C/2025/4211

20.8.2025

# Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
# Σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην ΕΕ
# (γνωμοδότηση πρωτοβουλίας)

(C/2025/4211)

Εισηγήτρια: **Lidija PAVIĆ-ROGOŠIĆ**
Συνεισηγητής: **Mateusz SZYMAŃSKI**

| | |
|---|---|
| Σύμβουλοι | Pedro HOMEM DE GOUVEIA (για την εισηγήτρια)<br>Krystyna WOJEWÓDZKA-KRÓL (για τον συνεισηγητή) |
| Απόφαση της συνόδου ολομέλειας | 23.1.2025 |
| Νομική βάση | Άρθρο 52 παράγραφος 2 του Εσωτερικού Κανονισμού |
| Αρμόδιο όργανο | Τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές, κοινωνία των πληροφοριών» |
| Έγκριση από το τμήμα | 27.5.2025 |
| Έγκριση από την Ολομέλεια | 19.6.2025 |
| Σύνοδος ολομέλειας αριθ. | 597 |
| Αποτέλεσμα της ψηφοφορίας (υπέρ/κατά/αποχές) | 111/1/3 |

## 1. Συμπεράσματα και συστάσεις

1.1. Ένα επαρκές σύστημα αστικής κινητικότητας είναι ζωτικής σημασίας για την ποιότητα ζωής της κοινωνίας μας, κατάλληλες συνθήκες εργασίας και την οικονομική ανταγωνιστικότητα. Εξαρτάται από πολλούς, οι οποίοι επίσης εξαρτώνται από αυτό. Η προετοιμασία των συστημάτων αστικής κινητικότητας για τις νέες προκλήσεις της εποχής μας απαιτεί την ανάληψη συλλογικής δράσης και την κινητοποίηση οικονομικού, πολιτικού και κοινωνικού κεφαλαίου.

1.2. Πρέπει να κατευθύνουμε τα συστήματα αστικής κινητικότητας προς την περιβαλλοντική, κοινωνική και οικονομική βιωσιμότητα. Πρέπει να προχωρήσουμε και στους τρεις τομείς, ειδάλλως δεν πρόκειται να προχωρήσουμε καθόλου, τουλάχιστον όχι στην απαιτούμενη κλίμακα και με την ταχύτητα που χρειαζόμαστε.

1.3. Στην αστική κινητικότητα υπάρχουν σε εξέλιξη αλλαγές, οι οποίες θέτουν απειλές και προσφέρουν ευκαιρίες. Η αποτελεσματική δράση απαιτεί μια άρτια στρατηγική για την προάσπιση του δημόσιου συμφέροντος, ειδικά προσαρμοσμένα μέτρα, καθώς και την πολιτική βούληση για την εφαρμογή των εν λόγω μέτρων και την οργανωτική ικανότητα για την πραγμάτωση αυτής της βούλησης.

1.4. Για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας και τη μείωση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων, πρέπει να αναπτύξουμε σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Η ΕΟΚΕ καλεί, αφενός, τα κράτη μέλη να αναπτύξουν εθνικά *προγράμματα*, προκειμένου να συνδράμουν τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές στην ανάπτυξη και την εφαρμογή των ΣΒΑΚ μέσω καθοδήγησης, ανάπτυξης ικανοτήτων και χρηματοδότησης και, αφετέρου, την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να στηρίξει τη συνέχιση και την επέκταση των εθνικών δικτύων CIVINET.

1.5. Το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) μετά το 2027 θα είναι ουσιαστικής σημασίας για την προαγωγή της βιώσιμης κινητικότητας και την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), την προστασία του περιβάλλοντος και την οδική ασφάλεια. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να προωθήσει τη χρήση των ΣΒΑΚ ως δεξαμενής επενδύσεων, η οποία θα αποτελέσει επίσης θετικό κίνητρο για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που επιβάλλει ο κανονισμός ΔΕΔ-Μ για τους αστικούς κόμβους.

1.6. Τα ΣΒΑΚ είναι καίριας σημασίας για την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη. Η κινητοποίηση της δημιουργικότητας και του κοινωνικού κεφαλαίου μιας περιφέρειας είναι ένα βήμα ζωτικής σημασίας· οι οργανώσεις εργοδοτών, οι οργανώσεις εργαζομένων και οι οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών καλούνται να διαδραματίσουν καίριο ρόλο και πρέπει να ενθαρρυνθούν να συμβάλουν σε αυτόν τον διάλογο. Είναι σημαντικό να διασφαλιστεί η συμμετοχή όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών σε τοπικό, εθνικό και ενωσιακό επίπεδο στον σχεδιασμό, συμπεριλαμβανομένων των διασυνοριακών ζητημάτων.

1.7. Καθώς σχεδιάζουμε την «αστική» κινητικότητα, πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι η κοινωνική και οικονομική ζωή των αστικών περιοχών εκτείνεται επίσης στις προαστιακές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές, και ότι οι απόψεις και οι ανάγκες αυτών των περιοχών πρέπει να συνεκτιμηθούν. Η έλλειψη αποτελεσματικότητας στο σύστημα κινητικότητας δημιουργεί και συντηρεί το χάσμα μεταξύ αστικών και αγροτικών περιοχών, καθώς και τις αρνητικές οικονομικές, κοινωνικές και πολιτικές επιπτώσεις του. Ο δίκαιος χαρακτήρας του συστήματος κινητικότητας σημαίνει ότι η κινητικότητα είναι οικονομικά προσιτή και δεν δημιουργεί προνόμια που ευνοούν όσους βρίσκονται ήδη σε πιο ευνοϊκή θέση.

1.8. Η βάση για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι οι δημόσιες μεταφορές, σε συνδυασμό με την ενεργό και την κοινόχρηστη κινητικότητα. Προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι πολίτες μπορούν να επιλέγουν τις πλέον αποδοτικές λύσεις για τις μετακινήσεις τους, πρέπει να τους προσφέρουμε ένα οικονομικά προσιτό, προσβάσιμο, ασφαλές και αξιόπιστο «φάσμα πολυτροπικών μεταφορών». Είναι ζωτικής σημασίας το Κοινωνικό Ταμείο για το Κλίμα και τα κοινωνικά σχέδια για το κλίμα να χρησιμοποιήσουν αυτή την προσέγγιση για την αντιμετώπιση της φτώχειας στον τομέα των μεταφορών και τον μετριασμό των κοινωνικών επιπτώσεων της τιμολόγησης του άνθρακα, ιδίως απέναντι στις ευάλωτες ομάδες.

1.9. Ο ρόλος που διαδραματίζουν οι νέοι είναι καθοριστικός, καθότι η συμπεριφορά και οι συνήθειές τους έχουν μακροχρόνιο αντίκτυπο. Ο διάλογος και η προοπτική των νέων πρέπει να συνεκτιμώνται κατά τον σχεδιασμό των λύσεων κινητικότητας.

1.10. Η στήριξη των εργαζομένων και των εργοδοτών με τις δημόσιες μεταφορές, την κοινόχρηστη κινητικότητα και την ποδηλασία είναι ζωτικής σημασίας για την επίτευξη βιώσιμης, προσβάσιμης, συμπεριληπτικής και οικονομικά προσιτής κινητικότητας.

1.11. Οι συνθήκες εργασίας θα πρέπει να ενθαρρύνουν τους υφιστάμενους εργαζομένους και να προσελκύουν μελλοντικούς εργαζομένους στον τομέα των μεταφορών.

## 2. **Γενικό πλαίσιο**

2.1. Η κινητικότητα μπορεί να οριστεί ως η ικανότητα ελεύθερης κυκλοφορίας. Αποτελεί βασική προϋπόθεση για τον δημοκρατικό βίο, καθώς και τη ραχοκοκαλιά των οικονομιών μας. Οι άνθρωποι πρέπει να έχουν πρόσβαση σε θέσεις εργασίας, σε σχολεία, σε υπηρεσίες υγείας και σε κοινωνικές υπηρεσίες, στον πολιτιστικό και στον δημόσιο βίο (είναι μία από τις αρχές του ευρωπαϊκού πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων), και οι εργοδότες έχουν ανάγκη να μπορούν οι εργαζόμενοι και οι πελάτες τους να φθάνουν στον τόπο της επιχείρησής τους και τα εμπορεύματά τους να διανέμονται.

2.2. Το σύστημα αστικής κινητικότητας διαδραματίζει καίριο ρόλο στην οικονομία της ΕΕ: καθιστά δυνατή τη *χρήση της γης* (η σύνδεση με το δίκτυο μεταφορών αποτελεί προϋπόθεση για τις κατασκευές), τη *διακίνηση εμπορευμάτων* και τη *βιομηχανία κατασκευής οχημάτων*, και δημιουργεί και διατηρεί *θέσεις εργασίας*.

2.3. Το σύστημα αστικής κινητικότητας συνεπάγεται διάφορες δαπάνες, συμπεριλαμβανομένων των *κεφαλαιουχικών δαπανών* που βαρύνουν τον δημόσιο τομέα (κατασκευή και συντήρηση των υποδομών), του *λειτουργικού κόστους* το οποίο καλύπτουν οι χρήστες (ιδιώτες και επιχειρήσεις) και οι δημόσιες αρχές (για τη διασφάλιση του δικαιώματος ελεύθερης κυκλοφορίας), καθώς και του *τεκμαρτού κόστους* που προκαλείται από *εξωτερικούς παράγοντες*, το οποίο πρέπει να καταβάλει η κοινωνία μέσω της φορολογίας (π.χ. επιπτώσεις στη δημόσια υγεία από τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς σε τροχαία ατυχήματα, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση).

2.4. Το σύστημα αστικής κινητικότητας υπόκειται σε δυνάμεις αλλαγής. Κατά τους τελευταίους δύο αιώνες, οι δυνάμεις αυτές προώθησαν ουσιαστικά την επέκτασή του, μέσω της αύξησης των οδικών και των σιδηροδρομικών δικτύων, του όγκου των οχημάτων, του αριθμού διανυθέντων χιλιομέτρων και της ποσότητας καταναλωθείσας ενέργειας.

2.5. Το τρέχον σύνολο δυνάμεων ασκεί πιέσεις για μια πιο θεμελιώδη αλλαγή στο ίδιο το σύστημα αστικής κινητικότητας. Ορισμένες από τις δυνάμεις αυτές απορρέουν από την τεχνολογική και επιχειρηματική καινοτομία: εξηλεκτρισμός, ψηφιοποίηση, παγκοσμιοποίηση με βάση το διαδίκτυο, «πλατφορμοποίηση», επιχειρηματικά κεφάλαια και ταχεία (ενίοτε μη ρυθμιζόμενη) ανάπτυξη και επέκταση που διευκολύνει ο συνδυασμός αυτών των παραγόντων. Άλλες δυνάμεις απορρέουν από το δημόσιο συμφέρον, όπως η δέσμευση για δραστική μείωση των θανάτων και των σοβαρών τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα, η αυξανόμενη περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση και η ανάγκη προετοιμασίας για πιο ακραία και συχνά κλιματικά φαινόμενα, καθώς και για τη διπλή χρήση των υποδομών.

2.6. Αναπόφευκτα, οι αλλαγές βρίσκονται ήδη σε εξέλιξη. Η επιλογή που έχουμε ενώπιόν μας βρίσκεται μεταξύ μιας μετάβασης εκ σχεδιασμού ή μιας αβέβαιης διολίσθησης προς το χειρότερο. Η αστική κινητικότητα διευκολύνει την κοινωνική και την οικονομική ζωή και η ομαλή μετάβαση είναι κρίσιμης σημασίας για πολλά ενδιαφερόμενα μέρη, εντός και εκτός του τομέα των μεταφορών. Μια τέτοια μετάβαση απαιτεί μια άρτια στρατηγική, η οποία θα αναπτυχθεί με στέρεες διαδικασίες σχεδιασμού και θα εμπλουτίζεται μέσω του κοινωνικού διαλόγου και του διαλόγου με την κοινωνία των πολιτών. Αυτή είναι η βασική αποστολή του *σχεδιασμού της βιώσιμης αστικής κινητικότητας*.

3. **Γενικές παρατηρήσεις**

3.1. Στην ΕΕ, ο σχεδιασμός της βιώσιμης αστικής κινητικότητας είναι πολλά περισσότερα από μια έννοια: υπάρχει αδιαμφισβήτητη πείρα και σαφής καθοδήγηση, και έχει καταστεί ρυθμιστική απαίτηση. Ο κανονισμός της ΕΕ για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) έχει εντοπίσει 431 αστικούς κόμβους και απαιτεί πλέον από κάθε κόμβο να καταρτίσει ΣΒΑΚ πριν από τα τέλη του 2027.

3.2. Το ΣΒΑΚ ενός αστικού κόμβου ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να εφαρμόζεται στη λειτουργική αστική ζώνη (ΛΑΖ) του, που συνήθως περιλαμβάνει μια πόλη και τη ζώνη καθημερινής μετακίνησης των εργαζομένων στους περιβάλλοντες δήμους. Ο διάλογος και η συνεργασία είναι ζωτικής σημασίας για την ανάπτυξη και την εφαρμογή των ΣΒΑΚ — μεταξύ δήμων στην ίδια ΛΑΖ, μεταξύ αυτών των δήμων και των εθνικών κυβερνήσεων, καθώς και μεταξύ των δημόσιων αρχών και όλων των σχετικών ενδιαφερόμενων μερών.

3.3. Καθώς σχεδιάζουμε την «αστική» κινητικότητα, πρέπει να λάβουμε υπόψη ότι η κοινωνική και οικονομική ζωή μιας ΛΑΖ εκτείνεται στις προαστιακές, περιαστικές και αγροτικές περιοχές και βασίζεται στη μετακίνηση προσώπων και στη διακίνηση εμπορευμάτων με αφετηρία πολύ πέρα από τα όρια της πόλης, όπως η καθημερινή μετακίνηση των εργαζομένων από κατοικίες στα προάστια και η μεταφορά των τροφίμων από γεωργικές εκμεταλλεύσεις στην αγορά. Το μακρόπνοο όραμα της ΕΕ για τις αγροτικές περιοχές με ορίζοντα το 2040 τονίζει τη συνδεσιμότητα των μεταφορών και την ψηφιακή συνδεσιμότητα.

4. **Ειδικές παρατηρήσεις**

*Αφετηρία με τα βασικά στοιχεία*

4.1. Το περπάτημα είναι η πιο βασική συνιστώσα του συστήματος κινητικότητας και οι συναφείς υποδομές είναι ζωτικής σημασίας για την καθημερινή ζωή και την πρόσβαση σε σχολεία της περιοχής, υπηρεσίες, καταστήματα και μέσα δημόσιων μεταφορών. Η έλλειψη προσβασιμότητας και ασφάλειας σε αυτές τις υποδομές βλάπτει δυσανάλογα τους πλέον ευάλωτους και αποτελεί σοβαρό εμπόδιο για τη βιώσιμη κινητικότητα.

4.2. Η διασφάλιση της πρόσβασης όλων στις υποδομές μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας προκειμένου οι δημόσιοι χώροι και οι δημόσιες μεταφορές να καταστούν πραγματικά «δημόσια» αγαθά, να καταστεί δυνατή η πλήρης άσκηση των ανθρωπίνων και κοινωνικών δικαιωμάτων από τους πολίτες με αναπηρία, να βελτιωθούν η ασφάλεια και η άνεση όλων των χρηστών και να προστατευθεί η οικονομική βιωσιμότητα της κοινωνίας μας, καθώς οι φραγμοί δημιουργούν εξάρτηση, και η εξάρτηση έχει κόστος, το οποίο η δημογραφική γήρανση θα καθιστούσε αφόρητο.

4.3. Η οδική ασφάλεια είναι καίριας σημασίας για την αντιμετώπιση μιας κύριας αιτίας θανάτου και σοβαρών τραυματισμών και είναι απαραίτητη για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας. Οι οδικοί κίνδυνοι αποτελούν μείζον εμπόδιο για την αύξηση της πεζοπορίας, της ποδηλασίας, της χρήσης των δημόσιων μεταφορών και της κοινόχρηστης μικροκινητικότητας. Με το να γίνουν οι δρόμοι ασφαλέστεροι, θα αξιοποιηθεί πλήρως το κοινωνικό, οικονομικό και περιβαλλοντικό δυναμικό τους.

*Συμμετοχή και διάλογος*

4.4. Η εφαρμογή πολιτικών βιώσιμης κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο μπορεί να προκαλέσει εντάσεις μεταξύ των δημόσιων αρχών και των χρηστών διαφόρων τρόπων μεταφοράς, ιδίως των οδηγών αυτοκινήτων. Η συμμετοχή και ο διάλογος σε επίπεδο βάσης είναι καίριας σημασίας, και πρέπει να επιδιωχθεί η εποικοδομητική συμμετοχή όλων όσοι ενδέχεται να επηρεαστούν, και όχι μόνο όσων συμφωνούν.

4.5. Ο διάλογος μεταξύ όλων των πολιτικών κομμάτων είναι αναγκαίος: ένα ΣΒΑΚ ενδέχεται να απαιτεί την έγκριση της πλειοψηφίας και χρόνο για την εφαρμογή του, που υπερβαίνει τις πολιτικές θητείες.

4.6. Ο διάλογος μεταξύ των γενεών είναι επίσης απαραίτητος για ένα μακρόπνοο όραμα που θα καλύπτει τα δικαιώματα και τις ανάγκες όλων των γενεών, ιδίως των νέων. Η εφαρμογή της αξιολόγησης του αντικτύπου της ΕΕ από τη σκοπιά της νεολαίας στο πεδίο της κινητικότητας θα προωθήσει τη βιώσιμη κινητικότητα.

*Αλλαγή συμπεριφοράς*

4.7. Ένα ΣΒΑΚ επιδιώκει να αλλάξει τα μη βιώσιμα πρότυπα κινητικότητας. Αυτό απαιτεί κατ' ανάγκη αλλαγή των συμπεριφορών κινητικότητας, η οποία μπορεί να υλοποιηθεί με την υποστήριξη εναλλακτικών λύσεων και την παροχή των κατάλληλων κινήτρων για την υιοθέτησή τους. Οι συμπεριφορικές γνώσεις θα πρέπει να συμβάλουν στη διαμόρφωση των πολιτικών το ταχύτερο δυνατόν.

4.8. Η μετάβαση στη ζωή ενός νεαρού ενήλικα αποτελεί σημαντική στιγμή, καθώς μια νέα κατοικία και μια νέα θέση εργασίας προκαλούν αλλαγές στη συμπεριφορά κινητικότητας. Η βελτίωση των δημόσιων χώρων μιας πόλης αποτελούν επίσης σημαντική ευκαιρία, όπως στην περίπτωση της Λιουμπλιάνα, όπου ο δήμος ανακοίνωσε έγκαιρα ότι θα έκλεινε μια κεντρική οδό για την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων και παρείχε ικανοποιητικές εναλλακτικές επιλογές για την πρόσβαση στο κέντρο.

*Φτώχεια στον τομέα των μεταφορών και πολυτροπική προσέγγιση*

4.9. Πρέπει να κοιτάξουμε πέρα από τα αστικά κέντρα ([1]). Πολλοί άνθρωποι που ζουν σε προαστιακές και περιαστικές περιοχές πρέπει να επιλέξουν αν θα αφιερώσουν πολύ χρόνο στις δημόσιες μεταφορές ή αν θα δαπανήσουν μεγάλο μέρος του εισοδήματός τους για ένα αυτοκίνητο. Η έλλειψη καλών εναλλακτικών λύσεων στρεβλώνει τις επιλογές και οδηγεί σε αναγκαστική ιδιοκτησία αυτοκινήτου, πρόβλημα που πλήττει πολλούς εργαζομένους. Το χαμηλότερο κόστος των προαστιακών κατοικιών υπεραντισταθμίζεται από το υψηλότερο κόστος (σε χρήμα και χρόνο) των μεταφορών, καθώς οι εργαζόμενοι αναγκάζονται να διανύουν μεγαλύτερες αποστάσεις, και όσοι εργάζονται σε βάρδιες (συχνά οι εργαζόμενοι σε θέσεις κρίσιμης σημασίας) δεν βρίσκουν εναλλακτική επιλογή στις δημόσιες μεταφορές για τις ώρες εκτός αιχμής. Η ανεπαρκώς σχεδιασμένη αστική κινητικότητα επηρεάζει το κόστος και την ποιότητα ζωής.

4.10. Πρόκειται για *περιφερειακή* πρόκληση. Οι καθημερινές μετακινήσεις με δημόσια μέσα μεταφοράς μπορεί να είναι πολύ δαπανηρές εάν οι επιβάτες πρέπει να αγοράσουν διαφορετικά εισιτήρια κατά τη διάρκεια του ίδιου δρομολογίου. Μια καλή λύση είναι ένα εισιτήριο που ισχύει για εύλογο χρονικό διάστημα (π.χ. 75 λεπτά) και μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε όλα τα δημόσια μέσα μεταφοράς. Αυτό απαιτεί την ενοποίηση των ναύλων, η οποία με τη σειρά της απαιτεί κατάλληλο σχεδιασμό της κινητικότητας και συνεργασία μεταξύ των τοπικών και των περιφερειακών αρχών. Οι μητροπολιτικές αρχές που είναι αρμόδιες για τις μεταφορές καλούνται να διαδραματίσουν καίριο ρόλο.

4.11. Οι δημόσιες μεταφορές αποτελούν τη ραχοκοκαλιά του συστήματος αστικής κινητικότητας της ΕΕ ([2]). Οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της παροχής ζωτικών υπηρεσιών στους πολίτες, ακόμη και όταν και όπου ενδέχεται να μην είναι κερδοφόρες. Πρέπει να επενδύσουμε στην προσφορά, την ασφάλεια και την άνεση των δημόσιων μεταφορών και να προστατεύσουμε την κυκλοφορία τους, ώστε να αυξήσουμε τη συχνότητα και την αξιοπιστία τους.

4.12. Πρέπει επίσης να κατανοήσουμε τους περιορισμούς των δημόσιων μεταφορών, ιδίως στις περιοχές με χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα και στις ώρες εκτός αιχμής (π.χ. για εργαζομένους που εκτελούν βραδινές ή νυχτερινές βάρδιες ή για νέους που επιστρέφουν από κοινωνικές ή πολιτιστικές εκδηλώσεις τη νύχτα). Πρέπει να στηρίξουμε τον συνδυασμό των δημόσιων μεταφορών με την ποδηλασία και την κοινόχρηστη κινητικότητα (π.χ. συνεπιβατισμός, διαμοιρασμός αυτοκινήτου και μεταφορές που ανταποκρίνονται στη ζήτηση). Οι άνθρωποι χρειάζονται ένα «φάσμα πολυτροπικών μεταφορών», το οποίο όσο πιο διαφοροποιημένο είναι, τόσο πιο αποτελεσματικά ανταποκρίνεται στις διαφορετικές ανάγκες με αξιόπιστο και οικονομικά προσιτό τρόπο.

4.13. Οι υπηρεσίες κοινόχρηστης μικροκινητικότητας (κοινόχρηστα ποδήλατα, ηλεκτρικά ποδήλατα, ποδήλατα μεταφοράς φορτίου, ηλεκτρικά σκούτερ και ηλεκτρικά μοτοποδήλατα) καλούνται να διαδραματίσουν καίριο ρόλο σε αυτό το «φάσμα πολυτροπικών μεταφορών». Πολλές από αυτές τις υπηρεσίες παρέχονται μόνο σε πυκνοκατοικημένες αστικές περιοχές, όπου τα έσοδα προκύπτουν ευκολότερα. Στις περιοχές με χαμηλή πληθυσμιακή πυκνότητα, θα μπορούσαν να βοηθήσουν πολλούς ανθρώπους να έχουν πρόσβαση σε διαδρόμους δημόσιων μεταφορών και να προσφέρουν λύση για μικρές διαδρομές (5 χλμ.).

4.14. Η ανάπτυξη και η αναβάθμιση των υπηρεσιών κοινόχρηστης κινητικότητας στις ΛΑΖ είναι στρατηγικής σημασίας. Απαιτεί δημόσια στήριξη κατά τρόπο που να καθιστά δυνατή την οικονομική προσιτότητα για τους χρήστες και τη βιωσιμότητα των φορέων εκμετάλλευσης, ώστε να προσελκύει ταυτόχρονα ιδιωτικές επενδύσεις και να τις κατευθύνει προς τις δημόσιες ανάγκες. Η κοινωνία των πολιτών μπορεί επίσης να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο, όπως στη Λετονία, όπου χρησιμοποιούνται κοινωνικά ταξί κατά παραγγελία σε αγροτικές περιοχές.

4.15. Ο περιορισμός της πρόσβασης μόνο αυτοκινήτων χαμηλών εκπομπών στα αστικά κέντρα σε μπορεί να θέσει σε μειονεκτική θέση όσους δεν έχουν την οικονομική δυνατότητα να τα αγοράσουν. Το δικαίωμα πρόσβασης στα αστικά κέντρα πρέπει να επιδιώκεται κατά τρόπο συμβατό με το δικαίωμα όσων ζουν και εργάζονται στα κέντρα αυτά να έχουν καθαρότερο αέρα, ασφαλέστερους δρόμους και περισσότερους χώρους πρασίνου για τον μετριασμό των πλημμυρών και των κυμάτων καύσωνα. Προκειμένου να αποφευχθεί η σύγκρουση μεταξύ νόμιμων δικαιωμάτων, πρέπει να εστιάσουμε στην αποτελεσματικότερη πρόσβαση ανθρώπων και εμπορευμάτων.

*Απασχόληση και μεταφορές*

4.16. Η απασχόληση δημιουργεί ζήτηση κινητικότητας και η συγκέντρωση των θέσεων εργασίας καθιστά δυνατή την ομαδοποίηση των δρομολογίων, κάτι το οποίο αποτελεί βασική προϋπόθεση για αποδοτικές και οικονομικά προσιτές μεταφορές. Στο παρελθόν, οι μεγάλοι εργοδότες εξασφάλιζαν υπηρεσίες μεταφοράς στους εργαζομένους. Σήμερα, η χρήση των δημόσιων μεταφορών σε συνδυασμό με την κοινόχρηστη κινητικότητα μπορεί να προσφέρει αποτελεσματικότερες λύσεις, μεταξύ άλλων για τους εργαζομένους που ξεκινούν ή τελειώνουν βάρδιες τη νύχτα και διαμένουν σε προαστιακές συνοικίες.

([1]) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ένα μακρόπνοο όραμα για τις αγροτικές περιοχές της ΕΕ» [COM(2021) 345 final] (ΕΕ C 290 της 29.7.2022, σ. 137).

([2]) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Η σημασία των δημόσιων μεταφορών για την πράσινη ανάκαμψη της Ευρώπης» (γνωμοδότηση πρωτοβουλίας) (ΕΕ C 75 της 28.2.2023, σ. 115).

4.17. Θα πρέπει να εξεταστεί η δυνατότητα στήριξης των εργοδοτών που επιδοτούν την αγορά εισιτηρίων δημόσιων μεταφορών και προωθούν πολιτικές μη χρήσης αυτοκινήτου, συμπεριλαμβανομένων πιθανών φορολογικών κινήτρων και συγχρηματοδοτούμενων μέτρων που ενθαρρύνουν τους εργαζομένους να μετακινούνται από και προς την εργασία τους με πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς (π.χ. αποκλειστικές θέσεις στάθμευσης για τους εργαζομένους που χρησιμοποιούν τον συνεπιβατισμό, ασφαλείς θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων και ντους για όσους μεταβαίνουν στον χώρο εργασίας με ποδήλατο). Αυτή η στήριξη της κινητικότητας των εργαζομένων πρέπει να συζητείται και να συμφωνείται με τους εκπροσώπους των εργαζομένων και τις συνδικαλιστικές οργανώσεις.

*Βιώσιμη κινητικότητα και ανταγωνιστικές επιχειρήσεις*

4.18. Η αύξηση της βιωσιμότητας της μεταφοράς εμπορευμάτων μπορεί να αποφέρει *επιχειρηματικά οφέλη* (οι μεταφορές αποτελούν συνιστώσα κόστους) και *συλλογικά οφέλη* (μείωση των εκπομπών και κυκλοφοριακή συμφόρηση), και να αυξήσει την ανταγωνιστικότητα των αστικών περιοχών. Η συνεργασία δημόσιου και ιδιωτικού τομέα είναι ουσιαστικής σημασίας και τα σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής (ΣΒΑΕ) παρέχουν στέρεη βάση. Τα ΣΒΑΕ είναι λιγότερο διαδεδομένα από τα ΣΒΑΚ και αμφότερα θα πρέπει να αναπτυχθούν από κοινού.

4.19. Η βελτίωση της βιωσιμότητας των αστικών εμπορευματικών μεταφορών και των παραδόσεων στο τελευταίο χιλιόμετρο απαιτεί μια καινοτόμο προσέγγιση που δεν βλάπτει τις επιχειρήσεις και μπορεί ακόμη και να αποφέρει οφέλη αποδοτικότητας και ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Ειδική στήριξη πρέπει να δοθεί στις πολύ μικρές, μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις (ΠΜΜΜΕ) ([3]), στους εμπόρους, στη βιοτεχνία και σε άλλους μικρούς οικονομικούς παράγοντες. Οι πράσινες δημόσιες συμβάσεις πρέπει να προωθήσουν την επίτευξη αυτού του στόχου.

4.20. Η ενεργειακή μετάβαση συνεπάγεται αλλαγές στην οικονομία, τις επιχειρήσεις και τις θέσεις εργασίας. Θα πρέπει να καταβληθούν προσπάθειες προκειμένου να διασφαλιστεί ότι οι θέσεις εργασίας που δημιουργούνται είναι υψηλής ποιότητας και προσφέρουν σταθερές συνθήκες εργασίας, με σεβασμό των δικαιωμάτων των εργαζομένων και αξιοπρεπείς μισθούς. Οι αλλαγές αυτές πρέπει να αποτελέσουν θέμα κοινωνικού διαλόγου.

*Θέσεις εργασίας στον τομέα των βιώσιμων μεταφορών*

4.21. Η βιώσιμη κινητικότητα χρειάζεται εργαζομένους. Οι ελλείψεις εργατικού δυναμικού στον τομέα των μεταφορών αποτελούν πρόβλημα και πρέπει να διερευνηθούν τρόποι ενθάρρυνσης των εργαζομένων (συμπεριλαμβανομένων των γυναικών ([4])) να επιλέγουν αυτόν τον κλάδο. Πρέπει να εξεταστούν οι ικανότητες και οι δεξιότητες στον δημόσιο τομέα και πέραν αυτού, ενώ ο κοινωνικός διάλογος για τη διατήρηση και/ή τη βελτίωση των συνθηκών εργασίας είναι κρίσιμης σημασίας.

4.22. Για την προσέλκυση και την παραμονή των εργαζομένων στον κλάδο των δημόσιων μεταφορών, είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί ότι ο κλάδος αυτός είναι ασφαλής για τους εργαζομένους του, οι οποίοι συχνά βιώνουν απειλές και βία από τους επιβάτες. Επιπλέον, η ασφάλεια των εργαζομένων στις δημόσιες μεταφορές αποτελεί προϋπόθεση για την ασφάλεια όλων των επιβατών, συμπεριλαμβανομένης της αποτελεσματικής καταπολέμησης της σεξουαλικής παρενόχλησης σε σταθμούς, στάσεις και οχήματα των δημόσιων μεταφορών.

*Νέα ενέργεια, νέα οχήματα, παλαιά προβλήματα*

4.23. Τα οφέλη της ηλεκτροκίνησης και των εναλλακτικών καυσίμων πρέπει να συνεκτιμηθούν συγκριτικά. Πρέπει να κοιτάξουμε *πέρα από τον σωλήνα εξαγωγής* – τα ηλεκτρικά οχήματα έχουν θετικό αντίκτυπο στους ατμοσφαιρικούς ρύπους, αλλά δεν επιλύουν πολλά άλλα προβλήματα κινητικότητας, όπως τα μικροσωματίδια που εκπέμπονται από τα ελαστικά και τα φρένα, η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ζήτηση στάθμευσης, η οδική επικινδυνότητα και οι συνολικές επιπτώσεις της κατασκευής τους στο περιβάλλον.

4.24. Οι πόλεις σχεδιάζουν και πραγματοποιούν μεγάλες επενδύσεις σε σύγχρονους στόλους οχημάτων χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Για να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή απόδοση των επενδύσεων αυτών, οι δημόσιες αρχές πρέπει να διεξάγουν τις διαδικασίες σύναψης δημόσιων συμβάσεων κατά τρόπο που να τους επιτρέπει να διατηρήσουν μέρος των επενδύσεων στην περιφερειακή οικονομία τους, και οι κατασκευαστές λεωφορείων με έδρα στην ΕΕ πρέπει να βελτιώσουν τη βιομηχανική τους ικανότητα ώστε να παραδίδουν μεγαλύτερο όγκο παραγόμενων οχημάτων με συντομότερα χρονοδιαγράμματα.

4.25. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό να επιδιωχθεί η βέλτιστη και αποδοτική χρήση των διαφόρων τεχνολογιών, προκειμένου να επιτευχθούν τα βέλτιστα αποτελέσματα με δεδομένο κόστος, ιδίως κατά τη χρήση δημόσιων κονδυλίων.

*Χωροταξικός σχεδιασμός και σχεδιασμός της κινητικότητας*

4.26. Ο χωροταξικός σχεδιασμός και ο σχεδιασμός των μεταφορών πρέπει να διασυνδεθούν και να συντονιστούν. Η καλύτερη ενοποίηση είναι καίριας σημασίας για την επίτευξη καλύτερης προσβασιμότητας και τη διαχείριση της ανάγκης μετακίνησης. Όσον αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό, αυτό μπορεί να επιτευχθεί με καλύτερο χωροταξικό συνδυασμό οικονομικών δραστηριοτήτων, στηριζόμενο από βελτιώσεις στην κινητικότητα.

([3]) Πρβλ. Συστάσεις της ομάδας εμπειρογνωμόνων για την αστική κινητικότητα (EGUM) σχετικά με την αστική εφοδιαστική.

([4]) Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Γυναίκες και μεταφορές — Πλατφόρμα αλλαγής» (διερευνητική γνωμοδότηση κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής) (ΕΕ C 246 της 28.7.2017, σ. 1).

4.27. Η αστική επέκταση συνοδεύεται πάντα από την επέκταση των υποδομών παροχής υπηρεσιών κοινής ωφελείας (π.χ. ηλεκτρική ενέργεια, ύδρευση και αποχέτευση), καθότι τα νέα κτίρια θα δημιουργήσουν νέα ζήτηση. Η παροχή βιώσιμων λύσεων κινητικότητας θα πρέπει επίσης να σχεδιάζεται, να αμείβεται και να διασφαλίζεται από το αρχικό στάδιο, διαφορετικά οι νέες εξελίξεις θα επιδεινώσουν τα προβλήματα κινητικότητας προκαλώντας μεγαλύτερη κυκλοφορία αυτοκινήτων και εγκλωβίζοντας τα νέα νοικοκυριά σε αναγκαστική ιδιοκτησία αυτοκινήτου.

*Κλιματικά ουδέτερες πόλεις*

4.28. Η ΕΟΚΕ στηρίζει την αποστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής «Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις έως το 2030», η οποία επιδιώκει να προσφέρει ένα κοινό πλαίσιο για την κλιματική ουδετερότητα των πόλεων. Η αποστολή για τις πόλεις ενθαρρύνει σθεναρά τις πόλεις να καταρτίσουν ΣΒΑΚ και υιοθετεί μια διατομεακή προσέγγιση με βάση τη ζήτηση, δημιουργώντας συνέργειες μεταξύ των υφιστάμενων πρωτοβουλιών και βασίζοντας τις δραστηριότητές της στις πραγματικές ανάγκες των πόλεων.

*Σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και χρηματοδότηση*

4.29. Η ανάπτυξη ΣΒΑΚ για 431 αστικούς κόμβους πριν από τα τέλη του 2027 θα απαιτήσει τεράστια προσπάθεια σχεδιασμού και αποτελεί μοναδική και κρίσιμη ευκαιρία ώστε να γίνουν οι σωστές ενέργειες. Πρέπει να αναληφθεί δράση τώρα. Είναι ζωτικής σημασίας να υπάρχουν *εθνικά προγράμματα στήριξης* κατάλληλα εξοπλισμένα για την παροχή τεχνικής και οικονομικής στήριξης, τη βελτίωση των τυποποιημένων προσεγγίσεων και την προώθηση της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών. Ο ρόλος των εθνικών σημείων επαφής για τα ΣΒΑΚ είναι καίριας σημασίας.

4.30. Είναι πολύ σημαντικό να αξιολογηθεί κατά πόσο τα κονδύλια που διατίθενται για τη στήριξη της εφαρμογής των ΣΒΑΚ αξιοποιούνται πλήρως και εάν επιτυγχάνονται συνέργειες. Επί του παρόντος, παρέχεται στήριξη από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Στρατηγικών Επενδύσεων, τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία, τα κονδύλια του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη»/ΔΕΔ-Μ, την Ευρωπαϊκή πύλη επενδυτικών έργων, τις αστικές καινοτόμες δράσεις, το Πρόγραμμα δικτύου για την αστική ανάπτυξη (URBACT), την κοινή επιχείρηση «Κυψέλες καυσίμου και υδρογόνο», το πρόγραμμα «Ορίζων 2020» και το πρόγραμμα Interreg Europe. Διατίθενται διάφοροι χρηματοδοτικοί πόροι, και όλοι εξαρτώνται από το ΠΔΠ.

4.31. Το πολυετές δημοσιονομικό πλαίσιο (ΠΔΠ) μετά το 2027 θα είναι απαραίτητο για την προώθηση της βιώσιμης κινητικότητας και την επίτευξη των στόχων κινητικότητας της ΕΕ. Δεδομένου ότι η ΕΕ εξετάζει το ενδεχόμενο μεταρρύθμισης των χρηματοδοτικών της μέσων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα πρέπει να προωθήσει τη χρήση των ΣΒΑΚ ως εργαλείου για τη δημιουργία δεξαμενών έργων και για τον εξορθολογισμό της χρηματοδότησης της ΕΕ. Αυτό θα μπορούσε να αποτελέσει θετικό κίνητρο για τις υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον κανονισμό ΔΕΔ-Μ στους 431 αστικούς κόμβους, να ενθαρρύνει την ανάπτυξη ποιοτικών ΣΒΑΚ και να στηρίξει την εφαρμογή τους. Η συνοχή αυτή θα προσελκύσει επίσης ιδιωτικές επενδύσεις στις περιφερειακές οικονομίες και θα συμβάλει στη δημιουργία θέσεων εργασίας.

*Ανάπτυξη ικανοτήτων*

4.32. Ενώ η διαδικασία που ορίζεται στις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ για τα ΣΒΑΚ θα πρέπει να αποτελεί σημείο αναφοράς για όλους τους αστικούς κόμβους, δεν υπάρχει ενιαία λύση. Οι αστικές περιοχές πρέπει να βρουν τις βέλτιστες λύσεις σύμφωνα με τα δικά τους χαρακτηριστικά και να αξιοποιήσουν στο έπακρο τις ευκαιρίες και τις ικανότητές τους. Αυτός είναι ο λόγος για τον οποίο η ανάπτυξη ικανοτήτων σε τοπικό επίπεδο είναι κρίσιμης σημασίας.

4.33. Συνιστάται στις χώρες που δεν διαθέτουν εθνικές κατευθυντήριες γραμμές για τον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας να τις αναπτύξουν το ταχύτερο δυνατόν, ώστε τα ΣΒΑΚ τους να αναπτυχθούν με αποδοτικό και τυποποιημένο τρόπο. Εν προκειμένω, μπορούν να χρησιμοποιηθούν οι συστάσεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σχετικά με τα εθνικά προγράμματα στήριξης για τον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Οι εθνικές κατευθυντήριες γραμμές θα πρέπει να αναπτυχθούν σε συνεργασία με τους δήμους, τις περιφερειακές αρχές, την ακαδημαϊκή κοινότητα και τα ενδιαφερόμενα μέρη στον τομέα της αστικής κινητικότητας, τους εμπειρογνώμονες και την κοινωνία των πολιτών.

4.34. Θα πρέπει να καθιερωθεί συνεχής συντονισμός των αρμόδιων φορέων εντός κάθε ΛΑΖ. Η εφαρμογή των ΣΒΑΚ θα πρέπει να παρακολουθείται και να αξιολογείται δεόντως και συνεχώς, με τη θέσπιση μηχανισμών για τη μέτρηση της προόδου όσον αφορά την επίτευξη των στόχων τους.

4.35. Το πρόγραμμα CIVITAS διαδραματίζει σημαντικό ρόλο, μέσω επιχορηγήσεων, έργων, εκπαίδευσης και ευαισθητοποίησης, με τα δίκτυα CIVINET να διευκολύνουν την ενημέρωση και την ανταλλαγή ορθών πρακτικών μεταξύ τοπικών και εθνικών ενδιαφερόμενων μερών στις γλώσσες τους. Η διαδικασία αυτή είναι επιτυχής και θα πρέπει να στηριχθεί περαιτέρω και να επεκταθεί σε περισσότερες χώρες.

4.36. Οι εμπειρογνώμονες και τα αστικά ιδρύματα πρέπει επίσης να διοχετεύσουν τις γνώσεις τους στον σχεδιασμό και στην ενίσχυση της ικανότητας των τοπικών και των περιφερειακών αρχών, σε συνεργασία με τους αιρετούς αξιωματούχους για την οικοδόμηση και την ανάπτυξη πολιτικής βούλησης και κατανόησης.

Βρυξέλλες, 19 Ιουνίου 2025.

*Ο Πρόεδρος*
*της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής*
Oliver RÖPKE