει την ποιότητα του αέρα στις αστικές περιοχές. Η Επιτροπή προτίθεται να υποβάλει πρόταση οδηγίας, η οποία θα κινείται γύρω από αυτές τις γραμμές, πριν από το τέλος του 2007.

### **... Και κοινών "πράσινων" συμβάσεων**

Ορισμένες αρχές έχουν βελτιώσει τις περιβαλλοντικές επιδόσεις του στόλου οχημάτων δημοσίων συγκοινωνιών και ταξί, διότι προμηθεύουν αυτόν τον στόλο με καθαρότερα οχήματα και προσφέρουν στον ιδιωτικό τομέα οικονομικά κίνητρα. Η χορήγηση χρηματοδότησης από το Δημόσιο για νέες υποδομές με σκοπό τη διανομή εναλλακτικών καυσίμων είναι επίσης σημαντική σε αρκετές πόλεις. Η κοινή προμήθεια καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών οχημάτων από τις δημόσιες αρχές θα μπορούσε να επισπεύσει τη δημιουργία μιας αγοράς νέων τεχνολογιών και να εξασφαλίσει την οικονομική τους βιωσιμότητα. Η Επιτροπή παρέχει στήριξη για την ανάπτυξη καθεστώτων κοινής "πράσινης" προμήθειας από τις δημόσιες αρχές σε όλη την ΕΕ με πιλοτικά έργα<sup>14</sup>. Με βάση τα αποτελέσματα των έργων αυτών, η Επιτροπή θα μπορούσε να εξετάσει την ευρύτερη εφαρμογή αυτών των μέτρων.

### **... και νέων τρόπων οδήγησης**

Η οικολογική οδήγηση, με την οποία μειώνεται η κατανάλωση ενέργειας λόγω της αλλαγής των συνηθειών στην οδήγηση, πρέπει να ενθαρρυνθεί, ιδίως από τις σχολές οδήγησης και με την εκπαίδευση των επαγγελματιών οδηγών. Τα ηλεκτρονικά συστήματα υποβοήθησης του οδηγού θα μπορούσαν να βοηθήσουν στη βελτίωση της συμπεριφοράς κατά την οδήγηση. Οι βελτιωμένες υποδομές και τα συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, καθώς και τα πιο "έξυπνα" αυτοκίνητα θα συμβάλουν σημαντικά.

### **Και οι περιορισμοί κυκλοφορίας;**

Σε ορισμένες περιπτώσεις εισάχθηκαν τοπικοί περιορισμοί της κυκλοφορίας και αστικά διόδια. Αυτές οι μεμονωμένες δράσεις είναι αξιέπαινες ως προς τα αποτελέσματα που ήδη έχουν. Σύμφωνα όμως με τους ενδιαφερόμενους, υπάρχει κίνδυνος να δημιουργηθεί ένα μωσαϊκό από αστικές περιοχές με νέα "σύνορα" ανά την Ευρώπη. Παραδείγματος χάριν, ορισμένες αρχές περιορίζουν την πρόσβαση στα κέντρα των πόλεων με βάση τα πρότυπα EURO, άλλες χρησιμοποιούν άλλα κριτήρια ως βάση.

Πολλοί ενδιαφερόμενοι ζήτησαν κατευθύνσεις και εκπόνηση εναρμονισμένων κανόνων για αστικές "πράσινες" περιοχές (πεζοδρομήσεις, περιορισμό της πρόσβασης, όρια ταχύτητας, αστικά διόδια, κλπ.) σε κοινοτικό επίπεδο, έτσι ώστε να επιτραπεί η ευρεία χρήση τέτοιων μέτρων χωρίς να δημιουργούνται δυσανάλογα εμπόδια στην κινητικότητα πολιτών και εμπορευμάτων. Επίσης, η εναρμόνιση και διαλειτουργικότητα παρεμφερών τεχνολογιών θα μειώσει το κόστος. Η έκδοση ευρωπαϊκού μητρώου όλων των οχημάτων και η εφαρμογή του

---

<sup>14</sup> Πρόγραμμα STEER [http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/energy/intellinget/index_en.html)

ανεξαρτήτως συνόρων σε όλες τις πόλεις θα μπορούσε να εξετασθεί περαιτέρω σε κοινοτικό επίπεδο, όπως πρότειναν ορισμένοι ενδιαφερόμενοι.

4. Πώς μπορεί να αυξηθεί περισσότερο η χρήση καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών τεχνολογιών στις αστικές συγκοινωνίες;
5. Πώς μπορεί να προωθηθεί η κοινή "πράσινη" προμήθεια;
6. Πρέπει να καθορισθούν κριτήρια ή οδηγίες για τον καθορισμό των Πράσινων Ζωνών και τα μέτρα οριοθέτησής τους; Ποιος είναι ο καλύτερος τρόπος για να εξασφαλισθεί η συμβατότητά τους με την ελεύθερη κυκλοφορία; Τίθεται θέμα η ανεξαρτήτως συνόρων εφαρμογή των κατά τύπους κανόνων που διέπουν τις Πράσινες Ζώνες;
7. Πώς μπορεί να προωθηθεί περισσότερο η οικολογική οδήγηση;

***Ποιος μπορεί να είναι ενδεχομένως ο ρόλος της ΕΕ;***

### **2.3 Πιο έξυπνες αστικές συγκοινωνίες**

#### **Το θέμα:**

Οι ευρωπαϊκές πόλεις και μεγαλουπόλεις αντιμετωπίζουν τη συνεχή αύξηση των ροών εμπορευμάτων και επιβατών. Η δημιουργία όμως των αναγκαίων υποδομών για την αντιμετώπιση της αύξησης αυτής προσκρούει σε μεγάλα εμπόδια, τα οποία συνδέονται με την έλλειψη χώρου και τους περιβαλλοντικούς περιορισμούς. Με αυτά τα δεδομένα, οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες υποστήριζαν ότι υπάρχει προς το παρόν υποεκμετάλλευση των εφαρμογών των ευφυών συστημάτων μεταφορών (ΕΣΜ) (ITS) για την αποτελεσματική διαχείριση της αστικής κινητικότητας, ή ότι αναπτύσσονται χωρίς να δίδεται η αναγκαία προσοχή στη διαλειτουργικότητα.

#### **Οι επιλογές:**

Η επεξεργασία των δεδομένων κυκλοφορίας και μετακίνησης μπορεί να προσφέρει πληροφορίες, συνδρομή και δυναμικό έλεγχο των μεταφορών σε ταξιδιώτες, οδηγούς, διαχειριστές στόλων και δικτύων. Υπάρχουν ήδη ορισμένες εφαρμογές για τις οδικές, τις σιδηροδρομικές ή τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Τα επόμενα χρόνια, οι εφαρμογές αυτές θα αξιοποιηθούν περισσότερο με το δορυφορικό σύστημα Galileo, το οποίο θα επιτρέψει ακριβέστερο εντοπισμό θέσης.

#### **Έξυπνα συστήματα χρέωσης ...**

Έχει αναγνωρισθεί ευρέως ότι η ευφυής χρέωση είναι μια αποτελεσματική μέθοδος για τη διαχείριση της ζήτησης. Στις μαζικές μεταφορές, η χρήση των ΕΣΜ εξασφαλίζει καλύτερη διαχείριση των δρομολογίων που υπάρχουν και τη δημιουργία νέων υπηρεσιών (διαχείριση του στόλου, συστήματα πληροφόρησης των επιβατών, συστήματα έκδοσης εισιτηρίων, κλπ). Για να καταστεί δυνατή η κυκλοφορία των δεδομένων μεταξύ των εφαρμογών αυτών, πρέπει να καθιερωθούν πρωτόκολλα ανταλλαγής δεδομένων. Οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες τόνισαν ότι τα πρότυπα πρέπει να είναι διαλειτουργικά και να είναι ανοικτά στην καινοτομία.

στα ευφυή συστήματα πληρωμής πρέπει να χρησιμοποιούνται οι έξυπνες κάρτες, διαλειτουργικές μεταξύ τρόπων μεταφοράς, μεταξύ διαφόρων λειτουργιών (όπως πληρωμές σχετιζόμενες με τις μεταφορές, υπηρεσίες μη σχετιζόμενες με τις μεταφορές, η στάθμευση και προγράμματα τακτικών πελατών), μεταξύ περιοχών και, πιο μακροπρόθεσμα, μεταξύ χωρών. Η δυνατότητα διαμόρφωσης των τελών ανάλογα με τον χρόνο ή την ομάδα στόχου (π.χ. ώρα αιχμής ή όχι) θα μπορούσε να ενταχθεί στο σύστημα.

### **... Καλύτερη πληροφόρηση για καλύτερη κινητικότητα**

Ένας από τους καίριους παράγοντες επιτυχίας της κινητικότητας στα αστικά δίκτυα συνίσταται στη δυνατότητα των μετακινούμενων να ενημερώνονται και να επιλέγουν τον τρόπο και τον χρόνο της μετακίνησής τους. Αυτό εξαρτάται από τη διάθεση φιλική προς τον χρήστη και κατάλληλη πληροφόρηση για τα διαλειτουργικά και πολυτροπικά μέσα μεταφοράς με σκοπό τον προγραμματισμό της μετακίνησης.

Οι αρμόδιοι παράγοντες επισημαίνουν ότι το ΕΣΜ επιτρέπει δυναμική διαχείριση των υποδομών που ήδη υπάρχουν. Είναι δυνατόν να επιτευχθεί πρόσθετη μεταφορική ικανότητα της τάξης του 20-30% ή και περισσότερο με πιο αποτελεσματική χρήση της οδικής επιφάνειας. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό διότι συνήθως υπάρχουν μικρά περιθώρια για πρόσθετη οδική επιφάνεια στις αστικές περιοχές. Η δραστήρια διαχείριση των υποδομών αστικών συγκοινωνιών μπορεί επίσης να έχει θετικό αντίκτυπο στην ασφάλεια και το περιβάλλον. Ένα από τα συγκεκριμένα πεδία των ΕΣΜ θα μπορούσε να είναι η διαχείριση απρόσκοπτων κόμβων μεταξύ αστικών και προαστιακών δικτύων.

Η απόδοση της διανομής εμπορευμάτων στις πόλεις μπορεί να αυξηθεί με τη βοήθεια των ΕΣΜ, ιδίως με καλύτερο συγχρονισμό των δρομολογίων, υψηλότερους συντελεστές φόρτωσης και πιο αποδοτική χρήση των οχημάτων. Αυτό απαιτεί ολοκληρωμένα συστήματα, τα οποία να συνδυάζουν έξυπνο σχεδιασμό της διαδρομής, συστήματα υποβοήθησης του οδηγού, έξυπνα οχήματα και διάδραση με τις υποδομές.

Οι τοπικές αρχές και οι ιδιωτικοί φορείς πρέπει να στρατευθούν εξ αρχής πλήρως στην εφαρμογή και τη λειτουργία αυτών των εφαρμογών και υπηρεσιών. Στους ενδιαφερόμενους παράγοντες πρέπει να συμπεριληφθούν οι πάροχοι τεχνολογίας, οι επιχειρήσεις εκμετάλλευσης μεταφορών και υποδομών, η βιομηχανία, οι πάροχοι υπηρεσιών προστιθεμένης αξίας, οι εκδότες ψηφιακών χαρτών, οι φορείς εφαρμογής και οι χρήστες των υποδομών.

Οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες πρότειναν στην Επιτροπή να υποστηρίξει ευρύτερα τη διάδοση των βέλτιστων πρακτικών στο πεδίο των ΕΣΜ. Συγκεκριμένα, προτάθηκε η δημιουργία ενός πλαισίου για την εγκατάσταση ΕΣΜ στις ευρωπαϊκές πόλεις με σκοπό την αντιμετώπιση των προβλημάτων διαλειτουργικότητας και ανταλλαγής δεδομένων και

8. Πρέπει να αναπτυχθούν και να προωθηθούν καλύτερες υπηρεσίες πληροφόρησης του κοινού;
9. Χρειάζονται περαιτέρω δράσεις για να εξασφαλισθεί η τυποποίηση των διασυνδέσεων και της διαλειτουργικότητας των εφαρμογών ΕΣΜ στις πόλεις; Ποιες εφαρμογές πρέπει να έχουν την προτεραιότητα σε περίπτωση ανάληψης δράσης;
10. Όσον αφορά τα ΕΣΜ, πώς πρέπει να βελτιωθεί η ανταλλαγή πληροφοριών και βέλτιστων πρακτικών μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων;

***Ποιος μπορεί να είναι ενδεχομένως ο ρόλος της ΕΕ;***

πληροφοριών.

## **2.4 Προσβάσιμες αστικές συγκοινωνίες**

### **Το θέμα:**

Η δυνατότητα πρόσβασης αφορά πρωταρχικά τα πρόσωπα με μειωμένη κινητικότητα, τους ανάπηρους, τους ηλικιωμένους, τις οικογένειες με μικρά παιδιά ή τα ίδια τα μικρά παιδιά, τα οποία πρέπει να έχουν άνετη πρόσβαση στις υποδομές αστικών συγκοινωνιών. τα οποία πρέπει να έχουν άνετη πρόσβαση στις υποδομές αστικών συγκοινωνιών.

Δυνατότητα πρόσβασης σημαίνει επίσης ποιοτική πρόσβαση κοινού και επιχειρήσεων στο αστικό σύστημα μετακίνησης, το οποίο συνίσταται σε υποδομές και δρομολόγια.

Οι αστικές υποδομές, οι οποίες περιλαμβάνουν δρόμους, λωρίδες ποδηλάτων κλπ., αλλά και τρένα, λεωφορεία και δημόσιους χώρους, χώρους στάθμευσης, στάσεις λεωφορείων, τερματικούς σταθμούς, κλπ., πρέπει να είναι υψηλής ποιότητας. Επιζητούνται αποτελεσματικές συνδέσεις μέσα στις πόλεις και τις μεγαλουπόλεις, οι οποίες να τις ενώνουν με την περιβάλλουσα περιοχή τους, με τα αστικά και προαστιακά δίκτυα, θεωρείται δε βασική και η σύνδεσή τους με τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Η καλή σύνδεση με αερολιμένες, σιδηροδρομικούς σταθμούς και λιμένες, καθώς και με τους διατροφικούς εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, είναι ιδιαίτερης σημασίας για τη διασύνδεση με τους διάφορους τρόπους μεταφοράς.

Επίσης, οι πολίτες προσδοκούν από τις αστικές συγκοινωνίες να καλύπτουν τις ανάγκες τους ως προς την ποιότητα, την αποτελεσματικότητα και τη διάθεσή τους. Για να είναι ελκυστικές οι αστικές συγκοινωνίες πρέπει να είναι όχι μόνον προσβάσιμες αλλά και συχνές, γρήγορες, αξιόπιστες και άνετες. Η πείρα δείχνει ότι εμπόδιο στη στροφή από το ιδιωτικό αυτοκίνητο στις συγκοινωνίες είναι συχνά η χαμηλή ποιότητα εξυπηρέτησης, οι αργοί ρυθμοί και η αναξιοπιστία των αστικών συγκοινωνιών<sup>15</sup>.

Σύμφωνα με τους ενδιαφερόμενους παράγοντες, δεν δίνεται αρκετή σημασία στην συντροφικότητα και στην έλλειψη ολοκληρωμένων λύσεων μαζικών μεταφορών, όπως είναι τα προαστιακά σιδηροδρομικά συστήματα, τα συστήματα τραμ-τρένου και καλά χωροθετημένων χώρων Park&Ride σε τερματικούς σταθμούς μαζικών μέσων μεταφοράς στις παρυφές των πόλεων. Η διανομή εμπορευμάτων απαιτεί συχνά κέντρα ή τερματικούς σταθμούς στα προάστια.

### **Οι επιλογές:**

#### **Μαζικά μέσα μεταφοράς ανταποκρινόμενα στις ανάγκες των πολιτών ...**

Στην ενδιάμεση εξέταση της λευκής βίβλου για τις μεταφορές τονιζόταν χρειάζεται να καθοριστούν τα βασικά δικαιώματα των επιβατών σε όλους τους τρόπους μεταφορών, τα οποία να εστιάζονται ιδίως στους επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα. Οι ενδιαφερόμενοι

---

<sup>15</sup> Σύμφωνα με μελέτες για τις υπηρεσίες κοινής ωφέλειας, οι αστικές συγκοινωνίες είναι υπηρεσία γενικού ενδιαφέροντος, για τις οποίες οι καταναλωτές στην Ευρωπαϊκή Ένωση δεν είναι καθόλου ικανοποιημένοι. Το 13 % των καταναλωτών στην ΕΕ των 25 έχουν δύσκολη πρόσβαση στις δημόσιες μεταφορές, το 4 % μάλιστα δεν έχουν καθόλου πρόσβαση.  
[http://ec.europa.eu/consumers/cons\\_int/serv\\_gen/cons\\_satisf/index\\_en.html](http://ec.europa.eu/consumers/cons_int/serv_gen/cons_satisf/index_en.html).

συνέστησαν στην Επιτροπή να προωθήσει την ιδέα ενός Ευρωπαϊκού Χάρτη για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών των μαζικών μέσων μεταφοράς.

Οι ενδιαφερόμενοι τόνισαν ότι οι πολίτες προσδοκούν από τις μαζικές μεταφορές να καλύπτουν τις ανάγκες τους στη βασική μετακίνησή τους και να ικανοποιούν τις ανάγκες προσβασιμότητας. Η κοινωνία βρίσκεται σε διαδικασία αλλαγής, γηράσκει και αναμένει πιο έξυπνες λύσεις μετακίνησης. Η αποτελεσματικότητα είναι ουσιαστική· χωρίς χρόνο μετακίνησης συγκρίσιμο με εκείνο του αυτοκινήτου, οι μαζικές μεταφορές δεν μπορούν να γίνουν ανταγωνιστικές.

Οι πολίτες περιμένουν επίσης πιο ευέλικτες λύσεις μεταφορών τόσο για τη μετακίνηση των εμπορευμάτων όσο και των επιβατών. Σε πολλά μέρη, οι εταιρείες ταξί έχουν αρχίσει να διερευνούν νέες αγορές. Μπορούν να χρησιμοποιηθούν επίσης μικρότερα οχήματα για να ικανοποιηθούν οι ανάγκες.

Οι κοινωνικές πτυχές της μετακίνησης μέσα στις πόλεις αποτελούν πρόβλημα. Οι ανάγκες σε αστικές μεταφορές πρέπει να είναι οικονομικά προσιτές και για το κοινό με χαμηλό εισόδημα. Οι πολίτες με μειωμένη κινητικότητα και οι ηλικιωμένοι προσδοκούν αυξημένη και υψηλότερης ποιότητας μετακίνηση. Η προσωπική κινητικότητα είναι το κλειδί στην αυτονομία.

### **... Στήριξη σε ένα κατάλληλο κοινοτικό νομικό πλαίσιο**

Οι δύο οδηγίες για τις δημόσιες συμβάσεις<sup>16</sup> ισχύουν πλήρως για τις συμβάσεις δημοσίων υπηρεσιών, όπως είναι οι μεταφορές με λεωφορείο και τραμ. Επιπλέον, ο νέος κανονισμός για τις δημόσιες οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών<sup>17</sup> προσφέρουν αυξημένη διαφάνεια και θα βοηθήσει τις δημόσιες αρχές και τους μεταφορείς να βελτιώσουν την ποιότητα και την αποτελεσματικότητα.

Ο νέος κανονισμός επιτρέπει στις δημόσιες αρχές να θέτουν υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας, έτσι ώστε να εξασφαλίζουν δρομολόγια γενικού ενδιαφέροντος στο πεδίο των χερσαίων επιβατικών μεταφορών. Επιτρέπει στις δημόσιες αρχές να επιβάλουν ναύλους κοινωνικού χαρακτήρα. Στις περιπτώσεις που η εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας συνεπάγεται οικονομική αποζημίωση ή/και απονομή αποκλειστικού δικαιώματος, σύμφωνα με τον κανονισμό απαιτείται η σύναψη σύμβασης μεταξύ της αναθέτουσας αρχής και του μεταφορέα, ο οποίος επιλέγεται κατόπιν διαδικασίας διαγωνισμού.

Τόσο με βάση τις οδηγίες όσο και με βάση τον νέο κανονισμό, οι αρμόδιες αρχές είναι ελεύθερες να εκτελούν οι ίδιες τις μεταφορές ή να τις αναθέτουν. Μπορούν να καθιερώσουν κριτήρια επιλογής για τις ικανότητες των υποψηφίων και κριτήρια ανάθεσης για την ποιότητα των μεταφορών.

### **... Και σε καινοτόμες λύσεις και κατάλληλα προσόντα**

Μια από τις συστάσεις που προέκυψαν από τη διαβούλευση ήταν ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να προωθήσει λιγότερο δαπανηρές λύσεις μαζικών μεταφορών, όπως είναι η γρήγορη

<sup>16</sup> Οδηγία 2004/17/EK και οδηγία 2004/18/EK της 31ης Μαρτίου 2004.

<sup>17</sup> Κανονισμός για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάρτιση των κανονισμών (ΕΟΚ) 1191/69 και 1107/70 του Συμβουλίου (διοργανικός φάκελος 2000/0212 (COD)).

μεταβίβαση σε λεωφορεία, ως εναλλακτική επιλογή στο τραμ και το μετρό που είναι πιο δαπανηρά συστήματα μεταφορών. Τα συστήματα "γρήγορης μεταβίβασης σε λεωφορεία" προσφέρουν γρήγορες και συχνές δημόσιες συγκοινωνίες με λεωφορείο που κινούνται σε ειδικές λεωφορειολωρίδες, για τα οποία χρησιμοποιούνται συνήθως σταθμοί με χαρακτηριστικά παρόμοια με εκείνα του μετρό. Θα μπορούσαν να προωθηθούν καινοτόμες βέλτιστες πρακτικές που έχουν ήδη δοκιμασθεί. Ένα συγκεκριμένο πεδίο είναι η χρήση (καθαρών) ταξί στην αλυσίδα μαζικών μεταφορών και τις μεταφορές κατά παραγγελία, με τη βοήθεια των ΕΣΜ. Τέθηκε επίσης κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης η ανάγκη να δοθούν οδηγίες για τους διατροφικούς τερματικούς σταθμούς των μαζικών μεταφορών.

Η καλή προσβασιμότητα απαιτεί επίσης καλή εξυπηρέτηση με τα αστικά συγκοινωνιακά δίκτυα των καταστημάτων, των εταιρειών και των ζωνών όπου υπάρχουν οικονομικές δραστηριότητες, όπως επίσης και των εμπορευματικών σταθμών και των λιμένων, έτσι ώστε οι μεταφορείς εμπορευμάτων, οι πάροχοι υπηρεσιών, οι εργαζόμενοι και οι πελάτες να φθάνουν σε αυτά τα σημεία εύκολα. Αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό όταν υπάρχουν ζώνες περιορισμένης πρόσβασης.

Οι αστικές συγκοινωνίες πρέπει να προσελκύουν και να απασχολούν προσωπικό με ειδικευμένα προσόντα. Τα προγράμματα επιμόρφωσης, για την οικολογική οδήγηση παραδείγματος χάριν, όπως προτάθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, μπορούν να βελτιώσουν τα προσόντα των απασχολούμενων στις μαζικές μεταφορές ή τις εμπορευματικές μεταφορές και να συμβάλουν στη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> και της ρύπανσης.

Η Ευρώπη είναι ένας από τους κύριους τουριστικούς προορισμούς σε παγκόσμιο επίπεδο και πολλοί τουρίστες επισκέπτονται μεγαλουπόλεις και πόλεις. Ο τουρισμός μπορεί να συμβάλει στην οικονομική ανάπτυξη και την απασχόληση. Σύμφωνα με τους αρμόδιους παράγοντες, οι τουρίστες είναι μια ιδιαίτερη ομάδα χρηστών των μεταφορών με τις δικές της απαιτήσεις, τόσο από άποψη μεγέθους όσο και μοντέλων, η οποία ασκεί ειδικού είδους πίεση στα συστήματα αστικά συγκοινωνιών. Αυτό πρέπει να συνυπολογίζεται όταν εξετάζεται η δυνατότητα πρόσβασης μέσα σε μια αστική περιοχή, όπως και έξω από αυτήν.

### ***... Με ισόρροπο συντονισμό της χρήσης γης και ολοκληρωμένη προσέγγιση της αστικής κινητικότητας***

Οι πλέον ενδιαφερόμενοι παράγοντες, και συγκεκριμένα οι εκπρόσωποι πόλεων που έχουν ενταχθεί σε δίκτυα ανταλλαγής εμπειριών, τόνισαν το πρόβλημα που αντιμετωπίζουν οι αστικοί οικισμοί να ανταποκριθούν στην ανάγκη καλύτερης πρόσβασης από όλες τις σφαίρες επιρροής της μητροπολιτικής τους ανάπτυξης. Οι τάσεις περιαστικοποίησης και αστικής εξάπλωσης οδηγούν σε χαμηλής πυκνότητας και χωρικά απομονωμένες χρήσεις. Η συνεπαγόμενη διασπορά των χώρων κατοικίας, εργασίας και αναψυχής οδηγεί σε αυξημένες ανάγκες μεταφορών<sup>18</sup>. Η χαμηλή πυκνότητα στην περιφέρεια καθιστά δύσκολες τις αρκετά ποιοτικές λύσεις μαζικών μεταφορών, ώστε να προσελκυσθεί αξιοσημείωτος όγκος χρηστών. Η περίθαλψη των ηλικιωμένων μπορεί να αποβεί ακόμη πιο δύσκολη στην οργάνωσή της εάν οι λύσεις μεταφορών σε είναι οι ορθές (πέραν της "κοινωνικής απομόνωσης"). Οι κατά περίπτωση λύσεις μπορούν να εξυπηρετήσουν καλύτερα τις προαστιακές περιοχές, όπως είναι η μεταφορά κατά παραγγελία ή τα δρομολόγια που εξασφαλίζουν συνήθως ακτινωτές και

<sup>18</sup>

Έκθεση της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Περιβάλλοντος "Η περιαστική ανάπτυξη στην Ευρώπη: ένα αγνοημένο περιβαλλοντικό πρόβλημα", 2006.

προς το κέντρο συνδέσεις. Σύμφωνα με τους αρμόδιους φορείς, ο συντονισμός μεταξύ των αρχών μπορεί να βοηθήσει στην αντιμετώπιση των προβλημάτων αστικής κινητικότητας. Επιπλέον, η αστική κινητικότητα θα μπορούσε να ωφεληθεί από την ολοκλήρωση αρκετών πολιτικών τομέων, όπως είναι η χωροταξία, οι οικονομικές και κοινωνικές υποθέσεις, οι μεταφορές, κλπ.

Τα σχέδια κινητικότητας, στα οποία εντάσσονται οι ευρύτεροι μητροπολιτικοί οικισμοί καλύπτονται και οι επιβατικές και οι εμπορευματικές μεταφορές στην μεγαλούπολη και την πόλη και την περιβάλλουσα περιοχή τους, αποτελούν επίσης στέρεη βάση για αποτελεσματικά σχέδια αστικής κινητικότητας. Οι ενδιαφερόμενοι τόνισαν ότι χρειάζονται κατάλληλες οργανωτικές δομές για να διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η εφαρμογή αυτών των σχεδίων.

Η θεματική στρατηγική για το αστικό περιβάλλον<sup>19</sup> προσδιόριζε ορισμένα περιβαλλοντικά προβλήματα, στα οποία θα μπορούσε να σημειωθεί βελτίωση με την ανάπτυξη και την εφαρμογή σχεδίων βιώσιμων αστικών συγκοινωνιών (SUTP)<sup>20</sup>. Στη στρατηγική της, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεσμεύθηκε να εκπονήσει κατευθύνσεις για την κατάρτιση τέτοιων σχεδίων. Με αφετηρία την παρούσα πράσινη βίβλο και με βάση τη ευρεία συζήτηση για τις αστικές συγκοινωνίες, κρίνεται σκόπιμο να αξιοποιηθεί η ευκαιρία να αντιμετωπισθεί το ζήτημα της συνέχειας των SUTP ως μέρους του σχεδίου δράσης για την αστική κινητικότητα.

11. Πώς μπορεί να αυξηθεί η ποιότητα των μαζικών μεταφορών στις ευρωπαϊκές πόλεις και μεγαλουπόλεις;
12. Πρέπει να ενθαρρυνθεί η δημιουργία ειδικών λωρίδων για τις μαζικές μεταφορές;
13. Χρειάζεται να καθιερωθεί Ευρωπαϊκός Χάρτης για τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις των επιβατών που χρησιμοποιούν τις μαζικές μεταφορές;
14. Ποια μέτρα θα μπορούσαν να ληφθούν για να ενσωματωθούν καλύτερα οι ολοκληρωμένες επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές στην έρευνα και το σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας;
15. Πώς μπορεί να συντονισθούν καλύτερα οι αστικές και προαστιακές συγκοινωνίες με το σχεδιασμό χρήσης γης; Ποια θα ήταν η κατάλληλη οργανωτική δομή;

***Ποιος μπορεί να είναι ενδεχομένως ο ρόλος της ΕΕ;***

## **2.5 Ασφαλείς αστικές συγκοινωνίες**

### **Το θέμα:**

Κάθε Ευρωπαίος πολίτης πρέπει να είναι σε θέση να ζει και να κινείται στις αστικές περιοχές με ασφάλεια. Όταν κάποιος βαδίζει, χρησιμοποιεί ποδήλατο ή οδηγεί αυτοκίνητο ή φορτηγό, πρέπει να διατρέχει ελάχιστο κίνδυνο. Αυτό απαιτεί καλό σχεδιασμό των υποδομών, και

<sup>19</sup> COM (2005) 718.

<sup>20</sup> Βλέπε: [http://ec.europa.eu/environment/urban/urban\\_transport.htm](http://ec.europa.eu/environment/urban/urban_transport.htm)

ειδικά των κόμβων. Οι πολίτες κατανοούν όλο και περισσότερο ότι πρέπει να ενεργούν υπεύθυνα, έτσι ώστε να προστατεύουν τόσο τη δική τους ζωή όσο και των άλλων.

Το 2005, σκοτώθηκαν 41.600 άτομα στους δρόμους της ΕΕ<sup>21</sup>. Ο κοινός στόχος απέχει πολύ από το μέγιστο όριο των 25.000 θανάτων ετησίως έως το 2010<sup>22</sup>. Περίπου τα δύο τρίτα των ατυχημάτων και το ένα τρίτο των θανάτων από τροχαία συμβαίνουν σε αστικές περιοχές και αφορούν τους πιο ευάλωτους χρήστες των οδών. Ο κίνδυνος θανάτου σε τροχαίο ατύχημα είναι έξι φορές μεγαλύτερος για τους ποδηλάτες και τους πεζούς από τους οδηγούς αυτοκινήτων. Συχνά, τα θύματα είναι γυναίκες, παιδιά και ηλικιωμένοι πολίτες.

Η ενίοτε αντιληπτή ως χαμηλή, ατομική ασφάλεια των επιβατών αποτρέπει σε ορισμένες κοινωνικές ομάδες να ταξιδεύουν ή να χρησιμοποιούν τις δημόσιες συγκοινωνίες. Αυτό αφορά όχι μόνον τα οχήματα, τους τερματικούς σταθμούς και τις στάσεις λεωφορείων/τραμ αλλά και το βάδισμα από και προς τις στάσεις. Αποτέλεσμα είναι ενδεχομένως η άσκοπη χρήση του αυτοκινήτου και η στέρηση του κοινού από μια δραστήρια ζωή.

### **Οι επιλογές:**

Η ευρωπαϊκή πολιτική οδικής ασφάλειας καλύπτει θέματα συμπεριφοράς, οχημάτων και υποδομών.

### **Ασφαλέστερη συμπεριφορά ...**

Οι ενδιαφερόμενοι πρότειναν στην Επιτροπή να βελτιώσει την οδική ασφάλεια προωθώντας περισσότερο τις βέλτιστες πρακτικές και να αρχίσει πιο εντατικό και δομημένο διάλογο με τους τοπικούς και περιφερειακούς φορείς και με τα κράτη μέλη, ιδίως όσον αφορά τις νέες τεχνολογίες – και πιο συγκεκριμένα το ΕΣΜ (ITS) – για μεγαλύτερη ασφάλεια.

Για να συνειδητοποιήσουν οι πολίτες την συμπεριφορά τους απέναντι στην κυκλοφορία, πρώτη προτεραιότητα πρέπει να δοθεί στις εκστρατείες εκπαίδευσης και πληροφόρησης. Θα μπορούσαν να οργανωθούν εκστρατείες ειδικά για την οδική ασφάλεια και ιδιαίτερες πρωτοβουλίες για την εκπαίδευση των νέων, μια δε από τις επόμενες ευρωπαϊκές ημέρες οδικής ασφάλειας θα μπορούσε να έχει ως αντικείμενο τις αστικές περιοχές. Οι ενδιαφερόμενοι πρότειναν επίσης να ενθαρρυνθεί η ασφαλής συμπεριφορά στους ποδηλάτες, παραδείγματος χάριν με την προώθηση της χρήσης του κράνους σε όλη την Ευρώπη ή να ενθαρρυνθεί η έρευνα για πιο εργονομικό σχεδιασμό του κράνους. Η αυστηρή επιβολή των κανόνων κυκλοφορίας είναι επίσης ουσιαστική για όλους τους μοτοσικλετιστές, τους οδηγούς μοτοποδηλάτων και τους ποδηλάτες. Οι ενδιαφερόμενοι πρότειναν να υποστηρίξει η ΕΕ δραστηριότητες για τη γενικευμένη χρήση των συστημάτων επιβολής του νόμου σε πόλεις και μεγαλουπόλεις.

### **... Ασφαλέστερες υποδομές**

Κατά την άποψη των ενδιαφερομένων, η βελτίωση της ασφάλειας, όπως την αντιλαμβάνεται το κοινό, εξαρτάται από ορισμένα μέτρα στο αστικό περιβάλλον. Υψηλής ποιότητας υποδομές, όπως και καλά οδοστρώματα για πεζούς και ποδηλάτες, μπορούν να συμβάλουν σε αυτό. Η βελτίωση της ορατότητας, με καλύτερο φωτισμό π.χ., και τα πιο ορατά όργανα επιβολής στους δρόμους μπορούν να βοηθήσουν στην αύξηση του αισθήματος ασφάλειας. Οι

<sup>21</sup> CARE: Κοινοτική βάση δεδομένων για τα τροχαία ατυχήματα.

<sup>22</sup> COM (2001) 370.

λύσεις ΤΠΑ μπορούν επίσης να συμβάλουν ουσιαστικά με την γρήγορη παροχή κατάλληλων πληροφοριών και διαχείριση της κυκλοφορίας με άξονα την ασφάλεια. Οι ενδιαφερόμενοι πρότειναν ότι η ΕΕ θα μπορούσε να εκπονήσει συστάσεις προκειμένου να ενσωματωθούν τα πρότυπα ασφαλείας των αστικών συγκοινωνιών στο σχεδιασμό των αστικών υποδομών.

Ένα ιδιαίτερο θέμα είναι η ασφάλεια κατά της τρομοκρατίας στις αστικές συγκοινωνίες. Η Επιτροπή θα εξετάσει ανακοίνωση σχετικά με τα θέματα αυτά στο εγγύς μέλλον.

### **Ασφαλέστερα οχήματα ...**

Τα ασφαλέστερα οχήματα είναι ιδιαίτερης σημασίας στις αστικές περιοχές, τα οποία κυκλοφορούν σε δρόμους όπου συνυπάρχουν πεζοί, ποδήλατα και μαζικές μεταφορές. Τεχνολογίες όπως εκείνες για τη νυχτερινή όραση, την υποβοήθηση της πέδησης, την αποφυγή των συγκρούσεων και την προειδοποίηση ύπνου μπορούν να αλλάξουν την κατάσταση όσον αφορά την ασφάλεια όλων των χρηστών των οδών. Οι ανακοινώσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με την e-Safety<sup>23</sup> και την πρωτοβουλία i2010 για ασφαλή και έξυπνα οχήματα τις "ΤΠΕ (ICT) για το ασφαλές και έξυπνο αυτοκίνητο"<sup>24</sup> παρουσιάζουν αξιόλογες λύσεις που θα μπορούσαν να εφαρμοσθούν στις αστικές περιοχές. Οι επιβατικές μεταφορές θα μπορούσαν να πραγματοποιούνται επίσης με "αστικά" οχήματα, οι δε ενδιαφερόμενοι πρότειναν περιορισμένη πρόσβαση μόνον για τα μεγάλων διαστάσεων φορτηγά και αυτοκίνητα.

16. Ποιες άλλες δράσεις πρέπει να αναληφθούν ώστε να αντιμετωπίσουν οι μεγαλουπόλεις και οι πόλεις στα προβλήματα οδικής και προσωπικής ασφαλείας στις αστικές συγκοινωνίες;
17. Πώς μπορούν να ενημερώνονται καλύτερα μεταφορείς και πολίτες για τις δυνατότητες των προηγμένων τεχνολογιών διαχείρισης των υποδομών και του εξοπλισμού των οχημάτων στο θέμα της ασφαλείας;
18. Πρέπει να εφοδιαστεί το αστικό περιβάλλον με αυτόματες διατάξεις ραντάρ και να προωθηθεί η χρήση τους;
19. Είναι η βιντεοεπιτήρηση καλό μέσο για την ασφάλεια των αστικών συγκοινωνιών;

***Ποιος μπορεί να είναι ενδεχομένως ο ρόλος της ΕΕ***

### **3. ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΝΕΑΣ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ**

#### **3.1 Βελτίωση των γνώσεων...**

Κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης κατέστη σαφές ότι για να δημιουργηθεί νέα "παιδεία για την αστική κινητικότητα" στην Ευρώπη, χρειάζονται συμπράξεις. Νέες μέθοδοι και εργαλεία σχεδιασμού μπορούν επίσης να διαδραματίσουν μεγάλο ρόλο στη δημιουργία αυτής της νέας παιδείας για την αστική κινητικότητα. Η εκπαίδευση, η επιμόρφωση και η ευαισθητοποίηση θα έχουν σημαντικό ρόλο.

<sup>23</sup> COM (2003) 542

<sup>24</sup> COM (2006) 59

Τα προσόντα όσων εργάζονται στο πεδίο της αστικής κινητικότητας πρέπει να είναι πιο αυστηρά. Σύμφωνα με τους αρμόδιους φορείς, η ΕΕ θα μπορούσε να διαδραματίσει εν προκειμένω σοβαρότερο ρόλο διευκολύνοντας την οργάνωση των δράσεων εκπαίδευσης και ανταλλαγής των απασχολούμενων με συστηματικό τρόπο.

Η αστική κινητικότητα είναι ένα θέμα, το οποίο περιλαμβανόταν ήδη στη δικτύωση πρωτοβουλιών που λήφθηκαν με βάση την περιφερειακή πολιτική της ΕΕ, όπως είναι η URBACT και οι "Περιφέρειες για την οικονομική αλλαγή"<sup>25</sup>. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτίθεται να ενισχύσει και να υποστηρίξει ακόμη περισσότερα νέα δίκτυα που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα στο πλαίσιο τέτοιων πρωτοβουλιών.

Όπως προτάθηκε κατά τη διάρκεια της διαβούλευσης, η Επιτροπή θα μπορούσε να επεξηγήσει και να προωθήσει το έργο της στο πεδίο της πολιτικής αστικής κινητικότητας. Η Επιτροπή θα μπορούσε να οργανώσει μια ευρωπαϊκή εκστρατεία ευαισθητοποίησης του κοινού με δραστηριότητές της που αφορούν τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, μαζί με τους ενδιαφερόμενους φορείς που δραστηριοποιούνται ήδη στο συγκεκριμένο πεδίο. Θα μπορούσαν να συμπεριληφθούν εκστρατείες πληροφόρησης και ευαισθητοποίησης με σκοπό να επηρεασθεί η συμπεριφορά συγκεκριμένων ομάδων στην αστική τους κινητικότητα. Άλλη πρόταση είναι υπέρ της δημιουργίας ετήσιας ευρωπαϊκής διάσκεψης για "προηγμένες λύσεις αστικών συγκοινωνιών". Η διάσκεψη αυτή θα μπορούσε να καθοδηγείται από το φόρουμ CIVITAS.

### **3.2 ...και της συλλογής δεδομένων**

Οι διαβουλεύσεις και οι πρωτοβουλίες συλλογής δεδομένων στο παρελθόν έδειξαν ότι υπάρχουν μεγάλα κενά στις στατιστικές αστικής κινητικότητας σε επίπεδο ΕΕ και ότι, παρά τις πρωτοβουλίες που λήφθηκαν με βάση την περιφερειακή πολιτική της ΕΕ, δεν υπάρχουν κοινοί ορισμοί. Τα κενά αυτά πρέπει να αντιμετωπισθούν έτσι ώστε να έχουν τις αναγκαίες πληροφορίες οι αρμόδιοι λήψης αποφάσεων και οι απασχολούμενοι σε όλα τα επίπεδα.

Οι ενδιαφερόμενοι πρότειναν να ενεργήσει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στο πεδίο αυτό δημιουργώντας ένα παρατηρητήριο, βασιζόμενη στη γενική της πείρα στη συλλογή, εναρμόνιση και εκμετάλλευση των στατιστικών σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Το παρατηρητήριο αυτό θα μπορούσε να βοηθήσει στην παροχή των αναγκαίων δεδομένων στους αρμόδιους λήψης αποφάσεων και το κοινό και στη βελτίωση των γνώσεων σχετικά με την αστική κινητικότητα. Θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πηγή πληροφοριών για τις βέλτιστες πρακτικές και βάσης ανταλλαγής τους.

---

<sup>25</sup> Βλέπε: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm)

20. Πρέπει να εργασθούν από κοινού όλοι οι ενδιαφερόμενοι παράγοντες για τη διαμόρφωση νέας παιδείας στην κινητικότητα στην Ευρώπη; Θα ήταν σκόπιμη μια πρωτοβουλία για τη δημιουργία ενός Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου αστικής κινητικότητας, βασισμένου στο πρότυπο του Ευρωπαϊκού Παρατηρητηρίου Οδικής Ασφάλειας;

*Ποιος θα μπορούσε να είναι ενδεχομένως ο ρόλος της ΕΕ;*

#### 4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Χρειάζεται ουσιαστική χρηματοδότηση διαφόρων μορφών για επενδύσεις στις υποδομές και τους πόλους διασύνδεσης, τη συντήρηση και τη λειτουργία των δικτύων, την ανανέωση και τη συντήρηση του στόλου, καθώς και την ευαισθητοποίηση του κοινού και τις επικοινωνιακές εκστρατείες. Τις περισσότερες φορές, την ευθύνη για τις επενδύσεις αυτές φέρουν οι ενδιαφερόμενες τοπικές αρχές.

Σύμφωνα με πρόσφατη μελέτη<sup>26</sup>, άνω του 40% του στόλου αστικού τραμ και ελαφρού σιδηρόδρομου στην ΕΕ των 15 και το 67% του στόλου στα νέα κράτη μέλη είναι ηλικίας άνω των 20 ετών και πρέπει να αντικατασταθεί πριν από το 2020.

Η επιτυχής χρηματοδότηση των έργων αστικών συγκοινωνιών απαιτεί συνδυασμό δημοσιονομικών, κανονιστικών και χρηματοδοτικών μέσων, καθώς και ειδικούς τοπικούς πόρους. Πρέπει να υπάρξει μακροπρόθεσμη θεώρηση του θέματος.

#### **Χρηματοδοτικά μέσα για μεγαλουπόλεις και πόλεις ...**

Όλοι οι ενδιαφερόμενοι φορείς σε τοπικό, περιφερειακό, εθνικό και κοινοτικό επίπεδο πρέπει να συμβάλουν. Πρέπει επίσης να συμβάλουν οι χρήστες και να καταβάλουν ορθό αντίτιμο για τις μαζικές μεταφορές. Οι χρήστες δηλώνουν πρόθυμοι να πληρώσουν για υψηλής ποιότητας εξυπηρέτηση. Η χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα, με τη μορφή συνήθως συμπράξεων δημοσίου-ιδιωτικού τομέα, μπορεί να διαδραματίσει το ρόλο της, απαιτείται όμως σταθερό νομοθετικό πλαίσιο. Τα τέλη στάθμευσης και η χρέωση χρήσης των οδικών υποδομών μπορούν να συμβάλουν επίσης στη χρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών, με τη χρήση τους ιδίως για τη δημιουργία εσόδων από τα οποία θα χρηματοδοτηθούν τα μέτρα αστικών συγκοινωνιών. Το σύστημα χρέωσης κατά της συμφόρησης που εφαρμόζεται στο Λονδίνο παρείχε χρήσιμα μαθήματα όσον αφορά τον τρόπο βελτίωσης των δρομολογίων των λεωφορείων.

Οι ενδιαφερόμενοι πρότειναν να εξετάσει η ΕΕ το ενδεχόμενο επέκτασης του πεδίου εφαρμογής της οδηγίας για την «ευρωβινιέτα» εισάγοντας αστική διάσταση, έτσι ώστε η χρέωση οδικών υποδομών να μπορεί να εφαρμόζεται σε όλους τους τύπους οχημάτων και υποδομών. Αυτό θα μπορούσε να συνδεθεί με την ανάπτυξη εναρμονισμένης μεθοδολογίας, έως τα μέσα του 2008, με την οποία θα υπολογίζεται το εξωτερικό κόστος των μεταφορών.

Σύμφωνα με τους αρμόδιους παράγοντες, θα μπορούσαν να αναλυθούν περισσότερο οι μηχανισμοί της αγοράς όπως η πιθανή χρήση του συστήματος εμπορίας δικαιωμάτων εκπομπής αερίων θερμοκηπίου εντός της Κοινότητας (ETS), με τη χορήγηση δικαιωμάτων

<sup>26</sup> Συστήματα ελαφρού σιδηρόδρομου και μετρό στην Ευρώπη, ERRAC, 2004.

εκπομπών ή ισοδύναμων πιστώσεων σε αρχές που επενδύουν σε νέες και καθαρότερες υποδομές. Ωστόσο, πρέπει να αποφευχθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στη λειτουργία και την περιβαλλοντική αποτελεσματικότητα του συστήματος.

Στην πολιτική της για τις κρατικές ενισχύσεις, η Επιτροπή έχει δεσμευθεί να λαμβάνει υπόψη τα περιβαλλοντικά οφέλη των επενδύσεων στις καθαρές μεταφορές και την ανάγκη στροφής προς λιγότερο ρυπογόνα μέσα μεταφοράς. Επί παραδείγματι, το σχέδιο κατευθυντηρίων γραμμών για την προστασία του περιβάλλοντος<sup>27</sup> επιτρέπει συγκεκριμένες εξαιρέσεις, στην περίπτωση ενίσχυσης για την αγορά νέων οχημάτων με σκοπό να επισπευσθεί η υιοθέτηση κοινοτικών προτύπων πριν αυτά καταστούν υποχρεωτικά. Επίσης, η πρόταση της Επιτροπής για ένα νέο κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία<sup>28</sup> διακρίνει ρητά ως επιλέξιμες τις επενδύσεις που αφορούν τις μεταφορές και τον εξοπλισμό μεταφορών, εξαιρουμένων των οδικών εμπορευματικών μεταφορών και των αεροπορικών μεταφορών. Τέλος, η Επιτροπή εξετάζει προς το παρόν την έκδοση κατευθύνσεων για τις κρατικές ενισχύσεις στον τομέα των σιδηροδρόμων, προκειμένου να βελτιωθεί η διαφάνεια και η νομική ασφάλεια σε μια οικονομική δραστηριότητα, η οποία ανοίγει βαθμιαία στον ανταγωνισμό και είναι καίριας σημασίας στην εξασφάλιση βιώσιμης κινητικότητας στην Ευρώπη. Ένα από τα θέματα που πρέπει να εξετάσει η Επιτροπή είναι η ανάγκη γρήγορης αντικατάστασης του παλαιού τροχαίου υλικού προς όφελος της αξιοπιστίας, της ασφάλειας και της βελτιωμένης διαλειτουργικότητας. Σε ορισμένες γεωγραφικές περιοχές της Ευρώπης, η ανάγκη αυτή είναι ιδιαίτερα έντονη και, επομένως, η περιφερειακή ενίσχυση εν προκειμένω φαίνεται ότι είναι το κατάλληλο μέσο για να αντιμετωπισθεί το πρόβλημα.

### **... Η ευρωπαϊκή χρηματοδοτική στήριξη έχει πολλές όψεις**

Σε επίπεδο ΕΕ υπάρχουν διάφορες πηγές χρηματοδότησης, όπως είναι τα διαρθρωτικά ταμεία, το ταμείο συνοχής και τα δάνεια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων. Όπως και στο παρελθόν, η κοινοτική πολιτική συνοχής θα εξακολουθήσει να είναι σημαντική πηγή κονδυλίων στις επιλέξιμες περιοχές κατά τη διάρκεια της περιόδου 2007-2013. Κατά την προηγούμενη περίοδο 2000-2006, η χρηματοδότηση έργων στις μεταφορές από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) ανερχόταν σε περίπου 35 δισεκατομμύρια ευρώ, από τα οποία κατά τι περισσότερα από 2 δισεκατομμύρια ευρώ διατέθηκαν για τις αστικές συγκοινωνίες. Σύμφωνα με τα έγγραφα προγραμματισμού, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) θα συμβάλει με σχεδόν 8 δις ευρώ για τις αστικές συγκοινωνίες κατά τη διάρκεια της περιόδου 2007-2013. Άλλο ποσό ύψους 9,5 δις ευρώ προορίζεται για ολοκληρωμένα έργα αστικής και επαρχιακής ανασυγκρότησης που θα περιλαμβάνουν ενδεχομένως επενδύσεις σχετιζόμενες με τις μεταφορές.

Τα μέσα συνοχής κατά την τρέχουσα περίοδο 2007-2013 παρέχουν ευρύτερη και σταθερότερη βάση για την συγχρηματοδότηση των αστικών συγκοινωνιών και των μαζικών μεταφορών ανά την Ευρώπη<sup>29</sup>. Το ΕΤΠΑ και οι κανονισμοί για το ταμείο συνοχής αναφέρουν ρητά τις καθαρές αστικές συγκοινωνίες και τις δημόσιες μεταφορές, αλλά επίσης, για πρώτη φορά, σε ολοκληρωμένες στρατηγικές για καθαρές μεταφορές. Οι αρχές ιδίως των νέων κρατών μελών πρέπει να εκμεταλλευθούν τις ευκαιρίες αυτές για να αναβαθμίσουν τα συστήματα των αστικών συγκοινωνιών τους.

<sup>27</sup> Σχέδιο κατευθυντηρίων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις για την προστασία του περιβάλλοντος [http://ec.europa.eu/comm/competition/state\\_aid/reform/guidelines\\_environment\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/comm/competition/state_aid/reform/guidelines_environment_en.pdf)

<sup>28</sup> Πρόταση της Επιτροπής για ένα νέο κανονισμό απαλλαγής κατά κατηγορία, η οποία εγκρίθηκε στις 24 Απριλίου 2007, SEC(2007) 513 τελικό.

<sup>29</sup> Βλέπε: [http://ec.europa.eu/regional\\_policy/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/regional_policy/index_en.htm)

Τα περισσότερα εθνικά στρατηγικά πλαίσια αναφοράς που υπέβαλαν τα κράτη μέλη περιλαμβάνουν τις βιώσιμες αστικές συγκοινωνίες ως πεδίο δράσης. Η κοινοτική συγχρηματοδότηση από τα μέσα συνοχής είναι δυνατή για επενδύσεις σε υποδομές (π.χ. σιδηροδρόμους και τερματικούς σταθμούς) και τροχαίο υλικό όπως τα καθαρά λεωφορεία, τα τρόλεϊ, τα τραμ, το μετρό και τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Το ίδιο ισχύει για μέτρα όπως η αναπροσαρμογή και η αναβάθμιση ή άλλες συνιστώσες που αποτελούν μέρος ενός ολοκληρωμένου και φιλικού προς τον χρήστη συστήματος αστικών συγκοινωνιών (ΤΠΑ, πληροφόρηση του κοινού, ολοκληρωμένη έκδοση εισιτηρίων, διαχείριση της κυκλοφορίας, κλπ). Από το ΕΤΠΑ είναι δυνατόν να χρηματοδοτηθούν επίσης εγκαταστάσεις που σχετίζονται με περιβαλλοντικά βιώσιμα έργα αστικών συγκοινωνιών και να υποστηριχθούν ορισμένες πληθυσμιακές ομάδες (ηλικιωμένοι, ανάπηροι) στην πρόσβασή τους στις συνήθεις δημόσιες αστικές συγκοινωνίες. Από το μέσο αυτό χρηματοδοτούνται συνεχώς έργα που συνδέονται με τα έξυπνα συστήματα μεταφορών.

Κατά μέσο όρο, η Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων<sup>30</sup> χορηγεί δάνεια ύψους περίπου 2,5 δισεκατομμυρίων ευρώ ανά έτος για έργα αστικών συγκοινωνιών. Τα έργα αυτά περιλαμβάνουν την κατασκευή, την επέκταση ή την αποκατάσταση υποδομών μαζικών μεταφορών ή την αγορά τροχαίου υλικού σε μεγάλα πολεοδομικά συγκροτήματα και μεσαίου μεγέθους πόλεις και μεγαλουπόλεις ανά την Ευρώπη. Αιχμή των συνήθων δανειοδοτικών δραστηριοτήτων της είναι το γεγονός ότι η ΕΤΕπ συνένωσε τις δυνάμεις της με την Επιτροπή και την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Ανασυγκρότησης και Ανάπτυξης για τη δημιουργία νέων χρηματοδοτικών μέσων ή πρωτοβουλιών.

Το έβδομο πρόγραμμα-πλαίσιο έρευνας και τεχνολογικής ανάπτυξης (7ο ΠΠ) προωθεί τις δραστηριότητες έρευνας, τεχνολογικής ανάπτυξης και επίδειξης για την αστική κινητικότητα, τις ενεργειακές πτυχές των μεταφορών, τις καθαρές αστικές συγκοινωνίες και την βιώσιμη κινητικότητα των πολιτών.

Το 7ο ΠΠ περιέχει στο θέμα "μεταφορές" ένα πεδίο δραστηριότητας για την "Προαγωγή της αειφόρου αστικής κινητικότητας". Καλύπτει την τεχνική έρευνα, επίδειξη και πολιτική υποστήριξη στο πεδίο των νέων ιδεών μεταφορών και κινητικότητας, συστήματα καινοτόμου διαχείρισης της ζήτησης, τις υψηλής ποιότητας δημόσιες μεταφορές και καινοτόμες στρατηγικές για καθαρές αστικές συγκοινωνίες. Άλλες δράσεις εστιάζονται στην ανάπτυξη ιδιαίτερα καινοτόμων και μη ρυπογόνων ιδεών έξυπνων μεταφορών και κινητικότητας, όπως και στην εξάπλωσή τους. Από το 7ο ΠΠ χρηματοδοτούνται από το θέμα "ΤΠΕ" δραστηριότητες που συνδέονται με την κινητικότητα και τις μεταφορές. Η έρευνα στις οδικές υποδομές και τα έξυπνα και καθαρά οχήματα είναι ανεξάρτητη του γεωγραφικού πλαισίου, μπορεί όμως να εφαρμοσθεί στο αστικό περιβάλλον.

Η πρωτοβουλία CIVITAS είναι ένα πρόγραμμα έρευνας και επίδειξης της Επιτροπής για καθαρές αστικές συγκοινωνίες. Η πρωτοβουλία CIVITAS βοηθά πόλεις και μεγαλουπόλεις να θέτουν σε δοκιμή και επίδειξη ολοκληρωμένα πακέτα πολιτικών και τεχνολογικών μέτρων, τα οποία αποβλέπουν να επιτευχθεί ένα σύστημα αστικών συγκοινωνιών πιο βιώσιμο, καθαρό και ενεργειακά αποδοτικό. Με βάση την CIVITAS έχουν συμβάλει μέχρι σήμερα δράσεις σε 36 πόλεις και μεγαλουπόλεις με 100 εκατομμύρια ευρώ στην κοινοτική χρηματοδότηση. Η CIVITAS-Plus έχει ήδη αρχίσει με βάση το 7ο ΠΠ.

<sup>30</sup>

Βλέπε: [www.eib.org](http://www.eib.org)

Οι ενδιαφερόμενοι τόνισαν ότι είναι σημαντικό να συνεχισθεί η πρωτοβουλία CIVITAS. Η "προσέγγιση" CIVITAS θα μπορούσε να προετοιμάσει το έδαφος για ένα ειδικό κοινοτικό πρόγραμμα χρηματοδοτικής στήριξης δραστηριοτήτων για καθαρές αστικές συγκοινωνίες εκτός πεδίου του πλαισίου έρευνας, όπως πρότειναν οι ενδιαφερόμενοι. Το πρόγραμμα αυτό θα μπορούσε να έχει ως αντικείμενο δράσεις ευρύτερης κλίμακας, εστιαζόμενο στην ολοκλήρωση καινοτόμων δράσεων σε πόλεις, μεγαλουπόλεις και την περιφέρειά τους. Ιδέες για ένα τέτοιο πρόγραμμα θα μπορούσε να εξετασθεί μόλις εγκριθεί ένα πρόγραμμα δράσης για την αστική κινητικότητα.

Το Πρόγραμμα «Ευφυής ενέργεια - Ευρώπη» (EEE), το οποίο χρηματοδοτείται από το πρόγραμμα ανταγωνιστικότητας και καινοτομίας Competitiveness and Innovation Programme (ΠΑΚ)<sup>31</sup>, περιλαμβάνει τα επί μέρους προγράμματα ALTENER και STEER, με τα οποία χρηματοδοτούνται πρωτοβουλίες συνδεδεμένες π.χ. με τις νέες και ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, την προώθηση των εναλλακτικών καυσίμων και την ενεργειακή απόδοση των μεταφορών.

21. Πώς μπορούν να χρησιμοποιηθούν καλύτερα τα υπάρχοντα χρηματοδοτικά μέσα, όπως τα διαρθρωτικά ταμεία και το ταμείο συνοχής, ώστε να υποστηριχθούν οι ολοκληρωμένες και βιώσιμες αστικές συγκοινωνίες;
22. Πώς μπορούν να υποστηριχθούν οι καθαρές και ενεργειακά αποδοτικές αστικές συγκοινωνίες με οικονομικά μέσα βασισμένα ιδίως στις ανάγκες της αγοράς;
23. Πώς μπορούν εστιασμένες ερευνητικές δραστηριότητες να βοηθήσουν περισσότερο στην επίλυση των αστικών προβλημάτων και στην ανάπτυξη της αστικής κίνησης;
24. Πρέπει να ενθαρρυνθούν οι πόλεις και οι μεγαλουπόλεις στη χρήση των αστικών διοδίων; Χρειάζεται γενικό πλαίσιο ή/και καθοδήγηση για τα αστικά διόδια; Πρέπει τα έσοδα να χρησιμοποιηθούν για τη βελτίωση των μαζικών μέσων μεταφοράς; Πρέπει να ενσωματωθεί το εξωτερικό κόστος;
25. Ποια προστιθέμενη αξία μπορεί, μακροπρόθεσμα, να επιφέρει η ευρωπαϊκή χρηματοδότηση των καθαρών και ενεργειακά αποδοτικών αστικών συγκοινωνιών;

***Ποιος μπορεί να είναι ενδεχομένως ο ρόλος της ΕΕ;***

## **5. ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΕΙΣ**

Η Επιτροπή επιθυμεί να συνεχίσει να ενσωματώνει στο έργο της τις απόψεις των ενδιαφερομένων. Με την παρούσα πράσινη βίβλο δίνεται το έναυσμα για τη δεύτερη διαδικασία διαβούλευσης, η οποία θα διαρκέσει έως τις **15 Μαρτίου 2008**. Όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη καλούνται να συμβάλουν στη θεώρηση μιας ευρωπαϊκής πολιτικής αστικής κινητικότητας και να απαντήσουν στα 25 ερωτήματα που τίθενται στο παρόν

<sup>31</sup> Απόφαση αριθ. 1639/2006/EK της 24ης Οκτωβρίου 2006, ΕΕ L 310/15 της 09.11.2006.

έγγραφο και στα γενικά θέματα που θέτει. Οι απόψεις τους θα δημοσιοποιηθούν, εκτός εάν ζητηθεί ρητά να τηρηθεί εμπιστευτικότητα.

Σχόλια και προτάσεις μπορούν να υποβληθούν:

- μέσω ηλεκτρονικού ταχυδρομείου στη διεύθυνση:

**tren-urbantransport@ec.europa.eu**

- γραπτώς στη διεύθυνση:

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή  
Directorate General for Energy and Transport  
Clean Transport and Urban Transport Unit  
(DM28 02/64)  
200, rue de la Loi  
B - 1049 Brussels**

Για περισσότερες πληροφορίες μπορείτε να συμβουλευθείτε τον δικτυακό τόπο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής:

[http://ec.europa.eu/transport/clean/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/clean/index_en.htm).

Είναι σημαντικό να οδηγήσει γρήγορα η παρούσα πράσινη βίβλος στην ανάληψη συγκεκριμένης δράσης. Η Επιτροπή πιστεύει ότι, μετά τη διαβούλευση, πρέπει να καταρτισθεί συγκεκριμένο σχέδιο δράσης. Το σχέδιο αυτό θα δημοσιευθεί στις αρχές του φθινοπώρου του 2008. Θα περιλαμβάνει τις δράσεις που είναι δυνατόν να υλοποιηθούν σε κοινοτικό, εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο και στο επίπεδο του κλάδου και των πολιτών. Το σχέδιο θα προσδιορίζει προσεκτικά τα κατάλληλα χρηματοδοτικά μέσα για κάθε δράση.