

Ειδική έκθεση

**Βιώσιμη αστική κινητικότητα στην
ΕΕ: Δεν είναι δυνατή η επίτευξη
ουσιαστικής βελτίωσης χωρίς
δέσμευση από πλευράς των
κρατών μελών**



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Περιεχόμενα

	Σημείο
Σύνοψη	I-X
Εισαγωγή	01-12
Η βιώσιμη αστική κινητικότητα και η σημασία της	01-06
Ο ρόλος της Επιτροπής	07-08
Χρηματοδοτικοί πόροι που διατίθενται για την αστική κινητικότητα	09-12
Εμβέλεια και τρόπος προσέγγισης του ελέγχου	13-16
Παρατηρήσεις	17-69
Η τομή στην προσέγγιση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας δεν υλοποιήθηκε	17-30
Δεν υπάρχουν στοιχεία που να δείχνουν σαφή στροφή προς βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς	18-20
Η ποιότητα του αέρα έχει βελτιωθεί στους αστικούς κόμβους, αλλά η ρύπανση εξακολουθεί να υπερβαίνει τα ασφαλή επίπεδα	21-23
Η αστική κινητικότητα επιδεινώνεται για τους χρήστες του οδικού δικτύου λόγω της συμφόρησης	24-26
Η κάλυψη και η προσβασιμότητα των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας εντός των πόλεων βελτιώνονται	27-30
Η Επιτροπή ενέτεινε τη στήριξή της, αλλά μια σειρά παραγόντων περιόρισαν την πρόοδο προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας	31-56
Η Επιτροπή ανέπτυξε πολιτικές και εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές, παρόλο που τα κράτη μέλη δεν τις ακολούθησαν σε όλες τις περιπτώσεις	32-35
Την περίοδο 2014-2020 διατέθηκαν περισσότερα ενωσιακά κονδύλια για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, αλλά η έγκριση ΣΒΑΚ δεν αποτελεί συνήθως προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση	36-40
Η αποτελεσματικότητα της στήριξης που παρέχει η Επιτροπή για βιωσιμότερη αστική κινητικότητα επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες	41-56

Ορισμένα από τα έργα που εξετάσαμε δεν ήταν πλήρως αποτελεσματικά και ορισμένα δεν βασίζονταν σε άριτες στρατηγικές	57-69
Η αποτελεσματικότητα ορισμένων έργων υπολείπεται των προσδοκιών	58-59
Τα έργα δεν βασίζονταν πάντοτε σε άριτες στρατηγικές αστικής κινητικότητας	60-69
Συμπεράσματα και συστάσεις	70-75

Παραρτήματα

Παράρτημα I - Κατάλογος των εξετασθέντων έργων

Παράρτημα II - Χάρτες των πόλεων στις οποίες πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις

Παράρτημα III - Κονδύλια των ΕΔΕΤ για την περίοδο 2014-2020 ανά τομέα παρέμβασης

Παράρτημα IV - Μέση ηλικία των λεωφορείων στις πόλεις όπου πραγματοποιήθηκε επίσκεψη

Γλωσσάριο, ακρωνύμια και συντομογραφίες

Απαντήσεις της Επιτροπής

Κλιμάκιο ελέγχου

Χρονογραμμή

Σύνοψη

I Η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί μία από τις κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πόλεις της ΕΕ και θέμα που απασχολεί πολλούς ευρωπαίους πολίτες. Η ενίσχυση του βιώσιμου χαρακτήρα της αστικής κινητικότητας συνδέεται στενά τόσο με την οικονομική ανάπτυξη όσο και με τη μείωση της περιβαλλοντικής ρύπανσης.

II Η βασική πηγή ενωσιακής χρηματοδότησης για την αστική κινητικότητα είναι τα ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία (ΕΔΕΤ), με 16,3 δισεκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2014-2020. Επιπλέον, όσον αφορά τις μεταφορές, έχουν διατεθεί μέσω του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (Connecting Europe Facility, CEF) περισσότερα από 200 εκατομμύρια ευρώ σε μια σειρά μεγάλων ευρωπαϊκών πόλεων.

III Το ζήτημα της αστικής κινητικότητας απασχολεί πολλούς πολίτες της ΕΕ, λόγω του χρόνου και των χρημάτων που δαπανώνται για τις μετακινήσεις. Η ΕΕ επενδύει σημαντικά ποσά για να βοηθήσει τις πόλεις να βελτιώσουν την κινητικότητά τους και να την καταστήσουν βιωσιμότερη. Επιδίωξή μας με την έκθεση αυτή είναι να βοηθήσουμε την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις πόλεις να χρησιμοποιήσουν τα κονδύλια αποτελεσματικότερα και αποδοτικότερα ώστε να ανταποκριθούν στις σχετικές προκλήσεις, ιδίως στο πλαίσιο της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η οποία εκδόθηκε μετά τον έλεγχό μας, τον Δεκέμβριο του 2019.

IV Η ευθύνη για τη βιώσιμη διαχείριση της αστικής κινητικότητας βαρύνει τα κράτη μέλη και τις πόλεις τους. Παρότι ο ρόλος της Επιτροπής είναι περιορισμένος, λόγω της σημασίας του ζητήματος και σε συνέχεια της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013, εξέδωσε μια σειρά εγγράφων πολιτικής και καθοδήγησης και αύξησε τη χρηματοδότηση που παρέχει για έργα στον εν λόγω τομέα.

V Εξετάσαμε την αποτελεσματικότητα της ενωσιακής στήριξης από την άποψη της συμβολής της στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας με βιώσιμο τρόπο. Συγκεκριμένα, αξιολογήσαμε τα εξής: αν οι πόλεις της ΕΕ έχουν σημειώσει πρόοδο προς την κατεύθυνση της βελτίωσης της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μετά τη δημοσίευση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013· αν οι πόλεις ακολούθησαν τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ και χρησιμοποίησαν στοχευμένα την ενωσιακή χρηματοδότηση για την επίτευξη βιωσιμότερης αστικής κινητικότητας· καθώς και αν τα έργα που εξετάσαμε βασίζονταν σε άρτιες στρατηγικές και αποδείχθηκαν αποτελεσματικά.

VI Αντιλαμβανόμαστε ότι θα απαιτηθεί ενδεχομένως περισσότερος χρόνος προκειμένου η αστική κινητικότητα να καταστεί σημαντικά βιωσιμότερη. Ωστόσο, έξι χρόνια μετά την έκκληση της Επιτροπής για τομή στην προσέγγιση του ζητήματος, δεν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι οι πόλεις αλλάζουν ριζικά τις προσεγγίσεις τους. Ειδικότερα, δεν παρατηρείται σαφής στροφή προς βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς. Παρά το γεγονός ότι διάφορες πόλεις έθεσαν σε εφαρμογή σειρά πρωτοβουλιών για τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών, από την άποψη τόσο της ποιότητας όσο και της ποσότητας, δεν σημειώθηκε σημαντική μείωση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων. Αν και ορισμένοι δείκτες της ποιότητας του αέρα έχουν βελτιωθεί ελαφρώς, οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου που οφείλονται στις οδικές μεταφορές αυξάνονται σταθερά, και σε πολλές πόλεις σημειώνονται ακόμη υπερβάσεις των ορίων ασφαλείας της ΕΕ.

VII Ελλείπει νομοθετικού εξαναγκασμού, πολλά κράτη μέλη και πόλεις δεν ακολούθησαν τις κατευθύνσεις της Επιτροπής, ιδίως όσον αφορά την κατάρτιση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ). Εξάλλου η ύπαρξη αυτών των σχεδίων δεν αποτελεί προϋπόθεση για την πρόσβαση σε ενωσιακή χρηματοδότηση, αν και δύο από τα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη έχουν επιβάλει αυτή την προϋπόθεση σε εθνικό επίπεδο.

VIII Ορισμένα κράτη μέλη και πόλεις δεν συμπλήρωναν κατά τρόπο αποτελεσματικό τα κονδύλια της ΕΕ με επαρκείς πόρους ώστε να διασφαλίζεται καταλλήλως η λειτουργία και συντήρηση του δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών τους. Το κόστος σε ορισμένες περιπτώσεις αυξάνεται επίσης εξαιτίας της έλλειψης τεχνικής διαλειτουργικότητας μεταξύ των γραμμών. Επιπλέον, οι πολιτικές αστικής κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο δεν ήταν πάντοτε συνεπείς με τον στόχο της βιωσιμότερης αστικής κινητικότητας. Εντοπίσαμε παραδείγματα θετικών πρωτοβουλιών για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, οι οποίες όμως κατά κανόνα προϋπέθεταν σημαντική πολιτική βούληση και μεγάλες επικοινωνιακές προσπάθειες προκειμένου να γίνουν αποδεκτές από τους πολίτες.

IX Διαπιστώσαμε ότι η αποτελεσματικότητα των εξετασθέντων έργων που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ υπολείπεται των προσδοκιών, λόγω αδυναμιών στον σχεδιασμό και την υλοποίησή τους. Τα εν λόγω έργα δεν βασίζονταν πάντοτε σε άριστες στρατηγικές αστικής κινητικότητας. Συχνά απουσίαζαν θεμελιώδη δεδομένα και κατάλληλες αναλύσεις, συναφείς τιμές-στόχος και συντονισμός τόσο με άλλα σχέδια όσο και με γειτονικούς δήμους.

X Βάσει των συμπερασμάτων αυτών, συνιστούμε στην Επιτροπή τα εξής:

- να αξιοποιήσει την πείρα που έχει αποκομίσει προκειμένου να δημοσιεύει δεδομένα καλύτερης ποιότητας για την αστική κινητικότητα, καθώς και για τον βαθμό στον οποίο οι σημαντικότερες πόλεις της ΕΕ διαθέτουν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας·
- να συνδέσει τη πρόσβαση σε ενωσιακή χρηματοδότηση με την ύπαρξη σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας.

Εισαγωγή

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα και η σημασία της

01 Στην έκθεση αυτή, ο όρος «αστική κινητικότητα» αναφέρεται στην ευκολία με την οποία οι πολίτες μπορούν να μετακινούνται μεταξύ προορισμών σε αστικές περιοχές με τη βοήθεια του διαθέσιμου δικτύου και των υπηρεσιών μεταφορών. Τα πρότυπα αστικής κινητικότητας επηρεάζονται από πολλούς παράγοντες, όπως η δημογραφία, η χρήση γης, η διακυβέρνηση, η διαθεσιμότητα δημόσιων μέσων συγκοινωνίας, η χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων και η τοπική οικονομία.

02 Η διαχείριση της αστικής κινητικότητας συνιστά σημαντική πρόκληση για τις αστικές περιοχές. Οι υπεύθυνοι σχεδιασμού και χάραξης πολιτικής, εκτός από τους αναπόφευκτους οικονομικούς περιορισμούς, βρίσκονται αντιμέτωποι με πολλές, συχνά αντικρουόμενες απαιτήσεις: διατήρηση της υψηλής ποιότητας ζωής και ταυτόχρονα δημιουργία ενός ελκυστικού περιβάλλοντος για τις επιχειρήσεις, και περιορισμός της κυκλοφορίας σε ευαίσθητες περιοχές χωρίς να εμποδίζεται η αναγκαία κυκλοφορία εμπορευμάτων και προσώπων¹.

03 Οι προκλήσεις για την αστική κινητικότητα είναι πολλές, με την κυκλοφοριακή συμφόρηση να συγκαταλέγεται μεταξύ των δυσκολότερων. Πολλές οικονομικές μελέτες έχουν καταλήξει στο συμπέρασμα ότι το κόστος της κυκλοφοριακής συμφόρησης για την κοινωνία είναι υψηλό (εκτιμάται σε 270 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως στην ΕΕ²) και ότι όσο ομαλότερη είναι η κυκλοφορία σε μια αστική περιοχή, τόσο αυξάνονται οι πιθανότητες οικονομικής ανάπτυξης της. Μια μελέτη έδειξε ότι η επίτευξη της ελεύθερης ροής κυκλοφορίας θα μπορούσε να αυξήσει την παραγωγικότητα των εργαζομένων έως και κατά 30 % σε περιοχές με έντονη κυκλοφοριακή συμφόρηση³. Δεδομένου ότι το πρόβλημα της κυκλοφοριακής συμφόρησης στην ΕΕ αφορά συχνά τα αστικά κέντρα και τις πέριξ αυτών περιοχές, επηρεάζει την πλειονότητα των κατοίκων της ΕΕ. Ωστόσο, η εμπειρία έχει δείξει ότι η

¹ Ευρωπαϊκή Επιτροπή (2013) *Planning for People: Guidelines on developing and implementing a sustainable urban mobility plan*.

² https://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable-transport/internalisation-transport-external-costs_en

³ David Hartgen και Gregory Fields (2009). *Gridlock and Growth: The effect of Traffic Congestion on Regional Economic Performance*. Reason Foundation policy study no 371.

αύξηση της κυκλοφοριακής ικανότητας στις αστικές περιοχές οδηγεί σε αύξηση της κυκλοφορίας και, ως εκ τούτου, σε συμφόρηση, οπότε η λύση πρέπει να αναζητηθεί σε άλλες προσεγγίσεις.

04 Πολλές ευρωπαϊκές πόλεις υποφέρουν από κακή ποιότητα αέρα και οι υπερβάσεις των οριακών τιμών που έχουν καθοριστεί για την προστασία της ανθρώπινης υγείας στην οδηγία για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα είναι συχνές⁴. Έως και το 96 % των πολιτών της ΕΕ που ζουν σε αστικές περιοχές εκτίθενται σε επίπεδα ατμοσφαιρικών ρύπων τα οποία ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας (ΠΟΥ) θεωρεί επιβλαβή για την υγεία. Το 2013, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εκτίμησε ότι το συνολικό κόστος της ατμοσφαιρικής ρύπανσης ανέρχεται, όσον αφορά τις επιπτώσεις στην υγεία, σε αρκετές εκατοντάδες δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως. Η ρύπανση έχει επίσης αρνητικό αντίκτυπο στη βιοποικιλότητα. Πρόσφατες μελέτες αναφέρουν επίσης την έλλειψη σωματικής κίνησης ως σημαντική παρενέργεια της μετακίνησης με αυτοκίνητο.

05 Οι οδικές μεταφορές αποτελούν μία από τις βασικές αιτίες ατμοσφαιρικής ρύπανσης⁵ και εκπομπών αερίων θερμοκηπίου. Παραδείγματος χάριν, αποτελούν τη μεγαλύτερη πηγή εκπομπών οξειδίων του αζώτου (NO και NO₂) και τη δεύτερη μεγαλύτερη πηγή εκπομπών μονοξειδίου του άνθρακα και αιωρούμενων σωματιδίων. Οι αστικές περιοχές ευθύνονται για το 23 % των εκπομπών CO₂ που συνδέονται με τις μεταφορές. Εκτός από την ατμοσφαιρική ρύπανση και τις εκπομπές CO₂, οι μεταφορές προκαλούν επίσης ηχορύπανση.

06 Δεδομένου του αντικτύπου της αστικής κινητικότητας τόσο στην οικονομική ανάπτυξη όσο και στο περιβάλλον, η ΕΕ προωθεί τη βιώσιμη αστική κινητικότητα. Πρόκειται για την ανάπτυξη στρατηγικών που προωθούν τη μετάβαση προς καθαρότερους και βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς, όπως το περπάτημα, η ποδηλασία, οι δημόσιες συγκοινωνίες και προς νέα πρότυπα για τη χρήση και την ιδιοκτησία των αυτοκινήτων⁶.

⁴ Οδηγία 2008/50/ΕΚ για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα και καθαρότερο αέρα για την Ευρώπη.

⁵ Ειδική έκθεση 23/2018: Ατμοσφαιρική ρύπανση: Η προστασία της υγείας μας παραμένει ανεπαρκής.

⁶ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών: Μαζί για ανταγωνιστική και αποδοτική από άποψη πόρων αστική κινητικότητα, COM(2013) 913 final.

Ο ρόλος της Επιτροπής

07 Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, η διαχείριση της αστικής κινητικότητας γίνεται σε τοπικό επίπεδο και δεν υπάρχουν κανονισμοί ή οδηγίες της ΕΕ σχετικά με το ζήτημα αυτό. Εντούτοις, δεδομένης της σημασίας του θέματος, η Επιτροπή έχει δημοσιεύσει διάφορα έγγραφα πολιτικής και έχει διαθέσει σημαντικά κονδύλια για την αστική κινητικότητα, κυρίως στο πλαίσιο της πολιτικής της στον τομέα των μεταφορών. Οι κυριότερες σχετικές γενικές διευθύνσεις της Επιτροπής είναι οι εξής:

- η ΓΔ Κινητικότητας και Μεταφορών (ΓΔ MOVE) αναπτύσσει πολιτικές στον τομέα των μεταφορών και χρηματοδοτεί έργα μεταφορικών υποδομών για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ),
- η ΓΔ Περιφερειακής Πολιτικής και Αστικής Ανάπτυξης (ΓΔ REGIO) παρέχει χρηματοδοτική στήριξη στα κράτη μέλη και τις περιφέρειες που μπορεί να διατεθεί για τις βιώσιμες μεταφορές και την αστική κινητικότητα, και
- η ΓΔ Έρευνας και Καινοτομίας (ΓΔ RTD) παρέχει χρηματοδότηση για έρευνα σχετικά με έννοιες της κινητικότητας στον αστικό χώρο.

08 Κατά την τελευταία δεκαετία, η Επιτροπή δημοσίευσε διάφορα έγγραφα πολιτικής, τα οποία παρουσιάζονται στο [γράφημα 1](#). Η πρώτη ολοκληρωμένη δέσμη στήριξης για την αστική κινητικότητα ήταν το «Σχέδιο δράσης για την αστική κινητικότητα» που εγκρίθηκε το 2009, στο οποίο καθορίζεται ένα πλαίσιο για τις πρωτοβουλίες της ΕΕ στον τομέα της αστικής κινητικότητας. Το 2013, η Επιτροπή εξέδωσε τη δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα (βλέπε [πλαίσιο 1](#)), με στόχο την ενίσχυση της στήριξης των ευρωπαϊκών πόλεων για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας. Το 2017, εξέδωσε την ανακοίνωση με τίτλο «Η Ευρώπη σε κίνηση: Θεματολόγιο για κοινωνικά δίκαιη μετάβαση σε καθαρή, ανταγωνιστική και συνδεδεμένη κινητικότητα για όλους», που περιλαμβάνει μια σειρά πρωτοβουλιών για τον εκσυγχρονισμό της ευρωπαϊκής κινητικότητας και των μεταφορών στην Ευρώπη. Τον Δεκέμβριο του 2019, μετά την ολοκλήρωση των ελεγκτικών εργασιών μας, η Επιτροπή εξέδωσε ανακοίνωση στην οποία προτείνει μια «Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» προκειμένου η Ευρώπη να καταστεί κλιματικά

ουδέτερη ήπειρος⁷, και η οποία περιλαμβάνει τον στόχο της μετάβασης σε μια βιωσιμότερη αστική κινητικότητα.

Πλαίσιο 1

Η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα

Με τη δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα, η Επιτροπή επιδίωξε να ενισχύσει τη στήριξή της προς τις ευρωπαϊκές πόλεις για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας. Απηύθυνε έκκληση για αλλαγή-τομή στην προσέγγιση της αστικής κινητικότητας, ώστε να διασφαλιστεί ότι η ανάπτυξη των αστικών περιοχών της Ευρώπης θα ακολουθήσει μια περισσότερο βιώσιμη πορεία, και προέτρεψε τα κράτη μέλη να αναλάβουν αποφασιστικότερη και καλύτερα συντονισμένη δράση.

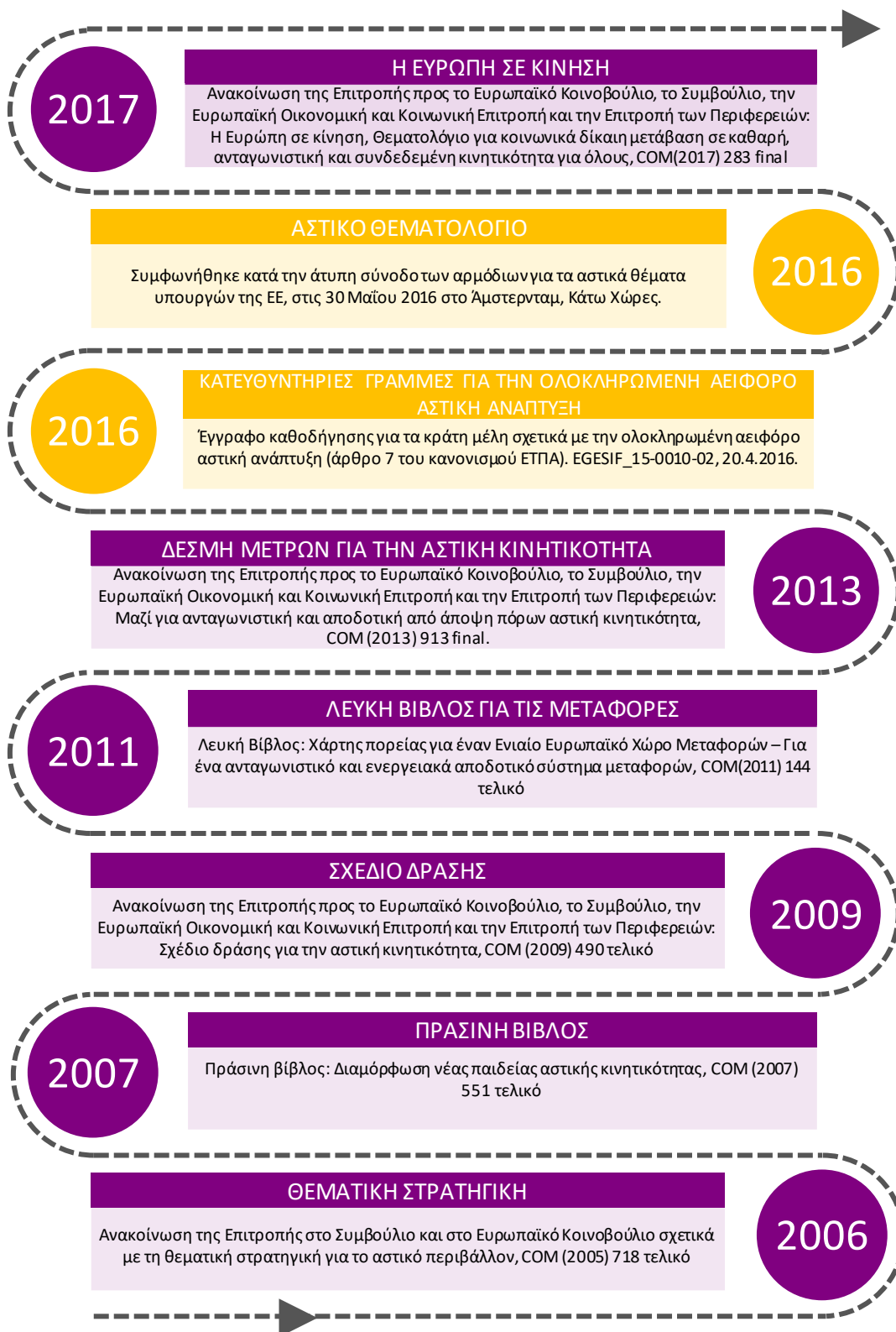
Η δέσμη μέτρων επικεντρώθηκε στην έγκριση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) και τα κράτη μέλη κλήθηκαν να διασφαλίσουν την ανάπτυξη και υλοποίηση ΣΒΑΚ στις αστικές περιοχές τους και την ενσωμάτωσή τους σε μια ευρύτερη αστική ή εδαφική στρατηγική.

Επίσης, περιείχε έκκληση για την έγκριση ευφύτερων ρυθμίσεων πρόσβασης των οχημάτων στις πόλεις και χρέωσης χρήσης των οδικών υποδομών, για τη συντονισμένη εγκατάσταση ευφύων συστημάτων αστικών μεταφορών και την ενίσχυση της οδικής ασφάλειας.

Τον Νοέμβριο του 2019, η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα τελούσε υπό αξιολόγηση, με σκοπό να κριθεί κατά πόσον είναι κατάλληλη για τον επιδιωκόμενο σκοπό και επιτυγχάνει τα επιδιωκόμενα αποτελέσματα.

⁷ Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή και την Επιτροπή των Περιφερειών με τίτλο «Η Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία» (COM(2019) 640 final).

Γράφημα 1 - Κύρια έγγραφα πολιτικής που ενέκρινε η Επιτροπή



● ΓΔ MOVE

● ΓΔ REGIO

Πηγή: ΕΕΣ.

Χρηματοδοτικοί πόροι που διατίθενται για την αστική κινητικότητα

09 Η κύρια πηγή ενωσιακής χρηματοδότησης της αστικής κινητικότητας είναι δύο από τα πέντε ευρωπαϊκά διαρθρωτικά και επενδυτικά ταμεία (ΕΔΕΤ): το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης (ΕΤΠΑ) και το Ταμείο Συνοχής (ΤΣ). Άλλα κονδύλια διατίθενται επίσης στο πλαίσιο του προγράμματος «Ορίζων 2020» που αφορά τον τομέα της έρευνας και της καινοτομίας, καθώς και του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF) που αφορά τον τομέα των μεταφορών.

10 Στο πλαίσιο των ΕΔΕΤ, το διαθέσιμο ποσό για την αστική κινητικότητα αυξήθηκε από 11,2 δισεκατομμύρια ευρώ την περίοδο προγραμματισμού 2007-2013 σε 16,3 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2014-2020. Το ποσό αυτό περιλαμβάνει κυρίως χρηματοδότηση για καθαρές αστικές μεταφορές (8,1 δισεκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2007-2013, 12,8 δισεκατομμύρια ευρώ την περίοδο 2014-2020), αλλά και για ευφυή συστήματα μεταφορών (ITS), ποδηλατοδρόμους και πολυτροπικές μεταφορές. Τα έργα που στηρίζονται από τα ΕΔΕΤ συγχρηματοδοτούνται με εθνικούς πόρους.

11 Το σύνολο των κονδυλίων για το ΔΕΔ-Μ στο πλαίσιο του CEF ανέρχεται σε 24 δισεκατομμύρια ευρώ για την περίοδο 2014-2020. Κατά την τρέχουσα περίοδο, η χρηματοδότηση από τον CEF στοχεύει στους «αστικούς κόμβους», συμπεριλαμβανομένων των 88 πόλεων της ΕΕ που αποτελούν σημεία εισόδου στο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ⁸. Κατά τον χρόνο του ελέγχου, το ύψος της χρηματοδότησης από τον CEF για τους αστικούς κόμβους ανερχόταν σε 214 εκατομμύρια ευρώ (1 % του συνόλου).

12 Από το 2014, η ΕΤΕπ έχει χορηγήσει δάνεια ύψους 48,2 δισεκατομμυρίων ευρώ, συμπεριλαμβανομένου του Ευρωπαϊκού Ταμείου Στρατηγικών Επενδύσεων, για τη χρηματοδότηση έργων για το σύνολο του τομέα των μεταφορών, τα οποία περιλαμβάνουν έργα σιδηροδρομικών, αεροπορικών, θαλάσσιων και οδικών μεταφορών, καθώς και έργα στον τομέα της αστικής κινητικότητας. Τα δάνεια αυτά προορίζονται για έργα με συνολικό κόστος επένδυσης άνω των 25 εκατομμυρίων ευρώ και είναι σχεδιασμένα για να είναι φιλικά προς το κλίμα, ασφαλή, βιώσιμα και καινοτόμα.

⁸ Βλέπε κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου περί των προσανατολισμών της Ένωσης για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΕΕ L 348 της 20.12.2013, σ. 1).

Εμβέλεια και τρόπος προσέγγισης του ελέγχου

13 Το 2014, δημοσιεύσαμε έκθεση σχετικά με την αποτελεσματικότητα των έργων αστικών μεταφορών⁹. Στόχος του εν προκειμένω ελέγχου ήταν να εξεταστεί η αποτελεσματικότητα της ενωσιακής στήριξης από την άποψη της συμβολής της στη βελτίωση της αστικής κινητικότητας με βιώσιμο τρόπο. Συγκεκριμένα, αξιολογήσαμε τα εξής:

- 1) αν οι πόλεις της ΕΕ έχουν σημειώσει πρόοδο όσον αφορά τη βελτίωση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας μετά τη δημοσίευση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013·
- 2) αν οι πόλεις ακολούθησαν τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ και στόχευσαν την ενωσιακή χρηματοδότηση κατά τρόπο ώστε να επιτύχουν βιωσιμότερη αστική κινητικότητα.
- 3) Τα έργα που εξετάσαμε βασίζονταν σε άρτιες στρατηγικές και αποδείχθηκαν αποτελεσματικά.

14 Το ζήτημα της αστικής κινητικότητας απασχολεί πολλούς πολίτες της ΕΕ, λόγω του χρόνου και των χρημάτων που δαπανώνται για τις μετακινήσεις. Άνω του 50 % των πολιτών θεωρεί την κυκλοφοριακή συμφόρηση το σοβαρότερο πρόβλημα που επηρεάζει την κινητικότητα¹⁰. Η ΕΕ επενδύει σημαντικά ποσά για να βοηθήσει τις πόλεις να βελτιώσουν την κινητικότητά τους και να την καταστήσουν βιωσιμότερη. Επιδίωξή μας με την έκθεση αυτή είναι να βοηθήσουμε την Επιτροπή, τα κράτη μέλη και τις πόλεις να χρησιμοποιήσουν τα κονδύλια αποτελεσματικότερα και αποδοτικότερα ώστε να ανταποκριθούν στις σχετικές προκλήσεις, ιδίως στο πλαίσιο της ανακοίνωσης της Επιτροπής για την Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η οποία εκδόθηκε μετά τον έλεγχό μας, τον Δεκέμβριο του 2019.

15 Ο έλεγχος κάλυψε τα έγγραφα πολιτικής και στρατηγικής από το 2013, έτος κατά το οποίο η Επιτροπή ενέκρινε τη δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα με στόχο την ενίσχυση της στήριξης των ευρωπαϊκών πόλεων για την αντιμετώπιση των

⁹ Ειδική έκθεση 01/2014, με τίτλο «Αποτελεσματικότητα των έργων δημόσιων αστικών μεταφορών που στηρίζονται από την ΕΕ».

¹⁰ Ειδικό Ευρωβαρόμετρο 422a, Quality of Transport Report, Δεκέμβριος 2014.
https://ec.europa.eu/transport/media/news/2014-12-08-eurobarometer_en.

προκλήσεων της αστικής κινητικότητας. Εξετάσαμε τα σχετικά έγγραφα που μάς διέθεσαν η Επιτροπή, κράτη μέλη, πόλεις και τρίτα μέρη, διενεργήσαμε συνεντεύξεις, αναλύσαμε εκθέσεις και αξιολογήσαμε δεδομένα σχετικά με έργα, συμπεριλαμβανομένων έργων χρηματοδοτούμενων στο πλαίσιο του CEF.

16 Μεταξύ Νοεμβρίου 2018 και Απριλίου 2019, πραγματοποιήσαμε επισκέψεις σε οκτώ πόλεις¹¹ σε τέσσερα κράτη μέλη (Ιταλία, Γερμανία, Ισπανία και Πολωνία), προκειμένου να αξιολογήσουμε τη διαθεσιμότητα και το περιεχόμενο των σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ), καθώς και άλλες τοπικές στρατηγικές και σχέδια. Αξιολογήσαμε 15 έργα που συγχρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ¹² στις πόλεις στις οποίες πραγματοποιήθηκε επίσκεψη (βλέπε [παράρτημα I](#)), εκ των οποίων 14 χρηματοδοτήθηκαν από τα ΕΔΕΤ και ένα από το ΕΤΣΕ. Επιπλέον, πραγματοποιήσαμε επισκέψεις μελέτης στην Κοπεγχάγη και τη Στοκχόλμη προκειμένου να διερευνήσουμε τις δυνατότητες των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ποδηλασίας. Η ανάλυσή μας συμπληρώθηκε με μια έρευνα μεταξύ των 88 πόλεων που απαρτίζουν το δίκτυο ΔΕΔ-Μ, το ποσοστό συμμετοχής στην οποία υπερέβη το 30 %, καθώς και με γεωχωρικές αναλύσεις που πραγματοποίησε για λογαριασμό μας η Eurostat, συμπεριλαμβανομένης της χρήσης της ανάλυσης μαζικών δεδομένων για την κυκλοφοριακή συμφόρηση. Όπου κρίθηκε σκόπιμο, ζητήσαμε τη συνδρομή τεσσάρων εξωτερικών εμπειρογνομόνων στον τομέα της αστικής κινητικότητας, ιδίως όσον αφορά τις τελευταίες εξελίξεις στον τομέα.

¹¹ Λειψία, Αμβούργο, Νάπολη, Παλέρμο, Βαρσοβία, Ξότζ, Μαδρίτη και Βαρκελώνη. Για την επιλογή αυτών των πόλεων χρησιμοποιήθηκαν διάφορα κριτήρια, όπως τα επίπεδα συμφόρησης, ο πληθυσμός και η γεωγραφική θέση.

¹² Τα έργα επελέγησαν βάσει της πιθανότητας να οδηγήσουν σε βιωσιμότερη αστική κινητικότητα ή να βελτιώσουν την αποτελεσματικότητα της υφιστάμενης υποδομής.

Παρατηρήσεις

Η τομή στην προσέγγιση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας δεν υλοποιήθηκε

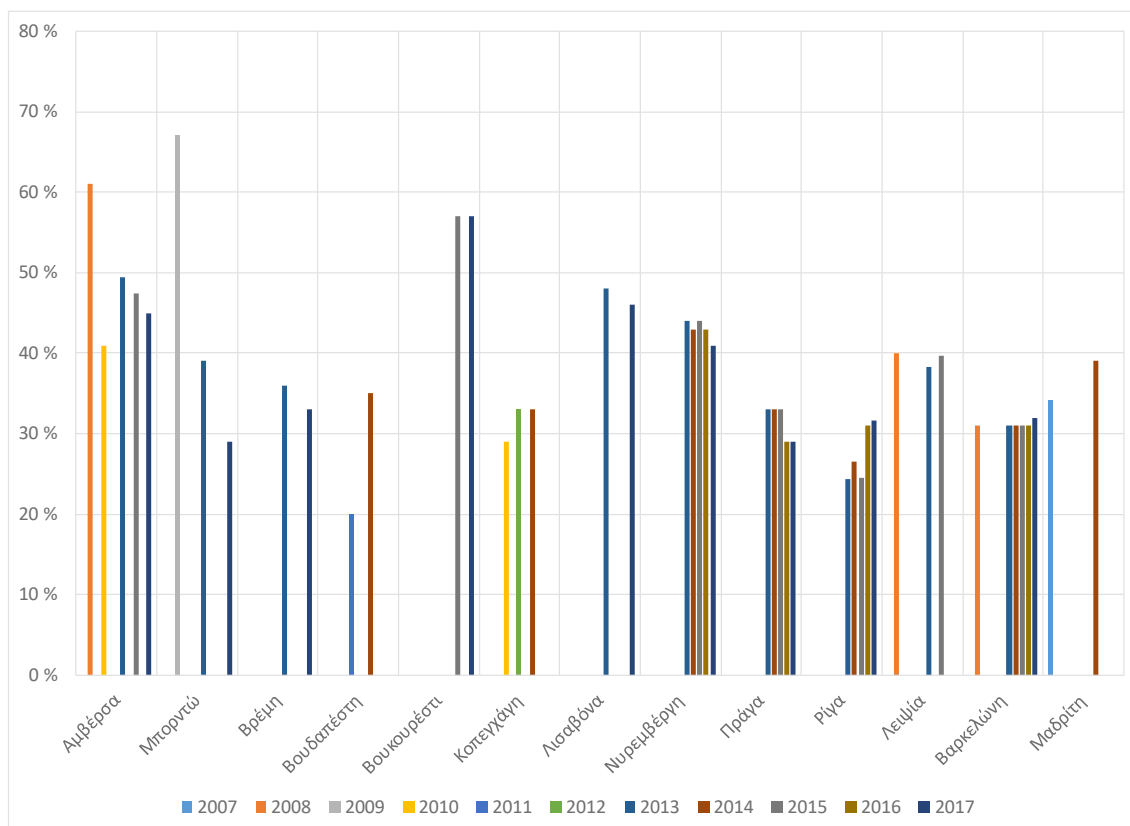
17 Προκειμένου να αξιολογήσουμε κατά πόσον η κινητικότητα έχει καταστεί βιωσιμότερη σύμφωνα με τις φιλοδοξίες που περιγράφονται στη δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα, εξετάσαμε το μερίδιο των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, τη ρύπανση που προκαλείται από τις μεταφορές, τα επίπεδα κυκλοφοριακής συμφόρησης και την κάλυψη και την προσβασιμότητα των δημόσιων συγκοινωνιών στις πόλεις και τις πέριξ αυτών περιοχές.

Δεν υπάρχουν στοιχεία που να δείχνουν σαφή στροφή προς βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς

18 Η Ευρωπαϊκή πλατφόρμα για τη διαχείριση της κινητικότητας (European Platform on Mobility Management, EPOMM) θεωρεί ως τον καλύτερο δείκτη της βιωσιμότητας της πολιτικής κινητικότητας μιας πόλης το μερίδιο, ήτοι το ποσοστό χρήσης, κάθε τρόπου μεταφοράς. Ελλείπει πλήρων δεδομένων σχετικά με το μερίδιο των διαφόρων τρόπων μεταφοράς σε ολόκληρη την ΕΕ, συγκεντρώσαμε στοιχεία από τον ιστότοπο της EPOMM και συμπληρώσαμε την ανάλυση με περισσότερο πρόσφατες πληροφορίες από την έρευνά μας και από τις επισκέψεις μας σε οκτώ πόλεις.

19 Μόλις 27 από τις 88 πόλεις που συμμετείχαν στην έρευνα παρείχαν στοιχεία σχετικά με το μερίδιο των διαφόρων τρόπων μεταφοράς. Η ανάλυση του μεριδίου αυτού σε 13 από αυτές τις πόλεις με συγκρίσιμα δεδομένα για διαφορετικά έτη (βλέπε [γράφημα 2](#)) δείχνει ότι σε δύο από τις πόλεις (Αμβέρσα και Μπορντώ) η χρήση αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης μειώθηκε σημαντικά, ενώ στη Βουδαπέστη αυξήθηκε κατά 80 %.

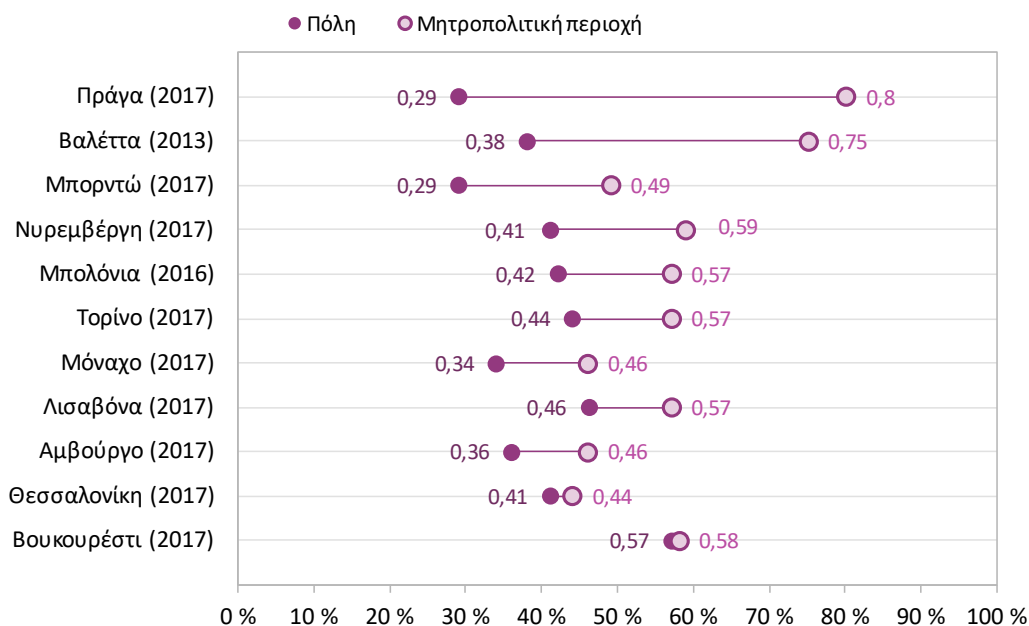
Γράφημα 2 - Μερίδιο της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων σε 13 πόλεις μεταξύ 2007 και 2017



Πηγή: Ανάλυση του ΕΕΣ βάσει στοιχείων που παρείχαν οι πόλεις και η ΕΡΟΜΜ.

20 Από τα αποτελέσματα της έρευνάς μας προκύπτει επίσης ότι, στις 14 πόλεις που παρείχαν στοιχεία σχετικά με το θέμα αυτό, το μερίδιο των ιδιωτικών οχημάτων στις περισσότερες περιπτώσεις ήταν σημαντικά υψηλότερο στη μητροπολιτική περιφερειακή περιοχή από ό,τι στην πόλη (βλέπε [γράφημα 3](#)).

Γράφημα 3 – Μερίδιο της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων σε 11 πόλεις και στις μητροπολιτικές περιαστικές περιοχές



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει των απαντήσεων στην έρευνά του σχετικά με την αστική κινητικότητα

Η ποιότητα του αέρα έχει βελτιωθεί στους αστικούς κόμβους, αλλά η ρύπανση εξακολουθεί να υπερβαίνει τα ασφαλή επίπεδα

21 Μολονότι οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου μειώθηκαν στην πλειονότητα των τομέων μεταξύ του 1990 και του 2017, οι εκπομπές που συνδέονται με τις μεταφορές αυξήθηκαν. Στον τομέα αυτό, οι οδικές μεταφορές ήταν η κατηγορία της οποίας οι εκπομπές αυξήθηκαν περισσότερο. Μεταξύ του 2014 και του 2017, οι εκπομπές CO₂ από τις οδικές μεταφορές αυξήθηκαν κατά 45 εκατομμύρια τόνους, ήτοι κατά 5 %, και αντιπροσωπεύουν το 25 % του συνόλου των εγχώριων εκπομπών CO₂¹³. Από τις εκπομπές που οφείλονται στις μεταφορές, ποσοστό 23 % αφορά αστικές περιοχές.

22 Η ατμοσφαιρική ρύπανση στις πόλεις εξακολουθεί να είναι επιβλαβής για την ανθρώπινη υγεία. Συνολικά, σημειώθηκε πρόοδος όσον αφορά τη μείωση των εκπομπών διοξειδίου του αζώτου (NO₂) και σωματιδίων. Ωστόσο, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος¹⁴, στις πόλεις της ΕΕ εξακολουθούν να είναι

¹³ Ευρωπαϊκός Οργανισμός Περιβάλλοντος, Annual European Union greenhouse gas inventory 1990-2017 and inventory report 2019, της 27ης Μαΐου 2019.

¹⁴ <https://airindex.eea.europa.eu/>.

συχνές οι παραβιάσεις των προτύπων που ορίζονται στις οδηγίες για την ποιότητα του ατμοσφαιρικού αέρα.

23 Οι οκτώ πόλεις στις οποίες πραγματοποιήσαμε επίσκεψη περιλαμβάνονται στο σύνολό τους σε κάποια διαδικασία επί παραβάσει¹⁵ της ΕΕ κατά των αντίστοιχων κρατών μελών. Τον Σεπτέμβριο του 2019, τα επίπεδα ρύπανσης σε όλες αυτές οι πόλεις εκτός από τη Λειψία και το Παλέρμο παρέμεναν υψηλότερα των επιτρεπόμενων.

Η αστική κινητικότητα επιδεινώνεται για τους χρήστες του οδικού δικτύου λόγω της συμφόρησης

24 Ελλείπει σημαντικής στροφής προς άλλες μορφές μεταφορών, η αυξανόμενη συμφόρηση (βλέπε **πλαίσιο 2**) αποτελεί ένδειξη ότι η αστική κινητικότητα επιδεινώνεται για τους χρήστες του οδικού δικτύου.

Πλαίσιο 2

Κυκλοφοριακή συμφόρηση

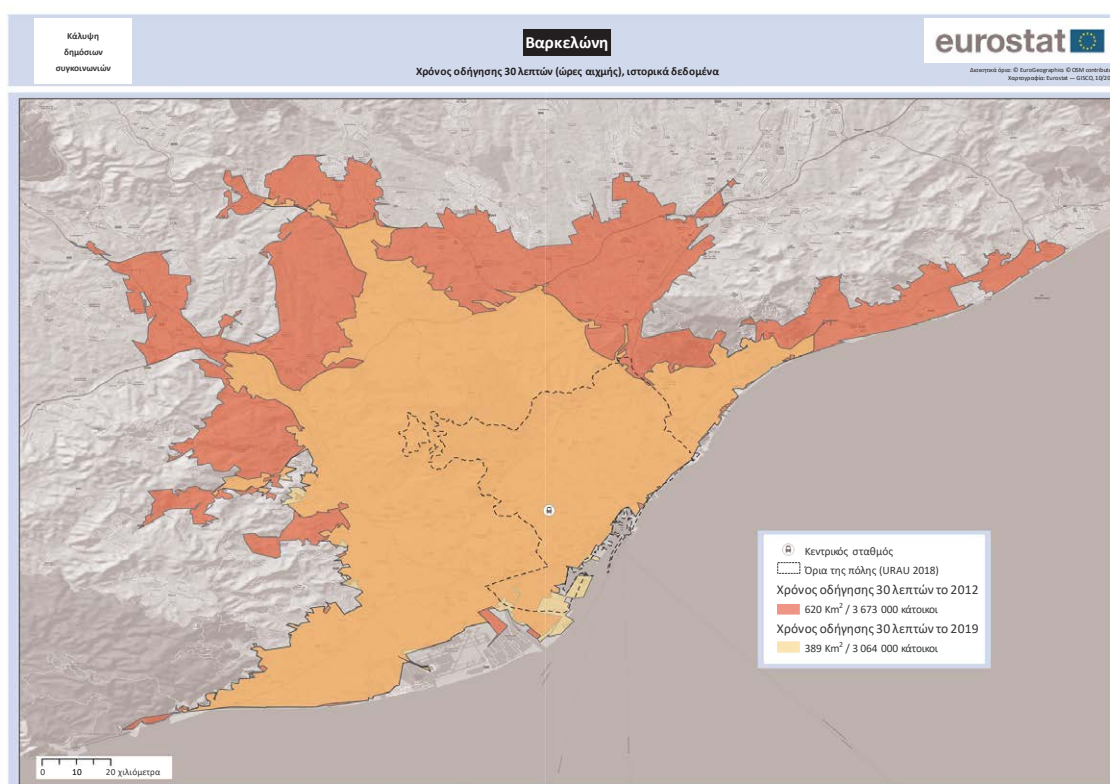
Η κυκλοφοριακή συμφόρηση είναι, αφενός, ένα φυσικό φαινόμενο που συνδέεται με τον τρόπο με τον οποίο τα οχήματα παρεμποδίζουν τη μετακίνηση το ένα του άλλου όταν η ζήτηση για τον περιορισμένο χώρο του οδικού δικτύου προσεγγίζει την πλήρη χωρητικότητα, και, αφετέρου, ένα σχετικό φαινόμενο που σχετίζεται με τις προσδοκίες των χρηστών όσον αφορά τις επιδόσεις του οδικού δικτύου¹⁶. Ο συνηθέστερος δείκτης κυκλοφοριακής συμφόρησης βασίζεται στη διαφορά της μέσης ταχύτητας σε συνθήκες ελεύθερης ροής (συνήθως βάσει δεδομένων που έχουν καταγραφεί στο μέσο της νύχτας) και εκείνης που καταγράφεται σε διαφορετικές χρονικές στιγμές της ημέρας, που μετατρέπεται σε αύξηση (απόλυτη ή ποσοστιαία) του μέσου χρόνου μετακίνησης.

¹⁵ Προσφυγή κατά κράτους μέλους που δεν εφαρμόζει το δίκαιο της ΕΕ.

¹⁶ ΟΟΣΑ (2007), Managing Urban Traffic Congestion.
https://www.oecdilibrary.org/transport/managing-urban-traffic-congestion_9789282101506-en.

25 Σύμφωνα με δεδομένα της TomTom¹⁷, μεταξύ του 2013 και του 2018 η κυκλοφοριακή συμφόρηση επιδεινώθηκε σε 25 από τους 37 αστικούς κόμβους για τους οποίους υπήρχαν διαθέσιμα δεδομένα. Η τάση αυτή παρατηρήθηκε εξάλλου σε όλες τις πόλεις στις οποίες πραγματοποιήσαμε επίσκεψη. Ο χάρτης στην παρακάτω **εικόνα 1** δείχνει ότι, στη Βαρκελώνη, η απόσταση που διανύει κανείς με αυτοκίνητο σε 30 λεπτά είναι μικρότερη σήμερα από ό,τι το 2012. Παρόμοιοι χάρτες για τις άλλες πόλεις στις οποίες πραγματοποιήσαμε επίσκεψη παρατίθενται στο **παράρτημα II**.

Εικόνα 1 – Περιοχή προσβάσιμη εντός 30 λεπτών με αυτοκίνητο κατά τις ώρες αιχμής το 2012 και το 2019 – Βαρκελώνη



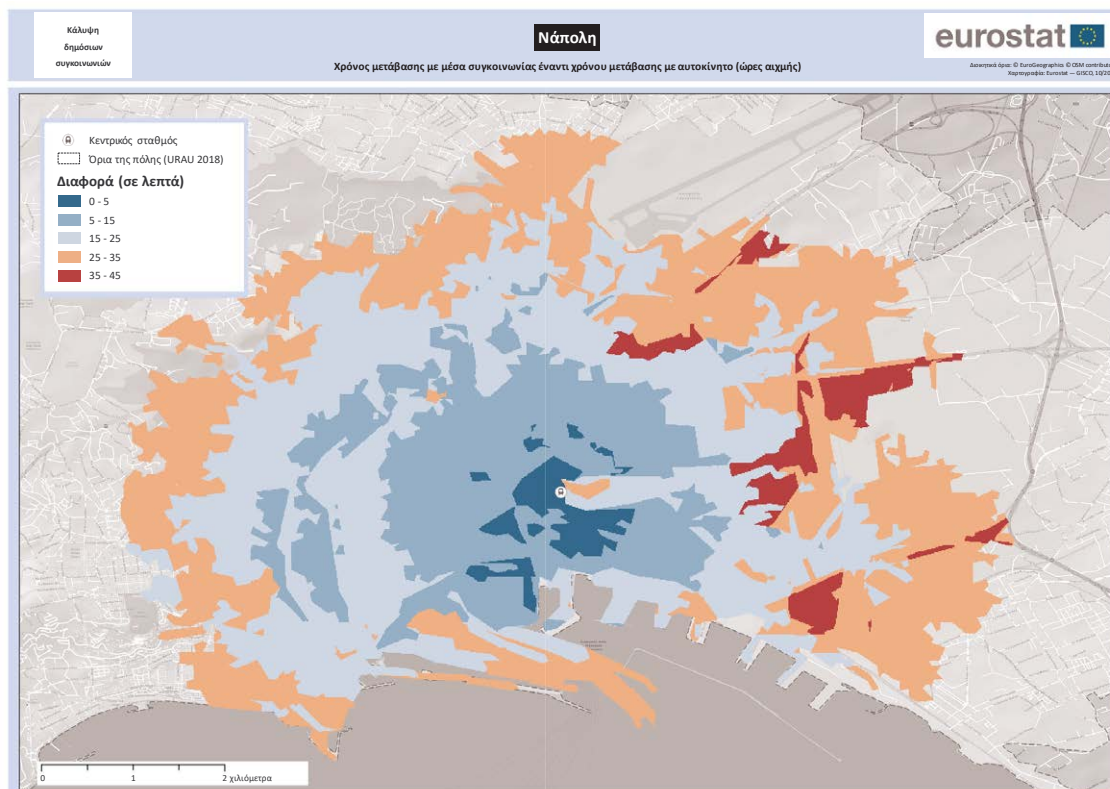
Πηγή: Ανάλυση της Eurostat για λογαριασμό του ΕΕΣ.

26 Ωστόσο, διαπιστώσαμε πως, παρότι το κόστος και η ευκολία είναι παράγοντες που λαμβάνονται υπόψη, σε επτά από τις οκτώ πόλεις εξακολουθεί κατά κανόνα να είναι χρονικά αποδοτικότερη η χρήση ιδιωτικού οχήματος παρά των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας. Η **εικόνα 2** δείχνει ότι η διαδρομή προς τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό της Νάπολης διαρκεί περισσότερο με τα δημόσια μέσα μεταφοράς από ό,τι με το αυτοκίνητο. Μόνο στη Μαδρίτη εντοπίσαμε ορισμένα τμήματα της πόλης όπου η πρόσβαση στον σταθμό Atocha, έναν από τους δύο κύριους σιδηροδρομικούς σταθμούς, ήταν ταχύτερη με τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας (βλέπε **εικόνα 3**).

¹⁷ Πάροχος κυκλοφοριακών δεδομένων.

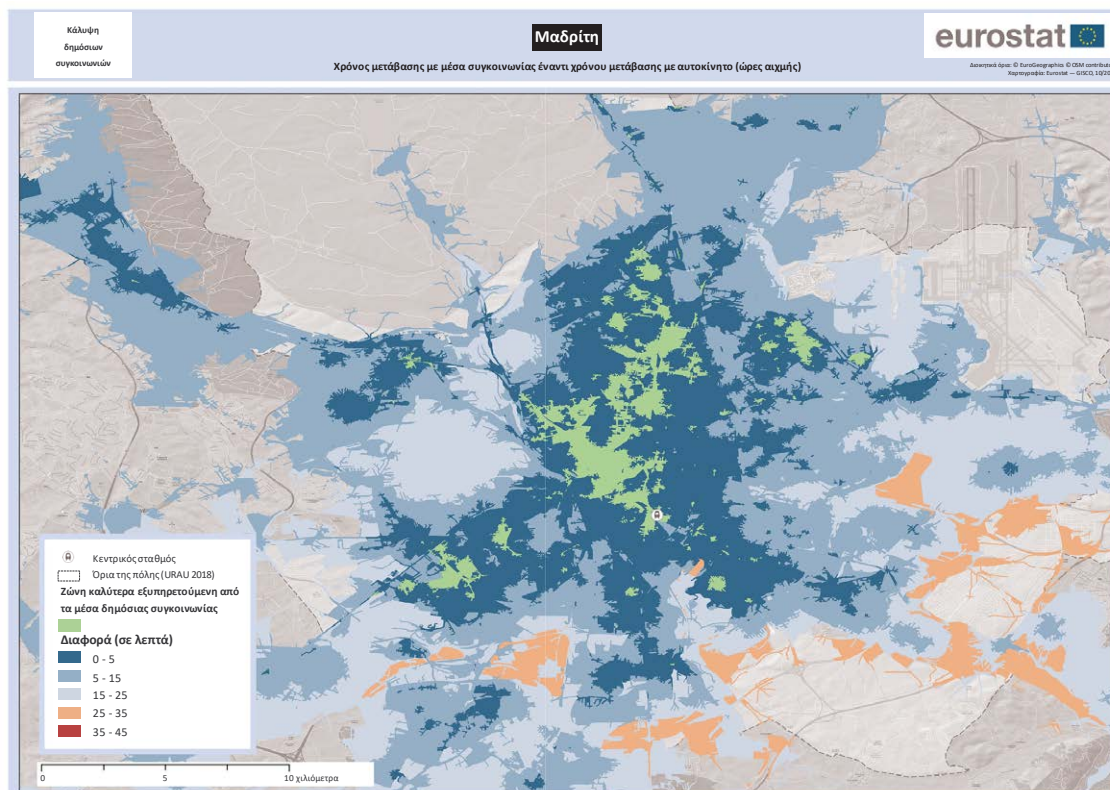
Παρόμοιοι χάρτες για τις άλλες πόλεις στις οποίες πραγματοποιήσαμε επίσκεψη παρατίθενται στο [παράρτημα II](#).

Εικόνα 2 – Προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού σταθμού της Νάπολης με αυτοκίνητο και με τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας



Πηγή: Ανάλυση της Eurostat για λογαριασμό του ΕΕΣ.

Εικόνα 3 – Προσβασιμότητα του σιδηροδρομικού σταθμού Atocha της Μαδρίτης με αυτοκίνητο και με τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας (διέλευση)



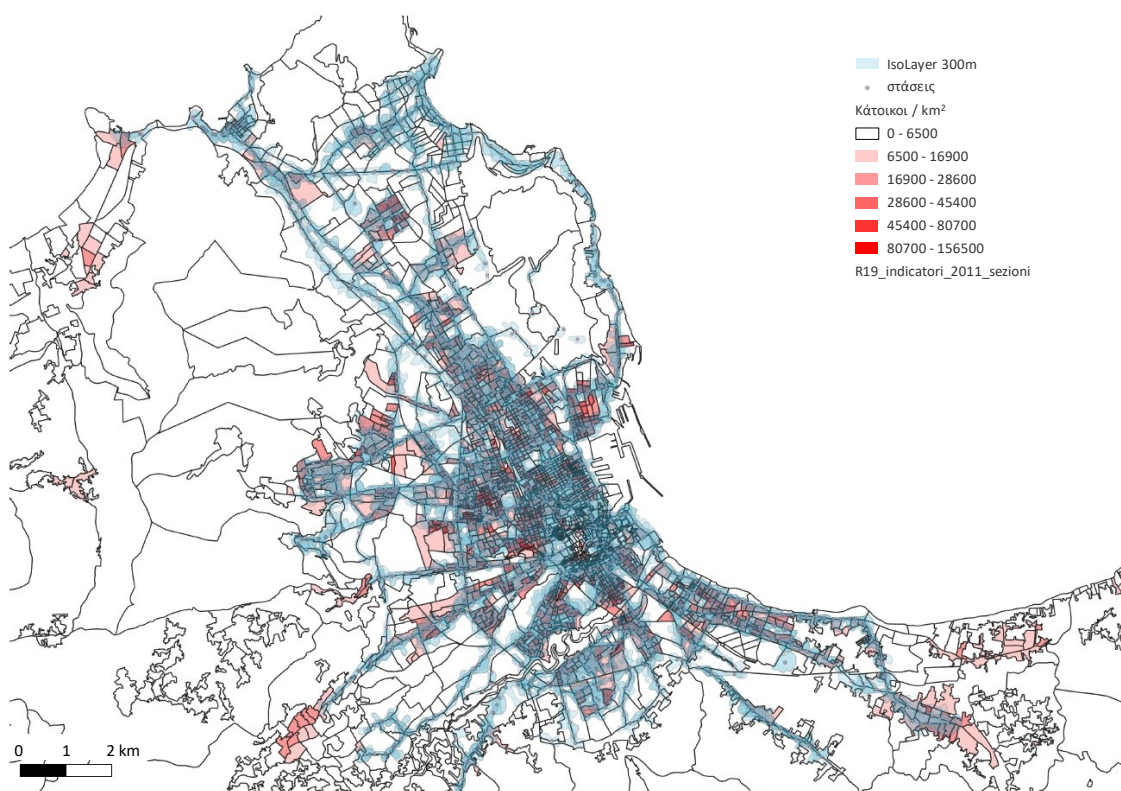
Πηγή: Ανάλυση της Eurostat για λογαριασμό του ΕΕΣ.

Η κάλυψη και η προσβασιμότητα των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας εντός των πόλεων βελτιώνονται

27 Οι ποιοτικές δημόσιες συγκοινωνίες είναι κεντρικής σημασίας για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, καθώς, μαζί με την «ενεργό κινητικότητα» (μετακινήσεις που βασίζονται στην ανθρώπινη σωματική δραστηριότητα, όπως το περπάτημα και η ποδηλασία), παρέχουν μια λύση εναλλακτική της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων. Η ποιότητα των δημόσιων συγκοινωνιών κρίνεται, μεταξύ άλλων, από την ευκολία της πρόσβασης (με μεγάλο μέρος του πληθυσμού σε μικρή απόσταση από τις υποδομές δημόσιων συγκοινωνιών), τη συχνότητα, την ταχύτητα και τον υψηλό βαθμό συνδεσιμότητας στο δίκτυο. Οι πόλεις είχαν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν πόρους της ΕΕ για την επέκταση των δικτύων δημόσιων συγκοινωνιών τους μέσω επενδύσεων σε γραμμές μετρό και τραμ, καθώς και σε τροχαίο υλικό (βλέπε σημείο 36).

28 Σύμφωνα με έκθεση του ΟΟΣΑ του 2019, το ποσοστό του πληθυσμού που κατοικεί κοντά σε υποδομές δημόσιων συγκοινωνιών είναι, σε ορισμένες πόλεις, πολύ υψηλό (βλέπε [πίνακα 1](#)). Τα επίπεδα στις περιαστικές περιοχές είναι χαμηλότερα: ενδεικτικό είναι το παράδειγμα του Παλέρμο στην [εικόνα 4](#), από όπου προκύπτει ότι σημαντικά τμήματα του πληθυσμού εξυπηρετούνται ελάχιστα από τα δίκτυα δημόσιων συγκοινωνιών.

Εικόνα 4 – Πυκνότητα του πληθυσμού και κάλυψη των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας στο Παλέρμο



Πηγή: Ανάλυση του ΕΕΣ βάσει δεδομένων που δημοσίευσαν το ISTAT και ο δήμος του Παλέρμο.

29 Ωστόσο, δεδομένου ότι οι πόλεις αυτές προσελκύουν καθημερινά μετακινούμενους εργαζόμενους από τους γειτονικούς δήμους, η προσφορά δημόσιων συγκοινωνιών στην περιφέρεια της πόλης και οι εξυπηρετικές ανταποκρίσεις με το υπόλοιπο δίκτυο είναι που κρίνουν κατά πόσον οι μετακινούμενοι εργαζόμενοι επιλέγουν να μετακινηθούν στην πόλη με ιδιωτικό όχημα ή με δημόσια μέσα συγκοινωνίας, ανεξάρτητα από την ποιότητα των δημόσιων συγκοινωνιών εντός της πόλης.

Πίνακας 1 - Κάλυψη δημόσιων συγκοινωνιών

Πόλη	Κέντρο πόλης	Μητροπολιτική περιοχή
Λειψία	99,9 %	70,7 %
Αμβούργο	99,9 %	99,5 %
Νάπολη	53,5 %	48,5 %
Μαδρίτη	99,9 %	96,7 %
Βαρσοβία	100,0 %	84,8 %
Μέσος όρος*	95,6 %	87,9 %

* Ο μέσος όρος καλύπτει τις 81 πόλεις που διέθεταν δεδομένα GTFS, από τις 121 πόλεις που καλύπτει η έκθεση του Διεθνούς Φόρουμ Μεταφορών.

Πηγή: Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών, 2019.

30 Η χαμηλότερη κάλυψη των δημόσιων μεταφορών στις περιφερειακές ζώνες μετακίνησης προς και από την εργασία και το γεγονός ότι οι περισσότερες γραμμές στην περιφέρεια κατευθύνονται προς και από το κέντρο, ενώ ένα αυξανόμενο μέρος των μετακινήσεων αφορά μετακινήσεις από προάστιο σε προάστιο, συνδιαμορφώνουν το υψηλότερο μερίδιο των ιδιωτικών οχημάτων σε σχέση με τις πόλεις (βλέπε [γράφημα 3](#)).

Η Επιτροπή ενέτεινε τη στήριξή της, αλλά μια σειρά παραγόντων περιόρισαν την πρόοδο προς την κατεύθυνση της βιώσιμης αστικής κινητικότητας

31 Αξιολογήσαμε τη στήριξη που παρείχε η Επιτροπή στα κράτη μέλη υπό τη μορφή εγγράφων πολιτικής και κατευθυντήριων γραμμών, καθώς και τον βαθμό στον οποίο τα κράτη μέλη τα χρησιμοποίησαν. Επιπλέον, αναλύσαμε τη χρηματοδοτική στήριξη που παρείχε η Επιτροπή στο πλαίσιο των ΕΔΕΤ και του CEF, προκειμένου να αξιολογήσουμε αν τα κονδύλια χρησιμοποιήθηκαν σύμφωνα με τον στόχο της μετάβασης σε μια βιωσιμότερη αστική κινητικότητα.

Η Επιτροπή ανέπτυξε πολιτικές και εξέδωσε κατευθυντήριες γραμμές, παρόλο που τα κράτη μέλη δεν τις ακολούθησαν σε όλες τις περιπτώσεις

32 Η Επιτροπή εξέδωσε σειρά εγγράφων πολιτικής (βλέπε [γράφημα 1](#)). Προκειμένου να στηρίξει την επίτευξη των στόχων πολιτικής της, εξέδωσε και

επικαιροποιεί τακτικά σειρά κατευθυντήριων γραμμών. Επιπλέον, έχει διοργανώσει σχετικές διασκέψεις και σεμινάρια με σκοπό τη μεγαλύτερη υιοθέτησή τους και την ευαισθητοποίηση των πόλεων της ΕΕ όσον αφορά την ανάγκη ανάπτυξης μιας ολοκληρωμένης προσέγγισης για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα.

33 Η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 ανέφερε αργή πρόοδο προς την κατεύθυνση της εφαρμογής βιωσιμότερων τρόπων αστικής κινητικότητας και επιβεβαίωσε την ανάγκη ριζικής αλλαγής. Τα μέτρα που προσδιόρισε για την ενίσχυση της στήριξης των ευρωπαϊκών πόλεων συνίσταντο κυρίως στη συλλογή και διάδοση πληροφοριών και συμβουλών και σε πρωτοβουλίες έρευνας και ανταλλαγής εμπειριών. Τα μέτρα αυτά έχουν σχεδιαστεί για την αντιμετώπιση των προκλήσεων της αστικής κινητικότητας στους τομείς της κυκλοφοριακής συμφόρησης, των εκπομπών CO₂ που συνδέονται με τις μεταφορές, της επιβλαβούς έκθεσης σε ατμοσφαιρικούς ρύπους και των θανάτων από τροχαία ατυχήματα. Οι δραστηριότητες στήριξης περιλάμβαναν τα εξής:

- δημιουργία της πλατφόρμας ELTIS¹⁸, η οποία χρησιμεύει ως «παρατηρητήριο» της αστικής κινητικότητας, δηλαδή ως αποθετήριο δεδομένων, και ως ενιαίο σημείο επαφής για τα ΣΒΑΚ·
- κατευθυντήριες γραμμές για τα ΣΒΑΚ, που κατά τον χρόνο του ελέγχου τελούσαν υπό επικαιροποίηση, οι οποίες συμπληρώθηκαν από έξι διασκέψεις με το ίδιο αντικείμενο·
- παροχή συμβουλών σχετικά με τις ευκαιρίες χρηματοδότησης·
- στήριξη για τη δοκιμή και την ανάπτυξη καινοτόμων λύσεων αστικής κινητικότητας μέσω πρωτοβουλιών όπως οι Civitas¹⁹ και «Ευρωπαϊκή σύμπραξη καινοτομίας για τις ευφυείς πόλεις και κοινότητες»²⁰.

34 Τα δεδομένα αναφορώνονται στον ιστότοπο ELTIS της Επιτροπής σε εθελοντική βάση και ενδέχεται να μην είναι πάντοτε επικαιροποιημένα. Ωστόσο, η έρευνά μας επιβεβαίωσε ότι, όπως προκύπτει από τα στοιχεία του ELTIS, πολλοί αστικοί κόμβοι δεν είχαν εγκρίνει ακόμη ΣΒΑΚ κατά τον χρόνο διενέργειας του ελέγχου, αν και σε αρκετές πόλεις οι σχετικές διαδικασίες βρίσκονταν σε εξέλιξη.

¹⁸ Η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Πληροφοριών για τις τοπικές συγκοινωνίες: <https://www.eltis.org>

¹⁹ <https://civitas.eu/>

²⁰ <https://eu-smartcities.eu>

35 Σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία, το περιβάλλον είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς στους οποίους η ΕΕ μπορεί να ασκήσει άμεση επιρροή στα κράτη μέλη. Με τη νομοθεσία της στον τομέα αυτό, δημιούργησε ισχυρά κίνητρα ώστε οι πόλεις να αναλάβουν δράση για την αποφυγή του κινδύνου παραβίασης των περιβαλλοντικών ορίων. Η περιβαλλοντική νομοθεσία καλύπτει επίσης τη θέσπιση αυστηρότερων προτύπων εκπομπών για τα οχήματα οδικών μεταφορών και φιλόδοξες τιμές-στόχο για τις δημόσιες προμήθειες καθαρών οχημάτων. Οι πρωτοβουλίες αυτές είχαν ως στόχο τη μείωση του επιπέδου των εκπομπών που οφείλονται στις μεταφορές και οδήγησαν, σε μεμονωμένες περιπτώσεις, στην προσωρινή απαγόρευση κυκλοφορίας ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων σε συγκεκριμένους δρόμους (Αμβούργο, βλέπε σημείο [51](#)).

Την περίοδο 2014-2020 διατέθηκαν περισσότερα ενωσιακά κονδύλια για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, αλλά η έγκριση ΣΒΑΚ δεν αποτελεί συνήθως προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση

36 Προκειμένου να υποστηριχθεί η υλοποίηση του στόχου πολιτικής που συνίσταται στην αύξηση της βιωσιμότητας της αστικής κινητικότητας, τα ποσά που διατίθενται στο πλαίσιο των ΕΔΕΤ για την αστική κινητικότητα αυξήθηκαν για την περίοδο 2014-2020 κατά 46 % σε σύγκριση με την προηγούμενη περίοδο (βλέπε σημείο [10](#)). Η αύξηση αυτή αποτελεί σαφή ένδειξη αλλαγής προτεραιοτήτων, δεδομένου ότι, παραδείγματος χάριν, τα κονδύλια για το οδικό δίκτυο που δεν αποτελεί μέρος του ΔΕΔ-Μ μειώθηκαν κατά 25 %, από 20,8 δισεκατομμύρια ευρώ σε 15,5 δισεκατομμύρια ευρώ. Τα 12,8 δισεκατομμύρια ευρώ που διατέθηκαν για τις «καθαρές αστικές συγκοινωνίες» κατά την περίοδο 2014-2020 είναι το υψηλότερο ποσό μεταξύ εκείνων που διατέθηκαν στους επιμέρους τομείς παρέμβασης που σχετίζονται με τις μεταφορές (βλέπε [παράρτημα III](#)). Τα μεγάλα έργα που συνδέονται με την αστική κινητικότητα ήταν κυρίως επενδύσεις σε γραμμές μετρό ή τραμ και σε τροχιαίο υλικό.

37 Οι πόλεις της ΕΕ δεν υποχρεούνται να ακολουθήσουν τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής ή να έχουν εγκρίνει ΣΒΑΚ, ή έστω μια ολοκληρωμένη εθνική στρατηγική για τις αστικές μεταφορές, προκειμένου έργα αστικής ανάπτυξης να χρηματοδοτηθούν από την ΕΕ. Και αυτό, παρά το γεγονός ότι η κυκλοφοριακή συμφόρηση στους αστικούς κόμβους μπορεί να έχει σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στην αποδοτικότητα του δικτύου ΔΕΔ-Μ, το οποίο χρηματοδοτείται με πόρους του CEF σε όλη την ΕΕ.

38 Δύο από τα τέσσερα κράτη μέλη στα οποία πραγματοποιήσαμε επίσκεψη έχουν καταστήσει την έγκριση ΣΒΑΚ προϋπόθεση της επιλεξιμότητας των πόλεων για χρηματοδότηση με εθνικά ή ενωσιακά κονδύλια.

- Στην Ιταλία, το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εξέδωσε το 2017 διάταγμα με το οποίο απαιτούσε από τις πόλεις με πληθυσμό άνω των 100 000 κατοίκων να εγκρίνουν ΣΒΑΚ, σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της Επιτροπής, έως τον Οκτώβριο του 2019 (η προθεσμία αυτή παρατάθηκε αργότερα κατά ένα έτος), προκειμένου να είναι επιλέξιμες για χρηματοδότηση των υποδομών δημόσιων μεταφορών με εθνικούς πόρους. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα την αύξηση του αριθμού των πόλεων που δρομολόγησαν τη διαδικασία έγκρισης ΣΒΑΚ.
- Στην Ισπανία, όσον αφορά την περίοδο προγραμματισμού 2014-2020, η εθνική διοίκηση κατέστησε την έγκριση ΣΒΑΚ προϋπόθεση για τη χρηματοδότηση των περιφερειακών και τοπικών διοικητικών αρχών με κονδύλια από τα διαρθρωτικά ταμεία της ΕΕ τα οποία να χρησιμοποιηθούν στις δημόσιες αστικές ή μητροπολιτικές μεταφορές. Τα ΣΒΑΚ πρέπει να συμφωνούν με την εθνική στρατηγική για τη βιώσιμη κινητικότητα. Σύμφωνα με τις ισπανικές αρχές, αυτό είχε ως αποτέλεσμα οι περισσότερες πόλεις με πληθυσμό άνω των 50 000 κατοίκων να εγκρίνουν ΣΒΑΚ.

39 Η εξάρτηση της χρηματοδότησης από την έγκριση ΣΒΑΚ αποδείχθηκε σημαντικό κίνητρο ώστε πόλεις της Ιταλίας και της Ισπανίας να αναπτύξουν στρατηγικές αστικής κινητικότητας. Ωστόσο, σε καμία από τις πόλεις των εν λόγω χωρών στις οποίες πραγματοποιήσαμε επίσκεψη δεν είχε πραγματοποιηθεί εξωτερική αξιολόγηση της ποιότητας των εγκριθέντων ΣΒΑΚ. Ως εκ τούτου, υπάρχει κίνδυνος η διαδικασία έγκρισης να μετατραπεί σε διοικητική διατύπωση αναγκαία για την πρόσβαση σε χρηματοδότηση και, ως εκ τούτου, τα ΣΒΑΚ να μην έχουν την ποιότητα που απαιτείται για τη βελτίωση της αστικής κινητικότητας.

40 Το 2019, η Επιτροπή άρχισε να ασχολείται με το ζήτημα της αστικής κινητικότητας στις συστάσεις της ανά χώρα (ΣΑΧ), στο πλαίσιο της διαδικασίας του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου. Πριν από το 2019, οι αναφορές στην αστική κινητικότητα και την κυκλοφοριακή συμφόρηση στις ΣΑΧ ήταν σποραδικές (βλέπε [πίνακα 2](#)). Για την προσεχή περίοδο προγραμματισμού, η Επιτροπή πρότεινε να ενισχυθεί η σύνδεση μεταξύ της χρήσης ενωσιακής χρηματοδότησης και των ΣΑΧ²¹, αλλά δεν είναι σαφές κατά πόσον η πρόταση αυτή, η οποία τον Ιανουάριο του 2020 τελούσε ακόμη υπό

²¹ Γνώμη αριθ. 6/2018 του ΕΕΣ σχετικά με τους προτεινόμενους κανονισμούς περί κοινών διατάξεων για την περίοδο 2021-2027.

επεξεργασία από τις νομοθετικές αρχές, θα περιληφθεί στην τελική έκδοση της νομοθεσίας.

Πίνακας 2 - Συστάσεις ανά χώρα σχετικά με την κυκλοφοριακή συμφόρηση, την αστική κινητικότητα και τις βιώσιμες μεταφορές

	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Βέλγιο	Σ/Μ	Μ	Σ/Μ	Σ/Μ	Σ/Μ	Σ/Α/Μ
Βουλγαρία	Ό	Ό	Ό	Ό	Μ	Μ
Τσεχία	Ό	Ό	Μ	Ό	Ό	Α/Μ
Δανία	Ό	Ό	Ό	Μ	Ό	Σ/Μ
Γερμανία	Ό	Μ	Ό	Ό	Ό	Σ/Α/Μ
Εσθονία	Μ	Ό	Μ	Μ	Ό	Σ/Μ
Ιρλανδία	Ό	Ό	Μ	Ό	Σ/Α/Μ	Μ
Ελλάδα	/	/	/	/	/	Μ
Ισπανία	Μ	Μ	Ό	Ό	Μ	Μ
Γαλλία	Μ	Ό	Ό	Ό	Ό	Ό
Κροατία	Ό	Ό	Ό	Ό	Ό	Α/Μ
Ιταλία	Μ	Μ	Μ	Ό	Ό	Α/Μ
Κύπρος	/	/	Ό	Ό	Ό	Σ/Α/Μ
Λετονία	Μ	Ό	Ό	Ό	Ό	Μ
Λιθουανία	Ό	Ό	Ό	Ό	Ό	Α/Μ
Λουξεμβούργο	Ό	Ό	Ό	Σ	Μ	Σ/Μ
Ουγγαρία	Μ	Ό	Ό	Μ	Ό	Σ/Α/Μ
Μάλτα	Μ	Μ	Σ/Μ	Σ/Μ	Σ/Μ	Σ/Μ
Κάτω Χώρες	Ό	Ό	Ό	Ό	Ό	Σ
Αυστρία	Μ	Ό	Ό	Ό	Ό	Ό
Πολωνία	Μ	Μ	Μ	Σ/Μ	Σ/Μ	Σ/Μ
Πορτογαλία	Μ	Μ	Ό	Ό	Ό	Ό
Ρουμανία	Μ	Μ	Ό	Μ	Μ	Σ/Α/Μ
Σλοβενία	Ό	Ό	Ό	Ό	Ό	Μ
Σλοβακία	Ό	Μ	Ό	Ό	Ό	Α/Μ
Φινλανδία	Ό	Ό	Ό	Μ	Ό	Σ/Μ
Σουηδία	Ό	Ό	Ό	Ό	Ό	Μ
Ηνωμένο Βασίλειο	Ό	Ό	Ό	Σ	Μ	Σ/Μ

○ - Όχι
 Σ - Συμφόρηση
 Α - Αστική κινητικότητα
 Μ - Βιώσιμες μεταφορές

Πηγή: Ανάλυση του ΕΕΣ βάσει των συστάσεων ανά χώρα που εκδίδει η Επιτροπή.

Η αποτελεσματικότητα της στήριξης που παρέχει η Επιτροπή για βιωσιμότερη αστική κινητικότητα επηρεάζεται από διάφορους παράγοντες

41 Εντοπίσαμε δύο σημαντικούς τομείς στους οποίους οι πόλεις αντιμετωπίζουν προκλήσεις που περιορίζουν την αποτελεσματικότητα της στήριξης της Επιτροπής: τη

χρηματοδότηση των αναγκών που συνδέονται με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα και την ανάπτυξη συνεκτικών πολιτικών στους τομείς της στάθμευσης, των ζωνών χωρίς κυκλοφορία και της κυκλοφορίας με ποδήλατο.

Οι χρηματοδοτικές ανάγκες των αστικών δημόσιων συγκοινωνιών

42 Ένα αποδοτικό και αποτελεσματικό δίκτυο δημόσιων συγκοινωνιών αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την κινητροδότηση των πολιτών να στραφούν προς περισσότερο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς. Η σχετική χρηματοδοτική δέσμευση δεν περιορίζεται στις επενδύσεις σε υποδομές δημόσιων συγκοινωνιών και τροχαίο υλικό, για τις οποίες η ΕΕ μπορεί να παράσχει χρηματοδοτική στήριξη, αλλά περιλαμβάνει και τις δαπάνες λειτουργίας και συντήρησης, οι οποίες μπορεί να είναι σημαντικές (βλέπε [πλαίσιο 3](#)) και για τις οποίες η ΕΕ δεν παρέχει χρηματοδοτική στήριξη.

Πλαίσιο 3

Το λειτουργικό κόστος των δημόσιων συγκοινωνιών – παραδείγματα από τις πόλεις στις οποίες πραγματοποιήθηκε επίσκεψη

Σε διάστημα 15 ετών, το κόστος λειτουργίας των δημόσιων συγκοινωνιών στη Βαρκελώνη υπερδιπλασιάστηκε, από 646 εκατομμύρια ευρώ το 2003 σε 1 373 εκατομμύρια ευρώ το 2017. Κατά το διάστημα αυτό, η εθνική συνεισφορά αυξήθηκε σε 200 εκατομμύρια ευρώ το 2010, αλλά έκτοτε μειώνεται και, κατά τον χρόνο διενέργειας του ελέγχου, υπερέβαινε ελαφρώς το ποσό των 100 εκατομμυρίων ευρώ.

Στη Μαδρίτη, το κόστος λειτουργίας των δημόσιων συγκοινωνιών αυξήθηκε από 1 684 εκατομμύρια ευρώ το 2013 σε 2 014 εκατομμύρια ευρώ το 2016, αν και στη συνέχεια μειώθηκε εκ νέου σε 1 842 εκατομμύρια ευρώ το 2017. Εν τω μεταξύ, οι συνεισφορές των εθνικών αρχών μειώθηκαν σημαντικά.

Στο Αμβούργο, το κόστος των δημόσιων συγκοινωνιών αυξάνεται, ιδίως λόγω της επέκτασης του γρήγορου τραμ. Σύμφωνα με τις αρχές της πόλης, από το 2020, το κόστος αυτό θα ανέρχεται σε εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ ετησίως. Για να καλυφθεί μέρος της αύξησης, οι τιμές των εισιτηρίων αυξήθηκαν κατά περισσότερο από 20 % μεταξύ του 2012 και του 2016.

Η Λειψία αύξησε επίσης τις τιμές των μηνιαίων εισιτηρίων κατά περισσότερο από 40 % μεταξύ του 2011 και του 2018, προκειμένου να καλύψει μέρος των αυξανόμενων δαπανών λειτουργίας της.

43 Οι πόλεις καλύπτουν ορισμένες από τις δαπάνες λειτουργίας των δημόσιων συγκοινωνιών με τα έσοδα από τα εισιτήρια. Ωστόσο, με τον τρόπο αυτό καλύπτεται μόνο ένα μέρος των δαπανών. Στις περιπτώσεις των πόλεων στις οποίες πραγματοποιήσαμε επίσκεψη, το ποσοστό των δαπανών που καλύπτονται από τα έσοδα από τα εισιτήρια κυμαινόταν από 81 % στο Αμβούργο έως 8 % στο Παλέρμο²². Η Διεθνής Ένωση Δημόσιων Μεταφορών μάς διαβίβασε στοιχεία από 41 πόλεις της ΕΕ, από τα οποία προκύπτει ότι, στα δύο τρίτα σχεδόν των εν λόγω πόλεων που εξέτασαν, τα έσοδα από τα εισιτήρια κάλυπταν λιγότερο από το 60 % των δαπανών λειτουργίας. Η έρευνά μας κατέληξε σε παρόμοια συμπεράσματα.

44 Οι οικονομικές προκλήσεις που συνεπάγεται η κατάσταση αυτή αντικατοπτρίζονται στην ηλικία του στόλου οχημάτων (*παράρτημα IV*). Στη Νάπολη, παραδείγματος χάριν, στις αρχές του 2013, η μέση ηλικία των 500 λεωφορείων ήταν 11,5 έτη και, λόγω προβλημάτων αξιοπιστίας, λιγότερο από το 65 % του στόλου αυτού ήταν διαθέσιμο για καθημερινή χρήση. Παρά το γεγονός ότι ορισμένα λεωφορεία είχαν αντικατασταθεί, η μέση ηλικία είχε αυξηθεί στα 13,4 έτη τον Νοέμβριο του 2018. Οι δημοτικές αρχές ανέφεραν ότι αυτή η προοδευτική επιδείνωση των δημόσιων συγκοινωνιών οδήγησε σε αύξηση της χρήσης των αυτοκινήτων. Ομοίως, στο Παλέρμο, μόνο το 71 % του στόλου των λεωφορείων, με μέσο όρο ηλικίας άνω των 12 ετών, ήταν διαθέσιμο για καθημερινή χρήση.

45 Σύμφωνα με έκθεση της Επιτροπής του 2019²³, το συνολικό κόστος των μεταφορών για την κοινωνία στην ΕΕ εκτιμάται σε 987 δισεκατομμύρια ευρώ, και περιλαμβάνει το περιβαλλοντικό κόστος (44 %), το κόστος των ατυχημάτων (29 %) και το κόστος που συνδέεται με την κυκλοφοριακή συμφόρηση (27 %). Όσον αφορά τις επιβατικές μεταφορές, το μερίδιο των αυτοκινήτων ιδιωτικής χρήσης επί του εξωτερικού κόστους ανέρχεται σε 565 δισεκατομμύρια ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί σε 0,12 ευρώ/χλμ., έναντι 19 δισεκατομμυρίων ευρώ (0,04 ευρώ/χλμ) για τα λεωφορεία ή τα πούλμαν. Τα έσοδα από τους φόρους (καυσίμων και ιδιοκτησίας οχημάτων) και τα διόδια που βαρύνουν τους χρήστες επιβατικών αυτοκινήτων καλύπτουν μόλις το ήμισυ των εν λόγω δαπανών, ανερχόμενα σε 267 δισεκατομμύρια ευρώ. Στην έκθεση παρουσιάζονται πιθανές λύσεις για την αύξηση του ποσοστού των συνολικών δαπανών που βαρύνουν τους χρήστες ιδιωτικών αυτοκινήτων, συμπεριλαμβανομένης

²² Τα ποσοστά αυτά επηρεάζονται επίσης από την εισιτηριοδιαφυγή. Παραδείγματος χάριν, σύμφωνα με την δημοτική εταιρεία συγκοινωνιών, η εισιτηριοδιαφυγή στη Νάπολη προσεγγίζει το 33 %.

²³ *Sustainable Transport Infrastructure Charging and Internalisation of Transport Externalities*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2019.

της χρήσης ειδικών καθεστώτων επιβολής οδικών τελών για τις αστικές περιοχές, προκειμένου να αντιμετωπιστεί το υψηλό κόστος των αστικών συγκοινωνιών.

46 Ένας άλλος παράγοντας που συμβάλλει στην αύξηση του κόστους είναι η έλλειψη εναρμονισμένων προτύπων μεταξύ των διαφορετικών γραμμών τραμ και μετρό, γεγονός που περιορίζει τον ανταγωνισμό στην αγορά. Στη Νάπολη, παραδείγματος χάριν, λόγω αυτού του παράγοντα, ελάχιστες μόνον εταιρείες παρήγαγαν αμαξοστοιχίες συμμορφούμενες με τα απαιτούμενα πρότυπα, γεγονός που είχε επίσης ως αποτέλεσμα καθυστερήσεις. Αντιθέτως, στη Βαρσοβία, οι δύο γραμμές του μετρό ακολουθούν τα ίδια πρότυπα, γεγονός που οδήγησε σε αύξηση της αποδοτικότητας κατά την κατασκευή της δεύτερης γραμμής. Παραδείγματος χάριν, κατά τη διάρκεια αυτής της κατασκευής είναι δυνατόν να χρησιμοποιούνται αποθήκες της πρώτης γραμμής. Για τις πόλεις, η αντικατάσταση των ισχυόντων τεχνικών προτύπων από ευρωπαϊκά πρότυπα με σκοπό τη μείωση του κόστους θα συνεπαγόταν σημαντικές δυσκολίες και μεγάλες δαπάνες. Υπάρχουν επίσης συχνά πολιτικά εμπόδια που πρέπει να ξεπεραστούν όσον αφορά την ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ πόλεων.

Συνοχή πολιτικών

47 Εξετάσαμε κατά πόσον οι πολιτικές αστικής κινητικότητας των πόλεων ανταποκρίνονταν στην ανάγκη για βελτίωση της βιωσιμότητας με συνεκτικό τρόπο, εστιάζοντας στις πολιτικές στάθμευσης, στη χρήση τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης και στην εξασφάλιση υποδομών για ποδηλάτες.

48 Οι πόλεις στις οποίες πραγματοποιήσαμε επίσκεψη διέθεταν πολιτικές στάθμευσης που είχαν ως στόχο να αποθαρρύνουν τη χρήση ιδιωτικών οχημάτων, είτε αυξάνοντας το ύψος των τελών στάθμευσης είτε μειώνοντας τον αριθμό των θέσεων στάθμευσης. Στη Λειψία, παραδείγματος χάριν, θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων αντικαταστάθηκαν από θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων, με αποτέλεσμα τη μείωση της διαθεσιμότητας χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και την αύξηση της ελκυστικότητας της ποδηλασίας (βλέπε [εικόνα 5](#)).

Εικόνα 5 – Λειψία – θέσεις στάθμευσης αυτοκινήτων αντικαταστάθηκαν από θέσεις στάθμευσης ποδηλάτων



Πηγή: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο.

49 Εντούτοις, σε ορισμένες περιπτώσεις, οι πολιτικές στάθμευσης δεν ήταν συνεπείς με τις πολιτικές βιώσιμης αστικής κινητικότητας:

- Στην Πολωνία, και ιδίως στη Βαρσοβία, το πρόστιμο για τη μη καταβολή τελών στάθμευσης είναι χαμηλότερο από το πρόστιμο για τη μη καταβολή του αντιτίμου του εισιτηρίου στις δημόσιες συγκοινωνίες.
- Επίσης στην Πολωνία, ακόμη και στην περίπτωση που απαγορεύεται η στάθμευση στο άκρο του οδοστρώματος, εξακολουθεί να είναι δυνατή η στάθμευση στο πεζοδρόμιο (βλέπε [εικόνα 6](#)), με αποτέλεσμα τη μείωση του χώρου που έχουν στη διάθεσή τους οι πεζοί.

Εικόνα 6 – Βαρσοβία: Η πινακίδα αναφέρει: «Η απαγόρευση στάθμευσης δεν ισχύει στα πεζοδρόμια»



Πηγή: ΕΕΣ.

50 Άλλοι τρόποι αποθάρρυνσης της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων είναι η δημιουργία ζωνών χωρίς κυκλοφορία και η χρήση τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης:

- ο Το 2018, δημιουργήθηκε στη Μαδρίτη ζώνη περιορισμένης κυκλοφορίας εμβαδού 472 εκταρίων (ζώνη Madrid Central – βλέπε [πλαίσιο 4](#)). Ως αποτέλεσμα, μειώθηκε η ρύπανση από NO₂.

Πλαίσιο 4 - Η συμβολή της ζώνης Madrid Central στη μείωση της ρύπανσης

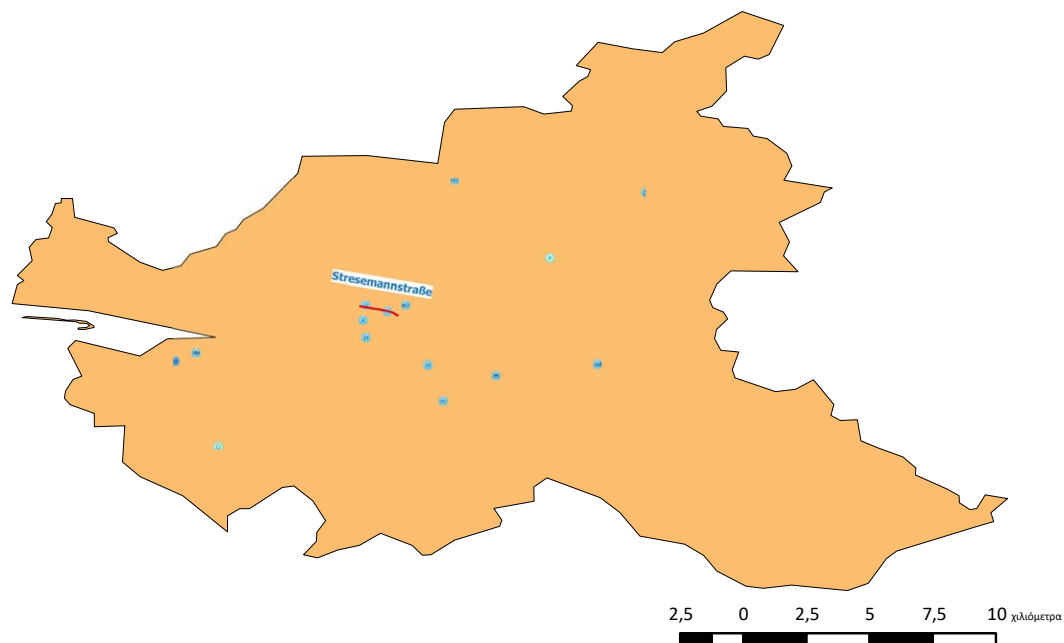
Η ζώνη Madrid Central τέθηκε σε εφαρμογή τον Μάρτιο 2019. Από τα στοιχεία του Μαΐου του 2019 στην *Plaza del Carmen* (τον μοναδικό σταθμό μέτρησης στη ζώνη Madrid Central) για το NO₂, προκύπτει ότι η σχετική ρύπανση μειώθηκε κατά 45 % σε σύγκριση με τα στοιχεία του Μαΐου του 2018. Η ρύπανση από NO₂ μειώθηκε κατά μέσο όρο 24 % στους 24 σταθμούς της Μαδρίτης όπου μετράται ενώ σημειώθηκε και μείωση της ηχορύπανσης.

- Η Βαρκελώνη στέρησε οδικό χώρο από τα αυτοκίνητα δημιουργώντας «υπερτετράγωνα» (superblocks), τα οποία καλύπτουν εννέα οικιστικά τετράγωνα έκτασης 400μ. x 400μ. και περιβάλλονται από οδούς στις οποίες συγκεντρώνεται η κυκλοφορία των οχημάτων, συμπεριλαμβανομένων των λεωφορείων. Στους δρόμους που βρίσκονται στο εσωτερικό των οικιστικών τετραγώνων, η κυκλοφορία των αυτοκινήτων είτε απαγορεύεται είτε επιτρέπεται με χαμηλή ταχύτητα. Το μοντέλο των υπερτετραγώνων δείχνει πώς οι πόλεις μπορούν να δώσουν προτεραιότητα στο περπάτημα και την ποδηλασία, αποδίδοντας στους πολίτες δημόσιο χώρο που προηγουμένως χρησιμοποιούνταν για στάθμευση.
- Το Παλέρμο δημιούργησε μια ζώνη χωρίς κυκλοφορία 4 εκταρίων και σχεδιάζει να διπλασιάσει το μέγεθός της. Προτίθεται επίσης να μειώσει τον διαθέσιμο χώρο για τα αυτοκίνητα με σκοπό την επέκταση του δικτύου τραμ.
- Ορισμένες πόλεις, μεταξύ των οποίων η Στοκχόλμη και η Βαλέτα, έχουν επιβάλει τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης και ανέφεραν ότι αυτό συνέβαλε σημαντικά στη μείωση της συμφόρησης, συμβάλλοντας ουσιαστικά στη στροφή σε βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς. Τα έσοδα από τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης αποτέλεσαν επίσης χρηματοδοτικούς πόρους για τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών.

51 Διαπιστώσαμε, ωστόσο, ότι η έννοια των τελών κυκλοφοριακής συμφόρησης δεν χρησιμοποιήθηκε ευρέως και εντοπίσαμε περιπτώσεις στις οποίες οι ζώνες περιορισμένης κυκλοφορίας δεν εφαρμόστηκαν με συνέπεια:

- Ελάχιστες μόνο πόλεις εφάρμοσαν τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης, παρά τα δυνητικά οφέλη τους στη μείωση της συμφόρησης, την αύξηση της βιωσιμότητας και την εξασφάλιση πρόσθετων εσόδων. Αυτό μπορεί να εξηγηθεί εν μέρει από τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των επιμέρους πόλεων. Παραδείγματος χάριν, μια πόλη μπορεί να είναι απρόθυμη να εξετάσει την επιβολή τέλους συμφόρησης εάν αυτό την καθιστά λιγότερο ελκυστική για τους πολίτες και τις επιχειρήσεις σε σύγκριση με γειτονικές πόλεις οι οποίες δεν επιβάλλουν αντίστοιχο τέλος.

Εικόνα 7 – Δρόμος στο Αμβούργο, όπου απαγορεύεται προσωρινά η κυκλοφορία παλαιότερων ντιζελοκίνητων αυτοκινήτων



Πηγή: ΕΕΣ, βάσει στοιχείων που δημοσιεύθηκαν από τις αρχές του Αμβούργου. Χάρτης: © QGIS.

- Προκειμένου να συμμορφωθεί με τα κατώτατα όρια για την ποιότητα του αέρα, το Αμβούργο θέσπισε προσωρινές απαγορεύσεις στην κυκλοφορία των παλαιότερων ντιζελοκίνητων οχημάτων σε έναν δρόμο που γειτνιάζει με πέντε από τους 15 σταθμούς μέτρησης της ποιότητας του αέρα της πόλης (βλέπε χάρτη – [εικόνα 7](#)). Τα μέτρα αυτά ενδεχομένως να έχουν θετικό αντίκτυπο στους δείκτες, είναι, ωστόσο, απίθανο να οδηγήσουν σε σημαντική βελτίωση της ποιότητας του αέρα σε μια μεγάλη πόλη.

52 Η ποδηλασία έχει σημαντικές δυνατότητες να αυξήσει τη βιωσιμότητα της αστικής κινητικότητας. Στην Κοπεγχάγη, το 40 % περίπου των μετακινήσεων πραγματοποιείται με ποδήλατο και τόσο η Αμβέρσα όσο και το Μπορντώ έχουν επίσης επιτύχει σημαντική μείωση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων (βλέπε σημείο [19](#)) χάρη στην επέκταση των δικτύων ποδηλατοδρόμων τους²⁴. Τα δεδομένα από τη Λειψία δείχνουν ότι τόσο το κόστος συντήρησης όσο και το κόστος επένδυσης είναι

²⁴ Σύμφωνα με τον «Δείκτη της Κοπεγχάγης» (www.copenhagenizeindex.eu), ο οποίος παρέχει κατάταξη των ευρωπαϊκών πόλεων βάσει της φιλικότητάς τους προς το ποδήλατο, η Αμβέρσα καταλαμβάνει την 4η θέση και το Μπορντώ την 6η.

σημαντικά χαμηλότερα στην περίπτωση των ποδηλατοδρόμων σε σύγκριση με όλους τους άλλους τρόπους μεταφοράς.

53 Παρά τα δυνητικά οφέλη της ποδηλασίας και το χαμηλότερο κόστος επένδυσης των υποδομών ποδηλασίας, παρατηρήσαμε ότι σε πολλές πόλεις δεν υπήρχε σαφής βούληση για τη βελτίωση των ποδηλατοδρόμων:

- Σε πολλές πόλεις στις οποίες πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις, η χρήση του ποδηλάτου δεν είναι ιδιαίτερα διαδεδομένη. Παραδείγματος χάριν, το μήκος των ποδηλατοδρόμων στη Νάπολη δεν υπερέβαινε τα 20 χλμ. και το μερίδιο της ποδηλασίας επί του συνόλου των τρόπων μεταφοράς στη Μαδρίτη και τη Βαρκελώνη κυμαινόταν μεταξύ 1 % και 2 %. Το σχέδιο στη Βαρκελώνη προέβλεπε μερίδιο 2,5 % για την ποδηλασία το 2018, ενώ το γενικό σχέδιο της Μαδρίτης για την περίοδο 2008-2016 για τη μετακίνηση με ποδήλατο είχε ως αποτέλεσμα τελικό μερίδιο μόνο 1,2 % το 2016. Το σχέδιο αναθεωρήθηκε το 2016 με νέα τιμή-στόχο 5 % με ορίζοντα το 2025.
- Ελάχιστες από τις πόλεις στις οποίες πραγματοποιήσαμε επίσκεψη είχαν ορίσει στα σχέδιά τους τιμές-στόχο για την ποδηλασία. Όπου υπήρχαν, οι εν λόγω τιμές-στόχος ενίοτε περιλάμβαναν και το περπάτημα.
- Ακόμη, δεν προβλέπονται σαφείς τιμές-στόχος για τον αριθμό ή το είδος των προς κατασκευή ποδηλατοδρόμων. Σε ορισμένες πόλεις, όπως στη Μαδρίτη, οι ποδηλατόδρομοι δεν διαχωρίζονται πλήρως από την κυκλοφορία μηχανοκίνητων οχημάτων ή από τους πεζούς στο πεζοδρόμιο.

54 Τα στοιχεία που διαβίβασαν οι πόλεις σχετικά με το μερίδιο των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και οι πληροφορίες που συγκεντρώθηκαν στις πόλεις που επισκεφθήκαμε, όπως η Μαδρίτη και η Βαρκελώνη, δείχνουν ότι υπάρχει σημαντικός κίνδυνος οι αυξήσεις της ενεργού κινητικότητας, όπως η ποδηλασία και το βάδισμα, να οφείλονται στην εγκατάλειψη των δημόσιων συγκοινωνιών και όχι της χρήσης ιδιωτικών αυτοκινήτων. Στην Αμβέρσα, παραδείγματος χάριν, η χρήση τόσο ιδιωτικών οχημάτων όσο και των δημόσιων συγκοινωνιών μειώθηκαν μεταξύ του 2013 και του 2017, κατά 4,4 % και 2,8 % αντίστοιχα, ενώ την ίδια χρονική περίοδο το μερίδιο της ποδηλασίας αυξήθηκε κατά 7,3 %. Στη Λισαβόνα, το μερίδιο των δημόσιων συγκοινωνιών μειώθηκε από 34 % το 2013 σε 22 % το 2017. Ο κίνδυνος αύξησης της χρήσης του αυτοκινήτου αυξάνεται σε περιόδους μείωσης των τιμών των καυσίμων. Παραδείγματος χάριν, στο Αμβούργο και τη Λειψία οι τιμές των καυσίμων μειώθηκαν σημαντικά μεταξύ του 2012 και του 2018, ενώ οι τιμές των εισιτηρίων αυξήθηκαν έως και κατά 40 %.

55 Τα παραδείγματα αυτά καταδεικνύουν τη σημασία όχι μόνο της ενίσχυσης της ελκυστικότητας των δημόσιων συγκοινωνιών και της ενεργού κινητικότητας, αλλά και της λήψης αποτελεσματικών μέτρων για την αποθάρρυνση των πολιτών από τη χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων τους.

56 Πολλά από τα θετικά παραδείγματα που εντοπίσαμε απαιτούσαν ισχυρή πολιτική βούληση και αποτελεσματική επικοινωνία. Δεν είναι εύκολο να πειστούν οι πολίτες να αφήσουν την άνεση των αυτοκινήτων τους και να στραφούν σε άλλες μορφές μεταφορών. Παραδείγματος χάριν, η επιβολή του τέλους κυκλοφοριακής συμφόρησης έγινε έπειτα από μια αρχική φάση δοκιμών. Μολονότι οι πολίτες αρχικά αντιστέκονταν στην ιδέα, τώρα δεν επιθυμούν να επανέλθουν στην αρχική κατάσταση χωρίς τα τέλη κυκλοφοριακής συμφόρησης. Τόσο η Βαρκελώνη όσο και η Λειψία υπογράμμισαν τη σημασία της αποτελεσματικής επικοινωνίας σχετικά με τα δυνητικά οφέλη των προτεινόμενων λύσεων πριν από τη δημιουργία των υπερτετραγώνων και τη μείωση των χώρων για τα οχήματα ιδιωτικής χρήσης.

Ορισμένα από τα έργα που εξετάσαμε δεν ήταν πλήρως αποτελεσματικά και ορισμένα δεν βασίζονταν σε άρτιες στρατηγικές

57 Αξιολογήσαμε την αποτελεσματικότητα των 15 έργων της ΕΕ που εξετάσαμε. Επίσης, αξιολογήσαμε κατά πόσον τα εν λόγω έργα βασίζονταν σε άρτιες στρατηγικές προσεγγίσεις και κατά πόσον οι στρατηγικές σε τοπικό επίπεδο συμφωνούσαν με τις στρατηγικές αρχές που καθόρισε η Επιτροπή στα έγγραφα πολιτικής και στις κατευθυντήριες γραμμές της.

Η αποτελεσματικότητα ορισμένων έργων υπολειπόταν των προσδοκιών

58 Δεν ήταν όλα τα έργα που υποβάλαμε σε έλεγχο πλήρως αποτελεσματικά. Εντοπίσαμε ορισμένα παραδείγματα έργων που ανέφεραν μικρότερη χρήση από την προβλεπόμενη:

- Τα έργα στη Νάπολη και στο Παλέρμο, τα οποία είχαν ως στόχο την αύξηση της χρήσης λεωφορείου και τραμ, με εξαίρεση την προμήθεια λεωφορείων στη Νάπολη, σημείωσαν σημαντικές καθυστερήσεις. Μετά την ολοκλήρωση των έργων, ο πραγματικός αριθμός επιβατών ήταν σημαντικά χαμηλότερος από τον προβλεπόμενο.

- Τα έργα στη Βαρσοβία και το Łódź ολοκληρώθηκαν εντός του προβλεπόμενου χρονοδιαγράμματος και βελτίωσαν τις δημόσιες συγκοινωνίες για τους πολίτες, αλλά δεν επέφεραν σημαντικές αλλαγές στο μερίδιο των τρόπων μεταφοράς. Μετά την υλοποίηση του έργου που αφορούσε το τροχαίο υλικό για το τραμ στο Łódź, το δίκτυο του τραμ βελτιώθηκε, αλλά ο αριθμός των επιβατών των δημόσιων συγκοινωνιών δεν αυξήθηκε σε σύγκριση με το 2014, όταν άρχισε το έργο (η τιμή-στόχος είχε τεθεί κατά τον χρόνο έγκρισης του έργου). Στο μεταξύ, η κυκλοφοριακή συμφόρηση αυξήθηκε.
- Στη Βαρκελώνη, η κατασκευή της λωρίδας κυκλοφορίας λεωφορείων/οχημάτων με πολλούς επιβάτες αντιμετώπισε σημαντικές καθυστερήσεις και υπερβάσεις κόστους και δεν πέτυχε τους στόχους της όσον αφορά τον αριθμό των οχημάτων που τη χρησιμοποιούν.

59 Η επέκταση της γραμμής 11 του μετρό στη Μαδρίτη βασίστηκε στην υπόθεση ότι η κυκλοφορία θα αυξανόταν λόγω της κατασκευής ενός νέου εμπορικού κέντρου. Το εν λόγω εμπορικό κέντρο, το οποίο ούτως ή άλλως βρισκόταν κοντά σε άλλα ήδη υπάρχοντα, έκλεισε λίγο μετά την εγκαινίαση της νέας γραμμής του μετρό, με αποτέλεσμα ο αριθμός των χρηστών να είναι κατά 45 % χαμηλότερος από ό,τι είχε προβλεφθεί. Διαπιστώσαμε διάφορους λόγους που συνέβαλαν στην περιορισμένη αποτελεσματικότητα των έργων που επισκεφθήκαμε. Πρόκειται για αδυναμίες στα στάδια τόσο του σχεδιασμού όσο και της υλοποίησης των έργων:

- Η γραμμή τραμ στο Παλέρμο είχε εξαρχής σχεδιαστεί κατά τρόπον ώστε να εξαρτάται από άλλα έργα μεταφορών υλοποιούμενα από άλλους φορείς. Το γεγονός αυτό εξέθετε το έργο σε κίνδυνο καθυστέρησης στην υλοποίηση των άλλων έργων, ο οποίος εν συνεχεία πραγματοποιήθηκε. Η αποτελεσματικότητα του έργου παρεμποδίστηκε επίσης από την απουσία ενιαίων εισιτηρίων μεταξύ των επιμέρους φορέων εκμετάλλευσης, με αποτέλεσμα οι επιβάτες να είναι υποχρεωμένοι να αγοράζουν πολλαπλά εισιτήρια για να φτάσουν στο κέντρο της πόλης με το τραμ.
- Η λωρίδα κυκλοφορίας λεωφορείων/οχημάτων με πολλούς επιβάτες στη Βαρκελώνη ήταν μία πρόσθετη λωρίδα κυκλοφορίας, που σε ορισμένα τμήματα κατασκευάστηκε πάνω από υφιστάμενο αυτοκινητόδρομο. Το έργο προέβλεπε εξοικονόμηση χρόνου περίπου τεσσάρων λεπτών, κάτι που δεν αποτελεί επαρκές κίνητρο ώστε ένας χρήστης ιδιωτικού αυτοκινήτου να μετακινηθεί στη λωρίδα αυτή, όπως ήταν ο στόχος του έργου.
- Στην περίπτωση της επέκτασης της γραμμής του μετρό στη Νάπολη, οι τοπικές αρχές δεν προμηθεύθηκαν εγκαίρως νέες αμαξοστοιχίες. Ως εκ τούτου, ο ίδιος

αριθμός αμαξοστοιχιών έπρεπε να εξυπηρετεί το αυξημένο μήκος της γραμμής, με αποτέλεσμα μικρότερη συχνότητα και χαμηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης.

Τα έργα δεν βασίζονταν πάντοτε σε άρτιες στρατηγικές αστικής κινητικότητας

60 Εντοπίσαμε ορισμένες περιπτώσεις στις οποίες χρηματοδοτούμενα από την ΕΕ έργα δεν βασίζονταν σε άρτιες στρατηγικές, είτε ΣΒΑΚ είτε άλλες τομεακές στρατηγικές. Μεταξύ των αδυναμιών στις στρατηγικές προσεγγίσεις περιλαμβάνονται η έλλειψη πλήρων δεδομένων και κατάλληλων τιμών-στόχου, καθώς και ο ανεπαρκής συντονισμός με άλλα σχέδια και πολιτικές.

Έλλειψη κατάλληλων και αξιόπιστων δεδομένων

61 Αφετηρία κάθε πολιτικής και στρατηγικής πρέπει να είναι μια αξιόπιστη διάγνωση, για την οποία απαιτείται η συλλογή κατάλληλων και αξιόπιστων δεδομένων. Ωστόσο, δεν υπάρχει κοινό σύνολο δεικτών για την αστική κινητικότητα σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ούτε συλλέγουν όλα τα κράτη μέλη κατάλληλα δεδομένα με συστηματικό τρόπο. Η συγκέντρωση χρήσιμων δεδομένων από τις πόλεις και τα κράτη μέλη στο πλαίσιο του εν προκειμένω ελέγχου ήταν πολύ δύσκολη. Ελλείψει δεδομένων καλής ποιότητας, η Επιτροπή αντιμετωπίζει δυσκολίες στη συγκρότηση μιας αξιόπιστης εικόνας της κατάστασης της αστικής κινητικότητας στην ΕΕ και, ως εκ τούτου, στην ανάπτυξη κατάλληλων πρωτοβουλιών πολιτικής.

62 Η Επιτροπή δημιούργησε, σε συνεργασία με το ELTIS (βλέπε σημείο **33**), ένα παρατηρητήριο αστικής κινητικότητας για τη συγκέντρωση παραδειγμάτων ορθής πρακτικής και εμπειριών των πόλεων της ΕΕ. Επιπλέον, κατά τον χρόνο διενέργειας του ελέγχου, υλοποιούσε πιλοτικό έργο στο οποίο συμμετείχαν περίπου 50 πόλεις της ΕΕ και το οποίο αποσκοπούσε στη δημιουργία ενός κοινού συνόλου δεικτών αστικής κινητικότητας για την καθοδήγηση της συλλογής δεδομένων. Σύμφωνα με τις πληροφορίες που παρέσχε η Επιτροπή, στο πλαίσιο του έργου ορίστηκαν 21 δείκτες, τους οποίους μπορούν να χρησιμοποιούν οι πόλεις για την αξιολόγηση των πολιτικών τους για την αστική κινητικότητα με τυποποιημένο τρόπο.

63 Ορισμένα κράτη μέλη, όπως η Ιταλία, η Γερμανία και η Ισπανία, δρομολόγησαν επίσης τη δημιουργία παρατηρητηρίων αστικής κινητικότητας και άρχισαν να συλλέγουν ουσιαστικά στοιχεία από τις πόλεις, με κατευθυντήριες γραμμές και πρότυπα που συν τω χρόνω θα τα καταστήσουν συγκρίσιμα και συνεκτικά. Ωστόσο, διαπιστώσαμε ότι τα δεδομένα που παρέχονται από τα παρατηρητήρια δεν συμφωνούν πάντοτε με τα παρεχόμενα από τους δήμους.

64 Μόνο 30 από τις 88 πόλεις στις οποίες απευθυνθήκαμε στο πλαίσιο της έρευνάς μας μάς διαβίβασαν ορισμένα από τα δεδομένα που ζητήσαμε και καμία πόλη δεν παρείχε το πλήρες σύνολο δεδομένων. Από όσες απάντησαν, λίγο περισσότερες από τις μισές παρείχαν δεδομένα σχετικά με το μερίδιο των τρόπων μεταφοράς το 2016 ή το 2017, ενώ τα δεδομένα για τα προηγούμενα έτη ήταν ακόμη λιγότερα. Ομοίως, ελάχιστες πόλεις παρείχαν συναφή και λεπτομερή δεδομένα σχετικά με τα επίπεδα κυκλοφοριακής συμφόρησης.

65 Επιπλέον, διαπιστώσαμε ότι ορισμένες πόλεις δεν αξιοποίησαν πλήρως τα εργαλεία του συστήματος γεωγραφικών πληροφοριών που είναι πλέον διαθέσιμα για την ανάλυση των δικτύων αστικών συγκοινωνιών τους. Πολλές περιόρισαν την ανάλυσή τους σε βασικά δεδομένα (παραδείγματος χάριν την «απόσταση από την πλησιέστερη στάση δημόσιων μέσων συγκοινωνίας»), χωρίς πλήρη ανάλυση της ζήτησης. Οι πλήρεις αναλύσεις πρέπει να λαμβάνουν υπόψη, τουλάχιστον, τις ροές και τη συχνότητα διέλευσης των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας, καθώς και την προσβασιμότητα βασικών προορισμών όπως τα νοσοκομεία, τα σχολεία και οι χώροι εργασίας με διάφορους τρόπους μεταφοράς.

Έλλειψη ποσοτικοποιημένων τιμών-στόχου και επιχειρησιακών σχεδίων για την εφαρμογή των στρατηγικών

66 Σε αρκετές περιπτώσεις, στις στρατηγικές δεν ορίζονται στόχοι ή τιμές-στόχος όσον αφορά τα αποτελέσματα ή το μερίδιο των τρόπων μεταφοράς. Από τις οκτώ πόλεις στις οποίες πραγματοποιήθηκε επίσκεψη, τρεις όρισαν ειδικές τιμές-στόχο για το μερίδιο των τρόπων μεταφοράς:

- Ο δήμος της Λειψίας όρισε τιμές-στόχο όσον αφορά το μερίδιο των επιμέρους τρόπων μεταφορών στο σχέδιό του για τις μεταφορές του 2015 για όλους τους φιλικούς προς το περιβάλλον τρόπους μεταφοράς, και τις χρησιμοποίησε κατά την ανάπτυξη διαφορετικών σεναρίων.
- Ομοίως, ο δήμος της Βαρκελώνης εντόπισε τρία πιθανά σενάρια παρέμβασης και καθόρισε συγκεκριμένες τιμές-στόχο για τη λύση που επέλεξε, συμπεριλαμβανομένων τιμών-στόχου για την ενεργό κινητικότητα. Η πρόοδος αποτελούσε αντικείμενο αξιολόγησης σε τακτά χρονικά διαστήματα.
- Ο δήμος της Μαδρίτης όρισε τόσο μια γενική τιμή-στόχο μείωσης της κυκλοφορίας κατά 6 % όσο και ειδικές τιμές-στόχο όσον αφορά το μερίδιο της χρήσης των ιδιωτικών οχημάτων, των δημόσιων μέσων συγκοινωνίας και της ενεργού κινητικότητας.

Άλλες πόλεις δεν όρισαν τιμές-στόχο ή όρισαν τιμές-στόχο για ορισμένους μόνο τρόπους μεταφοράς:

- Ο δήμος του Αμβούργου όρισε τιμές-στόχο μόνο για την ποδηλασία και όχι για άλλους τρόπους μεταφοράς.
- Ο δήμος της Βαρσοβίας όρισε επιχειρησιακές τιμές-στόχο όσον αφορά τα ποσοστά ικανοποίησης των κατοίκων από την ποιότητα των δημόσιων χώρων και του φυσικού περιβάλλοντος στην πόλη, όχι όμως και ειδικές τιμές-στόχο όσον αφορά το μερίδιο των μέσων μεταφοράς.
- Στη Νάπολη, στο Παλέρμο και στο Λότζ δεν ορίστηκαν συγκεκριμένες τιμές-στόχος όσον αφορά το μερίδιο των τρόπων μεταφοράς. Το σχέδιο αστικής κυκλοφορίας του Παλέρμο έχει ως γενικό στόχο τη μετάβαση σε λιγότερο ρυπογόνους τρόπους μεταφοράς με χαμηλότερη συγκεκριμένη κατανάλωση ενέργειας, αλλά δεν περιλαμβάνει συγκεκριμένες τιμές-στόχο προς επίτευξη. Στο Λότζ, η ανάλυση που πραγματοποίησε η αρχή μεταφορών για τον προσδιορισμό του μεριδίου των διάφορων τρόπων μεταφοράς περιλάμβανε τα ποδήλατα και τις μοτοσυκλέτες στην ίδια κατηγορία, παρά τις εγγενείς διαφορές τους όσον αφορά τη βιωσιμότητα και τη χρήση του δημόσιου χώρου.

67 Συχνά, οι πόλεις είχαν υιοθετήσει κατάλληλες στρατηγικές, αλλά υπήρχαν αδυναμίες στα σχέδιά τους όσον αφορά την υλοποίηση των στρατηγικών, συμπεριλαμβανομένων ασαφειών σχετικά με τις προτεραιότητες, το κόστος και τις πηγές χρηματοδότησης.

- Στο Παλέρμο, το στρατηγικό σχέδιο για τη βιώσιμη κινητικότητα προέβλεπε παρεμβάσεις σε βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο ορίζοντα και περιλάμβανε χρονοδιάγραμμα των απαιτούμενων εργασιών και το προβλεπόμενο κόστος. Περιλάμβανε επίσης προτεραιοποίηση σε μεσοβραχυπρόθεσμο και μεσομακροπρόθεσμο ορίζοντα, με βάση κυρίως τις οικονομικές ανάγκες.
- Στη Νάπολη, το στρατηγικό σχέδιο βασίστηκε σε παρωχημένα τομεακά σχέδια. Το σχέδιο αυτό δεν συμπληρώθηκε από σχέδιο υλοποίησης ούτε προσδιόριζε τον τρόπο ιεράρχησης των επιμέρους δράσεων κατά προτεραιότητα.
- Στη Λειψία, το σχέδιο περιλαμβάνει τις γενικές αρχές σχεδιασμού και τιμές-στόχο, όχι όμως και, παραδείγματος χάριν, κατάλογο μέτρων συνοδευόμενο από τις σχετικές πηγές χρηματοδότησης ή χρονοδιαγράμματα. Αντ' αυτού, αναφέρεται σε μέτρα που αφορούν συγκεκριμένους τομείς τα οποία παρουσιάζονται σε άλλα σχέδια.

- Ο δήμος του Αμβούργου ανέπτυξε μια σειρά πιθανών ενεργειών («Themenspeicher»), αλλά δεν παρείχε πληροφορίες σχετικά με τις προτεραιότητες ή τον πιθανό τρόπο επιλογής των μέτρων.
- Ο δήμος της Μαδρίτης ανέπτυξε μια λεπτομερή στρατηγική, αποτελούμενη από οκτώ στρατηγικούς άξονες, 15 τομείς παρέμβασης και 95 συγκεκριμένες δράσεις, η οποία όμως δεν περιλάμβανε πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο χρηματοδότησης της εφαρμογής του ΣΒΑΚ.
- Ούτε η Βαρσοβία ούτε το Łódź διαθέτουν σχέδιο υλοποίησης των στρατηγικών τους.

Ανεπαρκής συντονισμός με άλλα σχέδια και ανεπαρκής συνεκτίμηση των αναγκών της περιφέρειας

68 Η αποτελεσματική ενοποίηση με τις περιαστικές περιοχές, με διάφορους τρόπους μεταφοράς και λαμβάνοντας υπόψη τον πολεοδομικό σχεδιασμό, είναι καθοριστικής σημασίας για τη βιωσιμότερη αστική κινητικότητα. Με εξαίρεση τη Βαρκελώνη, σε καμία από τις πόλεις στις οποίες πραγματοποιήθηκε επίσκεψη τα σχέδια αστικής κινητικότητας δεν λάμβαναν υπόψη τις περιαστικές περιοχές. Στη Βαρκελώνη, υπήρξε ενεργός συντονισμός μεταξύ των διαφόρων δήμων υπέρ μιας πιο ολοκληρωμένης προσφοράς δημόσιων μέσων μεταφοράς. Για τον σκοπό αυτό δημιουργήθηκε διοικητικός φορέας που καλύπτει 36 δήμους. Ο εν λόγω φορέας κατήρτιζε, κατά τον χρόνο διεξαγωγής του ελέγχου, σχέδιο κινητικότητας με σκοπό τη συνένωση των 36 επιμέρους δημοτικών σχεδίων κινητικότητας. Η Κοπεγχάγη, μολονότι δεν την επισκεφθήκαμε στο πλαίσιο του ελέγχου, αποτελεί θετικό παράδειγμα (βλέπε [πλαίσιο 5](#)).

Πλαίσιο 5 Κοπεγχάγη: Καινοτόμος προσέγγιση του σχεδιασμού αστικής κινητικότητας

Η Κοπεγχάγη συνδυάζει αποτελεσματικά τον σχεδιασμό της αστικής κινητικότητας με τον πολεοδομικό σχεδιασμό. Παραδείγματος χάριν, γραφεία και χώροι εργασίας με περισσότερους από συγκεκριμένο αριθμό εργαζομένων μπορούν να εγκαθίστανται μόνο κοντά σε μεγάλους σταθμούς δημόσιων συγκοινωνιών.

69 Αντίθετα, μόνο το 37 % της έκτασης του δήμου της Βαρσοβίας καλυπτόταν από σχέδια χωροταξικής ανάπτυξης, με αποτέλεσμα να περιορίζονται τα διαθέσιμα εργαλεία που διασφαλίζουν ότι η αστικοποίηση της πόλης εξελίσσεται με ελεγχόμενο τρόπο και σε συντονισμό με τα σχέδια αστικής κινητικότητας.

Συμπεράσματα και συστάσεις

70 Για να καταστεί βιωσιμότερη η αστική κινητικότητα στην ΕΕ, είναι ζωτικής σημασίας η ανάληψη συνεκτικής δράσης από όλα τα ενδιαφερόμενα μέρη. Η Επιτροπή εξέδωσε μια σειρά εγγράφων πολιτικής και καθοδήγησης, σε συνέχεια της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013, και αύξησε τη χρηματοδότηση που παρέχει για έργα στον εν λόγω τομέα. Αντιλαμβανόμαστε ότι θα απαιτηθεί ενδεχομένως περισσότερος χρόνος προκειμένου η αστική κινητικότητα να καταστεί σημαντικά βιωσιμότερη. Ωστόσο, έξι χρόνια μετά την έκκληση της Επιτροπής για τομή στην προσέγγιση του ζητήματος, δεν υπάρχουν σαφείς ενδείξεις ότι οι πόλεις αλλάζουν ριζικά τις προσεγγίσεις τους.

71 Δεν παρατηρείται σαφής στροφή προς βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς. Παρά το γεγονός ότι διάφορες πόλεις έθεσαν σε εφαρμογή σειρά πρωτοβουλιών για τη βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών, από την άποψη τόσο της ποιότητας όσο και της ποσότητας, συνολικά, δεν σημειώθηκε σημαντική μείωση της χρήσης ιδιωτικών οχημάτων. Αν και ορισμένοι δείκτες της ποιότητας του αέρα έχουν βελτιωθεί ελαφρώς, σε πολλές πόλεις σημειώνονται ακόμη υπερβάσεις των ελάχιστων προτύπων ποιότητας της ΕΕ. Οι εκπομπές αερίων θερμοκηπίου που οφείλονται στις οδικές μεταφορές αυξάνονται σταθερά. Οι μετακινήσεις με δημόσια μέσα συγκοινωνίας συχνά είναι περισσότερο χρονοβόρες σε σύγκριση με τη μετακίνηση με ιδιωτικό αυτοκίνητο.

72 Την τελευταία δεκαετία, για να βοηθήσει τις πόλεις να αντιμετωπίσουν τις σχετικές προκλήσεις, η Επιτροπή εξέδωσε μια σειρά εγγράφων πολιτικής, καθώς και κατευθυντήριες γραμμές. Σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας, τα κράτη μέλη και οι πόλεις τους δεν υποχρεούνται να ακολουθούν αυτές τις κατευθυντήριες γραμμές, και η αξιοποίησή τους ήταν περιορισμένη, ιδίως όσον αφορά την κατάρτιση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Για την υλοποίηση των στόχων της πολιτικής για τη βιώσιμη κινητικότητα, η ΕΕ έχει διαθέσει σημαντικά ποσά. Η κατάρτιση ΣΒΑΚ δεν αποτελεί προϋπόθεση για την πρόσβαση σε ενωσιακή χρηματοδότηση, αν και ορισμένα κράτη μέλη έχουν επιβάλει αυτή την προϋπόθεση σε εθνικό επίπεδο. Τα τελευταία χρόνια η Επιτροπή ασκεί μεγαλύτερη πολιτική πίεση για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα μέσω της διαδικασίας του Ευρωπαϊκού Εξαμήνου. Εντούτοις, απουσία σαφούς σύνδεσης μεταξύ των ΣΑΧ και της χρήσης ενωσιακής χρηματοδότησης από τα κράτη μέλη, η πίεση αυτή θα είναι περιορισμένη.

73 Ορισμένα κράτη μέλη και πόλεις δυσκολεύτηκαν να συμπληρώσουν τα κονδύλια της ΕΕ με επαρκείς πόρους ώστε να διασφαλίσουν τη λειτουργία και συντήρηση του

δικτύου δημόσιων συγκοινωνιών τους. Το κόστος σε ορισμένες περιπτώσεις αυξάνεται επίσης εξαιτίας της έλλειψης τεχνικής διαλειτουργικότητας μεταξύ των γραμμών. Επιπλέον, ορισμένες πρακτικές αστικής κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο δεν ήταν πάντοτε συνεπείς με τον στόχο της βιωσιμότερης αστικής κινητικότητας. Εντοπίσαμε παραδείγματα θετικών πρωτοβουλιών για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, οι οποίες όμως κατά κανόνα προϋπέθεταν σημαντική πολιτική βούληση και μεγάλες επικοινωνιακές προσπάθειες προκειμένου να γίνουν αποδεκτές από τους πολίτες.

74 Διαπιστώσαμε ότι η αποτελεσματικότητα των εξετασθέντων έργων που χρηματοδοτήθηκαν από την ΕΕ υπολειπόταν των προσδοκιών, λόγω αδυναμιών στον σχεδιασμό και την υλοποίησή τους. Τα εν λόγω έργα δεν βασίζονταν πάντοτε σε άρτιες στρατηγικές αστικής κινητικότητας, από τις οποίες συχνά απουσίαζαν θεμελιώδη δεδομένα και κατάλληλες αναλύσεις, συναφείς τιμές-στόχος και συντονισμός τόσο με άλλα σχέδια όσο και με γειτονικούς δήμους.

75 Βάσει των ανωτέρω συμπερασμάτων, διατυπώνουμε τις ακόλουθες συστάσεις, τις οποίες καλούμε την Επιτροπή να λάβει υπόψη της υπό το πρίσμα των επιδιώξεων της «Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας» του Δεκεμβρίου:

Σύσταση 1 – Δημοσίευση δεδομένων για την αστική κινητικότητα

Αξιοποιώντας την πείρα της από τη δημιουργία του παρατηρητηρίου ELTIS και το πιλοτικό έργο για την ανάπτυξη ενός συνόλου κοινών δεικτών για την αστική κινητικότητα, η Επιτροπή πρέπει:

- α) Αφού διενεργήσει εκτίμηση επιπτώσεων και υπό την προϋπόθεση της θετικής έκβασης αυτής της διαδικασίας, να προτείνει νομοθεσία με την οποία να απαιτείται από τα κράτη μέλη να συλλέγουν και να διαβιβάζουν τακτικά συναφή δεδομένα για την αστική κινητικότητα και την έγκριση ΣΒΑΚ σε όλους τους αστικούς κόμβους του κεντρικού και του εκτεταμένου δικτύου ΔΕΔ-Μ, συμπεριλαμβανομένων των γύρω περιοχών.
- β) Βάσει των δεδομένων αυτών, να παρουσιάζει τακτικά στοιχεία σχετικά με την πρόοδο των κρατών μελών και των αστικών κόμβων προς την κατεύθυνση της ενίσχυσης της βιωσιμότητας της αστικής κινητικότητας.

Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της σύστασης: α) έως το 2022 και β) έως το 2024.

Σύσταση 2 – Σύνδεση της χρηματοδότησης με την έγκριση ΣΒΑΚ

- α) Για το ΕΤΠΑ και το ΤΣ, η Επιτροπή πρέπει να διασφαλίσει ότι τα προγράμματα εξαρτούν την πρόσβαση στη χρηματοδότηση για την αστική κινητικότητα από την ύπαρξη ΣΒΑΚ (ή από τη δέσμευση για την έγκριση ΣΒΑΚ εντός εύλογου χρονικού διαστήματος), καθώς και από τη διαθεσιμότητα επαρκών χρηματοδοτικών πόρων για την κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και συντήρησης.
- β) Κατά την έγκριση προγραμμάτων, πρέπει να διασφαλίζει ότι λαμβάνονται πράγματι υπόψη οι σχετικές συστάσεις ανά χώρα, ανεξαρτήτως αν αυτό αποτελεί νομοθετική απαίτηση.

Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της σύστασης: α) και β) έως την έναρξη της περιόδου προγραμματισμού 2021-2027.

- γ) Όσον αφορά τον CEF, η Επιτροπή πρέπει να δώσει μεγαλύτερη προτεραιότητα σε εκείνες τις προτάσεις έργων σε αστικούς κόμβους που υποστηρίζονται από ΣΒΑΚ στην αντίστοιχη πόλη.

Χρονοδιάγραμμα για την υλοποίηση της σύστασης: έως την έναρξη της περιόδου του ΠΔΠ 2021-2027.

Η παρούσα έκθεση εγκρίθηκε από το Τμήμα II, του οποίου προεδρεύει η Iliana Ivanova, Μέλος του Ελεγκτικού Συνεδρίου, στο Λουξεμβούργο, κατά τη συνεδρίασή του της 5ης Φεβρουαρίου 2020.

Για το Ελεγκτικό Συνέδριο

Klaus-Heiner Lehne
Πρόεδρος

Παραρτήματα

Παράρτημα Ι - Κατάλογος των εξετασθέντων έργων

Χώρα	Πόλη	Ταμείο - Επιχειρησιακό πρόγραμμα	Ονομασία και περιγραφή του έργου	Προβλεπόμενο συνολικό κόστος (σε εκατ. ευρώ)	Προβλεπόμενη ενωσιακή στήριξη (σε εκατ. ευρώ)
Ιταλία	Νάπολη	ΕΤΠΑ - 2007IT161PO009	Έργα στη γραμμή 1 του μετρό της Νάπολης (μεγάλο έργο 2009IT161PR020)	573	430
		ΕΤΠΑ - 2014IT16RFOP007	Προμήθεια στόλου λεωφορείων (έργα 18014BP000000002 και 18014BP000000004)	14	10,5
	Παλέρμο	ΕΤΠΑ - 2007IT161PO011	Κατασκευή του τραμ στο Παλέρμο (μεγάλο έργο 2008IT161PR002)	137	103
		ΕΤΠΑ - 2014IT161M2O004	Προμήθεια στόλου λεωφορείων (έργα D70D16000020006 και D70D17000000006)	11	8,25
Γερμανία	Αμβούργο	ΕΤΠΑ - 2014DE16RFOP006	iPlanB – Διαδραστική ανάλυση μαζικών δεδομένων για τον σχεδιασμό οδικών έργων (Interaktive Big-Data-Analysen für die Planung von Baumaßnahmen)	0,6	0,06
	Λειψία	ΕΤΠΑ - 2007DE161PO004	Σταθμοί κινητικότητας (μικρά κέντρα επιτόπιας πληροφόρησης που συνδυάζουν τις υπηρεσίες κινητικότητας της αρχής μεταφορών της Λειψίας (LVB) με τουλάχιστον δύο επιπλέον τρόπους μεταφοράς και παρόχους: συνεπιβατισμός, ο σταθμός δημοτικών ποδηλάτων, σταθμός φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων)	7,8	5,5
		ΕΤΠΑ - 2014DE16RFOP012	Προμήθεια στόλου λεωφορείων: 11 νέα αρθρωτά λεωφορεία	3,7	1,5

Ισπανία	Μαδρίτη	ΕΤΠΑ - 2008ES162PR002	Επέκταση της γραμμής 11 του Μετρό της Μαδρίτης (μεγάλο έργο)	100	50
		ΕΤΣΕ - στήριξη δανείου της ΕΤΕπ	Αναβάθμιση των υποδομών του μετρό της Μαδρίτης	402	396
	Βαρκελώνη	ΕΤΠΑ - 2007ES162PO006	Λωρίδα αποκλειστικά για λεωφορεία και οχήματα με πολλούς επιβάτες στον αυτοκινητόδρομο C-58 (2008ES162PR001) (μεγάλο έργο)	78	39
Κατασκευή σημείου διασύνδεσης Diagonal (PO011876)			17	8,5	
Πολωνία	Βαρσοβία	ΤΣ- 2007PL161PO002	Γραμμή μετρό II στη Βαρσοβία - προπαρασκευαστικές εργασίες, σχεδιασμός και κατασκευή του κεντρικού τμήματος και αγορά τροχαίου υλικού POIS 07.03.00-00-007/10	1 049 ²⁵	839 ²⁶
			Εξυπηρέτηση των βόρειων περιοχών της Βαρσοβίας με τραμ σε συνδυασμό με την επέκταση του δικτύου του μετρό και την αγορά τροχαίου υλικού POIS 07.03.00-00-009/10	145 ²⁷	116 ²⁸
	Łódź		Προμήθεια νέου τροχαίου υλικού τραμ με σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των δημόσιων συγκοινωνιών στο Łódź (αριθμός έργου POIS.07.03.00-00-046/14)	31,5 ²⁹	25 ³⁰
			Πολυτροπικός κόμβος στον σιδηροδρομικό σταθμό Łódź Fabryczna (αριθμός έργου POIS.07.03.00-00-016/11)	78 ³¹	63 ³²

Πηγή: ΕΕΣ.

²⁵ 4 501 605 421 PLN.

²⁶ 3 601 284 336 PLN.

²⁷ 620 980 799 PLN.

²⁸ 496 784 639 PLN.

²⁹ 135 219 799 PLN.

³⁰ 108 175 839 PLN.

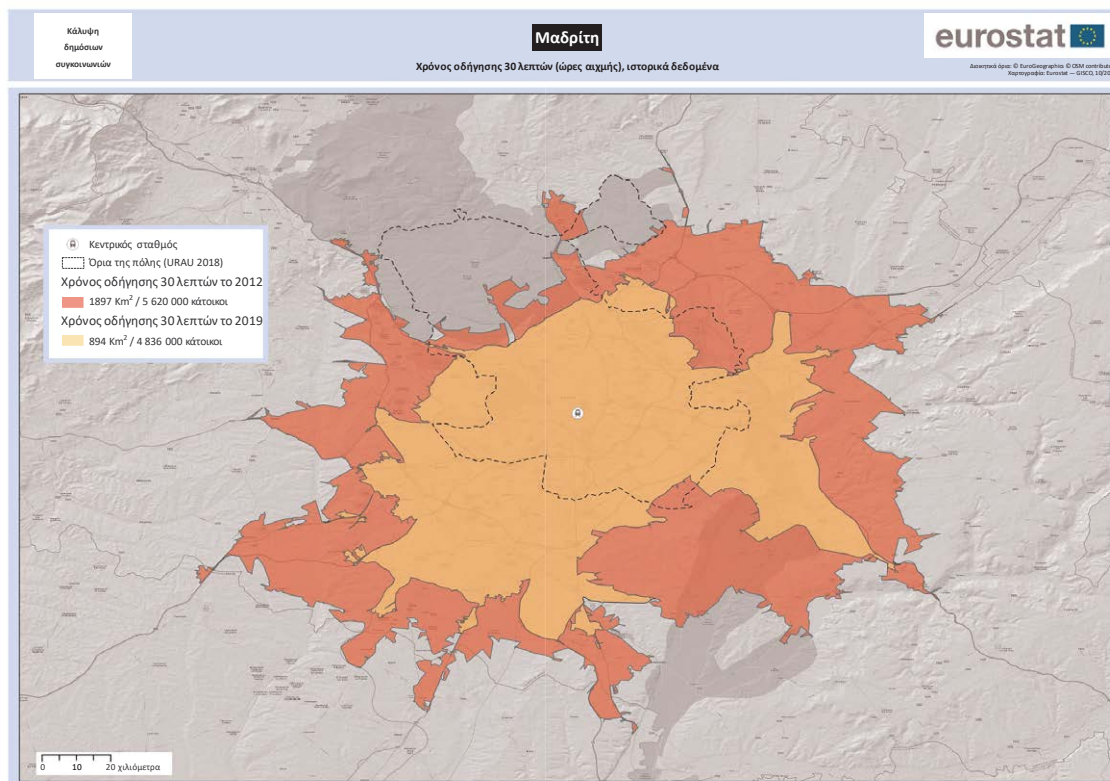
³¹ 335 951 061 PLN.

³² 268 760 848 PLN.

Παράρτημα II - Χάρτες των πόλεων στις οποίες πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις

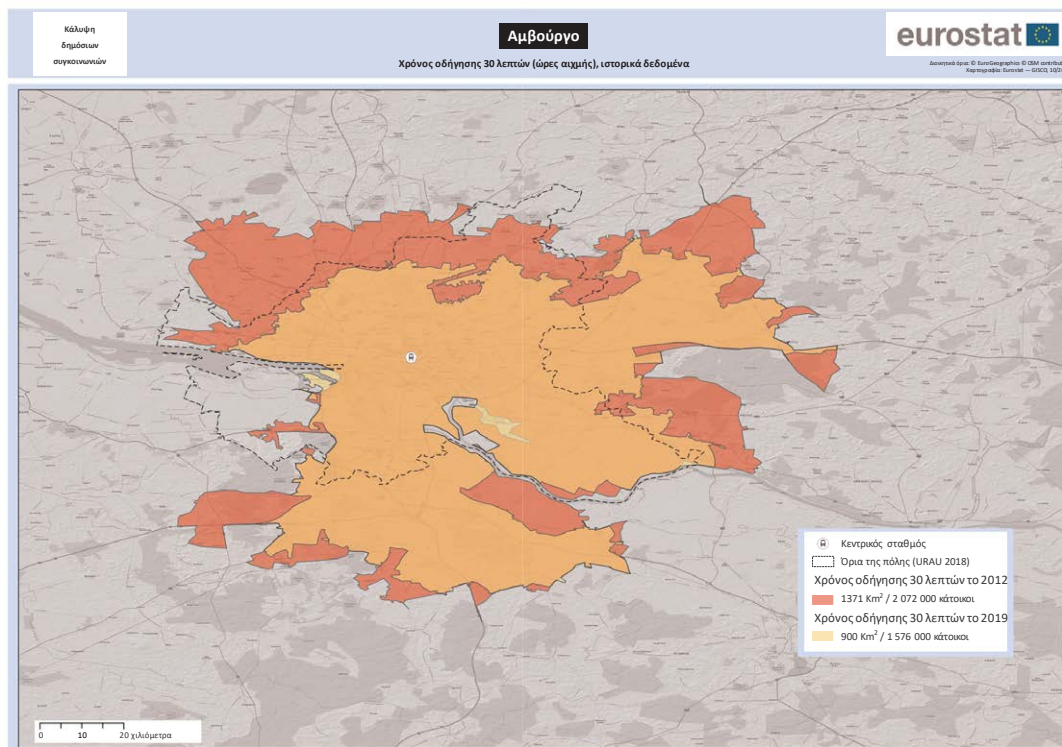
Μαδρίτη

Περιοχή προσβάσιμη εντός 30 λεπτών με αυτοκίνητο κατά τις ώρες αιχμής το 2012 και το 2019

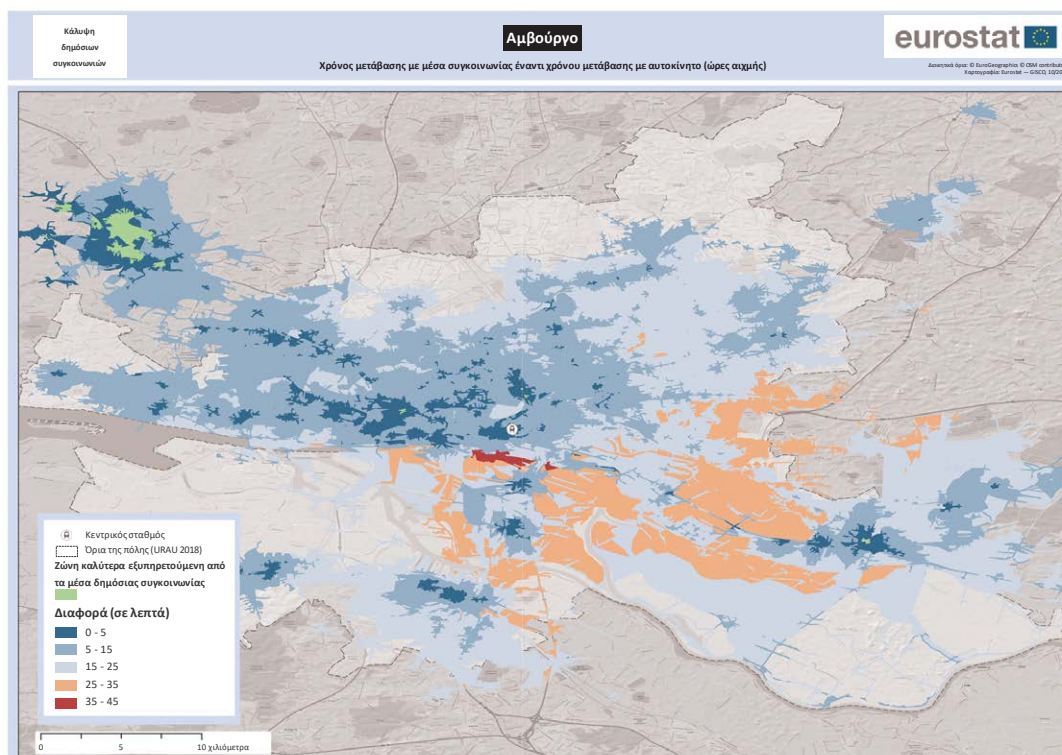


Αμβούργο

Περιοχή προσβάσιμη εντός 30 λεπτών με αυτοκίνητο κατά τις ώρες αιχμής το 2012 και το 2019

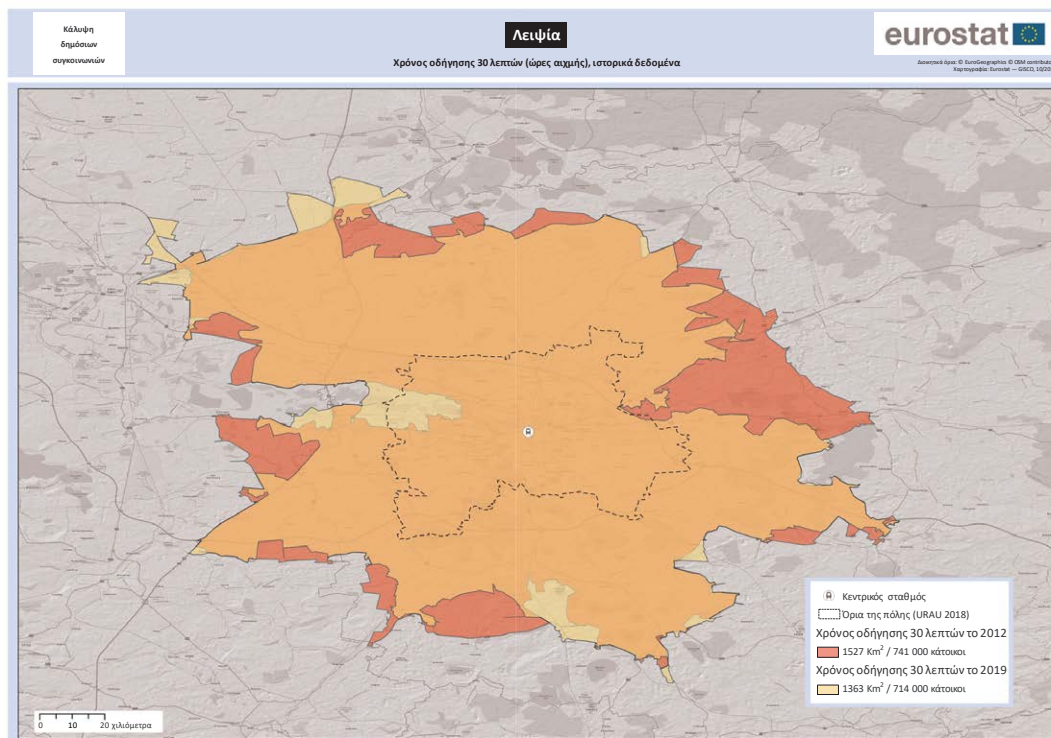


Προσβασιμότητα του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού με αυτοκίνητο και με τα δημόσια μέσα συγκοινωνίας κατά τις ώρες αιχμής

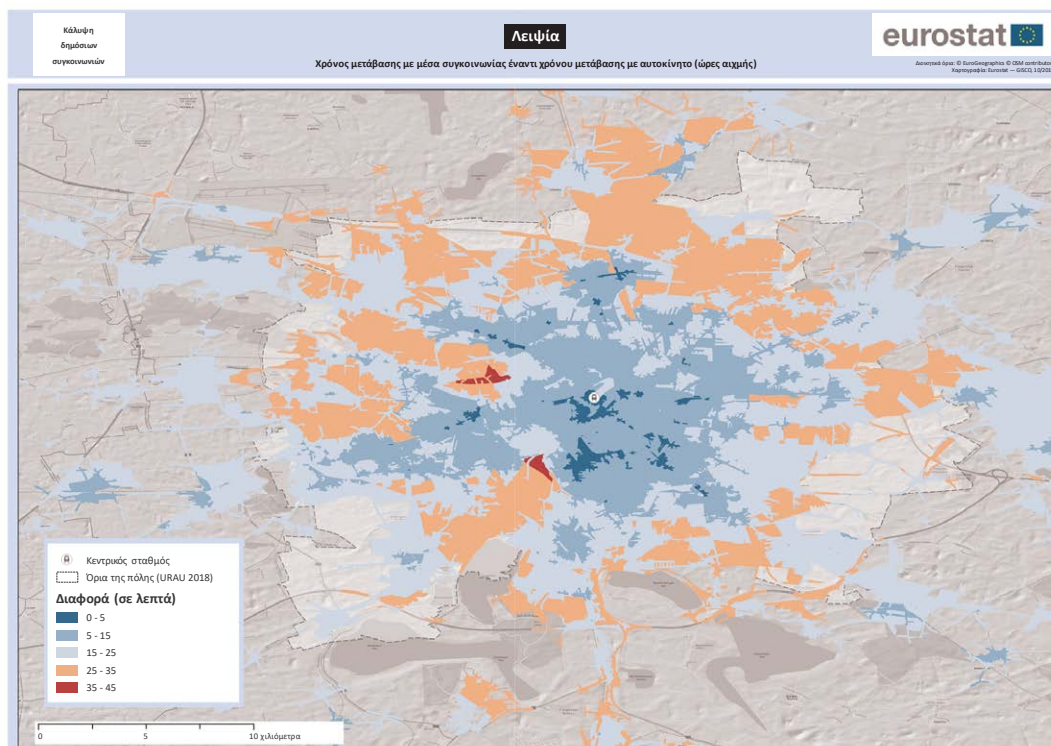


Λειψία

Περιοχή προσβάσιμη εντός 30 λεπτών με αυτοκίνητο κατά τις ώρες αιχμής το 2012 και το 2019

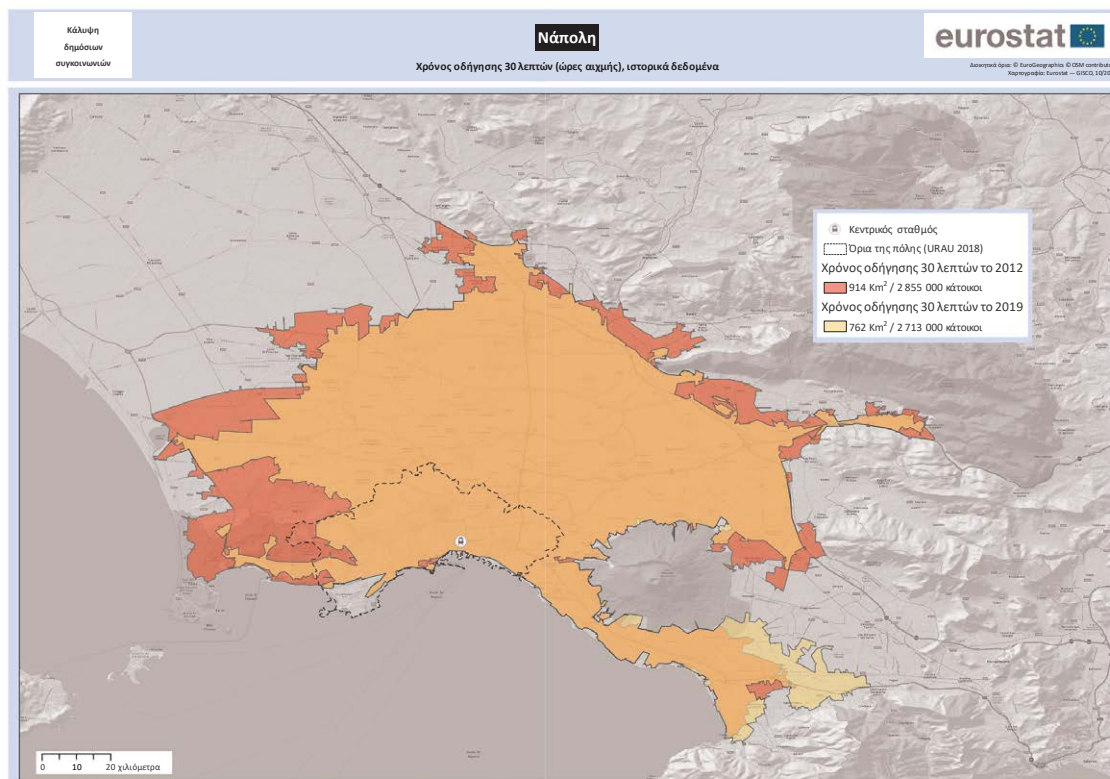


Προσβασιμότητα του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού κατά τις ώρες αιχμής: σύγκριση μεταξύ αυτοκινήτου και των δημόσιων μέσων μεταφοράς



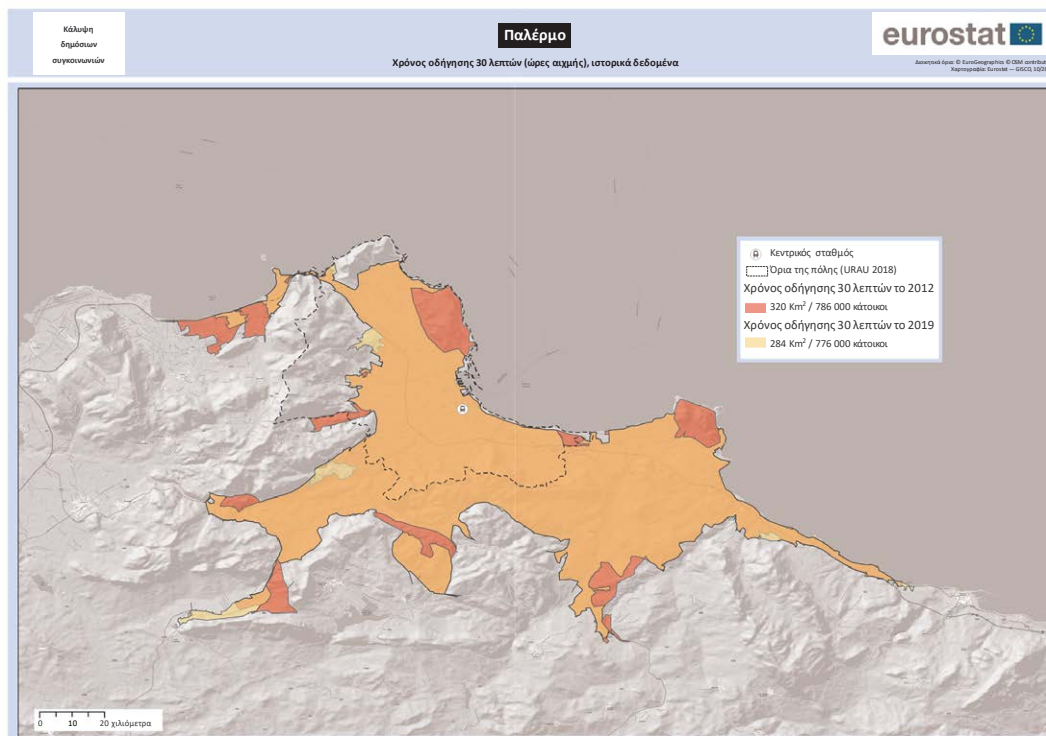
Νάπολη

Περιοχή προσβάσιμη εντός 30 λεπτών με αυτοκίνητο κατά τις ώρες αιχμής το 2012 και το 2019

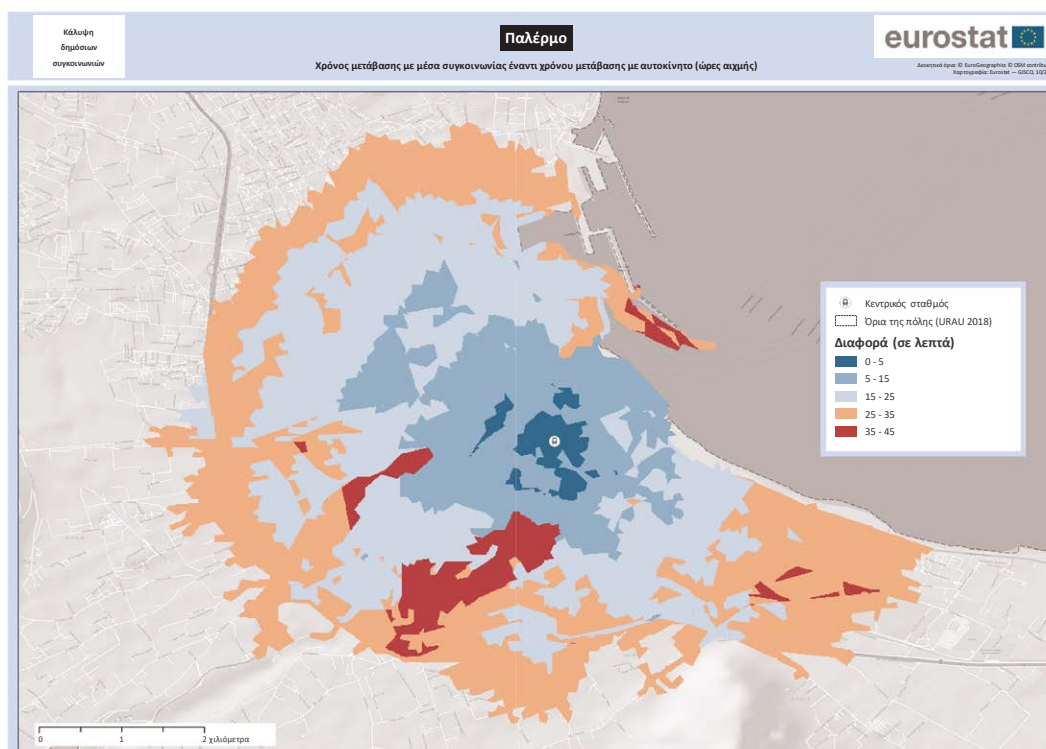


Παλέρμο

Περιοχή προσβάσιμη εντός 30 λεπτών με αυτοκίνητο κατά τις ώρες αιχμής το 2012 και το 2019

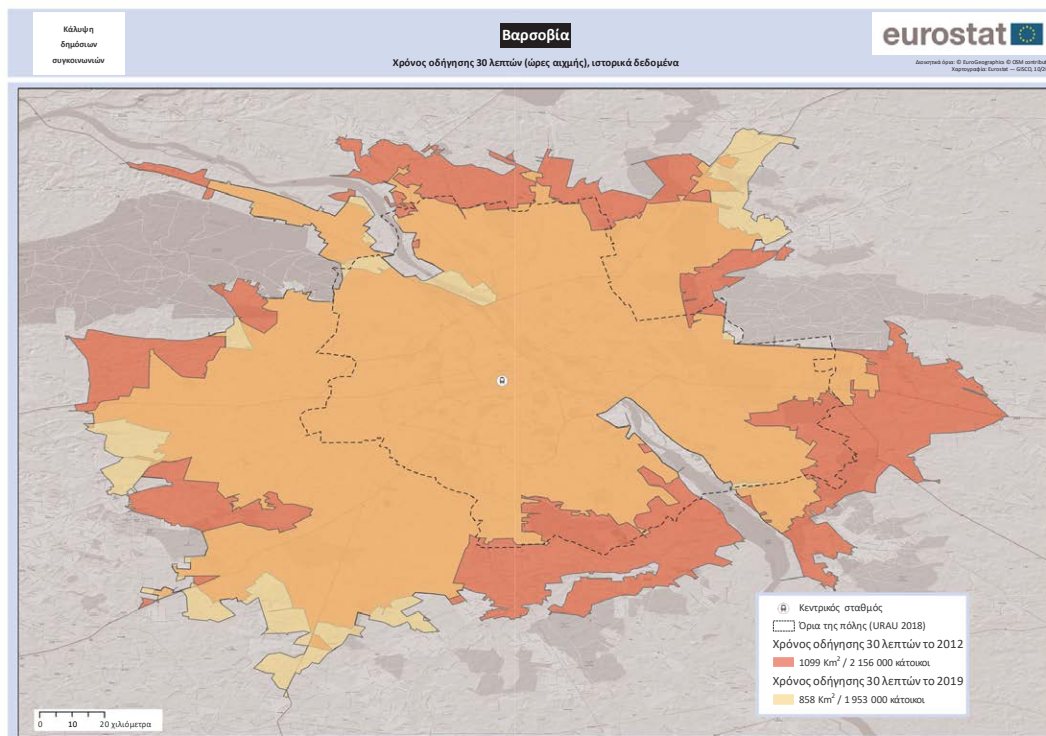


Προσβασιμότητα του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού κατά τις ώρες αιχμής: σύγκριση μεταξύ αυτοκινήτου και των δημόσιων μέσων μεταφοράς

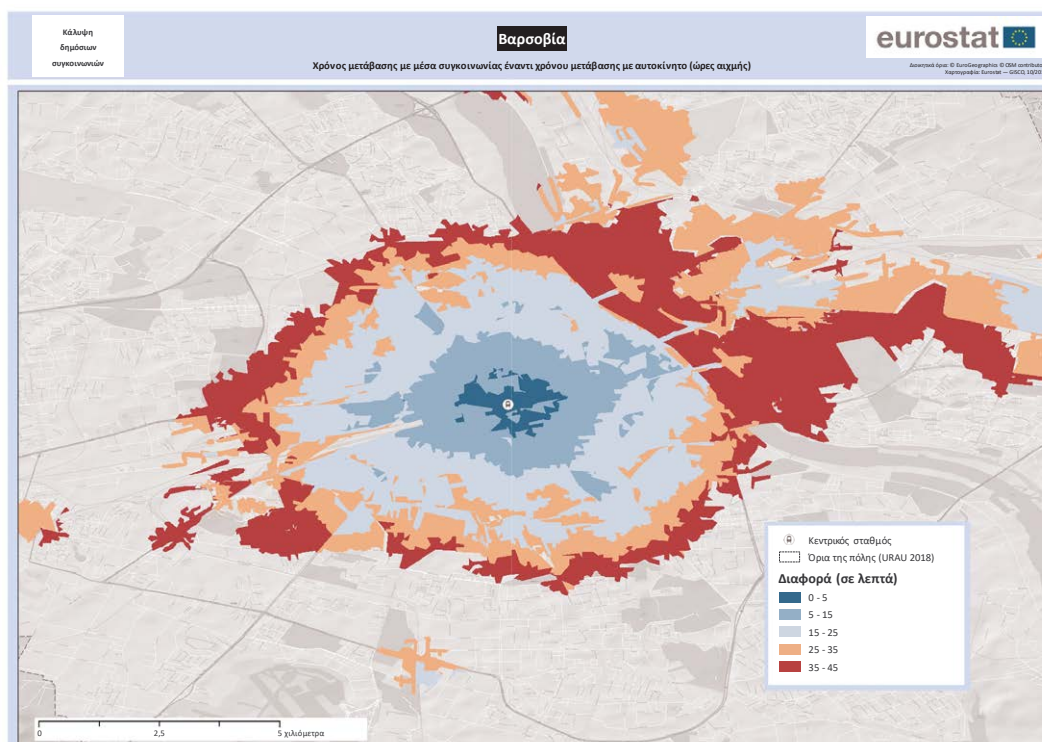


Βαρσοβία

Περιοχή προσβάσιμη εντός 30 λεπτών με αυτοκίνητο κατά τις ώρες αιχμής το 2012 και το 2019

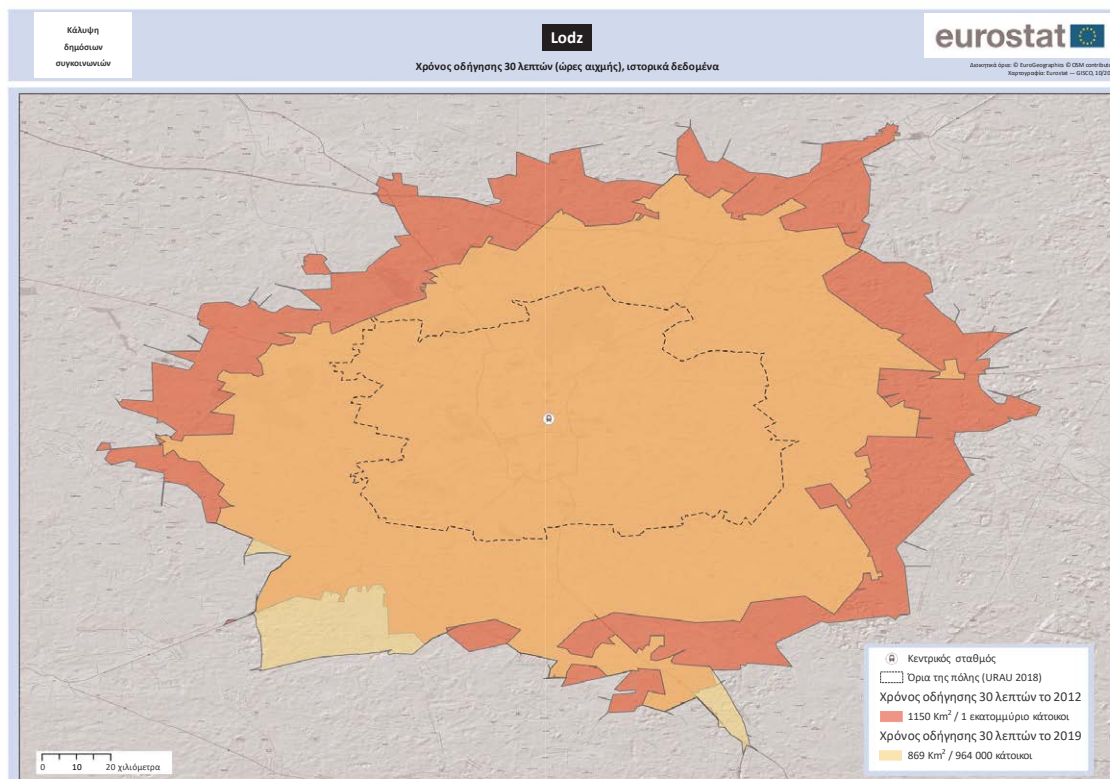


Προσβασιμότητα του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού κατά τις ώρες αιχμής: σύγκριση μεταξύ αυτοκινήτου και των δημόσιων μέσων μεταφοράς

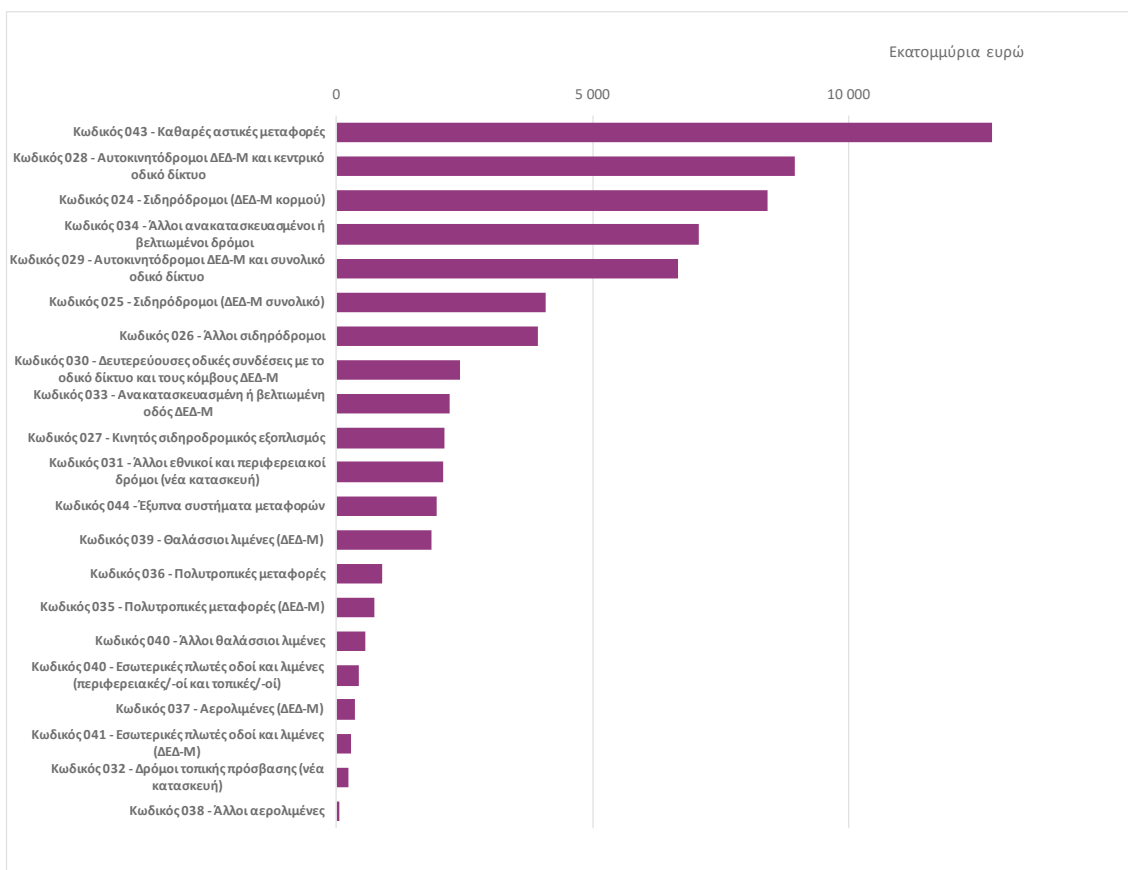


Lodz

Περιοχή προσβάσιμη εντός 30 λεπτών με αυτοκίνητο κατά τις ώρες αιχμής το 2012 και το 2019



Παράρτημα III - Κονδύλια των ΕΔΕΤ για την περίοδο 2014-2020 ανά τομέα παρέμβασης



Πηγή: Ανάλυση του ΕΕΣ, βάσει στοιχείων της Επιτροπής (Infonview).

Παράρτημα IV - Μέση ηλικία των λεωφορείων στις πόλεις όπου πραγματοποιήθηκε επίσκεψη

Πόλη	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Μαδρίτη	5,5	6,0	6,6	6,9	6,7	
Βαρκελώνη					9,0	9,0
Αμβούργο	5,9	5,9	6,4	6,7	5,9	
Λειψία	4,9	5,1	6,1	6,1	6,9	7,3
Νάπολη	12,1	12,7	13,5	13,9	14,2	13,4
Παλέρμο	10,3	10,8	11,2	10,4	11,4	12,4
Βαρσοβία	6,3	6,6	6,7	6,4	6,6	6,6
ΰότζ	7,2	7,1	6,6	6,8	7,7	8,7

Πηγή: Ευρωπαϊκό Ελεγκτικό Συνέδριο βάσει στοιχείων που διαβίβασαν οι αντίστοιχες πόλεις.

Γλωσσάριο, ακρωνύμια και συντομογραφίες

«Ορίζων 2020»: Πρόκειται για το πρόγραμμα έρευνας και καινοτομίας της ΕΕ για την περίοδο 2014-2020, με διαθέσιμο προϋπολογισμό ύψους σχεδόν 80 δισεκατομμυρίων ευρώ.

Αστικός κόμβος: Αστική περιοχή όπου η υποδομή μεταφορών του διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών, όπως λιμένες, περιλαμβανομένων επιβατικών τερματικών σταθμών, αερολιμένες, σιδηροδρομικοί σταθμοί, πλατφόρμες υλικοτεχνικής υποστήριξης και εμπορευματικοί σταθμοί που βρίσκονται μέσα στο πολεοδομικό συγκρότημα και γύρω από αυτό, συνδέεται με άλλα μέρη της υποδομής αυτής και με την υποδομή περιφερειακής και τοπικής κυκλοφορίας.

Διαδικασία επί παραβάσει: Δικαστική προσφυγή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κατά κράτους μέλους της ΕΕ που δεν εφαρμόζει το δίκαιο της ΕΕ. Η Επιτροπή μπορεί να παραπέμψει την υπόθεση στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, το οποίο, σε ορισμένες περιπτώσεις, μπορεί να επιβάλει οικονομικές κυρώσεις.

Διεθνές Φόρουμ Μεταφορών: Διακυβερνητικός οργανισμός με 59 κράτη μέλη. Λειτουργεί ως ομάδα προβληματισμού για την πολιτική μεταφορών και διοργανώνει την ετήσια σύνοδο κορυφής των υπουργών μεταφορών. Είναι ο μόνος παγκόσμιος φορέας που καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφοράς. Είναι πολιτικά αυτόνομος και διοικητικά ενσωματωμένος στον ΟΟΣΑ.

ΕΔΕΤ: Ευρωπαϊκά Διαρθρωτικά και Επενδυτικά Ταμεία. Πρόκειται για το Ευρωπαϊκό Ταμείο Περιφερειακής Ανάπτυξης, το Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο, το Ταμείο Συνοχής, το Ευρωπαϊκό Γεωργικό Ταμείο Αγροτικής Ανάπτυξης και το Ευρωπαϊκό Ταμείο Θάλασσας και Αλιείας. Τα ταμεία διαχειρίζονται από κοινού η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και οι χώρες της ΕΕ.

Ενεργός κινητικότητα: Τρόπος μετακίνησης που βασίζεται μόνο στη σωματική δραστηριότητα. Οι συνηθέστερες μορφές ενεργού κινητικότητας είναι το περπάτημα και η ποδηλασία.

Ευρωπαϊκή σύμπραξη καινοτομίας για τις ευφυείς πόλεις και κοινότητες: Μια σημαντική πρωτοβουλία που υποστηρίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την εξέλιξη της αγοράς, στην οποία συμμετέχουν πόλεις, βιομηχανίες, ΜΜΕ, επενδυτές, ερευνητές και άλλοι φορείς του μοντέλου των ευφυών πόλεων.

Ευρωπαϊκό Εξάμηνο: Ένας κύκλος συντονισμού της οικονομικής και δημοσιονομικής πολιτικής της ΕΕ. Πρόκειται για μέρος του πλαισίου οικονομικής διακυβέρνησης της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Εστιάζει στους πρώτους έξι μήνες κάθε έτους, εξ ου και η ονομασία «εξάμηνο». Κατά το Ευρωπαϊκό Εξάμηνο, τα κράτη μέλη ευθυγραμμίζουν τις δημοσιονομικές και οικονομικές τους πολιτικές προς τους στόχους και τους κανόνες που έχουν συμφωνηθεί σε ενωσιακό επίπεδο.

Λειτουργική αστική ζώνη (ΛΑΖ) ή μητροπολιτική περιοχή: Οι όροι αυτοί αναφέρονται στο σύνολο της αστικής συνέχειας, η οποία περιλαμβάνει την πόλη και τη ζώνη μετακίνησης, σύμφωνα με τον ορισμό της ΕΕ και του ΟΟΣΑ.

Μικροκινητικότητα: Κατηγορία τρόπων μεταφοράς με πολύ ελαφρά οχήματα (μικτού βάρους μικρότερου από 500 κιλά) με κινητήρα. Σε αυτά περιλαμβάνονται, μεταξύ άλλων, τα ηλεκτρικά σκούτερ, οι τροχοσανίδες και τα ποδήλατα, καθώς και τα μονότροχα.

ΣΑΧ: Συστάσεις ανά χώρα. Πρόκειται για έγγραφα που καταρτίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για κάθε χώρα και στα οποία αναλύεται η οικονομική της κατάσταση και διατυπώνονται συστάσεις σχετικά με τα μέτρα που πρέπει να εγκρίνει εντός περιόδου 12 έως 18 μηνών.

ΣΒΑΚ: Σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Πρόκειται για μια έννοια σχεδιασμού που εφαρμόζουν οι τοπικές και οι περιφερειακές αρχές για τον στρατηγικό σχεδιασμό της κινητικότητας. Ενθαρρύνουν τη στροφή προς περισσότερο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς και υποστηρίζουν την ολοκλήρωση και την ισόρροπη ανάπτυξη όλων των τρόπων μεταφοράς.

CEF: Μηχανισμός «Συνδέοντας την Ευρώπη». Πρόκειται για ένα χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ της περιόδου 2014-2020 που υποστηρίζει την ανάπτυξη υψηλής απόδοσης, βιώσιμων και αποδοτικά διασυνδεδεμένων διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των ψηφιακών υπηρεσιών.

Civitas: Δίκτυο πόλεων που δεσμεύονται για καθαρότερες και καλύτερες μεταφορές εντός και εκτός Ευρώπης. Από τη δρομολόγησή της από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή το 2002, η πρωτοβουλία Civitas έχει υποβάλει σε δοκιμή και εφαρμόσει περισσότερα από 800 μέτρα και λύσεις αστικών μεταφορών στο πλαίσιο έργων επίδειξης σε περισσότερες από 80 πόλεις σε όλη την Ευρώπη, οι οποίες αποτελούν «Ζωντανά εργαστήρια». Οι γνώσεις που αποκτήθηκαν μέσω αυτών των πρακτικών εμπειριών συμπληρώνονται και υποστηρίζονται από μια σειρά έργων έρευνας και καινοτομίας, που επίσης υλοποιούνται στο πλαίσιο της Civitas. Τα εν λόγω ερευνητικά έργα εξετάζουν τρόπους δημιουργίας ενός αποδοτικότερου όσον αφορά τη χρήση των πόρων και ανταγωνιστικότερου συστήματος μεταφορών στην Ευρώπη.

ELTIS: το Ευρωπαϊκό Παρατηρητήριο Αστικής Κινητικότητας, το οποίο υποστηρίζεται από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει ως κύριο ρόλο να διευκολύνει την ανταλλαγή πληροφοριών, γνώσεων και εμπειριών στον τομέα της βιώσιμης αστικής κινητικότητας στην Ευρώπη. Επίσης, συλλέγει δεδομένα σχετικά με τη βιώσιμη αστική κινητικότητα στην Ευρώπη, π.χ. σχετικά με την έγκριση σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας από τις ευρωπαϊκές πόλεις.

EPOMM: Ευρωπαϊκή πλατφόρμα για τη διαχείριση της κινητικότητας. Πρόκειται για έναν διεθνή μη κερδοσκοπικό οργανισμό, ένα δίκτυο κυβερνήσεων ευρωπαϊκών χωρών που διαδραματίζουν ενεργό ρόλο στη διαχείριση της κινητικότητας.

ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΣΤΗΝ ΕΙΔΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟΥ ΣΥΝΕΔΡΙΟΥ

«ΒΙΩΣΙΜΗ ΑΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΣΤΗΝ ΕΕ: ΔΕΝ ΕΙΝΑΙ ΔΥΝΑΤΗ Η ΕΠΙΤΕΥΞΗ ΟΥΣΙΑΣΤΙΚΗΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΧΩΡΙΣ ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ»

ΣΥΝΟΨΗ

I. Κοινή απάντηση της Επιτροπής στα σημεία I-V.

Η Επιτροπή αναγνωρίζει τη σημασία της βιώσιμης αστικής κινητικότητας και των παραγόντων που την επηρεάζουν.

Για την περίοδο 2014-2020, η χρηματοδοτική στήριξη της ΕΕ αυξήθηκε κατά 50 % και διατέθηκε κυρίως μέσω των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων και του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη». Αυτό ήταν μία από τις δεσμεύσεις της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013, στην οποία επισημάνθηκε επίσης η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ τοπικών, εθνικών και ευρωπαϊκών βαθμίδων διακυβέρνησης για την αντιμετώπιση των προκλήσεων στις οποίες πρέπει να ανταποκριθούν οι πόλεις όσον αφορά τις τοπικές μεταφορές.

VI. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι απαιτείται περαιτέρω βελτίωση όσον αφορά την υιοθέτηση των σχεδίων κινητικότητας σε τοπικό επίπεδο σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ. Τονίζει ότι τα κράτη μέλη διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο από την άποψη αυτή.

X. Πρώτη περίπτωση - Η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη σύσταση. Βλ. απαντήσεις στη σύσταση 1.

Δεύτερη περίπτωση - Η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη σύσταση, αλλά η επιτυχία της σύνδεσης της ενωσιακής χρηματοδότησης με τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας εξαρτάται από τη συνεργασία των κρατών μελών κατά τη διάρκεια των συζητήσεων για τη συμφωνία εταιρικής σχέσης και για το πρόγραμμα. Βλ. απαντήσεις στη σύσταση 2.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Πλαίσιο 1 Η δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα

Η αξιολόγηση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 βρίσκεται ακόμη σε εξέλιξη και τα αποτελέσματά της θα είναι διαθέσιμα μόνον όταν ολοκληρωθεί η αξιολόγηση το δεύτερο τρίμηνο του 2020.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

38. Μολονότι τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΣΒΑΚ) δεν αποτελούν πάντα προϋπόθεση για τη στήριξη βάσει της πολιτικής συνοχής, συχνά τα προγράμματα απαιτούν

την ύπαρξη άλλων στρατηγικών πλαισίων. Αυτό ισχύει για τα προγράμματα των δύο άλλων κρατών μελών στα οποία πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις:

- Στη Σαξονία, το πρόγραμμα παραπέμπει στο σχέδιο της περιφέρειας για την ενέργεια και το κλίμα, στο αναπτυξιακό σχέδιο της περιφέρειας, στο σχέδιο μεταφορών της περιφέρειας και στη θεώρηση της περιφέρειας για τη χρήση του ποδηλάτου.

- Στην Πολωνία, προϋπόθεση για τη λήψη στήριξης από την ΕΕ για επενδύσεις στη βιώσιμη αστική κινητικότητα είναι η κατάρτιση κατάλληλων εγγράφων σχεδιασμού και η συμμόρφωση με αυτά, εγγράφων όπως οι εδαφικές στρατηγικές, τα σχέδια για την οικονομία χαμηλών εκπομπών, τα σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας ή άλλα έγγραφα.

39. Η συμμόρφωση με την έννοια των ΣΒΑΚ απαιτεί να ακολουθούνται οι εσωτερικοί μηχανισμοί διασφάλισης της ποιότητας σύμφωνα με τις κατευθυντήριες γραμμές της ΕΕ. Βλ. παράρτημα Ι της ανακοίνωσης σχετικά με τη δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα.

Σε ορισμένα κράτη μέλη/περιφέρειες, όπως στη Σουηδία και την Φλάνδρα, υπάρχουν εξωτερικοί μηχανισμοί διασφάλισης της ποιότητας.

40. Η Επιτροπή πρότεινε, στο πλαίσιο της νομοθεσίας για την περίοδο 2021-2027, σαφή σύνδεση μεταξύ των ειδικών ανά χώρα συστάσεων του Συμβουλίου (ΣΑΧ) και της χρηματοδότησης από την πολιτική συνοχής. Η πρόταση αυτή θα υποχρεώνει τα κράτη μέλη, τόσο για τη συμφωνία εταιρικής σχέσης όσο και για τα προγράμματα, να λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές ΣΑΧ και η Επιτροπή θα είναι υποχρεωμένη, κατά την έγκριση των εν λόγω εγγράφων, να αξιολογεί κατά πόσον η συμφωνία εταιρικής σχέσης και τα προγράμματα λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές ΣΑΧ. Ενώ οι διαπραγματεύσεις σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής για τον κανονισμό περί κοινών διατάξεων βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη, η μερική προσωρινή συναντίληψη που επιτεύχθηκε μεταξύ των συννομοθετών στις 10 Δεκεμβρίου 2019 διατήρησε τα εν λόγω στοιχεία.

62. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το πιλοτικό έργο για τους δείκτες βιώσιμης αστικής κινητικότητας (ΔΒΑΚ), που αναφέρεται στο σημείο 62, αναμένεται να ολοκληρωθεί το πρώτο τρίμηνο του 2020. Η Επιτροπή σκοπεύει να αξιολογήσει τα σχετικά μέτρα όσον αφορά τους δείκτες υπό το πρίσμα των αποτελεσμάτων του εν λόγω πιλοτικού έργου.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΣΥΣΤΑΣΕΙΣ

70. Η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι η βιώσιμη αστική κινητικότητα στην ΕΕ αποτελεί βασική πρόκληση και υπάρχει περιθώριο βελτίωσης.

Τονίζει ότι οι τοπικές αρχές είναι κατά κύριο λόγο υπεύθυνες για τον εν λόγω τομέα και ότι τα κράτη μέλη πρέπει να διαδραματίσουν εν προκειμένω σημαντικό ρόλο.

71. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αξιολόγηση της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013 βρίσκεται σε εξέλιξη. Μόλις ολοκληρωθεί, αναμένεται να δώσει τη δυνατότητα να σχηματιστεί πληρέστερη εικόνα της κατάστασης.

72. Η Επιτροπή πρότεινε, στο πλαίσιο της νομοθεσίας για την περίοδο 2021-2027, σαφή σύνδεση μεταξύ των ειδικών ανά χώρα συστάσεων του Συμβουλίου (ΣΑΧ) και της

χρηματοδότησης από την πολιτική συνοχής. Η πρόταση αυτή θα υποχρεώνει τα κράτη μέλη, τόσο για τη συμφωνία εταιρικής σχέσης όσο και για τα προγράμματα, να λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές ΣΑΧ και η Επιτροπή θα είναι υποχρεωμένη, κατά την έγκριση των εν λόγω εγγράφων, να αξιολογεί κατά πόσον η συμφωνία εταιρικής σχέσης και τα προγράμματα λαμβάνουν υπόψη τις σχετικές ΣΑΧ. Ενώ οι διαπραγματεύσεις σχετικά με την πρόταση της Επιτροπής για τον κανονισμό περί κοινών διατάξεων βρίσκονται ακόμη σε εξέλιξη, η μερική προσωρινή συναντίληψη που επιτεύχθηκε μεταξύ των συννομοθετών στις 10 Δεκεμβρίου 2019 διατήρησε τα εν λόγω στοιχεία.

73. Για την περίοδο 2014-2020, η χρηματοδοτική στήριξη της ΕΕ αυξήθηκε κατά 50 % περίπου και διατέθηκε κυρίως μέσω των ευρωπαϊκών διαρθρωτικών και επενδυτικών ταμείων και του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη». Αυτό ήταν μία από τις δεσμεύσεις της δέσμης μέτρων για την αστική κινητικότητα του 2013, στην οποία επισημάνθηκε επίσης η ανάγκη συνεργασίας μεταξύ τοπικών, εθνικών και ευρωπαϊκών βαθμίδων διακυβέρνησης για την αντιμετώπιση των προκλήσεων στις οποίες πρέπει να ανταποκριθούν οι πόλεις όσον αφορά τις τοπικές μεταφορές.

Σύσταση 1 – Δημοσίευση δεδομένων για την αστική κινητικότητα

α) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

β) Η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη σύσταση, δεδομένου ότι δεν μπορεί να προδικάσει την έκβαση της νομοθετικής διαδικασίας.

Σύσταση 2 – Σύνδεση της χρηματοδότησης με την έγκριση ΣΒΑΚ

α) Η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη σύσταση.

Η Επιτροπή δεν μπορεί να προδικάσει την έκβαση των εν εξελίξει νομοθετικών διαπραγματεύσεων.

Η επιτυχία αυτού του στόχου εξαρτάται από τη συνεργασία των κρατών μελών όσον αφορά τις συζητήσεις για τη συμφωνία εταιρικής σχέσης και για το πρόγραμμα.

Τα στοιχεία που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη κατά την επιλογή των επιμέρους παρεμβάσεων καθορίζονται στο επίπεδο των προγραμμάτων, με ευθύνη των διαχειριστικών αρχών, και θα πρέπει να τηρούν τις απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 67 της πρότασης κανονισμού περί κοινών διατάξεων.

β) Η Επιτροπή αποδέχεται εν μέρει τη σύσταση αυτή, στο μέτρο που συνάδει με το προτεινόμενο νομικό πλαίσιο και τη μερική προσωρινή συναντίληψη που επιτεύχθηκε μεταξύ των συννομοθετών στις 10 Δεκεμβρίου 2019.

Ωστόσο, η Επιτροπή μπορεί να ενεργήσει μόνον εφόσον υπάρχει νομική βάση για τις ενέργειές της, όπως διαπραγματεύθηκαν και συμφώνησαν οι συννομοθέτες. Ως εκ τούτου, κατ' αρχήν, κάθε σύσταση που εξέρχεται από το νομικό πλαίσιο που θα εγκριθεί τελικά από τους συννομοθέτες της Ένωσης όσον αφορά την αλληλεπίδραση μεταξύ των προτεινόμενων προγραμμάτων των κρατών μελών και των ειδικών ανά χώρα συστάσεων που εγκρίνονται από το Συμβούλιο πρέπει να απευθύνεται στα κράτη μέλη.

γ) Η Επιτροπή αποδέχεται τη σύσταση.

Έλαβε αρχικά μέτρα προς την κατεύθυνση αυτή στην πρόσκληση του 2019 για τους αστικούς κόμβους στο πλαίσιο του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF). Η Επιτροπή δεσμεύεται να συνεχίσει την προσέγγιση αυτή στον CEF II.

Κλιμάκιο ελέγχου

Οι ειδικές εκθέσεις του ΕΕΣ παρουσιάζουν τα αποτελέσματα των ελέγχων που αυτό διενεργεί επί των πολιτικών και προγραμμάτων της ΕΕ ή επί διαχειριστικών θεμάτων που αφορούν συγκεκριμένους τομείς του προϋπολογισμού. Το ΕΕΣ επιλέγει και σχεδιάζει τα εν λόγω ελεγκτικά έργα κατά τρόπον ώστε αυτά να αποφέρουν τον μέγιστο αντίκτυπο, λαμβανομένων υπόψη των κινδύνων για τις επιδόσεις ή για τη συμμόρφωση, του επιπέδου των σχετικών εσόδων ή δαπανών, των επικείμενων εξελίξεων και του πολιτικού και δημόσιου συμφέροντος.

Ο εν προκειμένω έλεγχος επιδόσεων διενεργήθηκε από το Τμήμα Ελέγχου II (Επενδύσεις υπέρ της συνοχής, της ανάπτυξης και της κοινωνικής ένταξης), του οποίου προεδρεύει η Iliana Ivanova, Μέλος του ΕΕΣ. Επικεφαλής του ελέγχου ήταν η Iliana Ivanova, Μέλος του Συνεδρίου, συνεπικουρούμενη από τον Mihail Stefanov, προϊστάμενο του ιδιαίτερου γραφείου της, τον James Verity, σύμβουλο στο ιδιαίτερο γραφείο της, τον Niels-Erik Brokopp, ανώτερο διοικητικό στέλεχος, τον Enrico Grassi, υπεύθυνο έργου, και τους Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych και Mariya Byalkova, ελεγκτές.



Από αριστερά: Paloma Munoz Mula, Paolo Pesce, Angelika Zych, James Verity, Iliana Ivanova, Mihail Stefanov, Enrico Grassi, Niels-Erik Brokopp και Mariya Byalkova.

Χρονογραμμή

Στάδιο	Ημερομηνία
Έγκριση του υπομνήματος σχεδιασμού του ελέγχου / Έναρξη του ελέγχου	24.10.2018
Επίσημη διαβίβαση του σχεδίου έκθεσης στην Επιτροπή (ή σε άλλο ελεγχόμενο)	4.12.2019
Έγκριση της οριστικής έκθεσης μετά τη διαδικασία εκατέρωθεν ακρόασης	5.2.2020
Παραλαβή των επίσημων απαντήσεων της Επιτροπής (και άλλου ελεγχόμενου) σε όλες τις γλώσσες	25.2.2020

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΩΣ ΠΡΟΣ ΤΗΝ ΠΝΕΥΜΑΤΙΚΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2020.

Η πολιτική για την περαιτέρω χρήση εγγράφων του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου (ΕΕΣ) εφαρμόζεται δυνάμει της [απόφασης αριθ. 6-2019 του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου](#) για την πολιτική ανοικτών δεδομένων και την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Με εξαίρεση τις περιπτώσεις όπου ορίζεται διαφορετικά (π.χ. σε χωριστές ανακοινώσεις περί πνευματικής ιδιοκτησίας), το περιεχόμενο του ΕΕΣ που ανήκει στην ΕΕ παραχωρείται βάσει της άδειας [Creative Commons Attribution 4.0 International \(CC BY 4.0\)](#). Αυτό σημαίνει ότι επιτρέπεται η περαιτέρω χρήση, υπό τον όρο ότι αναφέρεται η πηγή και επισημαίνονται οι αλλαγές. Απαγορεύεται η διαστρέβλωση του αρχικού νοήματος ή μηνύματος των εγγράφων από τον περαιτέρω χρήστη. Το ΕΕΣ δεν φέρει ευθύνη για οποιαδήποτε συνέπεια προερχόμενη από την περαιτέρω χρήση εγγράφων.

Εάν συγκεκριμένο περιεχόμενο αναφέρεται σε ταυτοποιήσιμα φυσικά πρόσωπα, π.χ. φωτογραφίες υπαλλήλων του ΕΕΣ, ή περιλαμβάνει έργα τρίτων, υποχρεούστε να μεριμνήσετε για την απόκτηση των αναγκαίων δικαιωμάτων. Όταν λαμβάνεται έγκριση, η έγκριση αυτή ακυρώνει την ανωτέρω γενική έγκριση και αναφέρει σαφώς τυχόν περιορισμούς στην χρήση.

Για τη χρήση ή την αναπαραγωγή περιεχομένου που δεν ανήκει στην ΕΕ, μπορεί να χρειάζεται να ζητήσετε άδεια απευθείας από τους κατόχους των δικαιωμάτων.

Εικόνα 7: © QGIS, παραχωρείται βάσει της άδειας [CC BY-SA 3.0](#).

Το λογισμικό ή τα έγγραφα που καλύπτονται από δικαιώματα βιομηχανικής ιδιοκτησίας, όπως τα διπλώματα ευρεσιτεχνίας, τα εμπορικά σήματα, τα καταχωρισμένα σχέδια, οι λογότυποι και οι επωνυμίες/ονομασίες, εξαιρούνται από την πολιτική του ΕΕΣ για την περαιτέρω χρήση και δεν σας παρέχεται σχετική άδεια.

Η «οικογένεια» των ιστοτόπων των θεσμικών οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στον τομέα europa.eu, παρέχει συνδέσμους προς ιστοτόπους τρίτων. Δεδομένου ότι το ΕΕΣ δεν τους ελέγχει, σας συνιστούμε να εξετάζετε τις πολιτικές τους για την προστασία του ιδιωτικού απορρήτου και της πνευματικής ιδιοκτησίας.

Χρήση του λογοτύπου του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου

Δεν επιτρέπεται η χρήση του λογοτύπου του Ευρωπαϊκού Ελεγκτικού Συνεδρίου χωρίς την προηγούμενη σύμφωνη γνώμη του οργάνου.

EL	PDF	ISBN 978-92-847-4324-7	doi:10.2865/883388	QJ-AB-20-003-EL-N
EL	HTML	ISBN 978-92-847-4352-0	doi:10.2865/894667	QJ-AB-20-003-EL-Q

Η βιώσιμη αστική κινητικότητα αποτελεί μία από τις κύριες προκλήσεις που αντιμετωπίζουν οι πόλεις στην ΕΕ και θέμα που απασχολεί πολλούς Ευρωπαίους πολίτες. Οι οδικές μεταφορές αποτελούν μία από τις βασικές πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης και εκπομπών αερίων θερμοκηπίου στις αστικές περιοχές, το κόστος δε της κυκλοφοριακής συμφόρησης για την κοινωνία υπολογίζεται σε 270 δισεκατομμύρια ευρώ ετησίως.

Το 2013 η Επιτροπή εξέδωσε δέσμη μέτρων για την αστική κινητικότητα και αύξησε τη χρηματοδότηση για καθαρές αστικές μεταφορές –η οποία ανήλθε σε 13 δισεκατομμύρια ευρώ περίπου για την περίοδο 2014 2020– επιδιώκοντας να ενισχύσει τη βιωσιμότητά τους.

Βάσει των ελεγκτικών εργασιών μας σε επίπεδο Επιτροπής και σε οκτώ διαφορετικές πόλεις στη Γερμανία, την Ιταλία, την Πολωνία και την Ισπανία δεν εντοπίσαμε ενδείξεις ότι οι πόλεις της ΕΕ αλλάζουν ριζικά τις προσεγγίσεις τους ούτε διαπιστώσαμε σαφή στροφή προς βιωσιμότερους τρόπους μεταφοράς.

Συνιστούμε στην Επιτροπή να συλλέξει περισσότερα δεδομένα σχετικά με την αστική κινητικότητα από τα κράτη μέλη και να τα δημοσιεύσει, και επίσης να συνδέσει την πρόσβαση σε χρηματοδότηση με την ύπαρξη άριτων σχεδίων αστικής κινητικότητας.

Ειδική έκθεση του ΕΕΣ υποβαλλόμενη δυνάμει του άρθρου 287, παράγραφος 4, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ.



ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ
ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ
ΣΥΝΕΔΡΙΟ



Υπηρεσία Εκδόσεων
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΕΛΕΓΚΤΙΚΟ ΣΥΝΕΔΡΙΟ
12, rue Alcide De Gasperi
1615 Luxembourg
ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟ

Τηλ. +352 4398-1

Πληροφορίες: eca.europa.eu/el/Pages/ContactForm.aspx
Ιστότοπος: eca.europa.eu
Twitter: @EUAuditors