

Συνδέοντας την Ευρώπη: Το νέο κεντρικό δίκτυο μεταφορών της ΕΕ

Η Επιτροπή ενέκρινε σήμερα πρόταση που θα μετατρέψει το σημερινό μωσαϊκό ευρωπαϊκών οδικών δικτύων, σιδηροδρόμων, αερολιμένων και διωρύγων σε ένα ενοποιημένο δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ). Το νέο κεντρικό δίκτυο δεν θα έχει σημεία συμφόρησης, οι υποδομές του θα είναι αναβαθμισμένες και οι διασυνοριακές μεταφορές για επιβάτες και επιχειρήσεις εναρμονισμένες σε ολόκληρη την ΕΕ. Το νέο κεντρικό δίκτυο θα έχει βελτιωμένες συνδέσεις μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς και θα συμβάλει στην επίτευξη των στόχων της ΕΕ για την κλιματική αλλαγή με μείωση των εκπομπών CO₂ από τις μεταφορές.

Ο Αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής κος Siim Kallas, αρμόδιος για τις μεταφορές, δήλωσε: «Οι μεταφορές είναι θεμελιώδους σημασίας για την απόδοση της οικονομίας της ΕΕ, σήμερα όμως λείπουν ζωτικές συνδέσεις. Στους σιδηροδρόμους της Ευρώπης χρησιμοποιούνται αναγκαστικά 7 διαφορετικά μεγέθη περιτυπωμάτων και συνδέονται απευθείας με το σιδηροδρομικό δίκτυο μόνον 20 μείζονες αερολιμένες μας και 35 μείζονες λιμένες μας. Η Ευρώπη δεν θα αναπυχθεί ούτε θα ευημερήσει χωρίς καλές συνδέσεις.»

Η νέα πολιτική προέκυψε μετά από διαδικασία διαβουλεύσεων δύο ετών και καθορίζει νέο κεντρικό δίκτυο μεταφορών, το οποίο θα δημιουργηθεί έως το 2030 και θα λειτουργεί ως σπονδυλική στήλη για τις μεταφορές στην ενιαία αγορά. Εξάλλου, οι προτάσεις χρηματοδότησης που δημοσιεύθηκαν σήμερα (για την περίοδο 2014-2020) εστιάζουν στην ενωσιακή χρηματοδότηση των μεταφορών σε αυτό το κεντρικό δίκτυο μεταφορών, με την οποία θα συμπληρωθούν οι διασυνοριακές ζεύξεις που λείπουν, θα εξαλειφθούν τα σημεία συμφόρησης και θα καταστεί ευφύστερο το δίκτυο.

Το νέο κεντρικό δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα υποστηρίζεται από εκτεταμένο δίκτυο οδών – που θα τροφοδοτούν το κεντρικό δίκτυο – σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο. Το δίκτυο αυτό θα χρηματοδοτηθεί σε μεγάλο βαθμό από τα κράτη μέλη, ενώ θα προβλέπονται ορισμένες δυνατότητες χρηματοδότησης με βάση την ενωσιακή πολιτική για τις μεταφορές και την περιφερειακή πολιτική, καθώς και με νέα καινοτόμα μέσα χρηματοδότησης. Σκοπός είναι να εξασφαλισθεί ότι προοδευτικά και μέχρι το 2050 η τεράστια πλειονότητα των πολιτών και των επιχειρήσεων της Ευρώπης θα διανύουν το πολύ 30 λεπτά της ώρας για να φθάσουν στο εκτεταμένο δίκτυο τροφοδότησης του κεντρικού δικτύου.

Συνολικά, το νέο δίκτυο μεταφορών θα προσφέρει:

- ασφαλέστερη μετακίνηση με λιγότερη συμφόρηση,
- ομαλότερη και ταχύτερη μετακίνηση,

Τα 31,7 δισεκατομμύρια ευρώ που θα διατεθούν για τις μεταφορές μέσω της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου θα λειτουργήσουν στην πραγματικότητα ως «κεφάλαιο εκκίνησης» για την περαιτέρω τόνωση των επενδύσεων από τα κράτη μέλη με σκοπό να συμπληρωθούν οι δύσκολες διασυνοριακές συνδέσεις και ζεύξεις που, ειδήλλως, δεν θα ήταν δυνατόν να κατασκευασθούν. Κάθε εκατομμύριο ευρώ που θα δαπανάται σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα προσελκύει 5 εκατομμύρια ευρώ από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών και 20 εκατομμύρια ευρώ από τον ιδιωτικό τομέα.

Επισυνάπτονται χάρτες με το κεντρικό ΔΕΔ-Μ (Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών) για το 2030, καθώς και με την υλοποίηση των μειζόνων διαδρόμων για την περίοδο χρηματοδότησης 2014-2020.

Ιστορικό:

Η νέα πολιτική αφορά ένα πολύ μικρότερο και πολύ πιο αυστηρά καθορισμένο δίκτυο μεταφορών για την Ευρώπη. Σκοπός της νέας πολιτικής είναι να εστιασθεί η χρηματοδότηση σε μικρότερο αριθμό έργων, στα οποία είναι δυνατόν να επιτευχθεί πραγματική ενωσιακή προστιθεμένη αξία. Εξάλλου, τα κράτη μέλη θα πρέπει να πληρούν αυστηρότερες απαιτήσεις σε ό,τι αφορά τις κοινές προδιαγραφές που θα ισχύουν ανεξαρτήτως συνόρων και σε αυστηρότερες νομικές υποχρεώσεις για την ολοκλήρωση έργου.

Το δίκτυο ΔΕΔ-Μ θα απαρτίζεται από δύο επίπεδα: το κεντρικό δίκτυο που θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2030 και το εκτεταμένο δίκτυο που θα τροφοδοτεί το κεντρικό δίκτυο και θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2050. Το εκτεταμένο δίκτυο θα καλύπτει ολόκληρη την ΕΕ και θα εξασφαλίσει προσβασιμότητα σε όλες τις περιφέρειες. Στο κεντρικό δίκτυο προτεραιότητα θα έχουν οι σημαντικότερες ζεύξεις και κόμβοι του ΔΕΔ-Μ που θα έχουν τεθεί σε λειτουργία μέχρι το 2030. Και τα δύο επίπεδα του δικτύου περιλαμβάνουν όλους τους τρόπους μεταφοράς: οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές, εσωτερικές πλωτές και θαλάσσιες μεταφορές, όπως και πλατφόρμες διατροπικών μεταφορών.

Στους προσανατολισμούς για το ΔΕΔ-Μ καθορίζονται κοινές απαιτήσεις για τις υποδομές του ΔΕΔ-Μ – οι οποίες είναι αυστηρότερες για το κεντρικό δίκτυο. Η πολιτική μεταφορών προωθεί επίσης την εγκατάσταση συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας, τα οποία θα επιτρέπουν καλύτερη χρήση των υποδομών και, λόγω της υψηλότερης απόδοσης, μείωση των εκπομπών CO₂.

Η υλοποίηση του κεντρικού δικτύου θα διευκολυνθεί με την υιοθέτηση της ανά διάδρομο προσέγγισης. Τη βάση για τη συντονισμένη ανάπτυξη των υποδομών στο κεντρικό δίκτυο θα αποτελέσουν 10 διάδρομοι. Οι διάδρομοι που θα καλύπτουν τουλάχιστον 3 τρόπους μεταφοράς, 3 κράτη μέλη και 2 διασυνοριακά τμήματα θα αποτελούν πόλο προσέγγισης των αντίστοιχων κρατών μελών με τους ενδιαφερόμενους, π.χ. διαχειριστές υποδομών και χρήστες. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές θα είναι πρόεδροι στις «πλατφόρμες διαδρόμων», οι οποίες με τη σειρά τους θα συγκεντρώνουν όλους τους ενδιαφερόμενους και θα είναι το κύριο μέσο που θα εγγυάται συντονισμό, συνεργασία και διαφάνεια.

See http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm for core network maps, national maps, projects lists.

Σημαντικότερα δεδομένα και αριθμητικά στοιχεία/ Συχνές ερωτήσεις

- Οι μεταφορές είναι θεμελιώδεις για την απόδοση της οικονομίας στην Ευρώπη.
- Οι εμπορευματικές μεταφορές αναμένεται ότι θα αυξηθούν κατά 80% μέχρι το 2050, οι δε επιβατικές μεταφορές αναμένεται να υπερδιπλασιασθούν.
- Η οικονομική μεγέθυνση χρειάζεται τις μεταφορές. Περιοχές χωρίς καλές συνδέσεις δεν θα ευημερήσουν.

Τα αριθμητικά στοιχεία του νέου κεντρικού δικτύου

Το κεντρικό δίκτυο :

- θα συνδέει σιδηροδρομικώς και οδικώς 83 κύριους ευρωπαϊκούς λιμένες,
- θα συνδέει σιδηροδρομικώς 37 κύριους αερολιμένες μεγάλων πόλεων,
- θα περιλαμβάνει 15.000 km σιδηροδρομικές γραμμές αναβαθμισμένες σε γραμμές υψηλής ταχύτητας,
- θα περιλαμβάνει 35 μείζονα διασυνοριακά έργα για τη μείωση των σημείων συμφόρησης.

Το δίκτυο αυτό θα είναι ο **οικονομικός αιμοδότης** της ενιαίας αγοράς, διότι θα επιτρέπει πραγματικά ελεύθερη ροή εμπορευμάτων και προσώπων στην Ένωση.

Χρηματοδότηση του νέου κεντρικού δικτύου:

Υπολογίζεται ότι το κόστος για την υλοποίηση του πρώτου σταδίου χρηματοδότησης του κεντρικού δικτύου την περίοδο 2014-2020 (βλ. συνημμένο κατάλογο έργων) θα ανέλθει σε 250 δισεκατομμύρια ευρώ. Το κεντρικό δίκτυο θα ολοκληρωθεί μέχρι το 2030.

Από τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» θα διατεθούν 31,7 δισεκατομμύρια ευρώ για υποδομές μεταφορών την επόμενη δημοσιονομική περίοδο 2012-2020. Το 80 % του ποσού αυτού θα χρησιμοποιηθεί για:

- τη **στήριξη έργων προτεραιότητας του κεντρικού δικτύου** κατά μήκος των 10 διαδρόμων του κεντρικού δικτύου. Θα διατεθούν επίσης κονδύλια για περιορισμένο αριθμό άλλων έργων σε τμήματα του κεντρικού δικτύου με υψηλή ευρωπαϊκή προστιθεμένη αξία.
- τη χρηματοδότηση **οριζόντιων έργων** – σχετιζόμενων με πληροφοριακά συστήματα – όπως του συστήματος SESAR (τεχνολογική διάσταση του συστήματος διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό), ή του ERTMS, του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας, το οποίο πρέπει να χρησιμοποιείται σε όλους τους μείζονες διαδρόμους μεταφορών. Πρόκειται για σημαντικότερη προτεραιότητα, καθώς μια άλλη καινοτομία για το νέο κεντρικό δίκτυο είναι ότι προβλέπουν αυστηρότερες υποχρεώσεις «ένταξης» των συστημάτων μεταφοράς, δηλαδή επένδυση στην τήρηση των κύριων υπαρχόντων προτύπων της ΕΕ, παραδείγματος χάρη σε κοινά συστήματα σιδηροδρομικής σηματοδότησης.

Η υπόλοιπη χρηματοδότηση μπορεί να διατεθεί σε συγκεκριμένα έργα, μεταξύ των οποίων είναι και έργα στο εκτεταμένο δίκτυο.

Πώς μπορώ να δω ποια έργα μεταφορών θα χρηματοδοτηθούν στη χώρα μου;

Η βασική αρχή είναι ότι κάθε χώρα θα ωφεληθεί από την πρόσβαση σε ένα ισχυρό κεντρικό ευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών, μέσω του οποίου θα είναι ανεμπόδιστες οι μετακινήσεις προσώπων και εμπορευμάτων. Όλες οι ευρωπαϊκές χώρες θα συνδέονται με το δίκτυο αυτό.

Ο κατάλογος με τα έργα που χαρακτηρίστηκαν πρωτεύοντα για να χρηματοδοτηθούν από την ΕΕ κατά την επόμενη δημοσιονομική περίοδο (2014-2020) περιλαμβάνεται στο παράρτημα του κανονισμού για τη διευκόλυνση «Συνδέοντας την Ευρώπη» – βλ. συνημμένο στο παρόν δελτίο παράρτημα.(σύνδεσμος)

Τα έργα αυτά είναι επιλέξιμα για ενωσιακή χρηματοδότηση για τις μεταφορές την περίοδο 2014-2020 διότι:

- πληρούν τα κριτήρια που έχουν καθορισθεί στη μεθοδολογία για το κεντρικό δίκτυο (βλ. κατωτέρω περισσότερες πληροφορίες για τη μεθοδολογία και τα κριτήρια),
- έχουν υψηλή ενωσιακή προστιθεμένη αξία και
- είναι ώριμα προς υλοποίηση από το 2014 έως το 2020.

Εναπόκειται στα κράτη μέλη να υποβάλουν λεπτομερείς προτάσεις στην Επιτροπή ώστε να λάβουν χρηματοδότηση. Θα έχουν τη δυνατότητα να υποβάλουν προτάσεις από τις αρχές του 2014. Το ακριβές ύψος χρηματοδότησης θα εξαρτηθεί επίσης από την αρτιότητα των προτάσεων των κρατών μελών. Συνολικά, η συνεισφορά της ΕΕ στην ανάπτυξη μεγάλων υποδομών μεταφορών θα κυμανθεί κατά κανόνα γύρω στο 20% του επενδυτικού κόστους για κάθε επταετή δημοσιονομική περίοδο. Η χρηματοδότηση μεμονωμένων μελετών επιτρέπεται να φθάσει έως το 50%, ενώ των μελετών και κατασκευαστικών εργασιών στην περίπτωση των διασυνοριακών έργων έως το 40%. Το υπόλοιπο της χρηματοδότησης θα προέλθει από τα κράτη μέλη, περιφερειακές αρχές ή, ενδεχομένως, ιδιώτες επενδυτές.

Σε περίπτωση που είμαι μακριά από το κεντρικό δίκτυο; Τι είναι εκτεταμένο δίκτυο; Ποιος το χρηματοδοτεί και πώς λειτουργεί;

Σε περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, το λεγόμενο «εκτεταμένο δίκτυο» θα είναι ο τροφοδότης του κεντρικού δικτύου μεταφορών. Αυτό το εκτεταμένο δίκτυο αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ. Θα το διαχειρίζονται σε μεγάλο βαθμό τα ίδια τα κράτη μέλη με κάποια χρηματοδότηση στο πλαίσιο της ενωσιακής πολιτικής μεταφορών και, φυσικά, της περιφερειακής πολιτικής.

Αυτό είναι η επικουρικότητα στην πράξη. Πρόθεσή μας είναι προοδευτικά και μέχρι το 2050 η τεράστια πλειονότητα των πολιτών και των επιχειρήσεων της Ευρώπης να χρειάζονται το πολύ 30 λεπτά της ώρας για να φθάνουν σε αυτό το τροφοδοτικό δίκτυο.

Οι νέοι προσανατολισμοί για το ΔΕΔ-Μ προχωρούν πολύ περισσότερο απ'ό,τι στο παρελθόν όσον αφορά τον καθορισμό απαιτήσεων, συμπεριλαμβάνουν μάλιστα και το εκτεταμένο δίκτυο, ώστε μακροπρόθεσμα με απώτατο ορίζοντα το 2050, να συνδέονται μεγάλα τμήματα του εκτεταμένου δικτύου με πλήρως διαλειτουργικά και αποτελεσματικά πρότυπα για τους σιδηροδρόμους, τα ηλεκτρικά αυτοκίνητα, κλπ.

Ποιες είναι οι αυστηρότερες απαιτήσεις για το κεντρικό δίκτυο;

Υπάρχουν δύο σημαντικές δέσμες απαιτήσεων ώστε να παρέχεται χρηματοδότηση για έργα του κεντρικού δικτύου: α) οι τεχνικές απαιτήσεις που πρέπει να εφαρμοσθούν και β) οι νέες νομικές απαιτήσεις για την περάτωση των έργων.

Οι τεχνικές απαιτήσεις:

Είναι λογικό, ιδίως στο κεντρικό δίκτυο, οι τεχνικές απαιτήσεις να εξασφαλίζουν διαλειτουργικότητα σε όλο το μήκος του δικτύου. Αυτό σημαίνει, παραδείγματος χάρη, ότι πρέπει να εφαρμοσθεί παντού το ERTMS (το Ευρωπαϊκό Σύστημα Διαχείρισης της Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας), το βασικό σύστημα Ευφυές Σύστημα Μεταφορών (ΕΣΜ) για τον έλεγχο των τρένων. Σε ολόκληρο το δίκτυο πρέπει επίσης να εφαρμόζονται τα πρότυπα οδικής ασφάλειας ως απαιτήσεις για την ασφάλεια στις οδικές σήραγγες και το οδικό δίκτυο, και να ενταχθούν οι τεχνολογίες των ΕΣΜ (ευφυή συστήματα μεταφορών). Ακόμη, εάν στο μέλλον προβλεφθεί υποδομή με σημεία επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων, είναι εύλογο η υποδομή αυτή να πρέπει να πληροί κοινά κριτήρια, ώστε να είναι δυνατή η επαναφόρτιση των αυτοκινήτων σε όλο το μήκος του δικτύου.

Οι νομικές απαιτήσεις:

Η νέα αυστηρή νομική απαίτηση που καθιερώνεται στους προσανατολισμούς για το ΔΕΔ-Μ είναι ότι τα κράτη μέλη που θα λάβουν χρηματοδότηση για έργα στο κεντρικό δίκτυο, θα έχουν τη νομική υποχρέωση να περατώσουν τα έργα αυτά. Η υποχρέωση είναι να περατωθούν τα έργα έως το 2030, προθεσμία ολοκλήρωσης του κεντρικού δικτύου. Αυτή η νομική απαίτηση θα παρέχει πάντως στα κράτη μέλη κίνητρο για έγκαιρη κατασκευή των έργων.

Πώς θα φθάσουμε τα 250 δισεκατομμύρια ευρώ που χρειάζονται για το κεντρικό δίκτυο;

Τα 31,7 δισεκατομμύρια ευρώ που θα διατεθούν για τις μεταφορές βάσει της διευκόλυνσης «Συνδέοντας την Ευρώπη» του πολυετούς δημοσιονομικού πλαισίου θα λειτουργήσουν στην πραγματικότητα ως «κεφάλαιο εκκίνησης» για την περαιτέρω τόνωση των επενδύσεων από τα κράτη μέλη με σκοπό να συμπληρωθούν οι δύσκολες διασυνοριακές συνδέσεις και ζεύξεις που, ειδήλλως, δεν θα ήταν δυνατόν να κατασκευασθούν.

Από τη χρηματοδότηση του ΔΕΔ-Μ θα προκύψει ισχυρή μόχλευση. Η πείρα των πρόσφατων ετών δείχνει ότι κάθε εκατομμύριο ευρώ που δαπανάται σε ευρωπαϊκό επίπεδο προσελκύει 5 εκατομμύρια ευρώ από τις κυβερνήσεις των κρατών μελών και 20 εκατομμύρια ευρώ από τον ιδιωτικό τομέα.

Πέραν της μόχλευσης, παρέχεται πλέον η δυνατότητα να συγκεντρωθούν κεφάλαια από τον ιδιωτικό τομέα, μέσω καινοτόμων χρηματοδοτικών μέσων όπως τα ομόλογα έργων.

Πώς λειτουργεί η συγχρηματοδότηση; Με ποιο ποσό συμμετέχουν τα κράτη μέλη και με ποιο η Ευρώπη;

Για τις υποδομές μεταφορών απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις, το μεγαλύτερο μερίδιο μάλιστα θα προέλθει από τα κράτη μέλη. Ο ρόλος της Ευρώπης στις επενδύσεις και τον συντονισμό είναι να αυξήσει την προτιθέμενη αξία, με την εξάλειψη των δύσκολων σημείων συμφόρησης, την δημιουργία ζεύξεων και συνδέσεων που δεν υπάρχουν σήμερα και την υποστήριξη της συγκρότησης ενός πραγματικά ευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών.

Κατά κανόνα, τα ποσοστά χρηματοδότησης έργων στο κεντρικό δίκτυο του ΔΕΔ-Μ θα είναι:

- έως 50% ενωσιακή συγχρηματοδότηση για μελέτες,
- έως 20% για έργα (π.χ. για τις ερευνητικές εργασίες για κατασκευή μεγάλης σήραγγας),
- υπάρχουν κάποιες δυνατότητες να αυξηθεί η συγχρηματοδότηση για διασυνοριακά έργα σύνδεσης σιδηροδρομικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (έως 40 %),
- για ορισμένα έργα ΕΣΜ, όπως το ERTMS, είναι δυνατόν η συγχρηματοδότηση να φθάσει το 50%, για να υποστηριχθούν τα κράτη μέλη στη μετάβασή τους στο σύστημα αυτό.

Πώς επελέγησαν τα έργα προς ένταξη στο κεντρικό δίκτυο;

Αυτό που προείχε ήταν να εστιασθεί εκ νέου η ενωσιακή χρηματοδότηση για τις μεταφορές ώστε να δημιουργηθεί ένα γνήσιο ευρωπαϊκό δίκτυο, όχι να αντιμετωπισθούν αποσπασματικά τα σημεία συμφόρησης.

Προς το σκοπό αυτό, εκπονήθηκε νέα μεθοδολογία μετά από εκτεταμένες διαβουλεύσεις με τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους. Σκοπός ήταν να δημιουργηθεί ένα ευρωπαϊκό δίκτυο το οποίο θα συνδέει τα μείζονα κοινωνικά και οικονομικά κέντρα και πύλες με τρίτες χώρες (λιμένες, αερολιμένες και χερσαίες συνδέσεις) και να συγκροτηθεί η μόνιμη υποδομή που είναι αναγκαία για να ενισχυθεί η ενιαία αγορά, και να υποστηριχθεί η ανταγωνιστικότητα και η οικονομική ανάπτυξη.

Η μεθοδολογία βασίζεται σε διάφορα στάδια. Πρώτον, η επιλογή των κύριων κόμβων, οι οποίοι πληρούν ορισμένα στατιστικά κριτήρια, όπως ότι πρόκειται για πρωτεύουσες και άλλα σημαντικά κοινωνικοοικονομικά κέντρα, μεγάλους λιμένες (όγκος κίνησης και εδαφικά κριτήρια), καθώς και μεγάλους αερολιμένες (όγκος κίνησης και εδαφικά κριτήρια) και πύλες εισόδου σε τρίτες χώρες. Δεύτερον, η διαδικασία συνδέσεων αυτών των κόμβων με χερσαίους τρόπους μεταφοράς – σιδηροδρομικές, εσωτερικές πλωτές και οδικές μεταφορές (ορισμένες συνδέσεις υπάρχουν ήδη – ορισμένες παρουσιάζουν συμφόρηση και άλλες δεν υπάρχουν καν). Τρίτον, ενσωμάτωση λεπτομερούς ανάλυσης των μειζόνων ροών κυκλοφορίας – επιβατικών και εμπορευματικών. Αυτό το στάδιο είναι βασικό για τον καθορισμό των τμημάτων προτεραιότητας του κεντρικού δικτύου και για τον εντοπισμό εκείνων που χρειάζονται αναβάθμιση, κατασκευή ή εξάλειψη σημείων συμφόρησης.

Στη βάση αυτή καθορίσθηκε το στρατηγικό κεντρικό δίκτυο, το οποίο θα συνδέει στρατηγικής σημασίας κόμβους, πολυτροπικές διαδρομές συναρτήσει των κύριων ροών κυκλοφορίας.

Όλα τα έργα του κεντρικού δικτύου αποτελούν προτεραιότητα για ενωσιακή συγχρηματοδότηση. Ωστόσο, για τη δημοσιονομική περίοδο 2014-2020, θα ληφθεί ιδιαίτερη μέριμνα να χρηματοδοτηθούν διασυνοριακά έργα με υψηλότερη ενωσιακή προστιθέμενη αξία.

Τι ακριβώς είναι οι διάδρομοι και γιατί χρειάζονται διάδρομοι;

Η πείρα του παρελθόντος έδειξε ότι είναι πολύ δύσκολο να υλοποιηθούν με συντονισμένο τρόπο διασυνοριακά και άλλα έργα μεταφορών σε διαφορετικά κράτη μέλη. Είναι πολύ εύκολο να προκύψουν αποκλίνοντα συστήματα και συνδέσεις και να δημιουργηθούν περισσότερα σημεία συμφόρησης.

Μία μεγάλη καινοτομία των νέων προσανατολισμών για το ΔΕΔ-Μ είναι ο καθορισμός 10 διαδρόμων του κεντρικού δικτύου. Χωροθετούνται κατά τρόπο ώστε να συμβάλουν στην ανάπτυξη του κεντρικού δικτύου. Κάθε διάδρομος πρέπει να περιλαμβάνει τρεις τρόπους μεταφοράς, τρία κράτη μέλη και δύο διασυνοριακά τμήματα.

Θα δημιουργηθούν «πλατφόρμες διαδρόμων» για να έρχονται σε επαφή όλοι οι σχετικοί ενδιαφερόμενοι και κράτη μέλη. Η πλατφόρμα διαδρόμου είναι μια διοικητική δομή η οποία θα επεξεργάζεται και θα εφαρμόζει «σχέδια ανάπτυξης διαδρόμου», ώστε οι εργασίες να συνδυάζονται αποτελεσματικά κατά μήκος ενός διαδρόμου, σε διαφορετικά κράτη μέλη και σε διαφορετικά στάδια προόδου. Πρόεδροι για τις 10 πλατφόρμες διαδρόμων του κεντρικού δικτύου θα είναι οι Ευρωπαίοι συντονιστές.

Πώς ανταποκρίνεται το ΔΕΔ-Μ στους περιβαλλοντικούς στόχους;

Το ΔΕΔ-Μ είναι βασικό εργαλείο της πολιτικής μεταφορών για την τήρηση του γενικού στόχου να μειωθούν έως το 2050 κατά 60% οι εκπομπές από τις μεταφορές (βλ. Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές το 2050 που δημοσιεύθηκε νωρίτερα εφέτος). Στον πυρήνα του το ΔΕΔ-Μ είναι δίκτυο πολυτροπικών μεταφορών που θα ευνοήσει ουσιαστικά τη στροφή από τις οδικές επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές προς άλλους τρόπους μεταφοράς. Όλα τα έργα ΔΕΔ-Μ πρέπει να υποβληθούν σε αυστηρή εκτίμηση περιβαλλοντικών επιπτώσεων πριν επιλεγούν για χρηματοδότηση από την ΕΕ. Προς το σκοπό αυτό, πρέπει να πληρούν όλες τις απαιτήσεις, από άποψη σχεδιασμού και βιωσιμότητας, της νομοθεσίας της ΕΕ για το περιβάλλον.

Ιστορικό της πολιτικής ΔΕΔ-Μ: Η πολιτική για το διευρωπαϊκό δίκτυο μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) καταστρώθηκε με σκοπό να δημιουργηθούν οι υποδομές μεταφορών και οι διασυνδέσεις τους που θα ενισχύσουν την ενιαία αγορά, θα εξασφαλίσουν την ανεμπόδιστη ροή εμπορευμάτων και προσώπων και θα υποστηρίξουν την οικονομική μεγέθυνση, την απασχόληση και την ανταγωνιστικότητα της ΕΕ. Στο παρελθόν, τα συστήματα μεταφοράς στην Ευρώπη αναπτύχθηκαν κατά κύριο λόγο σύμφωνα με εθνικό γνώμονα. Αυτό οδήγησε σε κακές ή ανύπαρκτες διασυνδέσεις στα σύνορα ή κατά μήκος καίριων διαδρόμων. Οι κακές διασυνδέσεις μεταφορών εμποδίζουν την οικονομική μεγέθυνση. Από τη δεκαετία του '80, η πολιτική ΔΕΔ-Μ εστιάσθηκε στη χρηματοδότηση καίριων έργων στην ευρωπαϊκή υποδομή. Υπάρχουν μάλιστα πολλά και σημαντικά επιτυχή παραδείγματα (βλ. σύνδεσμο). Ωστόσο, με δεδομένη τη δύσκολη δημοσιονομική περίοδο που διανύουμε, η ενωσιακή χρηματοδότηση των μεταφορών χρειάζεται να εστιασθεί εκεί όπου αποφέρει τη μέγιστη προστιθέμενη αξία, στη δημιουργία ενός ισχυρού ευρωπαϊκού κεντρικού δικτύου.