



Στρασβούργο, 14.12.2021
COM(2021) 811 final

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

Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας της ΕΕ

{SWD(2021) 470 final}

1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

1. Η Ευρώπη είναι μία από τις πλέον αστικοποιημένες περιοχές του κόσμου¹, ενώ οι πόλεις της χαρακτηρίζονται από μεγάλη ποικιλομορφία και αποτελούν σημαντικούς κόμβους οικονομικής και κοινωνικής δραστηριότητας. Όσον αφορά τον πολεοδομικό σχεδιασμό και την ποιότητα ζωής στα αστικά κέντρα, ο υπόλοιπος κόσμος θεωρεί συχνά τις ευρωπαϊκές πόλεις ελκυστικούς προορισμούς για να επισκεφθεί, να ζήσει, να σπουδάσει, να εργαστεί ή να ασκήσει επιχειρηματική δραστηριότητα, καθώς η κινητικότητα και οι μεταφορές αποτελούν βασικούς παράγοντες διευκόλυνσης. Ως βασικά σημεία σύνδεσης, οι πόλεις αποτελούν τις κύριες συνιστώσες του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (στο εξής: ΔΕΔ-Μ), της ραχοκοκαλιάς του ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, και είναι απαραίτητες για την εύρυθμη λειτουργία της ενιαίας αγοράς. Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις πρωτοστατούν παγκοσμίως όσον αφορά την καινοτομία στον τομέα των μεταφορών, τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας και την υλοποίηση φιλόδοξων στόχων για το κλίμα και την οδική ασφάλεια.
2. Ωστόσο, οι πόλεις εξακολουθούν να αντιμετωπίζουν σημαντικές προκλήσεις όσον αφορά την περαιτέρω βελτίωση της κινητικότητας και του συστήματος μεταφορών τους. Ταυτόχρονα, εξακολουθούν να πρέπει να αντιμετωπίσουν πλήρως τις αρνητικές συνέπειες των μεταφορών για την κοινωνία, την υγεία και το περιβάλλον, δηλαδή τη δημιουργία εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου, την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση, καθώς και την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τους θανάτους από τροχαία ατυχήματα. Οι εν λόγω προκλήσεις —καθώς και το όραμα για τη μελλοντική πορεία— έχουν επισημανθεί στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία², στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα³, στη δέσμη μέτρων για την προσαρμογή στον στόχο του 55 %⁴, στο σχέδιο δράσης για μηδενική ρύπανση⁵ και στο ευρωπαϊκό σχέδιο για την καταπολέμηση του καρκίνου⁶.
3. Η διάσκεψη των μερών της συμφωνίας του Παρισιού στη Γλασκόβη (COP26) έφερε στο προσκήνιο την υλοποίηση των διεθνών δεσμεύσεων για το κλίμα, στην οποία προβαίνει η Ένωση με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία. Η αστική κινητικότητα μπορεί να συμβάλει σημαντικά, όχι μόνο με τη μείωση των σημαντικών εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που δημιουργούνται από αυτήν, αλλά και με τη μείωση των ρύπων, της κυκλοφοριακής συμφόρησης και την αύξηση της ασφάλειας. Όπως επιβεβαιώνεται από το σχέδιο κλιματικών στόχων για το 2030⁷ της Ένωσης, με την ανάπτυξη οχημάτων μηδενικών εκπομπών στο αστικό περιβάλλον θα επιτευχθεί μόνο μέρος των εν λόγω στόχων. Θα πρέπει να δοθεί σαφής προτεραιότητα σε εθνικό και τοπικό επίπεδο στην ανάπτυξη των δημόσιων μεταφορών, της μετακίνησης με τα πόδια και με ποδήλατο, καθώς και των υπηρεσιών συνδεδεμένης και κοινόχρηστης κινητικότητας.

¹ Το 70,9 % ζει σε αστικές περιοχές <https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/-/edn-20200207-1>.

² COM(2019) 640 final.

³ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789>.

⁴ https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/el/IP_21_3541.

⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0400&qid=1623311742827>.

⁶ https://ec.europa.eu/health/system/files/2021-02/eu_cancer_plan_el_0.pdf.

Υπογραμμίζει τη σημασία της σύνδεσης των μεταφορών με την υγεία.

⁷ Για μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 55 % έως το 2030· https://ec.europa.eu/clima/eu-action/european-green-deal/2030-climate-target-plan_el.

4. Η κινητικότητα αποτελεί κρίσιμη πτυχή της κοινωνικής ένταξης και σημαντικό καθοριστικό παράγοντα για την ανθρώπινη ευημερία, ιδίως για τις μειονεκτούσες ομάδες. Οι μεταφορές, οι οποίες αναγνωρίζονται ως βασική υπηρεσία στον ευρωπαϊκό πυλώνα κοινωνικών δικαιωμάτων, καλύπτουν μια βασική ανάγκη επιτρέποντας στους πολίτες να ενταχθούν στην κοινωνία και στην αγορά εργασίας, αλλά αποτελούν επίσης σημαντικό μέρος των δαπανών των νοικοκυριών. Η ενίσχυση της συνδεσιμότητας και το άνοιγμα της αγοράς έχουν συμβάλει στη σύνδεση των δικτύων μεταφορών, καθιστώντας την ΕΕ πιο συμπαγή, πιο απτή και προσβάσιμη στους ταξιδιώτες. Οι στόχοι αυτοί υπογραμμίζονται επίσης στην πρόταση της Επιτροπής για σύσταση του Συμβουλίου σχετικά με τη διασφάλιση δίκαιης μετάβασης προς την κλιματική ουδετερότητα⁸, η οποία παρέχει κοινό πλαίσιο και κοινή κατανόηση των ολοκληρωμένων πολιτικών και επενδύσεων που απαιτούνται ώστε να διασφαλιστεί ότι η μετάβαση είναι δίκαιη, και όσον αφορά τις μεταφορές.
5. Από τη μία πλευρά, η πανδημία της νόσου COVID-19 προκάλεσε διαταραχές στους τομείς της κινητικότητας και των μεταφορών. Από την άλλη πλευρά, και ιδίως στις πόλεις, η πανδημία ώθησε επίσης τους δήμους να βελτιώσουν τις υποδομές για ενεργό κινητικότητα. Ως εκ τούτου, είναι πλέον περισσότερο από αναγκαία η έξοδος από την κρίση με ένα ανθεκτικότερο, ευφύεστερο και βιώσιμότερο σύστημα αστικής κινητικότητας, το οποίο έχει επίσης καίρια σημασία για τη συνολική ανθεκτικότητα του συστήματος μεταφορών και της οικονομίας. Η αντιμετώπιση των εν λόγω προκλήσεων υπόσχεται πιο βιώσιμους αστικούς κόμβους με υψηλότερη ποιότητα ζωής και καλύτερη συνδεσιμότητα, οικονομική προσιτότητα και προσβασιμότητα των υπηρεσιών κινητικότητας για τις αστικές και τις γύρω αγροτικές περιοχές. Για να επιτευχθεί η σημαντική μετάβαση στην αστική κινητικότητα, απαιτείται ταχεία και σημαντική δράση και επενδύσεις σε ενωσιακό, εθνικό, περιφερειακό και ιδίως τοπικό επίπεδο.
6. Η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013⁹ επικεντρώθηκε στην ενεργοποίηση κοινής τοπικής, εθνικής και ευρωπαϊκής δράσης για την αντιμετώπιση των εν λόγω κοινωνικών προκλήσεων. Η αξιολόγησή της¹⁰ ανέδειξε διάφορα ζητήματα, και ειδικότερα την έλλειψη υιοθέτησης Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) σε επίπεδο ΕΕ¹¹, τα οποία αποτελούν κεντρικό στοιχείο της προσέγγισης. Άλλα ζητήματα αφορούσαν την έλλειψη συνεπούς συλλογής δεδομένων αστικής κινητικότητας και την ανάγκη για βελτιωμένο πλαίσιο διακυβέρνησης της ΕΕ στο οποίο θα συμμετέχουν περισσότερο τα κράτη μέλη, οι περιφερειακές και οι τοπικές αρχές. Θα πρέπει να διατίθεται στήριξη στις τοπικές αρχές για την καλύτερη σύνδεση των στρατηγικών για τις διασυνοριακές μεταφορές με τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, την ανάπτυξη ικανοτήτων και την παροχή κατάρτισης, καθώς και τη βελτίωση του πολεοδομικού σχεδιασμού. Ως εκ τούτου, απαιτούνται μεγαλύτερες προσπάθειες προκειμένου οι ευρωπαϊκές πόλεις να κατορθώσουν να μειώσουν τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων, την κυκλοφοριακή συμφόρηση και τους θανάτους σε τροχαία δυστυχήματα.
7. Το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) βασίζεται στην αστική κινητικότητα για συνδέσεις «πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου» τόσο για επιβάτες όσο και για

⁸ COM (2021)801

⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>.

¹⁰ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX:52021SC0047>

¹¹ Βλ παράρτημα στο έγγραφο https://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:82155e82-67ca-11e3-a7e4-01aa75ed71a1.0011.02/DOC_4&format=PDF και <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

εμπορεύματα. Οι δήμοι και οι περιφέρειες πρέπει να διαδραματίσουν ακόμα μεγαλύτερο ρόλο στο ΔΕΔ-Μ του μέλλοντος για τη βελτίωση της κινητικότητας και των ροών μεταφορών. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με τη διασφάλιση της βελτίωσης της λειτουργίας των αστικών κόμβων στο συνολικό πλαίσιο καθώς και της βελτίωσης της συμμετοχής των τοπικών αρχών στη διακυβέρνηση του ΔΕΔ-Μ.

8. Ως εκ τούτου, προκειμένου να συμβάλει στους ολοένα πιο φιλόδοξους στόχους της ΕΕ για το κλίμα, το περιβάλλον, την ψηφιακή τεχνολογία, την υγεία και την κοινωνία, η ΕΕ πρέπει να αναλάβει πιο αποφασιστική δράση για την αστική κινητικότητα, ώστε να στραφεί από την τρέχουσα προσέγγιση που βασίζεται στις κυκλοφοριακές ροές σε μια προσέγγιση που θα βασίζεται στη βιωσιμότερη μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων. Αυτό σημαίνει ενίσχυση των βασικών μαζικών/δημόσιων μεταφορών, βελτίωση των επιλογών ενεργού κινητικότητας (π.χ. περπάτημα, ποδήλατο) και αποτελεσματικότητα της εφοδιαστικής και των παραδόσεων τελευταίου χιλιομέτρου μηδενικών εκπομπών. Ενώ η πολυτροπικότητα αυτού του είδους θα πρέπει να αποτελεί την κατευθυντήρια αρχή για την αστική κινητικότητα, η συνδεδεμένη και αυτοματοποιημένη κινητικότητα μηδενικών εκπομπών θα αποτελέσει βασική συνιστώσα της μετάβασης σε ένα κλιματικά ουδέτερο αστικό μέλλον η οποία θα παρέχει επίσης στις προαστιακές και αγροτικές περιοχές τη δυνατότητα να συνδέονται με βιώσιμο τρόπο με τις πόλεις. Για να αυξηθεί η αποδοτικότητα ολόκληρου του συστήματος απαιτείται καλύτερη διαχείριση των μεταφορών και της κινητικότητας με τη χρήση πολυτροπικών κόμβων και ψηφιακών λύσεων.

2 ΤΟ ΝΕΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΗΣ ΕΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

9. Για τη μετάβαση σε ασφαλή, προσβάσιμη, χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνη, ανθεκτική και με μηδενικές εκπομπές αστική κινητικότητα απαιτείται σαφής εστίαση στην ενεργό, συλλογική και κοινόχρηστη κινητικότητα που βασίζεται σε λύσεις χαμηλών και μηδενικών εκπομπών. Επομένως, απαιτείται αυξημένη και ταχύτερη δράση και νέες επενδύσεις· και πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις δημόσιες μεταφορές, στην πολυτροπικότητα και στις υποδομές ενεργού κινητικότητας. Αυτό θα επιτευχθεί με την ενίσχυση των υφιστάμενων εργαλείων και τη συμπλήρωσή τους με νέα. Στο παρόν έγγραφο παρουσιάζεται, βάσει διεξοδικής ανάλυσης, ένα νέο πλαίσιο της ΕΕ για την αστική κινητικότητα με σκοπό τη στήριξη των κρατών μελών, των περιφερειών, των πόλεων και άλλων ενδιαφερόμενων μερών για τον αναγκαίο μετασχηματισμό.

2.1 Ενισχυμένη προσέγγιση για τους αστικούς κόμβους του ΔΕΔ-Μ

10. Οι πόλεις αποτελούν σημαντικά στοιχεία για την εύρυθμη λειτουργία του δικτύου ΔΕΔ-Μ. Ωστόσο, τα σημεία συμφόρησης του δικτύου, οι ελλείποντες κρίκοι και οι ανεπαρκείς συνδέσεις εξακολουθούν να αποτελούν σημαντικές προκλήσεις για την ενσωμάτωση των αστικών κόμβων στο δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

Επιβάτες

11. Οι αστικοί κόμβοι δεν είναι σημαντικοί μόνο για τους ανθρώπους που ζουν στις πόλεις. Περίπου το ένα τρίτο του πληθυσμού ζει σε χωριά, μικρές πόλεις και περιαστικές περιοχές στα περίχωρα των πόλεων· τα άτομα αυτά συχνά εξαρτώνται από αυτοκίνητα ιδιωτικής χρήσης για να μεταβούν σε κοντινούς αστικούς κόμβους προκειμένου να πάνε στην εργασία τους ή στο σχολείο, να κοινωνικοποιηθούν, να ταξιδέψουν ή να κάνουν τις αγορές τους. Ωστόσο, αυτό με τη σειρά του έχει ως αποτέλεσμα οι πόλεις να αντιμετωπίζουν συνεχή συμφόρηση και ρύπανση, καθώς μεγάλος αριθμός αυτοκινήτων εισέρχεται και

εξέρχεται καθημερινά από αυτές, γεγονός που έχει επίσης αρνητικές επιπτώσεις στην οδική ασφάλεια. Ομοίως, οι δημόσιες μεταφορές αντιμετωπίζουν προκλήσεις όσον αφορά την εξυπηρέτηση της υψηλής ζήτησης κατά τις ώρες αιχμής, ενώ τα υπερφορτωμένα σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, οι αμαξοστοιχίες, τα τραμ, τα λεωφορεία και τα μετρό μπορεί να αντιμετωπίζουν περιορισμούς που εμποδίζουν τη ροή της κυκλοφορίας τόσο στον αστικό κόμβο όσο και σε ολόκληρο το δίκτυο ΔΕΔ-Μ.

12. Η ανάγκη για αποτελεσματική και χωρίς αποκλεισμούς συνδεσιμότητα μεταξύ αγροτικών, περιαστικών και αστικών περιοχών μέσω επιλογών βιώσιμης κινητικότητας έχει αναγνωριστεί σε επίπεδο ΕΕ¹². Η συνδεσιμότητα αυτή περιλαμβάνει ολοκληρωμένες συνδέσεις μεταξύ αγροτικών, προαστιακών και αστικών περιοχών στον σχεδιασμό του δικτύου ΔΕΔ-Μ και συνδέσεις μεταξύ των εν λόγω περιοχών και των πόλεων. Απαιτούνται καταλληλότερες υποδομές για την αύξηση του μεριδίου των δημόσιων μεταφορών. Αυτό σημαίνει, για παράδειγμα, πολυτροπικούς κόμβους με σταθμούς/στάσεις οι οποίοι διασυνδέονται αποτελεσματικά με αστικό σιδηρόδρομο, μετρό, τραμ, λεωφορεία, πούλμαν, υπηρεσίες κοινόχρηστης κινητικότητας και καλύτερες και μεγαλύτερες εγκαταστάσεις στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία, και οι οποίοι είναι καλύτερα εξοπλισμένοι με κατάλληλους χώρους στάθμευσης ποδηλάτων και προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών¹³. Κατά τον σχεδιασμό των εν λόγω εγκαταστάσεων απαιτείται επίσης να δοθεί αυξημένη προσοχή στα άτομα με αναπηρία.

Εμπορεύματα

13. Η διασυνδεσιμότητα μεταξύ συνδέσεων μεγάλων αποστάσεων και συνδέσεων «πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου» για αποτελεσματικές εμπορευματικές μεταφορές έχει θεμελιώδη σημασία για την ομαλή λειτουργία του ΔΕΔ-Μ και θα πρέπει να αντικατοπτρίζεται καλύτερα στον πολεοδομικό και περιφερειακό σχεδιασμό. Για παράδειγμα, προκειμένου να στηριχθεί η ταχύτερη και αποτελεσματικότερη εφοδιαστική μηδενικών εκπομπών στους αστικούς κόμβους, απαιτείται επαρκής αριθμός πολυτροπικών τερματικών σταθμών και κέντρων ενοποίησης εμπορευμάτων.
14. Η ανάπτυξη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού για οχήματα χαμηλών και μηδενικών εκπομπών στα εν λόγω κέντρα και στους κόμβους εφοδιαστικής είναι ιδιαίτερα σημαντική για τα οχήματα διανομής και τα φορτηγά μεγάλων αποστάσεων¹⁴. Θα πρέπει επίσης να εξεταστούν εναλλακτικές λύσεις παράδοσης, όπως τα ποδήλατα μεταφοράς φορτίου και οι εσωτερικές πλωτές οδοί, και να αξιοποιηθούν καλύτερα στην αστική εφοδιαστική, με συνεχή αύξηση της χρήσης αυτοματοποιημένων παραδόσεων και μη επανδρωμένων αεροσκαφών (δρόνων) στο μέλλον, κατά περίπτωση.
15. Για την αντιμετώπιση των εν λόγω ελλείψεων στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, ο κανονισμός για το ΔΕΔ-Μ πρέπει να ενισχυθεί ώστε να συμπεριλάβει την

¹² A long-term vision for the EU's rural areas (Ένα μακροπρόθεσμο όραμα για τις αγροτικές περιοχές της ΕΕ) https://ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/new-push-european-democracy/long-term-vision-rural-areas_el.

¹³ Η πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων (στο εξής: κανονισμός για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/el/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

¹⁴ Το εν λόγω ζήτημα θα αποτελέσει επίσης αντικείμενο του κανονισμού για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων.

αστική κινητικότητα, η οποία είναι απαραίτητη για τη συνολική εύρυθμη λειτουργία του δικτύου. Ταυτόχρονα, οι πόλεις πρέπει να έχουν περιθώριο δράσης, σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας. Ως εκ τούτου, η προτεινόμενη αναθεώρηση του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ προβλέπει ενισχυμένη προσέγγιση για μεγαλύτερο αριθμό αστικών κόμβων¹⁵. Οι εν λόγω αστικοί κόμβοι είναι τα σημεία αφετηρίας και οι τελικοί προορισμοί («πρώτο και τελευταίο χιλιόμετρο») επιβατών και εμπορευμάτων που μετακινούνται στο ΔΕΔ-Μ, καθώς και τα σημεία μετεπιβίβασης εντός ή μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς, με ιδιαίτερη έμφαση στις δημόσιες μεταφορές. Η αναθεώρηση ρυθμίζει επίσης τις ελλείψεις που εντόπισε το Ελεγκτικό Συνέδριο στην ειδική έκθεση που εκπόνησε το 2020¹⁶ και βασίζεται στις συστάσεις του.

Η Επιτροπή προτείνει την αναθεώρηση του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ και ειδικότερα τη θέσπιση απαιτήσεων για τους αστικούς κόμβους σχετικά με:

- την έκδοση Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, λαμβανομένης υπόψη της συνολικής σημασίας που έχουν η διευκόλυνση διευρωπαϊκών ροών μεταφορών μεγαλύτερων αποστάσεων, η δραστική μείωση της ρύπανσης των πόλεων από τις μεταφορές, η παροχή κινήτρων για κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, συμπεριλαμβανομένης της ενεργού, της συλλογικής και της κοινόχρηστης κινητικότητας, και η μείωση της έντασης ενέργειας των μεταφορών·
- τη συλλογή και υποβολή δεδομένων αστικής κινητικότητας που καλύπτουν τουλάχιστον τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου, την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τους θανάτους και τους σοβαρούς τραυματισμούς σε τροχαία ατυχήματα, το μερίδιο όλων των τρόπων μεταφοράς και την πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας¹⁷, καθώς και δεδομένα σχετικά με την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση στις πόλεις·
- την ανάπτυξη πολυτροπικών επιβατικών κόμβων, συμπεριλαμβανομένων των εγκαταστάσεων στάθμευσης ιδιωτικών αυτοκινήτων με σκοπό τη συνέχιση της διαδρομής με δημόσια συγκοινωνία, για τη βελτίωση των συνδέσεων πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου και για την ενίσχυση των αναγκαίων ικανοτήτων για συνδεσιμότητα μεγάλων αποστάσεων εντός και μεταξύ των αστικών κόμβων·
- την ανάπτυξη πολυτροπικών εμπορευματικών τερματικών σταθμών για τη διασφάλιση βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής βάσει ολοκληρωμένης ανάλυσης σε επίπεδο κρατών μελών.

2.2 Ενισχυμένη προσέγγιση για τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και τα σχέδια διαχείρισης της κινητικότητας

16. Τα Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας, που θεσπίστηκαν το 2013, αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο της αστικής κινητικότητας της ΕΕ. Τα ΣΒΑΚ συμβάλλουν στην αντιμετώπιση των προκλήσεων κινητικότητας στο σύνολο της λειτουργικής αστικής περιοχής, ενώ πραγματοποιούνται επίσης συνέργειες με χωροταξικά, ενεργειακά και κλιματικά σχέδια. Τα τελευταία έτη έχει αναπτυχθεί ένα ευρύ σύνολο συμβουλών και

¹⁵ Η πρόταση της Επιτροπής αυξάνει τον αριθμό τους σε 424, καλύπτοντας ουσιαστικά όλες τις πόλεις με πληθυσμό άνω των 100 000 κατοίκων (ή, αν σε μια περιφέρεια NUTS 2 δεν υπάρχει τέτοιος αστικός κόμβος με πληθυσμό άνω των 100 000 κατοίκων, τον κύριο κόμβο της εν λόγω περιφέρειας NUTS 2).

¹⁶ <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

¹⁷ Ποσοστό του πληθυσμού με κατάλληλη πρόσβαση σε υπηρεσίες κινητικότητας (π.χ. δημόσιες μεταφορές).

καθοδήγησης σε συνεργασία με την κοινότητα, ενώ επακόλουθη δέσμη κατευθυντήριων γραμμών τέθηκε στη διάθεση των πόλεων και των ενδιαφερόμενων μερών στο παρατηρητήριο αστικής κινητικότητας της ΕΕ¹⁸. Διατίθεται επίσης εργαλείο αυτοαξιολόγησης που συνδράμει τις πόλεις στην κατανόηση των πλεονεκτημάτων και των αδυναμιών των ΣΒΑΚ τους¹⁹.

17. Ωστόσο, στο πλαίσιο της αξιολόγησης της δέσμης μέτρων του 2013 για την αστική κινητικότητα εντοπίστηκαν διάφορες ελλείψεις που δεν επιτρέπουν στα ΣΒΑΚ να συμβάλουν αποτελεσματικότερα στις ολοένα πιο φιλόδοξες επιδιώξεις και δεσμεύσεις της ΕΕ για τις μεταφορές, το κλίμα, την υγεία και την κοινωνία, όπως ορίζονται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία και στη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα. Η εφαρμογή των ΣΒΑΚ μεταξύ και εντός των κρατών μελών είναι άνιση: πολλές πόλεις εξακολουθούν να μη διαθέτουν ΣΒΑΚ, ενώ για όσες διαθέτουν ΣΒΑΚ παρατηρούνται σημαντικές αποκλίσεις μεταξύ τους όσον αφορά την ποιότητα των σχεδίων. Επιπλέον, απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες για να διασφαλιστεί ότι τα υφιστάμενα σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής ενσωματώνονται καλύτερα στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ και αναπτύσσονται περαιτέρω και εφαρμόζονται σε ολόκληρη την ΕΕ. Οι εν λόγω ελλείψεις αυτές συνδέονται σε μεγάλο βαθμό με την έως σήμερα μη δεσμευτική προσέγγιση και πρέπει να αντιμετωπιστούν.
18. Οι τοπικές αρχές και οι επαγγελματίες στον τομέα του σχεδιασμού θα επωφεληθούν από συμπληρωματικά εργαλεία σχεδιασμού για την αντιμετώπιση συστημικών πτυχών της κινητικότητας, της ενέργειας και της βιωσιμότητας. Θα επανεξεταστούν οι ευκαιρίες για ενίσχυση των εν λόγω διεπαφών μεταξύ των ΣΒΑΚ και άλλων σχετικών αστικών σχεδίων που καλύπτουν την ενέργεια [ειδικότερα των σχεδίων για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα (Sustainable Energy and Climate Action Plan, SECAP)] και τη βιωσιμότητα.
19. Στο πλαίσιο του αναθεωρημένου κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ, προτείνονται υποχρεώσεις σχετικά με τα ΣΒΑΚ για τους καθιερωμένους αστικούς κόμβους. Ταυτόχρονα, το πεδίο εφαρμογής των ΣΒΑΚ θα πρέπει να συμπληρωθεί και να βελτιωθεί περαιτέρω, ώστε να ληφθούν υπόψη οι διασυνδέσεις με τις γύρω αγροτικές περιοχές και να καλυφθεί επίσης η ανάγκη για ειδικούς δείκτες και απαιτήσεις στα ΣΒΑΚ για τους αστικούς κόμβους του ΔΕΔ-Μ.
20. Επιπλέον, η Επιτροπή καλεί κάθε κράτος μέλος να θέσει σε εφαρμογή εθνικό μακροπρόθεσμο πρόγραμμα στήριξης των ΣΒΑΚ, με εθνικό διαχειριστή προγράμματος. Το εν λόγω πρόγραμμα μπορεί να περιλαμβάνει νομικά, χρηματοδοτικά και οργανωτικά μέτρα με σκοπό τη συμβολή στην ανάπτυξη ικανοτήτων και στην εφαρμογή των ΣΒΑΚ σύμφωνα με τις ευρωπαϊκές κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ²⁰.
21. Παράλληλα, θα πρέπει να ενθαρρυνθούν δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί, όπως εταιρείες, νοσοκομεία, σχολεία ή τουριστικά αξιοθέατα, να αναπτύξουν σχέδια διαχείρισης της κινητικότητας και δράσεις που προωθούν μέσα κινητικότητας χαμηλών και μηδενικών εκπομπών, όπως οι δημόσιες μεταφορές, η ενεργός κινητικότητα ή η κοινόχρηστη κινητικότητα.

Η Επιτροπή:

- θα δημοσιεύσει, έως το τέλος του 2022, σύσταση της Επιτροπής προς τα κράτη μέλη

¹⁸ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

¹⁹ <https://www.eltis.org/resources/tools/sump-self-assessment-tool>.

²⁰ <https://www.eltis.org/mobility-plans/sump-guidelines>.

σχετικά με το εθνικό πρόγραμμα για τη στήριξη των περιφερειών και των πόλεων στην ανάπτυξη αποτελεσματικών Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας. Αυτό θα περιλαμβάνει την αναβάθμιση της έννοιας των ΣΒΑΚ, τον καθορισμό σαφών προτεραιοτήτων για την προώθηση βιώσιμων λύσεων, συμπεριλαμβανομένων των ενεργών, συλλογικών και δημόσιων μεταφορών και της κοινόχρηστης κινητικότητας (μεταξύ άλλων για τις συνδέσεις αστικών και αγροτικών περιοχών), την πλήρη ενσωμάτωση πτυχών ανθεκτικότητας, καθώς και σχεδίων βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής (Sustainable Urban Logistics Plans, στο εξής: SULP), με βάση οχήματα και λύσεις μηδενικών εκπομπών·

- θα ενθαρρύνει τη συνεργασία με το Ευρωπαϊκό Σύμφωνο των Δημάρχων για την εναρμόνιση των ΣΒΑΚ και των σχεδίων δράσης για τη βιώσιμη ενέργεια και το κλίμα·
- θα συμπληρώσει και θα εξορθολογίσει το σύνολο των κατευθυντήριων γραμμών για τα ΣΒΑΚ.

2.3 Παρακολούθηση της προόδου — δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας

22. Για να γίνεται κατανοητή η πρόοδος που επιτυγχάνεται και να βελτιώνονται τα υφιστάμενα σχέδια, πρέπει να διατίθενται πλήρη δεδομένα. Καθώς οι τοπικές αρχές αναλαμβάνουν μεμονωμένες δράσεις για την επίτευξη των στόχων πολιτικής, καθίσταται όλο και πιο προφανές ότι απουσιάζει μια κοινή προσέγγιση όσον αφορά την παρακολούθηση και την παροχή πληροφοριών. Με την πρόβλεψη τυποποιημένων δεικτών σε επίπεδο ΕΕ θα διευκολυνθεί επίσης η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών από τις πόλεις. Η εν λόγω κοινή βάση γνώσεων μπορεί με τη σειρά της να παράσχει στις πόλεις τη δυνατότητα να εφαρμόσουν κοινές προσεγγίσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο για την εφαρμογή των Σχεδίων Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.
23. Στο πλαίσιο πιλοτικού έργου με τη συμμετοχή διαφόρων πόλεων της ΕΕ, η Επιτροπή έθεσε σε δοκιμή ένα σύνολο δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας —όπως η οικονομική προσιτότητα των δημόσιων μεταφορών, οι θάνατοι και οι τραυματισμοί σε τροχαία ατυχήματα, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και ατμοσφαιρικών ρύπων, η κυκλοφοριακή συμφόρηση και η κατανομή του μεριδίου των τρόπων μεταφοράς— και δημιούργησε ένα σχετικό εργαλείο συγκριτικής αξιολόγησης²¹. Οι παρατηρήσεις που υποβλήθηκαν παρείχαν κατευθύνσεις σχετικά με τον τρόπο βελτίωσης του συνόλου των δεικτών, ιδίως προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η μεθοδολογία τους απλοποιείται και επωφελείται από μακροπρόθεσμη στήριξη και δέσμευση. Εντοπίστηκε επίσης η ανάγκη παροχής στήριξης στις πόλεις, αύξησης των σχετικών πόρων στις τοπικές αρχές και στήριξης για την απόκτηση δεδομένων.
24. Επιπλέον, διαπιστώθηκε η ανάγκη βελτίωσης της συμμετοχής των κρατών μελών στη διαδικασία, καθώς αρκετά κράτη μέλη δεν συλλέγουν συστηματικά σχετικά δεδομένα. Πρόκειται για ένα ιδιαίτερος σημαντικό ζήτημα για τους αστικούς κόμβους του ΔΕΔ-Μ, δεδομένου ότι αποτελούν ζωτικά τμήματα του δικτύου ΔΕΔ-Μ.
25. Με βάση τα ανωτέρω, προτείνεται μια σταδιακή προσέγγιση για τις προπαρασκευαστικές εργασίες. Αφετηρία θα είναι η βελτίωση των δεικτών και θα ακολουθήσει η παροχή στήριξης στις πόλεις και στα κράτη μέλη για τη συλλογή των απαραίτητων δεδομένων, ενόψει των προτεινόμενων απαιτήσεων για συλλογή δεδομένων από τους αστικούς κόμβους στο ΔΕΔ-Μ.

²¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/urban_mobility/sumi_el.

Ως εκ τούτου, προκειμένου να αυξηθεί η χρήση των δεικτών, η Επιτροπή:

- έως το τέλος του 2022, θα βελτιώσει και θα εξορθολογίσει το σύνολο των 19 δεικτών βιώσιμης αστικής κινητικότητας που έχουν ήδη προσδιοριστεί, καθώς και το σχετικό εργαλείο συγκριτικής αξιολόγησης
- το 2023, θα δρομολογήσει στα κράτη μέλη υποστηρικτική δράση προγράμματος στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» για τη συλλογή δεδομένων για εναρμονισμένους δείκτες κινητικότητας, με σκοπό την παρακολούθηση της προόδου που επιτυγχάνεται από τους αστικούς κόμβους του ΔΕΔ-Μ προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

2.4 Ελκυστικές υπηρεσίες δημόσιων μεταφορών, στηριζόμενες από μια πολυτροπική προσέγγιση και από την ψηφιοποίηση

26. Οι δημόσιες μεταφορές, όπως ο αστικός σιδηρόδρομος, το μετρό, το τραμ, τα λεωφορεία, τα πλωτά λεωφορεία, τα οχηματαγωγά ή οι εναέριοι σιδηρόδρομοι αποτελούν τους ασφαλέστερους, αποτελεσματικότερους και πλέον βιώσιμους τρόπους μετακίνησης μεγάλου αριθμού ατόμων. Οι δημόσιες μεταφορές παρέχουν επίσης οικονομικά προσιτές και χωρίς αποκλεισμούς επιλογές κινητικότητας, διευκολύνοντας την κοινωνική συνοχή και την τοπική οικονομική ανάπτυξη. Για τον λόγο αυτόν η Επιτροπή προτείνει σήμερα οι αστικοί κόμβοι του δικτύου ΔΕΔ-Μ να αναπτύξουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας με σκοπό την αύξηση της χρήσης των δημόσιων μεταφορών και έχει ως στόχο να προωθήσει, στο νέο πλαίσιο της ΕΕ για την αστική κινητικότητα, την ενίσχυση της εν λόγω μορφής μεταφορών σε όλες τις πόλεις και τις περιφέρειες.
27. Ωστόσο, από την αξιολόγηση του πλαισίου πολιτικής του 2013 προέκυψε ότι από το 2013 η χρήση των δημόσιων μεταφορών στις ευρωπαϊκές πόλεις έχει σημειώσει μικρή μόνο αύξηση και ότι η πανδημία της νόσου COVID-19 έπληξε έντονα τις δραστηριότητες των δημόσιων μεταφορών και τον όγκο του επιβατικού κοινού. Ορισμένες πόλεις έχουν αποδείξει την αποτελεσματικότητα της συμμετοχής των τοπικών, περιφερειακών ή εθνικών δημόσιων αρχών και αρχών μεταφορών σε εκστρατείες για την ανάκτηση της εμπιστοσύνης του κοινού και την επιστροφή των πολιτών στη συνήθεια της χρήσης των δημόσιων μέσων μεταφοράς. Απαιτείται η ανάληψη περισσότερων δράσεων για τις δημόσιες μεταφορές και για διάφορες πτυχές που συνδέονται με αυτές, όπως τα συστήματα πληροφόρησης για πολυτροπική μετακίνηση και η έξυπνη έκδοση εισιτηρίων. Το εν λόγω στοιχείο θα πρέπει να αντικατοπτριστεί με τον κατάλληλο τρόπο, ιδίως στο πλαίσιο των ενισχυμένων ΣΒΑΚ.
28. Οι δημόσιες μεταφορές δημιουργούν θέσεις εργασίας, προωθούν την εδαφική προσβασιμότητα και την κοινωνική ένταξη και έχουν καίρια σημασία για τη συνδεσιμότητα των αγροτικών και περιαστικών περιοχών. Στο πλαίσιο αυτό, οι σιδηροδρομικές μεταφορές βρίσκονται στην κατάλληλη θέση ώστε να επεκτείνουν το μερίδιό τους, μεταξύ άλλων στις αστικές περιοχές και στα περίχωρά τους. Το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων το 2021 αποτέλεσε μια καλή ευκαιρία για την έναρξη της εν λόγω διαδικασίας.
29. Στο πλαίσιο μιας ευρύτερης στροφής προς την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, τα λεωφορεία υδρογόνου και κυρίως τα ηλεκτρικά λεωφορεία με συσσωρευτή αντιπροσωπεύουν ήδη ένα ταχέως αυξανόμενο μερίδιο του στόλου των δημόσιων

μεταφορών σε ολόκληρη την ΕΕ. Η νομοθεσία για τις υποδομές εναλλακτικών καυσίμων²², η οποία επί του παρόντος αναθεωρείται στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων για την προσαρμογή στον στόχο του 55 %²³, καθορίζει ένα πλαίσιο για την ολοκλήρωση της τυποποίησης των υποδομών επαναφόρτισης σε επίπεδο ΕΕ, και η αναθεωρημένη οδηγία για τα καθαρά οχήματα²⁴ θέτει εθνικούς στόχους για τις δημόσιες προμήθειες καθαρών λεωφορείων, φορτηγών, αυτοκινήτων και ημιφορτηγών για υπηρεσίες όπως οι δημόσιες μεταφορές, η συλλογή αποβλήτων ή η μεταφορά επιστολών και δεμάτων. Η Επιτροπή έχει δώσει προτεραιότητα στη στήριξη του τομέα αυτού, ιδίως για την ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, προκειμένου να καταστεί δυνατή η ομαλή μετάβαση προς οχήματα μηδενικών εκπομπών. Η Επιτροπή δημιούργησε επίσης την ευρωπαϊκή πλατφόρμα για τα καθαρά λεωφορεία²⁵ για να βοηθήσει τις πόλεις στη μετάβαση προς στόλους καθαρών λεωφορείων.

30. Η κάλυψη και η προσβασιμότητα των δημόσιων μεταφορών εντός των πόλεων έχουν βελτιωθεί²⁶. Ωστόσο, πρέπει να αναληφθούν περισσότερες δράσεις για να αυξηθεί η ποιότητά τους, η προσβασιμότητά τους για τα άτομα με αναπηρία και να εξασφαλιστεί καλύτερη ενοποίηση των δημόσιων μεταφορών και των υπηρεσιών κοινόχρηστης κινητικότητας και της ενεργού κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών μικροκινητικότητας, προκειμένου να καλυφθεί το τελευταίο χιλιόμετρο στις περιπτώσεις όπου τα σημεία πρόσβασης είναι σε μακρινή απόσταση ή η συχνότητα των δημόσιων μεταφορών είναι χαμηλή. Αυτό θα συμβάλει επίσης στη μείωση της ανάγκης χρήσης μηχανοκίνητων οχημάτων και, ως εκ τούτου, μπορεί να μειώσει την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Επιπλέον, οι δημόσιες μεταφορές και οι υπηρεσίες κοινόχρηστης κινητικότητας θα πρέπει να αλληλοσυμπληρώνονται. Σε ορισμένες περιπτώσεις, η κοινόχρηστη κινητικότητα και η κινητικότητα κατά παραγγελία θα μπορούσαν να αποτελέσουν μέρος των δημόσιων μεταφορών, ιδίως στις αγροτικές περιοχές, με την ενσωμάτωσή τους στα μοντέλα της έννοιας της «κινητικότητας ως υπηρεσίας».
31. Οι ποιοτικές δημόσιες μεταφορές εξυπηρετούν εξίσου τους εργαζομένους που μετακινούνται καθημερινά και τους ταξιδιώτες, τα νοικοκυριά υψηλού και χαμηλού εισοδήματος, τους ηλικιωμένους και τους νέους, τις γυναίκες και τους άνδρες. Απαιτείται η προσαρμογή των υποδομών και των υπηρεσιών αστικών δημόσιων μεταφορών προκειμένου να διασφαλιστεί, μεταξύ άλλων, καλύτερη προσβασιμότητα²⁷, και καλύτερη εξυπηρέτηση του γηράσκοντος πληθυσμού σε πολλές πόλεις, καθώς και των ατόμων με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα.
32. Για να επιτευχθεί ο εν λόγω στόχος, οι δημόσιες μεταφορές πρέπει να βρίσκονται στο επίκεντρο του σχεδιασμού βιώσιμης αστικής κινητικότητας, να είναι διαθέσιμες και ελκυστικές για όλους και να προσφέρουν απρόσκοπτη πρόσβαση. Θα πρέπει να διατηρούν

²² Οδηγία 2014/94/ΕΕ για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων.

²³ Πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

²⁴ Οδηγία 2009/33/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με την προώθηση των καθαρών οχημάτων οδικών μεταφορών με σκοπό την υποστήριξη της κινητικότητας χαμηλών εκπομπών: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A02009L0033-20190801>.

²⁵ <https://cleanbusplatform.eu/>.

²⁶ <https://www.eca.europa.eu/en/Pages/DocItem.aspx?did=53246>

²⁷ Στο πλαίσιο αυτό, εφαρμόζονται ο κανονισμός 2021/782 για τα δικαιώματα των επιβατών σιδηροδρομικών γραμμών και ο κανονισμός 181/2011 για τα δικαιώματα των επιβατών λεωφορείων και πούλμαν.

νοοτροπία υψηλής ασφάλειας για την προστασία του ευρέος κοινού, των παιδιών και των ευάλωτων χρηστών και για την προσέλκυση νέων ομάδων ανθρώπων. Ο σχεδιασμός των δημόσιων μεταφορών θα πρέπει επίσης να καλύπτει τις συνδέσεις με τις περιοχές εκτός του κέντρου της πόλης, συμπεριλαμβανομένων των συνδέσεων με τα προάστια και τις αγροτικές περιοχές εκτός πόλης.

33. Πρέπει επίσης να δοθεί μεγαλύτερη έμφαση στην ψηφιοποίηση και την αυτοματοποίηση των υπηρεσιών τραμ, λεωφορείων, αστικών σιδηροδρόμων και μετρό· με τον τρόπο αυτόν, μπορεί να αυξηθεί η συχνότητα παροχής των υπηρεσιών και να μειωθεί το λειτουργικό κόστος. Επιπλέον, απαιτούνται περισσότερα δεδομένα σχετικά με τις πραγματικές κυκλοφοριακές ροές των ανθρώπων ώστε να εξασφαλιστεί η δυναμική προσαρμογή της μεταφορικής ικανότητας, των διαδρομών και των δρομολογίων των δημόσιων μεταφορών σε ολόκληρη την πόλη, αντί της συνέχισης παραδοσιακά καθιερωμένων σταθερών προσφορών μεταφορών.
34. Σε ευρύτερο πλαίσιο, οι ψηφιακές λύσεις πολυτροπικής μετακίνησης έχουν επίσης καθοριστική σημασία για την αύξηση της ελκυστικότητας των δημόσιων μεταφορών. Ως εκ τούτου, πρέπει να αναπτυχθούν εφαρμογές της κινητικότητας ως υπηρεσίας (Mobility as a Service, MaaS) με κεντρικό άξονα τις δημόσιες μεταφορές. Οι αρχές δημόσιων μεταφορών πρέπει να διασφαλίζουν ότι παρέχονται στους επιβάτες πληροφορίες για τα δρομολόγια δημόσιων μεταφορών σε πραγματικό χρόνο και επιλογές πολυτροπικής μετακίνησης. Για να επιτευχθεί αυτό, απαιτείται η συνεργασία όλων των ενδιαφερόμενων μερών προκειμένου να συμβιβάσουν εμπορικά και δημόσια συμφέροντα στον σχεδιασμό και τη λειτουργία των εφαρμογών MaaS. Μια ολοκληρωμένη προσφορά που θα περιλαμβάνει ενιαίο εισιτήριο θα συμβάλει επίσης στην απρόσκοπτη σύνδεση των σιδηροδρομικών μετακινήσεων μεγαλύτερων αποστάσεων και στην αύξηση των επιλογών κινητικότητας για τα άτομα που ζουν σε απομακρυσμένες περιοχές, για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα και για τους εργαζομένους που μετακινούνται καθημερινά, μεταξύ άλλων και από αγροτικές και περιαστικές περιοχές.
35. Επιπλέον, είναι σημαντικό να διασφαλιστεί ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αστικών μεταφορών παρέχουν προσβάσιμες πληροφορίες ώστε οι δικτυακοί τόποι τους, οι εφαρμογές για φορητές συσκευές, οι υπηρεσίες ηλεκτρονικής έκδοσης εισιτηρίων, οι υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο, τα μηχανήματα έκδοσης και ελέγχου εισιτηρίων να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας σε επίπεδο ΕΕ²⁸.
36. Ταυτόχρονα, οι αλλαγές που συνδέονται με την αυτοματοποίηση και την ψηφιοποίηση θα δημιουργήσουν επίσης προκλήσεις για τις δημόσιες μεταφορές, μεταξύ άλλων και για τους εργαζομένους στον τομέα αυτόν. Ειδικότερα όσον αφορά τους οδηγούς, υπάρχει υψηλός κίνδυνος αυτοματοποίησής των θέσεων εργασίας τους²⁹. Ως εκ τούτου, η επανειδίκευση και η αναβάθμιση των δεξιοτήτων πρέπει να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στη μετάβαση στις δημόσιες μεταφορές μηδενικών εκπομπών στο μέλλον, ενώ πρέπει να αναπτυχθούν και άλλα μέτρα στο πλαίσιο διαλόγου με τους κοινωνικούς εταίρους. Το Ευρωπαϊκό Σύμφωνο για τις Δεξιότητες³⁰ θα συμβάλει στην κινητοποίηση των

²⁸ Οδηγία (ΕΕ) 2019/882 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις απαιτήσεις προσβασιμότητας προϊόντων και υπηρεσιών (θα τεθεί σε εφαρμογή το 2025): <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=celex%3A32019L0882>.

²⁹ Λεπτομερέστερη ανάλυση των προκλήσεων που σχετίζονται με τις θέσεις εργασίας και τις δεξιότητες στον τομέα των μεταφορών περιλαμβάνεται στο έγγραφο εργασίας των υπηρεσιών της Επιτροπής που συνοδεύει τη στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A52020SC0331>).

³⁰ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1517&langId=el>.

ενδιαφερόμενων μερών και θα λειτουργήσει ως κίνητρο για να αναλάβουν δράση όσον αφορά την αναβάθμιση των δεξιοτήτων και την επανειδίκευση.

37. Όλες αυτές οι πτυχές, σαφώς κατοχυρωμένες στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ, αναμένεται να συμβάλουν στη βελτίωση των δημόσιων μεταφορών, καθιστώντας τις πιο ελκυστικές και αυξάνοντας έτσι τη χρήση τους για όλες τις δημογραφικές ομάδες, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που προέρχονται από περιαστικές και αγροτικές περιοχές. Οι κανόνες για τις δημόσιες συμβάσεις μπορούν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην αποτελεσματική παροχή υπηρεσιών αστικής κινητικότητας. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καλεί τα κράτη μέλη να διεξάγουν τις οικείες σχετικές διαδικασίες σύναψης συμβάσεων κατά τρόπο ώστε να δίνεται προτεραιότητα σε καινοτόμες, ψηφιακές, προσβάσιμες, βιώσιμες και πολυτροπικές λύσεις.

Η Επιτροπή:

- θα ενισχύσει τη χορήγηση χρηματοδότησης (βλ. τμήμα 5) και τη στήριξη της πολιτικής (π.χ. έννοια των ενισχυμένων ΣΒΑΚ) για τις δημόσιες μεταφορές και θα συνεργαστεί με τις εθνικές και τοπικές διοικήσεις και όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη προκειμένου να διασφαλιστεί ότι η εν λόγω μορφή μεταφορών παραμένει η ραχοκοκαλιά της αστικής κινητικότητας και να αντιμετωπιστούν οι ανισότητες όσον αφορά την πρόσβαση στο δίκτυο δημόσιων μεταφορών, συμπεριλαμβανομένης της βελτίωσης της πρόσβασης σε σιδηροδρομικούς σταθμούς·
- θα εξετάσει το ενδεχόμενο υποχρεωτικής παροχής δεδομένων σε πραγματικό χρόνο από τους φορείς εκμετάλλευσης (π.χ. πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια και τις διακοπές υπηρεσίας), μεταξύ άλλων από τις δημόσιες μεταφορές, μέσω εθνικών σημείων πρόσβασης (σε δεδομένα), στο πλαίσιο της αναθεώρησης του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού 2017/1926 σχετικά με τις υπηρεσίες πληροφόρησης για τις πολυτροπικές μετακινήσεις που θα εκδοθεί το 2022·
- θα προτείνει, στο πλαίσιο του ΔΕΔ-Μ, να προβλεφθεί η απαίτηση οι αστικοί κόμβοι να παρέχουν τη δυνατότητα στους επιβάτες να έχουν πρόσβαση σε πληροφορίες, να κάνουν κρατήσεις εισιτηρίων, να πληρώνουν τα εισιτήριά τους και να τα ανακτούν μέσω υπηρεσιών πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας, ώστε οι δημόσιες μεταφορές να αποτελέσουν τη ραχοκοκαλιά της συλλογικής κινητικότητας στους αστικούς κόμβους έως το 2030.

2.5 Υγιεινή και ασφαλής κινητικότητα: μεγαλύτερη έμφαση στο περπάτημα, το ποδήλατο και στη μικροκινητικότητα

38. Οι τρόποι ενεργού κινητικότητας, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο, αποτελούν μορφές κινητικότητας χαμηλού κόστους και μηδενικών εκπομπών, οι οποίες μπορούν επίσης να αποφέρουν παράλληλα οφέλη για την υγεία που συνδέονται με πιο δραστήριους τρόπους ζωής. Για να αναπτυχθεί πλήρως το δυναμικό τους, θα πρέπει να ληφθούν δεόντως υπόψη στις πολιτικές αστικής κινητικότητας σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης και χρηματοδότησης, στον σχεδιασμό των μεταφορών, στην ευαισθητοποίηση, στην κατανομή του χώρου, στους κανονισμούς για την ασφάλεια και στις κατάλληλες υποδομές, συμπεριλαμβανομένης της ιδιαίτερης έμφασης στα άτομα με μειωμένη κινητικότητα. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί επίσης η εφαρμογή του ευρωπαϊκού σχεδίου για την καταπολέμηση του καρκίνου. Αυτός είναι άλλος ένας λόγος για τον οποίο η Επιτροπή προτείνει σήμερα οι αστικοί κόμβοι του δικτύου ΔΕΔ-Μ να αναπτύξουν Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας που αποσκοπούν επίσης στην αύξηση της χρήσης της ενεργού κινητικότητας και επιθυμεί να προωθήσει, στο νέο πλαίσιο της ΕΕ για την αστική

κινητικότητα, την ενίσχυση του εν λόγω είδους κινητικότητας σε όλες τις πόλεις και τις περιφέρειες.

39. Οι εργοδότες μπορούν να ενθαρρύνουν τη βελτίωση της υγείας των εργαζομένων μέσω της ενεργού κινητικότητας. Οι εκστρατείες προώθησης και τα προγράμματα παροχής κινήτρων στον χώρο εργασίας, με τη στήριξη των αναγκαίων επενδύσεων σε υποδομές για τη διευκόλυνση της μετακίνησης στον χώρο εργασίας με τα πόδια ή το ποδήλατο, έχουν ως αποτέλεσμα τη βελτίωση της υγείας και της ευημερίας των εργαζομένων.
40. Έπειτα από την επιδημία της νόσου COVID-19, πολλές τοπικές αρχές έχουν λάβει μέτρα, όπως η μετατροπή χώρων στάθμευσης ή η διεύρυνση των πεζοδρομίων, για την ανακατανομή περισσότερων δημόσιων χώρων σε βιώσιμους τρόπους, όπως το περπάτημα και το ποδήλατο. Οι οδικές υποδομές αποτελούν έναν δημόσιο χώρο που μπορεί να προσαρμοστεί ώστε να επιτρέπει την ασφαλή χρήση από όλους.
41. Οι τρόποι ενεργού κινητικότητας μπορούν να αποτελούν τμήμα των πολυτροπικών μετακινήσεων (ιδίως για το πρώτο και το τελευταίο χιλιόμετρο), καθώς και να προσφέρουν από μόνοι τους μια λύση κινητικότητας από πόρτα σε πόρτα. Παρουσιάζουν σημαντικές δυνατότητες όσον αφορά τη βελτίωση της ανθρώπινης υγείας χάρη στη σωματική δραστηριότητα και όσον αφορά τον μετριασμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης, μειώνοντας έτσι το διοξείδιο του άνθρακα και τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα, καθώς και την ατμοσφαιρική ρύπανση και την ηχορύπανση. Οι επενδύσεις σε υποδομές ενεργού κινητικότητας αποφέρουν επίσης απτά οικονομικά οφέλη³¹.
42. Τα ηλεκτρικά ποδήλατα παρέχουν τη δυνατότητα σε άτομα που ζουν σε λοφώδεις περιοχές ή σε προάστια, καθώς και σε ηλικιωμένους και σε ορισμένα άτομα με μειωμένη κινητικότητα να χρησιμοποιούν το ποδήλατο, διευκολύνοντας πολύ περισσότερους ανθρώπους να μετακινούνται, και να διανύουν μεγαλύτερες αποστάσεις, με το ποδήλατο. Τα ηλεκτρικά ποδήλατα μεταφοράς φορτίου καταλαμβάνουν επίσης όλο και μεγαλύτερο μερίδιο των εμπορικών υπηρεσιών παράδοσης. Τα ηλεκτρικά ποδήλατα αποτελούν πλέον το ταχύτερα αναπτυσσόμενο τμήμα της ηλεκτροκίνησης στην Ευρώπη, με αύξηση των πωλήσεων κατά 52 % το 2020. Μαζί με την τρέχουσα τάση, η ΕΕ αναπτύσσει επίσης ισχυρότερη βιομηχανική βάση στις τεχνολογίες ποδηλάτων και δίκυκλων οχημάτων. Οι τεχνολογίες αυτές γίνονται πιο έξυπνες ενώ απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες για την ενίσχυση των επενδύσεων σε ποδηλατικές υποδομές και για την αξιοποίηση του δυναμικού της ψηφιοποίησης και των δεδομένων ώστε να αυξηθεί η υιοθέτηση της χρήσης του ποδηλάτου και η ενσωμάτωσή της σε ένα πολυτροπικό μείγμα.
43. Η αύξηση του αριθμού των ατόμων που μετακινούνται με τα πόδια και το ποδήλατο, σε συνδυασμό με την ταχεία εμφάνιση ηλεκτρικών πατινιών και άλλων νέων μορφών μικροκινητικότητας, συνεπάγεται μεγαλύτερο αριθμό ευάλωτων χρηστών του οδικού δικτύου³² στους δρόμους των πόλεων. Όλοι οι χρήστες του οδικού δικτύου, συμπεριλαμβανομένων των χρηστών μηχανοκίνητων οχημάτων, πρέπει να προσαρμοστούν στο νέο τοπίο, μέσω της αύξησης της ευαισθητοποίησης και της εκπαίδευσης για την οδική ασφάλεια. Οι ευάλωτοι χρήστες του οδικού δικτύου αντιπροσωπεύουν το 70 % των θανάτων από τροχαία δυστυχήματα σε αστικές περιοχές και, ως εκ τούτου, η εν λόγω ομάδα θα πρέπει να αποτελέσει αντικείμενο μεγαλύτερης προσοχής, ιδίως εάν η ΕΕ

³¹ Κάθε 1 EUR που επενδύεται στην κυκλοφορία με ποδήλατο στις βασικές αρτηρίες της πόλης του Ελσίνκι αποφέρει κέρδος ύψους 3,6 EUR [[Helsinki conducts first Bikenomics analysis | CIVITAS Handshake \(handshakecycling.eu\)](#)].

³² Οι υπέρμαχοι των εν λόγω μορφών κινητικότητας κάνουν συχνά λόγο για «πολύτιμους χρήστες του οδικού δικτύου», καθώς μειώνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση και βελτιώνουν την ποιότητα του αέρα για όλους.

επιθυμεί να επιτύχει τον στόχο της όσον αφορά το «όραμα για μηδενικές απώλειες³³» που έγκειται στην επίτευξη σχεδόν μηδενικού αριθμού θανάτων και τραυματισμών από τροχαία ατυχήματα. Θα πρέπει να δοθεί μεγαλύτερη προσοχή στις πτυχές της οδικής ασφάλειας, οι οποίες θα πρέπει να αποτελούν βασικό μέρος όλων των επιπέδων σχεδιασμού της αστικής κινητικότητας. Θα πρέπει να δοθεί επαρκής χώρος στους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου· π.χ. μέσω του φυσικού διαχωρισμού των δρόμων που προορίζονται για τους πεζούς, για τους ποδηλάτες / για τους χρήστες μέσω μικροκινητικότητας από τους δρόμους που προορίζονται για τα μηχανοκίνητα οχήματα, όπου αυτό είναι εφικτό. Στο πλαίσιο της χρηματοδότησης της ΕΕ για έργα αστικής κινητικότητας και για έργα αστικής υποδομής θα πρέπει να απαιτείται τα έργα να ακολουθούν την προσέγγιση του «ασφαλούς συστήματος». Οι ευρωπαϊκές πόλεις εφαρμόζουν ήδη μέτρα για τη μείωση του κινδύνου που συνδέεται με την ταχύτητα, προσαρμόζοντας τα ανώτατα όρια και συνεχίζοντας τις εργασίες όσον αφορά την καλύτερη διαχείριση της ταχύτητας.

44. Ήδη πριν από την πανδημία της νόσου COVID-19, πολλοί φορείς εκμετάλλευσης είχαν αρχίσει να παρέχουν νέες υπηρεσίες μικροκινητικότητας —όπως (ηλεκτρικά) δίκυκλα (ποδήλατα, πατίνια ή ηλεκτρικά μοτοποδήλατα) που είτε αφήνονται ελεύθερα οπουδήποτε είτε επιστρέφονται σε σταθμούς και άλλες συσκευές προσωπικής κινητικότητας— σε πολλές πόλεις της ΕΕ. Ωστόσο, εφαρμόζονται διαφορετικοί κανόνες σε εθνικό και τοπικό επίπεδο, συχνά ακόμα και εντός ενός κράτους μέλους, γεγονός που δυσχεραίνει την ορθή τήρηση των τοπικών κανόνων από τους επισκέπτες και παρεμποδίζει την επιχειρηματική δραστηριότητα των φορέων εκμετάλλευσης συστημάτων κοινής χρήσης που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν σε περισσότερες από μία χώρες.
45. Ως εκ τούτου, στο παρατηρητήριο αστικής κινητικότητας της ΕΕ δημοσιεύεται σήμερα επεξηγηματικό σημείωμα για τις αρμόδιες αρχές, κατόπιν εντατικής διαβούλευσης με όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη, σχετικά με την ασφαλή χρήση των συσκευών μικροκινητικότητας. Ο εν λόγω θεματικός οδηγός SUMP παρέχει βέλτιστες πρακτικές και βασικές συστάσεις για την ενσωμάτωση συσκευών μικροκινητικότητας στον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας, με στόχο την ασφαλέστερη χρήση τους στις αστικές περιοχές. Θα συμβάλει στην ενσωμάτωση της μικροκινητικότητας στην προσέγγιση του οράματος για μηδενικές απώλειες και στην επίτευξη του μακροπρόθεσμου στόχου της ΕΕ για σχεδόν μηδενικό αριθμό θανάτων και σοβαρών τραυματισμών στις οδικές μεταφορές.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή:

- θα προτείνει στον αναθεωρημένο κανονισμό για το ΔΕΔ-Μ απαιτήσεις για τους επιβατικούς κόμβους πολυτροπικών μεταφορών σε αστικούς κόμβους που θα αφορούν την καλύτερη ενσωμάτωση των ενεργητικών τρόπων μεταφοράς και απαιτήσεις για τη διατήρηση της συνέχειας και της προσβασιμότητας των ποδηλατοδρόμων, προκειμένου να προωθηθούν οι ενεργητικοί τρόποι μεταφοράς·
- θα αυξήσει τον ρόλο της μετακίνησης με τα πόδια και με το ποδήλατο στα επικαιροποιημένα έγγραφα καθοδήγησης για τα ΣΒΑΚ·
- θα δημοσιεύσει σήμερα, στο παρατηρητήριο αστικής κινητικότητας της ΕΕ, ειδικό θεματικό οδηγό για τα ΣΒΑΚ σχετικά με την ασφαλή χρήση των συσκευών μικροκινητικότητας, ώστε να βοηθήσει τους υπευθύνους σχεδιασμού αστικής

³³ EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 — Next steps towards «Vision Zero», (Πλαίσιο πολιτικής της ΕΕ για την οδική ασφάλεια 2021-2030 — Επόμενα βήματα για την επίτευξη του οράματος για μηδενικές απώλειες) https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/default/files/move-2019-01178-01-00-en-tra-00_3.pdf.

κινητικότητας και τις τοπικές αρχές να επιτρέψουν την ασφαλή ανάπτυξη νέων συσκευών στους δρόμους των πόλεων·

- με βάση την πείρα που έχει αποκτηθεί σε εθνικό και τοπικό επίπεδο όσον αφορά τις απαιτήσεις ασφάλειας, θα καταρτίσει κανόνες για την ασφάλεια των συσκευών μικροκινητικότητας·
- θα παράσχει, έως το τέλος του 2022, καθοδήγηση σχετικά με τις απαιτήσεις ποιότητας των υποδομών για τους ευάλωτους χρήστες του οδικού δικτύου κατά τον αρχικό έλεγχο της φάσης σχεδιασμού βάσει της οδηγίας 2008/96/EK³⁴ για τη διαχείριση της ασφάλειας των οδικών υποδομών.

2.6 Αστική εφοδιαστική εμπορευματικών μεταφορών και παραδόσεις τελευταίου χιλιομέτρου μηδενικών εκπομπών

46. Οι αστικές εμπορευματικές μεταφορές, ή αστική εφοδιαστική, είναι απαραίτητες για τη λειτουργία των αστικών οικονομιών, ιδίως κατά τη διάρκεια και έπειτα από την πανδημία της νόσου COVID-19, η οποία είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση των δραστηριοτήτων ηλεκτρονικού εμπορίου και των κατ' οίκον παραδόσεων. Οι παραδόσεις ηλεκτρονικού εμπορίου σε καταναλωτές αυξήθηκαν κατά 25 % το 2020 λόγω της πανδημίας, ενώ η αύξηση των παραδόσεων τελευταίου χιλιομέτρου είναι πιθανό να συνεχιστεί³⁵.
47. Πέραν των χαρακτηριστικών για τους αστικούς κόμβους που προτείνονται στην αναθεώρηση του κανονισμού για το ΔΕΔ-Μ, η υιοθέτηση ταχέως αναπτυσσόμενων και βιώσιμων λύσεων, όπως τα ποδήλατα μεταφοράς φορτίου, πρέπει να επιταχυνθεί, με τη χρήση νέων μοντέλων διανομής, δυναμικής δρομολόγησης και καλύτερης πολυτροπικής συνδεδεμένης χρήσης των αστικών σιδηροδρόμων και των εσωτερικών πλωτών οδών. Με τον τρόπο αυτόν, θα στηριχθεί η βελτιστοποίηση της χρήσης οχημάτων και υποδομών και θα μειωθεί η ανάγκη για διαδρομές χωρίς φορτίο και περιττές διαδρομές.
48. Επιπλέον, κατά τον σχεδιασμό της βιώσιμης αστικής κινητικότητας, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη βαρύτητα στην εμπορευματική διάσταση, προκειμένου να επιταχυνθεί η υιοθέτησή τους. Απαιτούνται περισσότερες προσπάθειες για να διασφαλιστεί ότι τα υφιστάμενα σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής (SULP)³⁶ ενσωματώνονται καλύτερα στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ και αναπτύσσονται και εφαρμόζονται περαιτέρω σε ολόκληρη την ΕΕ³⁷. Αυτό θα συμβάλει στην επίτευξη του στόχου της αστικής εφοδιαστικής μηδενικών εκπομπών έως το 2030.
49. Οι δράσεις στον εν λόγω τομέα θα επικεντρωθούν στην ανάπτυξη λύσεων, τεχνολογιών και οχημάτων μηδενικών εκπομπών για την αστική εφοδιαστική. Η Επιτροπή θα αναθεωρήσει τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, προκειμένου να επιτευχθεί η μετάβαση σε οχήματα μηδενικών εκπομπών στον

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=celex%3A32008L0096>.

³⁵ <https://www.weforum.org/press/2021/04/covid-19-has-reshaped-last-mile-logistics-with-e-commerce-deliveries-rising-25-in-2020/>.

³⁶ Ειδικός θεματικός οδηγός στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ δημοσιεύτηκε τον Οκτώβριο του 2019: https://www.eltis.org/sites/default/files/sustainable_urban_logistics_planning_0.pdf.

³⁷ Στη διερευνητική μελέτη του 2021 διαπιστώθηκε ότι, μολονότι το 68 % των πόλεων της ΕΕ που συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα γνώριζαν για τις κατευθυντήριες γραμμές για τα σχέδια βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής (SULP), μόνο το 13 % διαθέτει ειδικό SULP, ενώ το 58 % περιλαμβάνει στοιχεία εφοδιαστικής στα οικεία Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας.

εν λόγω τομέα. Η πρόταση της Επιτροπής σχετικά με πιο φιλόδοξα πρότυπα όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ των ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων³⁸ θα αυξήσει επίσης σημαντικά την ανάπτυξη ημιφορτηγών μηδενικών εκπομπών για χρήση στην αστική εφοδιαστική.

50. Η διασφάλιση της συμμετοχής των ενδιαφερόμενων μερών από τον δημόσιο και τον ιδιωτικό τομέα έχει καίρια σημασία για τη βελτιστοποίηση της αστικής εφοδιαστικής και της παράδοσης τελευταίου χιλιόμετρου από οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική άποψη. Η συνεργασία μεταξύ των τοπικών αρχών και των ενδιαφερόμενων μερών του ιδιωτικού τομέα, ο τακτικός διάλογος μεταξύ όλων των μερών, η δικτύωση και οι ανταλλαγές μεταξύ των πολεοδόμων αποτελούν βασικές δράσεις που αναφέρονται τόσο από τις τοπικές αρχές όσο και από ενδιαφερόμενα μέρη του ιδιωτικού τομέα³⁹ για την ανάπτυξη γνώσεων σχετικά με τη διαχείριση και τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής. Επιπλέον, απαιτούνται περισσότερες εργασίες σε επίπεδο ΕΕ για την αξιολόγηση της ανάγκης για περισσότερη συλλογή και ανταλλαγή δεδομένων σχετικά με τις αστικές εμπορευματικές μεταφορές⁴⁰.

Ως εκ τούτου, η Επιτροπή:

- θα υποβάλει πρόταση έως το τέλος του 2022 για την αναθεώρηση των προτύπων επιδόσεων όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ των βαρέων επαγγελματικών οχημάτων, προκειμένου να επιτευχθεί η μετάβαση προς οχήματα μηδενικών εκπομπών στον εν λόγω τομέα·
- θα διασφαλίσει την πλήρη ενσωμάτωση των υφιστάμενων σχεδίων βιώσιμης αστικής εφοδιαστικής (SULP) στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ·
- θα στηρίξει τον διάλογο και τη συνεργασία μεταξύ όλων των μερών, τη δικτύωση και τις ανταλλαγές μεταξύ πολεοδόμων·
- θα στηρίξει την εθελοντική ανταλλαγή δεδομένων μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών, ώστε να αυξηθεί η αποδοτικότητα, η βιωσιμότητα και η ανταγωνιστικότητα των αστικών εμπορευματικών μεταφορών⁴¹.

2.7 Ψηφιοποίηση, καινοτομία και νέες υπηρεσίες κινητικότητας

51. Η ψηφιοποίηση έχει αναξιοποίητο δυναμικό: τεχνολογίες όπως η τεχνητή νοημοσύνη, τα ψηφιακά δίδυμα, οι αλυσίδες συστοιχιών, το διαδίκτυο των πραγμάτων, οι ευρωπαϊκές λύσεις δορυφορικής πλοήγησης και γεωσκόπησης υπόσχονται να καταστήσουν την αστική κινητικότητα πιο έξυπνη, πιο ανθεκτική και πιο βιώσιμη.
52. Χάρη σε νέες εφαρμογές και πλατφόρμες, τα έξυπνα τηλέφωνα μπορούν να παρέχουν πρόσβαση σε ευρύ φάσμα υπηρεσιών. Για παράδειγμα, οι εφαρμογές της «κινητικότητας

³⁸ Πρόταση κανονισμού σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R\(01\)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:52017PC0676R(01))

³⁹ Ο.π.

⁴⁰ Σύμφωνα με τη διερευνητική μελέτη, μόνο το 29 % των πόλεων της ΕΕ που συμπεριλήφθηκαν στο δείγμα συλλέγουν δεδομένα σχετικά με την αστική εφοδιαστική και μόνο το 32 % διαθέτουν πλαίσιο αξιολόγησης.

⁴¹ Λαμβάνοντας δεόντως υπόψη τις λύσεις που αναπτύσσονται στο φόρουμ για τις ψηφιακές υπηρεσίες μεταφορών και εφοδιαστικής (Digital Transport and Logistics Forum, DTLF).

ως υπηρεσίας» μπορούν να συμβάλουν στην κράτηση και την πληρωμή εισιτηρίων για όλες τις προσφορές κινητικότητας. Όσο πιο απρόσκοπτα μπορούμε να κάνουμε τα πολυτροπικά ταξίδια, τόσο περισσότεροι χρήστες θα τα επικροτούν και θα τα αποδέχονται. Στο μέλλον, τόσο οι μεταφορείς όσο και οι επιβάτες θα μπορούν να χρησιμοποιούν ευρωπαϊκά πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας⁴² τα οποία θα εκδίδονται από τα κράτη μέλη ώστε οι πολίτες, οι κάτοικοι και οι επιχειρήσεις να έχουν τη δυνατότητα να ανταλλάσσουν και να παρουσιάζουν διαπιστευτήρια, μεταξύ άλλων και για σκοπούς αστικής κινητικότητας.

53. Επιπλέον, τα εργαλεία διαχείρισης της ψηφιακής κινητικότητας μπορούν να βοηθήσουν τις αρχές του τομέα των δημόσιων μεταφορών να κατανοήσουν με ακρίβεια τη χρήση δημόσιων χώρων, να πραγματοποιήσουν καλύτερες επενδύσεις σε πολυτροπικές υποδομές και οχήματα και να σχεδιάσουν και να παρακολουθήσουν αποτελεσματικά τη συμμόρφωση με τους κανόνες.
54. Για την περαιτέρω στήριξη της καλύτερης διαχείρισης της κυκλοφορίας και της κινητικότητας, η προβλεπόμενη αναθεώρηση της οδηγίας για τα συστήματα ευφών μεταφορών⁴³ και ο αναθεωρημένος κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός σχετικά με υπηρεσίες πληροφόρησης για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο σε επίπεδο Ένωσης⁴⁴ θα ενισχύσουν την πληροφόρηση για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο και τις υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας.
55. Η ψηφιοποίηση προσφέρει επίσης έναν τρόπο για την επίλυση ορισμένων προκλήσεων που σχετίζονται με τις ρυθμίσεις πρόσβασης των οχημάτων στις πόλεις (UVAR). Στην Ευρώπη, η πλειονότητα (73 %) των UVAR αφορούν ζώνες χαμηλών (και μηδενικών) εκπομπών. Οι ζώνες χαμηλών εκπομπών μπορούν να αποτελέσουν αποτελεσματικό εργαλείο για την αντιμετώπιση των τοπικών προβλημάτων ποιότητας του αέρα, ιδίως σε περιοχές όπου η κυκλοφορία συνιστά βασική πηγή της συνολικής ατμοσφαιρικής ρύπανσης. Επιπλέον, ορισμένες τοπικές αρχές εξετάζουν το ενδεχόμενο εφαρμογής συστημάτων αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων ρύπανσης ή συστημάτων επιβολής χρέωσης οδικών τελών για την αντιμετώπιση άλλων ζητημάτων, όπως η κυκλοφοριακή συμφόρηση⁴⁵. Πράγματι, πολλές πόλεις αντιμετωπίζουν προβλήματα τοπικής κυκλοφοριακής συμφόρησης και ποιότητας του αέρα λόγω των μεταφορών, καθώς συχνά παρατηρούνται τιμές που υπερβαίνουν τα πρότυπα της ΕΕ για την ποιότητα του αέρα και τα όρια ρύπανσης⁴⁶. Οι οδικές μεταφορές ειδικότερα θα πρέπει να καταστούν δραστικά λιγότερο ρυπογόνες, ιδίως στις πόλεις. Η προβλεπόμενη πρόταση για αυστηρότερα πρότυπα εκπομπών ατμοσφαιρικών ρύπων για τα οχήματα (Euro 7) θα συνδράμει τις

⁴² Στις 3 Ιουνίου 2021, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε πρόταση κανονισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 όσον αφορά τη θέσπιση πλαισίου για την ευρωπαϊκή ψηφιακή ταυτότητα, σε συνδυασμό με τη σύσταση της Επιτροπής, της 3ης Ιουνίου 2021, σχετικά με κοινή εργαλειοθήκη της Ένωσης για μια συντονισμένη προσέγγιση όσον αφορά το ευρωπαϊκό πλαίσιο για την ψηφιακή ταυτότητα. Εάν οι νομοθετικές συζητήσεις ολοκληρωθούν έως το τέλος του 2022, τα κράτη μέλη θα εκδώσουν πορτοφόλια ψηφιακής ταυτότητας το 2024.

⁴³ <https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12534-Intelligent-transport-systems-review-of-EU-rules-el>.

⁴⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/ALL/?uri=CELEX%3A32015R0962>.

⁴⁵ Στις 21 Οκτωβρίου 2021, οι UVAR που ίσχυαν ή επιβεβαιώθηκαν ως προγραμματισμένες αφορούσαν 328 ζώνες χαμηλών εκπομπών, 130 συστήματα αντιμετώπισης έκτακτων καταστάσεων ρύπανσης, 36 ζώνες μηδενικών εκπομπών και 6 αστικά δίοδια. Πηγή: <https://urbanaccessregulations.eu/>.

⁴⁶ Οδηγία 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?qid=1486474738782&uri=CELEX:02008L0050-20150918>.

πόλεις στη μετάβαση προς την καθαρή κινητικότητα. Εξάλλου, οι UVAR μπορεί να αποτελέσουν ένα μέτρο για τη συμμόρφωση με τα πρότυπα ποιότητας του αέρα της ΕΕ και για τον περιορισμό της κυκλοφοριακής συμφόρησης και των εκπομπών από την οδική κυκλοφορία. Επιπλέον, παρέχουν επίσης κίνητρα για τη χρήση των δημόσιων μεταφορών και την ενεργό κινητικότητα, μειώνοντας την πρόσβαση περισσότερο ρυπογόνων οχημάτων σε ευαίσθητες αστικές περιοχές.

56. Είναι σημαντικό, όταν χρησιμοποιούνται UVAR, να επιτρέπουν απρόσκοπτα και φιλικά προς τον χρήστη ταξίδια σε ολόκληρη την ενιαία αγορά, χωρίς να οδηγούν σε διακρίσεις εις βάρος των οδηγών που δεν είναι μόνιμοι κάτοικοι. Παρότι η θέσπιση ειδικών UVAR αποτελεί και θα πρέπει να αποτελεί καθήκον των αρμόδιων εθνικών και τοπικών αρχών, η ποικιλία των διαφορετικών UVAR θέτει νέες προκλήσεις στην ΕΕ για τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Οι χρήστες του οδικού δικτύου χρειάζονται καλύτερη πρόσβαση σε πληροφορίες προκειμένου να γνωρίζουν τις εν λόγω ρυθμίσεις και να μπορούν να συμμορφώνονται με αυτές· και οι πόλεις συχνά δεν είναι σε θέση να συστήσουν και να επιβάλουν με τον κατάλληλο τρόπο αποτελεσματικά και λειτουργικά συστήματα. Οι εν λόγω προκλήσεις είναι ιδιαίτερα σοβαρές για τα αλλοδαπά οχήματα, ακόμα και αν πρόκειται για οχήματα μηδενικών εκπομπών. Δεν υπάρχει τυποποιημένος και αποτελεσματικός τρόπος παροχής πληροφοριών και δεδομένων σχετικά με τους κανόνες UVAR στους οδηγούς. Ομοίως, οι δημοτικές αρχές δεν διαθέτουν τα δεδομένα που είναι αναγκαία για τη διασυννοριακή επιβολή των ρυθμίσεων.
57. Η Επιτροπή έχει μέχρι στιγμής επικεντρώσει τις προσπάθειές της στη βελτίωση της παροχής πληροφοριών και της ανταλλαγής δεδομένων μέσω:
- της εφαρμογής του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1724 σχετικά με την ενιαία ψηφιακή πύλη⁴⁷, ο οποίος απαιτεί από τις δημόσιες αρχές να παρέχουν πληροφορίες στους χρήστες του οδικού δικτύου μέσω της πύλης·
 - της προετοιμασίας της αναθεώρησης⁴⁸ του κατ' εξουσιοδότηση κανονισμού σχετικά με την πληροφόρηση για την κυκλοφορία σε πραγματικό χρόνο⁴⁹ που απαιτεί από τα κράτη μέλη να παρέχουν πρόσβαση σε ευρύ φάσμα στατικών και δυναμικών δεδομένων ώστε να παρέχονται νέα σύνολα δεδομένων, όπως εκείνα που αφορούν τις UVAR·
 - του έργου «UVARbox⁵⁰», το οποίο έχει ως στόχο να βοηθήσει τις πόλεις να αναπτύξουν ένα φιλικό προς τον χρήστη εργαλείο για την παροχή δεδομένων σε τυποποιημένη μορφή σχετικά με αστικά και περιφερειακά συστήματα UVAR·
 - του έργου «UVARexchange⁵¹», το οποίο αποσκοπεί στη βελτίωση της κοινοποίησης πληροφοριών σε οδηγούς που βρίσκονται κοντά στις ζώνες

⁴⁷ Ο κανονισμός για την ενιαία ψηφιακή πύλη λειτουργεί ως ενιαίο σημείο εισόδου για την πρόσβαση πολιτών και επιχειρήσεων σε πληροφορίες σχετικά με τους κανόνες και τις απαιτήσεις που πρέπει να τηρούν λόγω των ενωσιακών, εθνικών, περιφερειακών ή τοπικών κανονισμών. Μεταξύ άλλων απαιτήσεων, οι δημόσιες αρχές υποχρεούνται να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με τις UVAR στους χρήστες του οδικού δικτύου μέσω της πύλης. Όσον αφορά τη διαδικασία για την απόκτηση αυτοκόλλητων σημάτων εκπομπών, ο κανονισμός ορίζει ότι τα εν λόγω αυτοκόλλητα που εκδίδονται από δημόσιο φορέα ή οργανισμό πρέπει να είναι πλήρως διαθέσιμα στο διαδίκτυο έως τις 12 Δεκεμβρίου 2023.

⁴⁸ Η έκδοση της κατ' εξουσιοδότηση πράξης αναμένεται για το πρώτο τρίμηνο του 2022

⁴⁹ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX:32015R0962>.

⁵⁰ Χρηματοδοτούμενη από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προπαρασκευαστική ενέργεια την οποία διαχειρίζονται οι υπηρεσίες της Επιτροπής (<https://uvarbox.eu>).

UVAR και στη βελτίωση της πρόσβασης των τοπικών αρχών σε πληροφορίες, ειδικότερα όσον αφορά τα αλλοδαπά οχήματα και τους αλλοδαπούς οδηγούς, για απρόσκοπτη μετακίνηση και επιβολή των UVAR από τις τοπικές αρχές.

58. Είναι αναγκαίο να καταβληθούν περαιτέρω προσπάθειες για αποτελεσματικές, οικονομικά αποδοτικές, φιλικές προς τον χρήστη και δίκαιες λύσεις που θα ωφελούν τόσο τις δημόσιες αρχές όσο και τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες οχημάτων και θα τους βοηθούν να λειτουργούν και να εφαρμόζουν τις UVAR.
59. Η ψηφιοποίηση διευκολύνει επίσης νέες υπηρεσίες κινητικότητας, όπως τα κοινόχρηστα αυτοκίνητα και ποδήλατα που αφήνονται ελεύθερα οπουδήποτε, η μίσθωση οχημάτων και οι καινοτόμες υπηρεσίες ταξί, ή υπηρεσίες παράδοσης, οι οποίες παρέχονται κυρίως μέσω εφαρμογών για κινητά τηλέφωνα. Επιπλέον, οι εν λόγω υπηρεσίες αποτελούν σημαντική ευκαιρία για τις ευρωπαϊκές επιχειρήσεις.
60. Οι εταιρείες μίσθωσης οχημάτων μπορούν να καταστούν παράγοντες «που αλλάζουν τα δεδομένα» καθώς προσφέρουν οχήματα ιδιωτικής μίσθωσης με οδηγό (στο εξής: PHV) που ανταγωνίζονται τις παραδοσιακές υπηρεσίες ταξί. Οι οδηγοί ταξί θεωρούν συχνά αθέμιτο τον ανταγωνισμό από τις εταιρείες μίσθωσης οχημάτων, αν οι εταιρείες αυτές δεν υποχρεούνται να τηρούν τους ίδιους κανόνες με τα ταξί. Παράλληλα, οι εταιρείες μίσθωσης οχημάτων και οι φορείς παροχής υπηρεσιών PHV θεωρούν παρωχημένους τους κανόνες που ισχύουν για τις υπηρεσίες PHV. Η Επιτροπή θα παράσχει στοχευμένη καθοδήγηση σχετικά με τους κανόνες που αφορούν τις υπηρεσίες ταξί και τις υπηρεσίες PHV το 2022. Η εν λόγω καθοδήγηση συμπληρώνει τις πρόσφατες προτάσεις της Επιτροπής σχετικά με δίκαιες συνθήκες εργασίας στην οικονομία των πλατφορμών. Για να διασφαλιστεί η ανάπτυξη των εν λόγω υπηρεσιών σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η σημερινή πρόταση για τις αναθεωρημένες κατευθυντήριες γραμμές για το ΔΕΔ-Μ προβλέπει ότι τα ΣΒΑΚ στους αστικούς κόμβους θα πρέπει να καλύπτουν σχέδια μετάβασης προς στόλους αυτοκινήτων μηδενικών εκπομπών.
61. Εμφανίζονται και άλλες νέες υπηρεσίες κινητικότητας και μεταφορών, οι οποίες συχνά λαμβάνουν στήριξη από τη χρηματοδότηση της ΕΕ για δραστηριότητες έρευνας και καινοτομίας. Οι υπηρεσίες συνδεδεμένης, συνεργατικής και αυτοματοποιημένης κινητικότητας (Connected cooperative automated mobility, στο εξής: CCAM) και η αστική εναέρια κινητικότητα (urban air mobility, στο εξής: UAM)⁵² είναι δύο από αυτές. Για να μεγιστοποιηθεί η δυναμική συμβολή τους στην αστική κινητικότητα, είναι αναγκαίο να ενσωματωθούν στο πλαίσιο των ΣΒΑΚ από τα πρώτα στάδια.
62. Γενικότερα, πολλές ευρωπαϊκές πόλεις πρωτοστατούν ήδη σε παγκόσμιο επίπεδο όσον αφορά την καινοτομία στον τομέα των μεταφορών, τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας και την υλοποίηση φιλόδοξων στόχων για το κλίμα και την οδική ασφάλεια. Οι πόλεις μας είναι συχνά τα καλύτερα «ζωντανά εργαστήρια» όπου σχεδιάζονται, δοκιμάζονται και εφαρμόζονται νέες λύσεις σε κοινές προκλήσεις, συμβάλλοντας όχι μόνο στην εξασφάλιση αποτελεσματικότερης και βιωσιμότερης αστικής κινητικότητας, αλλά και στην περαιτέρω βελτίωση της ποιότητας ζωής στις ευρωπαϊκές πόλεις για τους ανθρώπους που ζουν σε αυτές. Οι πόλεις πειραματίζονται επίσης με τη χρήση τοπικών ψηφιακών διδύμων, συνδυάζοντας δεδομένα από διάφορους τομείς (συμπεριλαμβανομένης της κινητικότητας) και χρησιμοποιώντας την απεικόνιση, τη μοντελοποίηση και την

⁵¹ Χρηματοδοτούμενη από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο προπαρασκευαστική ενέργεια την οποία διαχειρίζονται οι υπηρεσίες της Επιτροπής (<https://www.eltis.org/in-brief/news/uvarexchange-project-kicks>).

⁵² Ορίζεται ως: εναέρια κυκλοφορία κλίμακας σε πολύ χαμηλό υψόμετρο πάνω από κατοικημένες περιοχές.

προσομοίωση προς υποστήριξη της οικείας διαδικασίας λήψης αποφάσεων με ολοκληρωμένο τρόπο.

63. Η δημόσια συζήτηση και η «συνδημιουργία» νέων εννοιών κινητικότητας είναι ζωτικής σημασίας για την αποδοχή τους από το κοινό. Για τον σκοπό αυτό, και από το 2002, η πρωτοβουλία CIVITAS έλαβε στήριξη από τα διαδοχικά προγράμματα-πλαίσια E&K και έχει δρομολογήσει καινοτόμες δράσεις σε τοπικό και περιφερειακό επίπεδο, οι οποίες παρέχουν στις δημόσιες αρχές τη δυνατότητα να διαχειρίζονται καλύτερα την καινοτομία και να υιοθετούν νέα εργαλεία, λύσεις ή διαδικασίες. Με τον τρόπο αυτό, προωθείται η ανάπτυξη και η αναπαραγωγή λύσεων βιώσιμης και έξυπνης αστικής κινητικότητας σε ολόκληρη την Ευρώπη — και πέραν αυτής.
64. Επιπλέον, υπάρχουν πολλές πρωτοβουλίες έρευνας και καινοτομίας της ΕΕ που συνδέονται με την αστική κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των συμπράξεων κοινού προγραμματισμού 2ZERO (Προς τις οδικές μεταφορές μηδενικών εκπομπών) και CCAM (Συνδεδεμένη, συνεργατική και αυτοματοποιημένη κινητικότητα), των θεσμικών συμπράξεων «Καθαρό υδρογόνο» και «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι», της συγχρηματοδοτούμενης σύμπραξης «Πρώθηση της αστικής μετάβασης» (Driving Urban Transition, στο εξής: DUT), της πρωτοβουλίας «Αστικές καινοτόμες δράσεις», της κοινότητας γνώσης και καινοτομίας του EIT για την αστική κινητικότητα, της πρωτοβουλίας living.eu και της πλατφόρμας «Smart Cities Marketplace». Οι εν λόγω πρωτοβουλίες αλληλοσυμπληρώνονται και προσφέρουν πολλές δυνατότητες για συνέργειες με σκοπό την επιτάχυνση της καινοτομίας προς πιο βιώσιμες και ζωντανές πόλεις και αστικούς χώρους. Μια ιδιαίτερα ελπιδοφόρα οδός για τον αποτελεσματικό συντονισμό μεταξύ πρωτοβουλιών σε αστικά θέματα είναι η αποστολή «Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις» (βλ. κατωτέρω).

Η Επιτροπή:

- θα προτείνει νομοθετική πρωτοβουλία έως το 2022 σχετικά με την παροχή και τη χρήση εμπορικά ευαίσθητων δεδομένων για υπηρεσίες πολυτροπικής ψηφιακής κινητικότητας, με παράλληλη βελτίωση της προσβασιμότητας για τα άτομα με μειωμένη κινητικότητα·
- θα παρουσιάσει δράσεις για την ανάπτυξη κοινού ευρωπαϊκού χώρου δεδομένων κινητικότητας για τη διευκόλυνση της πρόσβασης σε δεδομένα κινητικότητας και της ανταλλαγής αυτών, μεταξύ άλλων σε αστικό επίπεδο, το 2022·
- θα δημιουργήσει, με τη στήριξη του προγράμματος «Ψηφιακή Ευρώπη»⁵³, εργαλειοθήκη της ΕΕ για τοπικά ψηφιακά δίδυμα, ώστε να συνδράμει τις πόλεις, στο δικό τους τοπικό πλαίσιο, να συνδυάζουν δεδομένα από διάφορους τομείς, όπως η κινητικότητα, και να χρησιμοποιούν την απεικόνιση και την προσομοίωση για τη στήριξη της λήψης αποφάσεων·
- θα εκπονήσει ειδική μελέτη το 2022, στην οποία θα χαρτογραφηθούν και θα αποσαφηνιστούν οι διαθέσιμες ψηφιακές και τεχνικές λύσεις που θα εξασφαλίσουν αποτελεσματικότερες και φιλικότερες προς τον χρήστη UVAR, με παράλληλη τήρηση της αρχής της επικουρικότητας·
- θα εκδώσει κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις τοπικές μεταφορές κατά παραγγελία: δηλαδή ταξί, μισθωμένα οχήματα με οδηγό και μίσθωση οχημάτων·

⁵³ Digital Europe Work Programme 2021-2021 (Πρόγραμμα εργασίας «Ψηφιακή Ευρώπη» 2021-2021), C(2021) 7914 final, παράρτημα. Ενδεικτική ημερομηνία για την έναρξη της υποβολής προτάσεων το 2022.

- θα αναπτύξει περαιτέρω την πρωτοβουλία CIVITAS στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» και τη συνεργασία της με σχετικές πρωτοβουλίες που χρηματοδοτούνται από την ΕΕ, μέσω της αποστολής «Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις»·
- θα στηρίζει τις δράσεις καινοτομίας στο πλαίσιο του προγράμματος E&K «Ορίζων Ευρώπη» μέσω των συμπράξεων που σχετίζονται με τις δραστηριότητες αστικής κινητικότητας (συγχρηματοδοτούμενη σύμπραξη DUT, συμπράξεις κοινού προγραμματισμού 2ZERO και CCAM, θεσμικές συμπράξεις «Καθαρό υδρογόνο» και «Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι»).

2.8 Προς κλιματικά ουδέτερες πόλεις: ανθεκτικές, φιλικές προς το περιβάλλον και ενεργειακά αποδοτικές αστικές μεταφορές

65. Βασικό ορόσημο της στρατηγικής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα είναι η διαμόρφωση τουλάχιστον 100 κλιματικά ουδέτερων ευρωπαϊκών πόλεων έως το 2030. Δεδομένης της διαθεσιμότητας κατάλληλων τεχνολογικών και άλλων λύσεων πολιτικής για την κινητικότητα μηδενικών εκπομπών, οι πόλεις θα πρέπει να λάβουν μέτρα για να διευκολύνουν την πράσινη μετάβαση και, τελικά, να διασφαλίσουν ότι η αστική κινητικότητα και οι μεταφορές καθίστανται κλιματικά ουδέτερες το συντομότερο δυνατόν. Στις εν λόγω δράσεις θα πρέπει να συμπεριληφθούν συνέργειες με την παραγωγή ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές, την αποθήκευση ενέργειας και τις ενεργειακές κοινότητες. Ειδικότερα, οι δημοτικές αρχές θα πρέπει να χρησιμοποιήσουν τις εξουσίες που έχουν στη διάθεσή τους, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο των διαδικασιών σύναψης δημόσιων συμβάσεων, των διαδικασιών ανάθεσης παραχώρησης ή χορήγησης αδειών, και των διαδικασιών παροχής επιχορηγήσεων για να επιταχύνουν τον οικολογικό προσανατολισμό των δημόσιων μεταφορών και των στόλων, όπως τα οχήματα κοινόχρηστης κινητικότητας και τα μισθωμένα οχήματα, τα οχήματα διανομής και οι υπηρεσίες ταξί και PHV.
66. Οι δημόσιες αρχές θα πρέπει να διασφαλίσουν τη διαθεσιμότητα αποτελεσματικών, διαλειτουργικών και φιλικών προς τον χρήστη υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα. Για τον σκοπό αυτόν, το φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές έχει ήδη καταρτίσει σειρά συστάσεων προς τις δημόσιες αρχές για τη σύναψη συμβάσεων, την ανάθεση συμβάσεων παραχώρησης, τη χορήγηση αδειών και/ή τη χορήγηση στήριξης για υποδομές ηλεκτρικής επαναφόρτισης για επιβατικά αυτοκίνητα και ημιφορτηγά⁵⁴. Επιπλέον, το 2022 προβλέπεται να δημοσιευτούν καθοδήγηση για τη βελτίωση των διαδικασιών αδειοδότησης και σύνδεσης των υποδομών επαναφόρτισης με το δίκτυο, καθώς και συστάσεις για την επιτάχυνση του εξηλεκτρισμού των ειδικών και των δεσμευμένων στόλων.
67. Η μετάβαση στην κλιματική ουδετερότητα θα αναπτυχθεί και θα καταδειχθεί στην πράξη από τις πόλεις που συμμετέχουν στην αποστολή «Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις»⁵⁵. Η αποστολή έχει ως στόχο να διαμορφώσει 100 κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες ευρωπαϊκές πόλεις έως το 2030 και να θέσει τις βάσεις ώστε όλες οι πόλεις να είναι κλιματικά ουδέτερες έως το 2050. Η αστική κινητικότητα θα βρίσκεται στο επίκεντρο της εν λόγω πρόκλησης. Όσον αφορά την E&K, το πρώτο πρόγραμμα εργασίας του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» για την περίοδο 2021-2022 περιλαμβάνει σειρά δράσεων

⁵⁴ https://transport.ec.europa.eu/document/download/5bcffc0b-d1fe-468e-9f2c-04026629c907_en.

⁵⁵ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52021DC0609&qid=1633352046497>.

που συμβάλλουν στο να τεθούν τα θεμέλια για την υλοποίηση της αποστολής, μεταξύ άλλων σε διάφορους βασικούς τομείς, όπως οι δημόσιες μεταφορές.

Η Επιτροπή:

- θα προτείνει να συμπεριληφθούν στον αναθεωρημένο κανονισμό για το ΔΕΔ-Μ υποχρεώσεις σχετικά με τη διαθεσιμότητα υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού, οι οποίες απορρέουν από την πρόταση της Επιτροπής για κανονισμό για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων⁵⁶, μεταξύ άλλων σε αστικούς κόμβους·
- θα συμπεριλάβει στα προγράμματα εργασίας του προγράμματος E&K «Ορίζων Ευρώπη» θέματα που θα βοηθήσουν τις πόλεις να επενδύσουν στην καινοτομία αστικής κινητικότητας στο πλαίσιο της αποστολής για τις πόλεις, με έμφαση στις δημόσιες μεταφορές και την ενεργό κινητικότητα και στο πλαίσιο των συμπράξεων στον τομέα των μεταφορών για τη στήριξη αυτοματοποιημένων, έξυπνων οχημάτων μηδενικών εκπομπών και της ενσωμάτωσής τους στα συστήματα φόρτισης στις αστικές περιοχές·
- θα παράσχει 359,3 εκατ. EUR στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» κατά την περίοδο 2021-2023 για το αρχικό στάδιο υλοποίησης της αποστολής «Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις»·
- θα αναπτύξει περαιτέρω συνέργειες με την εξασφάλιση πόρων και τη χρηματοδότηση από άλλα προγράμματα της ΕΕ (όπως τα Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία, ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη» και ο Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας), την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και πηγές του ιδιωτικού τομέα για τη στήριξη της ανάπτυξης της κινητικότητας και των οχημάτων μηδενικών εκπομπών, καθώς και των παραγόντων διευκόλυνσης τους.

2.9 Εναισθητοποίηση και ανάπτυξη ικανοτήτων

68. Η Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας (16-22 Σεπτεμβρίου)⁵⁷ —η εκστρατεία της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε συνεργασία με ένα δίκτυο εθνικών συντονιστών— προωθεί την αλλαγή συμπεριφοράς προς τη βιώσιμη κινητικότητα από το 2002 στηρίζοντας την ενεργό κινητικότητα, τις δημόσιες μεταφορές και άλλες βιώσιμες και έξυπνες λύσεις στον τομέα των μεταφορών. Αν και η εκστρατεία διεξάγεται καθόλη τη διάρκεια του έτους, κατά την κύρια αποκεντρωμένη εκδήλωση, τον Σεπτέμβριο, διοργανώνουν οι πόλεις εκδηλώσεις που συνδέονται με το ετήσιο θέμα, όπως οι ολοένα πιο δημοφιλείς «ημέρες χωρίς αυτοκίνητο». Το θέμα της 20ής διοργάνωσης το 2021 ήταν «Ασφαλείς και υγιείς με βιώσιμη κινητικότητα» στο πλαίσιο της διοργάνωσης αυτής καταγράφηκε πρωτοφανής συμμετοχή 3 200 πόλεων από 53 χώρες ανά τον κόσμο. Ετήσιες εκδηλώσεις, όπως σημαντικές διασκέψεις της ΕΕ ⁵⁸και βραβεία που σχετίζονται με την αστική κινητικότητα σε επίπεδο ΕΕ, εξυπηρετούν παρόμοιο σκοπό και παρέχουν στους συμμετέχοντες τη δυνατότητα να δικτυώνονται και να ανταλλάσσουν βέλτιστες πρακτικές. Η εν εξελίξει Διάσκεψη για το μέλλον της Ευρώπης προσφέρει επίσης ένα εξαιρετικό φόρουμ για διαδραστική επικοινωνία με τους πολίτες σχετικά με βιώσιμες λύσεις στον τομέα των μεταφορών.

⁵⁶ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EL/TXT/?uri=CELEX%3A52021PC0559>.

⁵⁷ <https://mobilityweek.eu/home/>.

⁵⁸ Ειδικότερα, το φόρουμ Civitas, το συνέδριο για τα ΣΒΑΚ και οι Ημέρες Αστικής Κινητικότητας.

69. Το ετήσιο Βραβείο Προσβάσιμης Πόλης⁵⁹, που απονεμήθηκε για πρώτη φορά από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2010, αναγνωρίζει στις ευρωπαϊκές πόλεις τις προσπάθειές τους να καταστούν πιο προσβάσιμες για τα άτομα με αναπηρία, μεταξύ άλλων στον τομέα των μεταφορών και των σχετικών υποδομών. Η 12η έκδοση του Βραβείου Προσβάσιμης Πόλης περιλαμβάνει ειδική μνεία για τη βελτίωση της προσβασιμότητας των σιδηροδρομικών σταθμών στο πλαίσιο του εορτασμού του Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων (2021). Το βραβείο ενθαρρύνει κάθε πόλη της ΕΕ να εξασφαλίσει στα άτομα με αναπηρία και τους ηλικιωμένους ισότιμη πρόσβαση στην αστική ζωή. Επιπλέον, δίνει τη δυνατότητα στις πόλεις να ανταλλάσσουν παραδείγματα ορθών πρακτικών.
70. Παράλληλα με την ευαισθητοποίηση, είναι επίσης αναγκαίο να παρασχεθεί στήριξη στις τοπικές και περιφερειακές αρχές και στους εργαζομένους στις αστικές μεταφορές για την ανάπτυξη των ικανοτήτων τους, ώστε να μπορούν να εκτελούν αποτελεσματικά το καθήκον τους όσον αφορά τη βιώσιμη και έξυπνη αστική κινητικότητα. Η ΕΕ στηρίζει την ανάπτυξη ικανοτήτων, ιδίως για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας, μέσω τεχνικής βοήθειας και κατάρτισης και πολυάριθμων έργων, καθώς και με την παροχή εγγράφων καθοδήγησης.

Η Επιτροπή:

- θα συνεχίσει τις δραστηριότητες ευαισθητοποίησης με επίκεντρο την Ευρωπαϊκή Εβδομάδα Κινητικότητας και τα βραβεία και τις εκδηλώσεις αστικής κινητικότητας της ΕΕ·
- θα συνεχίσει την παροχή τεχνικής βοήθειας, και ιδίως δράσεων για την ανάπτυξη της ικανότητας των τοπικών, περιφερειακών και εθνικών αρχών να καταρτίζονται και να εφαρμόζουν μέτρα και στρατηγικές αστικής κινητικότητας.

3 ΔΙΑΚΥΒΕΡΝΗΣΗ ΚΑΙ ΣΥΝΤΟΝΙΣΜΟΣ

71. Όλα τα επίπεδα πολιτικής (ενωσιακές, εθνικές, περιφερειακές και τοπικές αρχές) συμμετέχουν σε θέματα κινητικότητας. Απαιτείται μια προσέγγιση **πολυεπίπεδης, ολοκληρωμένης διακυβέρνησης** για τη διαχείριση της αστικής κινητικότητας, μαζί με άλλους σχετικούς τομείς όπως η ενέργεια, στο πλαίσιο της προσπάθειας για κλιματική ουδετερότητα, όπως μέσω της αποστολής «Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις». Η διασφάλιση της πλήρους συμμετοχής των πόλεων στην επίτευξη των ευρωπαϊκών στόχων έχει καίρια σημασία από την άποψη αυτή. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, θα πρέπει να παρασχεθεί στήριξη στο έργο των εθνικών, τοπικών και περιφερειακών αρχών και να διευκολυνθεί η εφαρμογή κοινής προσέγγισης σε ολόκληρη την ΕΕ.
72. Απαιτείται η δημιουργία μιας ευρείας βάσης διαλόγου και η συνδημιουργία νέων δράσεων για την εφαρμογή του νέου πλαισίου της ΕΕ για την αστική κινητικότητα, με ισχυρότερη συμμετοχή των κρατών μελών και αναβάθμιση του διαλόγου με τις πόλεις, τις περιφέρειες και τα ενδιαφερόμενα μέρη για όλα τα ζητήματα αστικής κινητικότητας. Για τον σκοπό αυτόν, θα πρέπει να χρησιμοποιηθούν και να προσαρμοστούν όσο το δυνατόν περισσότερο οι υφιστάμενες δομές⁶⁰.

⁵⁹ <https://ec.europa.eu/social/main.jsp?catId=1141&langId=el>.

⁶⁰ Στο πλαίσιο της επανεξέτασης του αστικού θεματολογίου που έχει προγραμματιστεί για το 2023 θα μπορούσαν να εξεταστούν συνέργειες στο πλαίσιο του διαλόγου μεταξύ της πολυεπίπεδης διακυβέρνησης, της κοινότητας και των ενδιαφερόμενων μερών του τομέα της αστικής κινητικότητας.

73. Μια αναδιαμορφωμένη ομάδα εμπειρογνομόνων για την αστική κινητικότητα⁶¹ μπορεί να διαδραματίσει κεντρικό ρόλο στον σχεδιασμό και την εφαρμογή της εν λόγω νέας προσέγγισης διακυβέρνησης. Η συνολική λειτουργία της μέχρι σήμερα δεν έχει ανταποκριθεί στις αρχικές προσδοκίες, και στο πλαίσιο δημόσιων διαβουλεύσεων και εργαστηρίων υπογραμμίστηκε η ανάγκη βελτίωσης της δομής και των ρυθμίσεων εργασίας της. Στις εν λόγω ενέργειες θα πρέπει να συμπεριληφθεί το άνοιγμα της συμμετοχής στις τοπικές αρχές, τα αστικά δίκτυα και τους κοινωνικούς εταίρους, καθώς και ο καθορισμός σαφών στόχων εργασίας και παραδοτέων. Η ομάδα εμπειρογνομόνων θα πρέπει να στηρίζεται στις εργασίες της από υποομάδες, όπου κρίνεται σκόπιμο.
74. Οι εργασίες της ομάδας εμπειρογνομόνων θα πρέπει να επικεντρωθούν στις δημόσιες μεταφορές, στην κοινόχρηστη και ενεργό κινητικότητα, στους στόλους μηδενικών εκπομπών, στην αστική εφοδιαστική και στην παράδοση πρώτου και τελευταίου χιλιομέτρου, μεταξύ άλλων σε αστικές διασυννοριακές περιοχές, και στις συνδέσεις αστικών-αγροτικών περιοχών. Η ομάδα θα πρέπει επίσης να συντονίσει την ετοιμότητα για την αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης στις αστικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών⁶², καθώς και μεταξύ των εθνικών διαχειριστών προγραμμάτων ΣΒΑΚ και της ομάδας της πλατφόρμας συντονισμού των ΣΒΑΚ.

Η Επιτροπή:

- θα επανεξετάσει, έως το 2022, την εντολή και τη λειτουργία της ομάδας εμπειρογνομόνων της Επιτροπής για την αστική κινητικότητα.

4 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΠΤΥΧΕΣ

75. Η αστική κινητικότητα είναι μία από τις διαστάσεις που καλύπτονται από τον στόχο βιώσιμης ανάπτυξης 11 για βιώσιμες πόλεις και κοινότητες και από το νέο αστικό θεματολόγιο. Τα εν λόγω παγκόσμια έγγραφα-πλαίσια καθοδηγούν την πολυμερή και διμερή συνεργασία της ΕΕ, καθώς και άλλες δραστηριότητες που έχουν δρομολογηθεί για τη στήριξη της ανάπτυξης πρακτικών και λύσεων πέραν της ΕΕ.
76. Το πρόγραμμα διεθνούς αστικής συνεργασίας⁶³ 2017-2020 συνέβαλε στη δημιουργία διαλόγου μεταξύ πόλεων ανά τον κόσμο για θέματα κινητικότητας μέσω ομάδων και μέσω του σχεδιασμού κοινών σχεδίων δράσης. Στα παραδείγματα περιλαμβάνονται η συνεργασία μεταξύ του Τορίνο (Ιταλία) και του Σάο Πάολο (Βραζιλία) για την επίτευξη πολυτροπικής αστικής κινητικότητας σε μεγάλα διαδημοτικά συστήματα, καθώς και τις εργασίες της Nagpur (Ινδία) και της Καρλσρούης (Γερμανία) για τη διατύπωση σκέψεων όσον αφορά την κινητικότητα με επίκεντρο το άτομο και την κοινή χρήση του δημόσιου ποδηλάτου.
77. Στο πλαίσιο του νέου προγράμματος διεθνούς αστικής και περιφερειακής συνεργασίας⁶⁴ (International Urban and Regional Cooperation, IURC) για την περίοδο 2021-2024, 44

⁶¹ <https://ec.europa.eu/transparency/expert-groups-register/screen/expert-groups/consult?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3165&NewSearch=1&NewSearch=1&lang=el>.

⁶² Το σημείο επαφής της Επιτροπής για τα σύνορα, το οποίο απαρτίζεται από εμπειρογνώμονες σε διασυννοριακά θέματα, μπορεί επίσης να συμβάλει στην ομάδα εμπειρογνομόνων (π.χ. αντιμετώπιση των νομικών και διοικητικών συννοριακών εμποδίων).

⁶³ https://ec.europa.eu/regional_policy/en/policy/cooperation/international/urban/.

⁶⁴ <https://www.iurc.eu>

πόλεις από χώρες της ΕΕ και τρίτες χώρες εκδήλωσαν ενδιαφέρον για τη δημιουργία θεματικού δικτύου για την αστική και περιφερειακή ανανέωση και την κοινωνική συνοχή, το οποίο καλύπτει κυρίως ζητήματα βιώσιμης κινητικότητας και μεταφορών.

78. Έχουν αναληφθεί πολλές άλλες διεθνείς δραστηριότητες για την προώθηση και την εφαρμογή λύσεων βιώσιμης αστικής κινητικότητας, οι οποίες στηρίζουν την αναπτυξιακή συνεργασία και τις εταιρικές σχέσεις της ΕΕ στις διάφορες γεωγραφικές περιοχές. Οι εν λόγω δραστηριότητες καλύπτουν τις επενδυτικές διαστάσεις και την έννοια της στρατηγικής διακυβέρνησης της κινητικότητας σε επίπεδο δήμων για τον σχεδιασμό βιώσιμης αστικής κινητικότητας, στο πλαίσιο των οποίων η έννοια και οι κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ της ΕΕ έχουν καταστεί σημείο αναφοράς σε παγκόσμιο επίπεδο. Έχουν προσαρμοστεί παγκοσμίως σε γεωγραφικά πλαίσια και ιδιαιτερότητες.
79. Η περαιτέρω εξασφάλιση ανάληψης ίδιας ευθύνης σε τοπικό πολιτικό επίπεδο για τους στόχους βιώσιμης κινητικότητας έχει καίρια σημασία για την επίτευξη των στόχων της ΕΕ για το κλίμα. Με βάση τις φιλοδοξίες της ευρωπαϊκής αποστολής «Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις», η Επιτροπή θα ενισχύσει τη διεθνή συνεργασία σε διατομεακές προσεγγίσεις για την ενσωμάτωση αξιόπιστων και οικονομικά προσιτών λύσεων καθαρής ενέργειας, μεταξύ άλλων στο πλαίσιο των αστικών μεταφορών, μέσω της παγκόσμιας πρωτοβουλίας «Αποστολή Καινοτομίας» για τις αστικές μεταβάσεις⁶⁵.

Η Επιτροπή:

- θα ενθαρρύνει τη συνεργασία με το Παγκόσμιο Σύμφωνο των Δημάρχων για το Κλίμα και την Ενέργεια σε θέματα αστικής κινητικότητας·
- θα αναπτύξει στενότερη συνεργασία στον τομέα της αστικής κινητικότητας με άλλους σχετικούς διεθνείς οργανισμούς, όπως το Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών (ITF)·
- θα συνεχίσει να προωθεί προσεγγίσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας πέραν της ΕΕ, π.χ. στο πλαίσιο της εφαρμογής των οικονομικών και επενδυτικών σχεδίων για τα Δυτικά Βαλκάνια⁶⁶, της ανατολικής εταιρικής σχέσης⁶⁷ και της Νότιας Γειτονίας^{68 69}.

5 ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΙ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗ ΠΟΡΩΝ ΓΙΑ ΕΡΓΑ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

80. Η απαλλαγή της αστικής κινητικότητας από τις ανθρακούχες εκπομπές, η ψηφιοποίηση και ο εκσυγχρονισμός της καθώς και η εξασφάλιση καθαρής αστικής κινητικότητας

⁶⁵ <http://mission-innovation.net/missions/urban-transitions-mission>.

⁶⁶ Ανακοίνωση «Ένα οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο για τα Δυτικά Βαλκάνια» [COM(2020) 641 final].

⁶⁷ Κοινή ανακοίνωση «Ενίσχυση της ανθεκτικότητας: μια ανατολική εταιρική σχέση που αποφέρει αποτελέσματα για όλους» [JOIN(2020) 7 final] και κοινό υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας «Recovery, resilience and reform: post 2020 Eastern Partnership priorities» («Ανάκαμψη, ανθεκτικότητα και μεταρρύθμιση: προτεραιότητες της ανατολικής εταιρικής σχέσης μετά το 2020») [SWD(2021) 186 final].

⁶⁸ Κοινή ανακοίνωση «Ανανέωση της εταιρικής σχέσης με τις χώρες της Νότιας Γειτονίας: Ένα νέο θεματολόγιο για τη Μεσόγειο» [JOIN(2021) 2 final] και κοινό υπηρεσιακό έγγραφο εργασίας «Renewed Partnership with the Southern Neighbourhood Economic and Investment Plan for the Southern Neighbours» («Ανανέωση της εταιρικής σχέσης με το οικονομικό και επενδυτικό σχέδιο της Νότιας Γειτονίας για τις χώρες της Νότιας Γειτονίας») [SWD(2021) 23 final].

⁶⁹ Οι εν λόγω δραστηριότητες και προγράμματα θα χρηματοδοτηθούν από τον νέο Μηχανισμό Γειτονίας, Ανάπτυξης και Διεθνούς Συνεργασίας — Η Ευρώπη στον κόσμο.

απαιτούν σημαντικές προσπάθειες για την ανάπτυξη και τη δοκιμή νέων λύσεων, καθώς και επενδύσεις σε κινητά περιουσιακά στοιχεία και υποδομές.

81. Κατά την περίοδο χρηματοδότησης 2021-2027, διάφορα ταμεία και χρηματοδοτικά μέσα σε ευρωπαϊκό και εθνικό επίπεδο, όπως ο μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη», το InvestEU, το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ταμείο Συνοχής, το πρόγραμμα-πλαίσιο E&K «Ορίζων Ευρώπη», το πρόγραμμα «Ψηφιακή Ευρώπη» και ο Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, είναι διαθέσιμα για τη στήριξη της μετάβασης προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και ο Μηχανισμός Γειτονίας, Ανάπτυξης και Διεθνούς Συνεργασίας (ΜΓΑΔΣ) και ο Μηχανισμός Προενταξιακής Βοήθειας (ΜΠΒ ΙΙΙ) στον τομέα της διεύρυνσης.
82. Έχουν επίσης ληφθεί σημαντικά μέτρα για την αύξηση της βιωσιμότητας του χρηματοπιστωτικού συστήματος, κυρίως με την έκδοση, το 2020, του κανονισμού για την ταξινόμηση, με τον οποίο θεσπίστηκε σύστημα ταξινόμησης για τις πράσινες οικονομικές δραστηριότητες. Αυτό θα διευκολύνει την κλιμάκωση πράσινων χρηματοπιστωτικών προϊόντων κατάλληλων για την προώθηση των επενδύσεων στην αστική κινητικότητα και την ανάπτυξη εναλλακτικών καυσίμων. Η αποστολή «Κλιματικά ουδέτερες και έξυπνες πόλεις» θα στηρίζει την εν λόγω διαδικασία, εξασφαλίζοντας μεγαλύτερες συνέργειες και συμπληρωματικότητες με άλλα προγράμματα της ΕΕ, και θα βοηθήσει παράλληλα τις πόλεις να υλοποιήσουν τη διττή πράσινη και ψηφιακή μετάβαση μέσω της εκπόνησης και της εφαρμογής των οικείων συμβάσεων πόλης για το κλίμα, οι οποίες θα περιλαμβάνουν μεταξύ άλλων επενδυτικά σχέδια που θα βασίζονται στην ενωσιακή, εθνική και περιφερειακή χρηματοδοτική στήριξη και θα καθορίζουν τον τρόπο με τον οποίο οι πόλεις σχεδιάζουν να αποκτήσουν πρόσβαση σε χρηματοδότηση από άλλες πηγές, να κλιμακώσουν και να υιοθετήσουν καινοτόμες λύσεις για την εκπλήρωση των δεσμευσεών τους.
83. Διά του μέσου τεχνικής υποστήριξης⁷⁰, η Επιτροπή στηρίζει τα κράτη μέλη στον σχεδιασμό και την εφαρμογή μεταρρυθμίσεων που αποσκοπούν στη γεφύρωση του επενδυτικού χάσματος και στην επιτάχυνση της διττής μετάβασης. Τα κράτη μέλη μπορούν να ζητήσουν στήριξη από το μέσο τεχνικής υποστήριξης για τον σχεδιασμό και τη θέσπιση μέτρων που θα καταστήσουν δυνατή τη δέσμευσή τους σε αποτελεσματικές και βιώσιμες μεταρρυθμίσεις και επενδύσεις για καθαρότερη, έξυπνότερη και πιο ολοκληρωμένη αστική κινητικότητα και θα διευκολύνουν με αυτόν τον τρόπο τη μετάβαση προς τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.
84. Θα παρασχεθεί περισσότερη συμβουλευτική υποστήριξη και τεχνική βοήθεια μέσω του συμβουλευτικού κόμβου InvestEU, με ειδικές υπηρεσίες, δηλαδή τις υπηρεσίες ELENA, URBIS και SIA/JASPERS, καθώς και μέσω του μέσου τεχνικής βοήθειας και ανταλλαγής πληροφοριών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (TAIEX) ή έργων αδελφοποίησης με τη συμμετοχή τρίτων χωρών. Αυτό θα συμβάλει επίσης στη μεγιστοποίηση της απορρόφησης και του αντίκτυπου των κονδυλίων της ΕΕ.
85. Η ύπαρξη ολοκληρωμένης στρατηγικής αστικής κινητικότητας (Σχέδιο Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας ή αντίστοιχο) μπορεί να παράσχει πρόσθετη διασφάλιση για την αποτελεσματικότητα και την αποδοτικότητα των επενδύσεων στο πλαίσιο μιας συστημικής προσέγγισης.

Η Επιτροπή:

⁷⁰ https://ec.europa.eu/info/overview-funding-programmes/technical-support-instrument-tsi_el.

- θα αναπτύξει ισχυρότερη σύνδεση μεταξύ των ΣΒΑΚ και των χρηματοδοτικών μέσων, π.χ. θα δώσει προτεραιότητα στο πλαίσιο των προγραμμάτων εργασίας του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» σε έργα αστικής κινητικότητας τα οποία στηρίζονται από ΣΒΑΚ ή αντίστοιχα σχέδια, καθώς και στο πλαίσιο προσκλήσεων υποβολής προτάσεων του προγράμματος «Ορίζων Ευρώπη» σε αιτούντες με ΣΒΑΚ.
- θα συνεχίσει την παροχή χρηματοδοτικής στήριξης για επενδύσεις βιώσιμης αστικής κινητικότητας τόσο εντός όσο και εκτός της ΕΕ, μεταξύ άλλων σε έργα έξυπνης και βιώσιμης αστικής κινητικότητας στις πόλεις μέσω του προγράμματος έρευνας και καινοτομίας της ΕΕ «Ορίζων Ευρώπη» (2021-2027).

6 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

86. Η παρούσα ανακοίνωση αποτελεί έκκληση για δραστηριοποίηση σε όλα τα επίπεδα διακυβέρνησης, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις με τις οποίες βρίσκονται αντιμέτωπες οι αστικές περιοχές στον τομέα της κινητικότητας: η Επιτροπή θα εντείνει τη στήριξή της σε τομείς με αποδεδειγμένη ενωσιακή προστιθέμενη αξία (ιδίως όσον αφορά τους αστικούς κόμβους στο ΔΕΔ-Μ και τις συστάσεις προς τα κράτη μέλη σχετικά με αποτελεσματικά Σχέδια Βιώσιμης Αστικής Κινητικότητας), δημιουργώντας παράλληλα ένα κοινό πλαίσιο ώστε όλες οι πόλεις της ΕΕ να πραγματοποιήσουν τη μετάβαση προς μια πιο βιώσιμη και έξυπνη αστική κινητικότητα. Τα κράτη μέλη καλούνται να στηρίξουν τις αυξημένες προσπάθειες των τοπικών αρχών να καταστήσουν την αστική κινητικότητα πιο βιώσιμη, έξυπνότερη και ανθεκτικότερη. Η επιτάχυνση της μετάβασης προς την κλιματικά ουδέτερη και καθαρή αστική κινητικότητα δεν αποτελεί μόνο μείζονα πρόκληση, αλλά παρέχει επίσης τεράστιες ευκαιρίες για τις πόλεις και τις περιφέρειες, καθώς και για τη βιομηχανία σε ολόκληρη την Ένωση και πέραν αυτής. Εντέλει, ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των πολιτών για καθαρότερο αέρα, λιγότερη κυκλοφοριακή συμφόρηση και λιγότερο θόρυβο, καθώς και για αυξημένη οδική ασφάλεια και καλύτερη υγεία, σε πλήρη εναρμόνιση με τη νέα αναπτυξιακή στρατηγική για την Ευρώπη.