



Ευρωπαϊκή Ένωση
Περιφερειακή πολιτική

programma

inforegio

38

Καλοκαίρι 2011



Συνδέσεις για την Ευρώπη

Μεταφορές και περιφερειακή πολιτική

el

ΚΥΡΙΟ ΑΡΘΡΟ

Dirk Ahner

3

ΕΠΙΣΚΟΠΗΣΗ

Ένα ανταγωνιστικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών για την Ευρώπη

4-7

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΕΙΣ

Matthias Ruete — Luis Valente de Oliveira — Jean-Marc Offner — Horst Sauer

8-11

Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΩΝ ΔΕΔ-Μ

Ένα πολυτροπικό δίκτυο μεταφορών για την Ευρώπη

12-13

Ο ΔΡΟΜΟΣ ΓΙΑ ΠΙΟ ΚΑΘΑΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΓΥΡΙΖΟΝΤΑΣ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Καλύτερες διασυνδέσεις με τη νοτιοανατολική Ευρώπη

Scandria – η Βαλτική πιο κοντά στην Αδριατική

Πορτογαλία – Το Vessel Traffic System είναι το νέο ευφυές σύστημα ελέγχου της ναυσιπλοΐας

Η επέκταση του μετρό της Σόφιας αναζωογονεί την καρδιά της πόλης

Νέες εγκαταστάσεις στο λιμάνι της Λα Ροσέλ για μια ανερχόμενη αγορά

Ένας καλύτερος αυτοκινητόδρομος για τη Σλοβενία

Αναβάθμιση γραμμής με διεθνή οφέλη στην Τσεχική Δημοκρατία

14-15

16-22

23

ΑΣΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Επανεξέταση της αστικής κινητικότητας:
το Active Travel Network

24-25

ΠΩΣ ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΑΛΛΑΖΟΥΝ ΤΗ ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΕΕ

26

Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΜΕΤΡΑΕΙ

Αποτελέσματα της δημόσιας διαβούλευσης
για την πέμπτη έκθεση για τη συνοχή

27

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ

28

ΓΝΩΣΤΟΠΟΙΗΣΤΕ ΤΙΣ ΑΠΟΨΕΙΣ ΣΑΣ

Φωτογραφίες (σελίδες):

Εξώφυλλο: © EC

Εσωτερικό: όλες οι φωτογραφίες © EC, εκτός από:

Σελίδα 10: © a-urba

Σελίδα 11: © TransBaltic

Σελίδα 17: © Rostock Port/Nordlicht

Σελίδα 18: © CCTMC-Centro de Control de Tráfico Marítimo do Continente

Σελίδα 19: © Sofia Metropolitan Company

Σελίδα 21: © DARS, Slovenian Motorway Company

Σελίδα 22: © Filip Hainall, τσεχικό υπουργείο μεταφορών

Το περιοδικό αυτό εκδίδεται στα γερμανικά, αγγλικά και γαλλικά, σε ανακυκλωμένο χαρτί.

Οι απόψεις που εκφράζονται στην παρούσα έκδοση ανήκουν στο συγγραφέα και δεν ταυτίζονται υποχρεωτικά με τις απόψεις της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Το περιεχόμενο του περιοδικού αυτού έλαβε την οριστική του μορφή τον Μάιο του 2011.



Οι μεταφορές σημαίνουν πολλά περισσότερα από μια απλή μετακίνηση από το ένα μέρος στο άλλο: συνδέονται με τα δίκτυα που τα ταμεία της ΕΕ υποστηρίζουν και αναπτύσσουν, βοηθώντας στην επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης, βιωσιμότητας και πρόσβασης σε υπηρεσίες ζωτικής σημασίας. Σε αυτό το τεύχος του Panorama εξετάζουμε ολόκληρη την εικόνα, από τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας που συνδέουν δύο χώρες, μέχρι τα φιλικά προς το περιβάλλον συστήματα αστικών μεταφορών.

Οι δράσεις σε επίπεδο ΕΕ έχουν συμβάλει αποφασιστικά στα επιτεύγματα της τελευταίας δεκαετίας στα ευρωπαϊκά συστήματα μεταφορών. Τα διαρθρωτικά ταμεία και το ταμείο συνοχής έχουν ιστορικά υπάρξει ουσιώδης πηγή χρηματοδότησης για βελτιώσεις των μεταφορικών συνδέσεων σε υστερούσες περιφέρειες σε όλη την ΕΕ. Οι πρόσφατες στρατηγικές για τη Βαλτική Θάλασσα και τον Δούναβη προσφέρουν νέα μέσα για τη διασυνοριακή σύνδεση των εξελίξεων που συντελούνται στις μεταφορές.

Στρέφοντας το βλέμμα στο μέλλον, με την πρόσφατα δημοσιευμένη Λευκή Βίβλο για τις Μεταφορές «Ένας χάρτης πορείας για έναν ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών», εξαγγέλλεται ένα ευμέγεθες πακέτο πολιτικών πρωτοβουλιών. Ο στόχος: Ένα πιο ανταγωνιστικό και ολοκληρωμένο σύστημα μεταφορών, που να παρέχει αυξημένη κινητικότητα και να ελαττώνει τις εκπομπές μέχρι το 2050. Οι πρωτοβουλίες καλύπτουν 40 διαφορετικούς τομείς, απαραίτητους για το μετασχηματισμό του ευρωπαϊκού συστήματος μεταφορών, και καταπιάνονται με προκλήσεις όπως η μείωση της εξάρτησής μας από το πετρέλαιο, η αντιμετώπιση της κυκλοφοριακής συμφόρησης και η βελτίωση των υποδομών.

Οι συνεντευξιαζόμενοι αυτού του τεύχους μάς εκθέτουν τις απόψεις τους πάνω στα διδάγματα και τις μελλοντικές προκλήσεις, καθώς και τους τρόπους με τους οποίους μια αποτελεσματική πολιτική για τις μεταφορές μπορεί να ενισχύσει την οικονομική και εδαφική συνοχή. Οι απόψεις τους πάνω στον τελευταίο γύρο αξιολόγησης της περιφερειακής πολιτικής αναδεικνύουν τα μέχρι στιγμής επιτεύγματα και τις κινήσεις που απαιτούνται ακόμη, προκειμένου να βελτιώσουμε τα δίκτυα μεταφορών της ΕΕ. Για να εξετάσει πώς δρουν οι χώρες στην πράξη, το Γυρίζοντας την Ευρώπη απευθύνεται σε επτά έργα που καλύπτουν ένα ευρύ φάσμα τρόπων μεταφοράς.

Με την έμφασή της στις ολοκληρωμένες προσεγγίσεις των προκλήσεων που αντιμετωπίζουν συγκεκριμένες περιφέρειες, η περιφερειακή πολιτική μπορεί να ανταποκριθεί με ακρίβεια στις ανάγκες των κοινοτήτων εντός της επικράτειάς τους. Εκείνο που είναι σαφές είναι ότι η περιφερειακή απάντηση στις προκλήσεις της μέγιστης συμβολής των μεταφορών στην προαγωγή της συνοχής, στην ώθηση στην ανάπτυξη και στη βελτίωση της βιωσιμότητας θα είναι θεμελιώδης για την επίτευξη των στόχων της Λευκής Βίβλου.

Καλή ανάγνωση!

Dirk Ahner

Γενικός Διευθυντής
Γενική Διεύθυνση περιφερειακής πολιτικής
Ευρωπαϊκή Επιτροπή

ΕΝΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Μεταφορές: κινητήριος μοχλός ανάπτυξης, περιβαλλοντική πρόκληση, διεθνές ζήτημα. Η Λευκή Βίβλος του 2011 – Χάρτης Πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών, η οποία εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στις 28 Μαρτίου 2011, στοχεύει στην εξισορρόπηση αυτών των παραγόντων και τη διασφάλιση της πλήρους και ανταγωνιστικής ενσωμάτωσης των ευρωπαϊκών περιφερειών στην παγκόσμια οικονομία. Παρουσιάζονται συγκεκριμένες δράσεις, καθώς και αναλύσεις των μέχρι στιγμής επιτευγμάτων και των μελλοντικών προκλήσεων. Οι προτάσεις αυτές είναι ιδιαίτερα σημαντικές για τις ευρωπαϊκές περιφέρειες και την περιφερειακή πολιτική της ΕΕ, διότι οι βιώσιμες υποδομές μεταφορών ενισχύουν τις διασυνδέσεις και ωφελούν την εσωτερική αγορά.

«Άλλες περιοχές του πλανήτη δρομολογούν τεράστια και φιλόδοξα προγράμματα εκσυγχρονισμού των μεταφορών και επενδύσεων στις υποδομές· είναι σημαντικό ο ευρωπαϊκός κλάδος των μεταφορών να εξακολουθήσει να αναπτύσσεται και να επενδύει στη διατήρηση της ανταγωνιστικής θέσης του.»

Χάρτης Πορείας για έναν ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Λευκή Βίβλος για ανταγωνιστικές και βιώσιμες μεταφορές

Μία από τις βασικές προκλήσεις συνίσταται στην ευθυγράμμιση ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών με τις διακηρυγμένες δεσμεύσεις της Επιτροπής για την περικοπή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου –συνολικά η ΕΕ χρειάζεται μέχρι το 2050 να μειώσει τις εκπομπές κατά 80%-95% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Εξήντα τοις εκατό της μείωσης πρέπει να προέλθει από τον τομέα των μεταφορών. Αν και οι μεταφορές έχουν καταστεί καθαρότερες, διαπιστώνεται περισσότερη κυκλοφορία από ποτέ και 96% της χρησιμοποιούμενης ενέργειας παράγεται ακόμη από ορυκτά καύσιμα. Η αργοπορία ή οι άτολμες κινήσεις προς την υιοθέτηση νεότερων τεχνολογιών θα καταδικάσουν την ΕΕ στην υστέρηση σε σχέση με όσους ενστερνίζονται την καινοτομία.

Ενώ δίνεται σαφής έμφαση στην τεχνολογική καινοτομία που οδηγεί σε καθαρότερες, ευφύεστερες υποδομές και συστήματα, η ανάπτυξη ικανοτήτων που βοηθούν τους ανθρώπους στην υλοποίηση αυτών των καινοτομιών κατέχει επίσης υψηλή θέση μεταξύ των προτεραιοτήτων.

Αύξηση της κινητικότητας – μείωση των εκπομπών

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι οι επενδύσεις στις υποδομές μεταφορών δίνουν ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη και ενισχύουν το εμπόριο και τη δημιουργία πλούτου. Χωρίς αποτελεσματικά δίκτυα, οι κάτοικοι των πιο απομακρυσμένων περιφερειών ή των γεωγραφικά δυσπρόσιτων θυλάκων κινδυνεύουν να αποκοπούν από υπηρεσίες και θέσεις εργασίας.

Για την εξισορρόπηση απαιτήσεων που φαίνονται να βαίνουν αντίθετα, ο χάρτης πορείας προσδιορίζει τρόπους περιορισμού της εξάρτησης του συστήματος μεταφορών από το πετρέλαιο, χωρίς να διακυβεύει την αποδοτικότητα ή την κινητικότητα, συμπεριλαμβανομένων των παρακάτω:

- Βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης των υφιστάμενων τύπων οχημάτων σε όλα τα είδη ή τρόπους μεταφοράς
- Ανάπτυξη και καθιέρωση νέων, βιώσιμων καυσίμων και συστημάτων πρόωσης
- Βελτιστοποίηση των επιδόσεων των πολυτροπικών αλυσίδων εφοδιαστικής, με έμφαση στην αύξηση της ενεργειακής αποδοτικότητάς τους, π.χ. καλύτερες διασυνδέσεις μεταξύ των σιδηροδρομικών και θαλάσσιων μεταφορών για μεταφορές εμπορευμάτων μεγάλων αποστάσεων·
- Χρήση καινοτόμων συστημάτων διαχείρισης της κυκλοφορίας και μέτρων αγοράς, όπως η κατάργηση των φραγμών στις θαλάσσιες μεταφορές μικρών αποστάσεων.



Ένας χάρτης πορείας για δράση

Την τελευταία δεκαετία, πραγματοποιήθηκε απελευθέρωση της αγοράς στις αεροπορικές, τις οδικές και, σε κάποιο βαθμό, τις σιδηροδρομικές μεταφορές, και συνολική αναβάθμιση ως προς την ασφάλεια. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός, που συντονίζει το σχεδιασμό και τη διαχείριση του εναέριου χώρου, έχει επίσης αποδειχθεί επιτυχής. Οι επιβάτες διαθέτουν πλέον νομικά δικαιώματα, ενώ έχουν θεσπιστεί νέοι κανόνες για τις συνθήκες εργασίας των εργαζομένων του κλάδου.

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, τα ΔΕΔ-Μ, έχουν συμβάλει στην εδαφική συνοχή, ιδίως μέσω της ώθησης που προσφέρουν στις σιδηροδρομικές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας. Τέλος, πολλή έμφαση έχει δοθεί στη βελτίωση των περιβαλλοντικών επιδόσεων των μεταφορών.

Στο πλαίσιο της στρατηγικής «Ευρώπη 2020», η περαιτέρω ανάπτυξη του ευρωπαϊκού δικτύου υποδομών μεταφορών θα πρέπει να προσανατολιστεί στην ανάπτυξη ενός συστήματος μεταφορών αποτελεσματικότερου ως προς τη χρήση πόρων, που κεφαλαιοποιεί την καινοτομία και καταπιάνεται με τις προκλήσεις της κλιματικής αλλαγής και του περιβάλλοντος, καθώς και στην εδαφική συνοχή.

Για να κινητοποιηθεί η Ευρώπη με τρόπο που ανταποκρίνεται στις ανάγκες τόσο αυτής της νέας δεκαετίας όσο και των επόμενων, η Λευκή Βίβλος του 2011 προτείνει σειρά δράσεων, οι οποίες αξιοποιούν τα επιτεύγματα του παρελθόντος. Μεταξύ τους συγκαταλέγονται οι παρακάτω ιδέες:

Ένα αποδοτικό και ολοκληρωμένο σύστημα κινητικότητας

- Ένας Ενιαίος Ευρωπαϊκός Χώρος Μεταφορών
- Προώθηση ποιοτικών θέσεων και συνθηκών εργασίας
- Ασφαλείς Μεταφορές
- Λήψη μέτρων για την ασφάλεια των μεταφορών: διάσωση χιλιάδων ζωών
- Ποιότητα και αξιοπιστία των παρεχόμενων υπηρεσιών

Καινοτομίες για το μέλλον: τεχνολογία και συμπεριφορά

- Ευρωπαϊκή πολιτική έρευνας και καινοτομίας στο χώρο των μεταφορών
- Προώθηση πιο αειφόρου συμπεριφοράς
- Ενοποιημένη αστική κινητικότητα

Σύγχρονες υποδομές και έξυπνη χρηματοδότηση

- Υποδομές μεταφορών: εδαφική συνοχή και οικονομική ανάπτυξη
- Συνεκτικό πλαίσιο χρηματοδότησης
- Εξασφάλιση ενδεδειγμένης τιμολόγησης και αποφυγή στρεβλώσεων

Η εξωτερική διάσταση

- Προώθηση των στόχων που έχουν τεθεί διεθνώς σχετικά με την κλιματική αλλαγή και την ενεργειακή αποδοτικότητα
- Ανάπτυξη πλαισίου συνεργασίας με τους γείτονές μας, για την επέκταση της πολιτικής μεταφορών και υποδομών μας.



Τα ηλεκτρικά οχήματα αποτελούν βασικό τρόπο επίτευξης των στόχων μείωσης των εκπομπών.

ΕΝΑ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟ ΚΑΙ ΒΙΩΣΙΜΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Τα αποτελεσματικά δίκτυα μεταφορών ενισχύουν την εδαφική συνοχή

Οι δράσεις σε επίπεδο ΕΕ έχουν συμβάλει αποφασιστικά στα επιτεύγματα της τελευταίας δεκαετίας στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Τα διαρθρωτικά ταμεία και το ταμείο συνοχής έχουν ιστορικά υπάρξει ουσιώδεις πηγές χρηματοδότησης για τις επενδύσεις που απαιτήθηκαν για τη βελτίωση των μεταφορικών συνδέσεων σε υστερούσες περιφέρειες σε όλη την ΕΕ.

Η πολιτική συνοχής ενθαρρύνει ενεργά τις περιφερειακές και εθνικές δράσεις σχετικά με τις προτεραιότητες στο χώρο μεταφορών και τη διασυνοριακή συνεργασία. Οι πρόσφατες μακροπεριφερειακές στρατηγικές –η στρατηγική για τον Δούναβη και η στρατηγική για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας– προσφέρουν ενισχυμένα πλαίσια εργασίας για διασυνοριακό σχεδιασμό και παρέχουν τις δυνατότητες για ενοποιημένη ανάπτυξη των μεταφορών.

Ο αντίκτυπος της οικονομικής κρίσης αντηχεί ακόμη σε όλη την ΕΕ –η αύξηση της ανεργίας και οι μειωμένες δημόσιες δαπάνες σημαίνουν ότι η ανάγκη για κινητικότητα αποτελεσματική ως προς το κόστος είναι εντονότερη από ποτέ, ενώ τα μέσα για τη διασφάλισή της συρρικνώνονται. Πρέπει με λιγότερα να επιτευχθούν περισσότερα. Τα υφιστάμενα, καθιερωμένα συστήματα, όπως η πολιτική συνοχής, είναι τα πλέον κατάλληλα για να βελτιώσουν την ποιότητα ενός φάσματος δράσεων σε διαφορετικές περιφέρειες και χώρες, όπως η στήριξη της ευρωπαϊκής σιδηροδρομικής βιομηχανίας.

Η ευρωπαϊκή σιδηροδρομική βιομηχανία

«Όταν το 1986 άρχισαν τα έργα για την πρώτη ισπανική σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας, η Ισπανία ήταν ανάμεσα στις φτωχότερες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και η Ανδαλουσία ανάμεσα στις φτωχότερες ισπανικές περιφέρειες. Ωστόσο, η ισπανική κυβέρνηση αποφάσισε να κατασκευάσει μία νέα σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας μεταξύ της πρωτεύουσας Μαδρίτης και της σημαντικότερης πόλης της περιφέρειας, της Σεβίλης, χρησιμοποιώντας την καλύτερη διαθέσιμη τεχνολογία. Από τότε, η χώρα έχει βιώσει θεαματική ανάπτυξη και η Ανδαλουσία έχει μετατραπεί σε μια πολύ ανταγωνιστικότερη περιφέρεια απ' ό,τι στο παρελθόν. Αυτή η εξέλιξη δεν θα είχε καταστεί εφικτή χωρίς την πολιτική συνοχής και τα εδαφικά της αποτελέσματα.»

Τι είναι τα ΔΕΔ-Μ;

Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών, τα ΔΕΔ-Μ, αποτελούν τη βάση για τη ροή αγαθών και το μέσο ελεύθερης μετακίνησης των ανθρώπων σε όλη την Ευρωπαϊκή Ένωση. Συνιστά θεμελιώδη πολιτική, που ενώνει το δυτικό και το ανατολικό τμήμα της ΕΕ, και δίνει μορφή στον μελλοντικό ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών.

Η αυξημένη ενοποίηση ενόψει μιας μεγαλύτερης εσωτερικής αγοράς, ο περιορισμός των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις μεταφορές, ο ρόλος της ΕΕ στον παγκόσμιο αγώνα κατά της κλιματικής αλλαγής –όλες αυτές οι προκλήσεις απαιτούσαν μια αναθεώρηση της πολιτικής, η οποία εγκαινιάστηκε το 2009.

Τα ΔΕΔ-Μ υποστηρίζονται από την ΕΕ μέσω του προγράμματος ΔΕΔ-Μ και των ευρωπαϊκών ταμείων περιφερειακής ανάπτυξης και συνοχής, καθώς η βελτιωμένη προσβασιμότητα είναι θεμελιώδης για την εξασφάλιση μιας ανταγωνιστικής, συνεκτικής Ευρώπης.

Τι καλύπτεται;

Συνολικά, η συνεισφορά της ΕΕ στις μεταφορές για την περίοδο προγραμματισμού 2007-2013 περιλαμβάνει:

- ΔΕΔ-Μ, εθνικούς, περιφερειακούς και τοπικούς δρόμους, που αντιστοιχούν σε πάνω από €41 δισεκατομμύρια·
- Σιδηροδρόμους, περιλαμβανομένων των ΔΕΔ-Μ και άλλων έργων, περίπου €24 δισεκατομμύρια·
- Αστικές μεταφορές, €8,1 δισεκατομμύρια·
- Λιμάνια και εσωτερικές πλωτές οδούς, €4,3 δισεκατομμύρια·
- Πολυτροπικά συστήματα μεταφορών και πληροφοριών, πάνω από €3 δισεκατομμύρια·
- Αεροδρόμια, €1,84 δισεκατομμύρια.

Πέρα από τα ΔΕΔ-Μ

Τα ΔΕΔ-Μ στην παρούσα φάση λαμβάνουν περίπου τα μισά από τα κονδύλια της πολιτικής συνοχής για τις μεταφορές. Οι άλλες προτεραιότητες συμπεριλαμβάνουν εθνικά, περιφερειακά και τοπικά δίκτυα, καθώς και τις καθαρές αστικές μεταφορές. Ο καλύτερος τρόπος κατανομής μελλοντικών κονδυλίων θα αποτελέσει ευαίσθητο ζήτημα. Είναι φανερό ότι η πίεση για περιορισμό των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στα συστήματα μεταφοράς και επικέντρωση της ευρωπαϊκής υποστήριξης σε επενδύσεις με σαφή συνεισφορά σε κοινές προτεραιότητες θα σημάνει μεγαλύτερη έμφαση στα σημεία συμφόρησης στις υποδομές, τα ευφυή δίκτυα και τις καθαρές δημόσιες αστικές μεταφορές.



Αστικές μεταφορές

Οι πόλεις είναι οι κινητήριοι μοχλοί της ανάπτυξης στο ευρύτερο περιβάλλον τους. Παρέχουν υπηρεσίες, εργασία και δραστηριότητες αναψυχής στις περιφέρειές τους. Είναι ζωτικής σημασίας η πλήρης ενοποίηση του συστήματος αστικών μεταφορών με τις υπηρεσίες μεταφορών της ευρύτερης περιοχής. Ωστόσο, οι πόλεις υποφέρουν κυρίως από την κυκλοφοριακή συμφόρηση, τη ρύπανση του αέρα και την ηχορύπανση. Το ένα τέταρτο των εκπομπών CO₂ στο σύνολο του τομέα των μεταφορών προέρχονται από τα αυτοκίνητα σε πόλεις και μεγαλουπόλεις, ενώ το 69% των ατυχημάτων συμβαίνει στις μεγαλουπόλεις. Θα χρειαστεί μια σταδιακή απόσυρση των «συμβατικών» οχημάτων από τις πόλεις μας, αν σκοπεύουμε να επιτύχουμε τους στόχους μας όσον αφορά τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου και να μειώσουμε την εξάρτησή μας από το πετρέλαιο.

Η χρήση μαζικών μέσων μεταφοράς από περισσότερους ανθρώπους θα δημιουργήσει έναν ενάρετο κύκλο για τις δημόσιες συγκοινωνίες, ο οποίος, σε συνδυασμό με δράσεις για να γίνουν η ποδηλασία και το περπάτημα πιο ευχάριστα και ασφαλή, θα ωθήσει τους ανθρώπους να εγκαταλείψουν τα αυτοκίνητά τους.

Όσοι είναι εξαρτημένοι από το αυτοκίνητο θα ενθαρρυνθούν να χρησιμοποιούν μικρότερα, ελαφρότερα, πιο εξειδικευμένα οχήματα. Μεγάλοι στόλοι λεωφορείων και ταξί, μικρότερα, καθαρότερα φορτηγά και εμπορικά οχήματα είναι όλα απολύτως κατάλληλα για την εισαγωγή εναλλακτικών μεθόδων πρόωσης και καυσίμων, προσφέροντας ένα πεδίο δοκιμών για καινοτομίες. Οι δημόσιες συγκοινωνίες μπορούν να τονωθούν με τη χρέωση οδικών υποδομών, τα διαφανή συστήματα φορολόγησης και την εισαγωγή νέων τεχνολογιών.



«Η ανάληψη δράσης δεν μπορεί να καθυστερήσει. Οι υποδομές απαιτούν πολλά χρόνια για το σχεδιασμό, την κατασκευή και τον εξοπλισμό τους – τρένα, αεροπλάνα και πλοία χρησιμοποιούνται για δεκαετίες– οι επιλογές που κάνουμε σήμερα θα καθορίσουν τις μεταφορές του 2050. Πρέπει να δράσουμε σε ευρωπαϊκό επίπεδο, προκειμένου να διασφαλίσουμε ότι οι αλλαγές στις μεταφορές θα καθοριστούν από κοινού με τους εταίρους μας και δεν θα αποφασιστούν σε κάποιο άλλο μέρος του κόσμου.»

Χάρτης πορείας για έναν Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο Μεταφορών – Λευκή Βίβλος για ανταγωνιστικές και βιώσιμες μεταφορές

MATTHIAS RUETE

Συνέντευξη με τον γενικό διευθυντή Κινητικότητας και Μεταφορών, Matthias Ruete

Πριν από το 2010, όταν ανέλαβε τη θέση του στον τομέα της κινητικότητας και των μεταφορών, ο Matthias Ruete ήταν γενικός διευθυντής της ενοποιημένης Διεύθυνσης ενέργειας και μεταφορών της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Ποια είναι τα κύρια διδάγματα από το παρελθόν και, ενόψει του 2020, ποιες οι κύριες μελλοντικές προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών;

Η μεγάλη πρόκληση για εμάς είναι να βοηθήσουμε τις μεταφορές να αντιμετωπίσουν μελλοντικούς περιορισμούς, χωρίς να θυσιάσουμε την αποδοτικότητά τους, διατηρώντας και μάλιστα ενισχύοντας παράλληλα την ανταγωνιστικότητα του τομέα.

Την τελευταία δεκαετία, η Ευρώπη έχει επιτύχει πολλά. Απελευθερώσαμε αγορές στις αεροπορικές, οδικές και εν μέρει σιδηροδρομικές μεταφορές, και επιτύχαμε να αυξήσουμε την προστασία και την ασφάλεια σε όλους τους τρόπους μεταφοράς. Το σύστημα ωστόσο δεν είναι βιώσιμο. Θα ήταν μοιραίο λάθος να παραμελήσουμε ή να υποτιμήσουμε τους μελλοντικούς περιορισμούς και να αναβάλουμε τις αναγκαίες αλλαγές.

Η εξάρτηση από το πετρέλαιο, η συμφόρηση και η περικοπή των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου συνιστούν άμεσες προκλήσεις, με σημαντικότερη την τελευταία. Έχουμε δεσμευθεί να μειώσουμε τις εκπομπές κατά 80% έως το 2050. Οι μεταφορές θα πρέπει να ελαττώσουν τις εκπομπές τους κατά τουλάχιστον 60% σε σχέση με το 1990 (70% σε σχέση με σήμερα). Η Λευκή Βίβλος που εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 28 Μαρτίου διατυπώνει σκέψεις πάνω στις εν λόγω προκλήσεις και παρουσιάζει τη στρατηγική που θα επιτρέψει στην Ένωση να τις αντιμετωπίσει αποτελεσματικά.

Κατά την άποψή σας, πώς μπορεί η πολιτική της ΕΕ για τις μεταφορές να συμβάλει στην οικονομική και εδαφική συνοχή;

Η Λευκή Βίβλος προτείνει την ανάπτυξη ενός διευρωπαϊκού «κύριου δικτύου» διαδρόμων, μέσω του οποίου θα μεταφέρεται μεγάλος και ενοποιημένος όγκος εμπορευμάτων και επιβατών με υψηλή απόδοση και χαμηλές εκπομπές, που θα εκτείνεται σε ολόκληρη την ήπειρο.

Αυτό θα διασφαλίσει αποδοτικές πολυτροπικές συνδέσεις ανάμεσα στις πρωτεύουσες της ΕΕ και άλλες σημαντικές πόλεις, οικονομικά κέντρα, αεροδρόμια και νευραλγικούς μεθοριακούς σταθμούς διέλευσης. Θα συγκροτεί τη «ραχοκοκαλιά» του «Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών» και θα ενισχύσει τη συνοχή μεταξύ όλων των περιφερειών.

Ποια είναι τα βασικά στοιχεία της στρατηγικής της ΕΕ για τη μελλοντική ανάπτυξη του συστήματος μεταφορών που προτείνει η Λευκή Βίβλος;

Τα τέσσερα κυριότερα βήματα είναι τα ακόλουθα:

- Ένας ενιαίος ευρωπαϊκός χώρος μεταφορών, για τη διευκόλυνση των μετακινήσεων πολιτών και εμπορευμάτων, τη μείωση του κόστους και την ενίσχυση της βιωσιμότητας των ευρωπαϊκών μεταφορών.
- Καλύτερη διασύνδεση μεταξύ της ανάπτυξης τεχνολογικών καινοτομιών και της εξάπλωσής τους μέσω μιας ενοποιημένης πολιτικής για την έρευνα.
- Σχεδιασμός των υποδομών με τέτοιο τρόπο, ώστε να μεγιστοποιηθεί ο θετικός αντίκτυπος στην ανάπτυξη και να ελαχιστοποιηθούν οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.
- Ανάπτυξη συνδέσεων υποδομών με γειτονικές χώρες, ώστε να ανοίξουν αγορές τρίτων χωρών σε υπηρεσίες μεταφορών, προϊόντα και επενδύσεις για τη στήριξη της εμπορικής ανάπτυξης.



« Η μεγάλη πρόκληση για εμάς είναι να βοηθήσουμε τις μεταφορές να αντιμετωπίσουν μελλοντικούς περιορισμούς, χωρίς να θυσιάσουμε την αποδοτικότητά τους. »

LUIS VALENTE DE OLIVEIRA

Ευρωπαίος Συντονιστής για τις «Θαλάσσιες Αρτηρίες»

Ο Luis Valente de Oliveira έχει έως τώρα συναρτηθεί με πάνω από 400 ενδιαφερόμενους από όλες τις θαλάσσιες χώρες της ΕΕ και έχει παρουσιάσει τρεις ετήσιες εκθέσεις δραστηριότητας.

Ποια είναι τα κύρια διδάγματα από το παρελθόν και, ενόψει του 2020, ποιες οι κύριες μελλοντικές προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών;

Η μεγαλύτερη πρόκληση αφορά το συντονισμό μεταξύ διαφορετικών τρόπων μεταφοράς – η ουσία του προβλήματος έγκειται στο πώς να μεταφέρουμε αγαθά από το ένα μέρος στο άλλο με τον ταχύτερο, οικονομικότερο, περισσότερο άνετο και λιγότερο ρυπογόνο τρόπο. Αν εξετάσουμε μόνο έναν συγκεκριμένο τρόπο, φθάνουμε σε ένα φάσμα απαντήσεων είτε άκαμπτο από άποψη λειτουργικότητας είτε μη ορθολογικό από άποψη κόστους.

Για να προσφέρουμε απαντήσεις, χρειάζεται να γνωρίζουμε τα χαρακτηριστικά κάθε τρόπου και οι πολυτροπικές λύσεις οφείλουν να αποτελούν τον κανόνα.

Κατά την άποψή σας, πώς μπορεί η πολιτική της ΕΕ για τις μεταφορές να συμβάλει στην οικονομική και εδαφική συνοχή;

Το επίπεδο δραστηριότητας μιας δεδομένης περιφέρειας είναι απαραίτητο για τη διασφάλιση της ευημερίας των κατοίκων της: η παραγωγή και η κατανάλωση απαιτούν μεταφορές. Για την προαγωγή της ανάπτυξης και της συνοχής, πρέπει να ενισχυθούν οι διασυνδέσεις μεταξύ συμπληρωματικών περιφερειών.

Πάνω από το 90% των εισαγωγών και εξαγωγών της ΕΕ διακινείται από και προς τα ευρωπαϊκά λιμάνια. Η προσφορά των καλύτερων δυνατών λιμανιών και των πιο κατάλληλων συνδέσεων μεταξύ αυτών και της ενδοχώρας τους συνιστά επομένως ένα σημαντικό πρώτο βήμα.

Ορισμένοι τρόποι απαιτούν ένα ελάχιστο όριο μεταφορών εμπορευμάτων προκειμένου να καταστούν οικονομικά συμφέροντες, επομένως οι επιλογές οφείλουν να είναι βιώσιμες. Η συγκέντρωση των μεταφορών εμπορευμάτων σε ορισμένους άξονες μπορεί να καταστήσει τις συνδέσεις οικονομικά βιώσιμες. Είναι αναγκαίο να διατηρήσουμε το κόστος και το χρόνο στο ελάχιστο επίπεδο, το οποίο μπορεί να επιτευχθεί μόνο συνδυάζοντας τρόπους και αντλώντας το μέγιστο από καθέναν χωριστά. Η πολιτική της ΕΕ για τις μεταφορές οφείλει να μην παραμελεί κανέναν τρόπο μεταφοράς, ώστε να γίνεται πιο συνεκτική και αποδοτική.

Ποια είναι τα κύρια διδάγματα από την εμπειρία σας ως Ευρωπαίος συντονιστής ΔΕΔ-Μ για έργο προτεραιότητας;

Το έργο προτεραιότητας «Θαλάσσιες Αρτηρίες» βρίσκεται πλέον σε πλήρη εξέλιξη: τα οκτώ πρόσφατα εγκεκριμένα έργα καλύπτουν τον ευρωπαϊκό θαλάσσιο χώρο. Αποτελούν το απόσταγμα ιδεών που συζητήσαμε με ανθρώπους από όλη την Ευρώπη.

Η συμμετοχή πολλών χωρών σε ένα έργο αποτελεί καλό τρόπο να μοιραζόμαστε βέλτιστες πρακτικές και τα αποτελέσματα μελετών. Οι ομαδικές ανταλλαγές οδηγούν στη γέννηση ευέλικτων λύσεων.

Έχω επιμείνει στην ενίσχυση των προγραμμάτων κατάρτισης στην εφοδιαστική, τόσο για το προσωπικό όσο και για τους υπεύθυνους, εντός των επιχειρήσεων, για τη διακίνηση των εμπορευμάτων, προκειμένου να ανταποκριθούμε στις απαιτήσεις των σύνθετων ζητημάτων εφοδιαστικής που αντιμετωπίζουμε.



« Πάνω από το 90% των εισαγωγών και εξαγωγών της ΕΕ διακινείται από και προς τα ευρωπαϊκά λιμάνια. »

JEAN-MARC OFFNER

Γενικός διευθυντής του γραφείου πολεοδομίας της μητροπολιτικής περιφέρειας Μπορντό Ακيتين

Ο πολεοδόμος μηχανικός και πολιτικός αναλυτής Jean-Marc Offner είναι γενικός διευθυντής του γραφείου πολεοδομίας της μητροπολιτικής περιφέρειας Μπορντό Ακيتين, l'a-urba.

Ποια είναι τα κύρια διδάγματα από το παρελθόν και, ενόψει του 2020, ποιες οι κύριες μελλοντικές προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών;

Η μείωση της οδικής, αστικής και υπεραστικής κυκλοφορίας ήταν μεταξύ των κυριότερων στόχων της πολιτικής δημόσιων μεταφορών σε πολυάριθμες χώρες της ΕΕ για πολλές δεκαετίες.

Οι δημόσιες μεταφορές απέτυχαν να συγκρατήσουν την αύξηση της κυκλοφορίας και μία από τις βασικότερες προκλήσεις για τον τομέα των μεταφορών έως το 2020 θα είναι η υλοποίηση μιας υπηρεσίας δημόσιων μεταφορών κατάλληλης για τις αλλαγές στον τρόπο ζωής: πιο ευέλικτα δρομολόγια, άνετες και υψηλής ποιότητας υπηρεσίες, και βολικές διάρκειες ταξιδιού.

Κατά την άποψή σας, πώς μπορεί η πολιτική της ΕΕ για τις μεταφορές να συμβάλει στην οικονομική και εδαφική συνοχή;

Για μερικές δεκαετίες η ανάπτυξη δικτύων υψηλής ταχύτητας υπήρξε το μέσο επιλογής για την προσέγγιση ευρωπαϊκών εδαφών από διαφορετικές πλευρές των συνόρων, προάγοντας έναν ορισμένο βαθμό κοινωνικής και οικονομικής συνοχής. Αυτές οι προσπάθειες πρέπει να συνεχιστούν.

Εξίσου σημαντικό είναι να μην παραμελούμε τις επενδύσεις σε περιφερειακό επίπεδο, οι οποίες είναι απαραίτητες για τη διασφάλιση της εύρυθμης λειτουργίας των μητροπολιτικών περιοχών. Οι δημόσιες αρχές και οι διαχειριστές των δικτύων έχουν συχνά επικριθεί για ολιγωρία σχετικά με τις περιφερειακές υποδομές, προς όφελος πιο επικερδών γραμμών υψηλής ταχύτητας. Φρονούμε ότι και τα δύο επίπεδα είναι απαραίτητα.



Δεδομένων των περιβαλλοντικών προκλήσεων, χρειαζόμαστε έναν καλό συγκερασμό μεταξύ της φιλοδοξίας δημιουργίας δικτύων που καλύπτουν όλες τις διαφορετικές περιοχές και της ανάγκης ρύθμισης της ροής της κυκλοφορίας.

Ποιο ρόλο οραματίζεστε για τις μεταφορές στο πλαίσιο μιας ενοποιημένης αστικής ανάπτυξης;

Ο αυξημένος συντονισμός μεταξύ της πολιτικής μεταφορών και της πολιτικής πολεοδομίας είναι επίσης αναγκαίος. Οι πιο συνεκτικοί αστικοί ιστοί είναι προτιμότεροι, επειδή διευκολύνουν τις μικρές διαδρομές. Μια πολιτική γης που θα καθιστά δυνατή τη δέσμευση χώρων, την πρόβλεψη της ανόδου της αξίας σε σχέση με την κατασκευή νέων υποδομών και την οικοδόμηση κοινωνικών κατοικιών θα μπορούσε να αποτελέσει μια λύση.

Θα πρέπει να είναι υποχρεωτική η αύξηση της συχνότητας των υπηρεσιών πάνω από ορισμένα ελάχιστα όρια, στις περιοχές εκείνες που μπορούν να εξυπηρετηθούν καλύτερα από τις δημόσιες συγκοινωνίες, εφαρμόζοντας συγχρόνως πολιτικές περιορισμών στη στάθμευση.

Οφείλουμε να καταστήσουμε πιο βιώσιμη τη λειτουργία των υφιστάμενων αστικών οργανισμών. Ειδικότερα, πρέπει να εξετάσουμε νέους τρόπους χρήσης των αυτοκινήτων: από κοινού χρήση, συλλογική χρήση και ενοποίησή τους με τις δημόσιες συγκοινωνίες. Από περιβαλλοντική άποψη, αν πολλαπλασιάσουμε το ποσοστό πληρότητας των αυτοκινήτων και διαιρέσουμε τις αποστάσεις των διαδρομών δια δύο, φθάνουμε σε αποτέλεσμα ίσο με την αξία όλων των πολιτικών ανάπτυξης των δημόσιων συγκοινωνιών!

« Η μείωση της οδικής, αστικής και υπεραστικής κυκλοφορίας ήταν μεταξύ των κυριότερων στόχων της πολιτικής δημόσιων μεταφορών σε πολυάριθμες χώρες της ΕΕ για πολλές δεκαετίες. »

Ως επικεφαλής του τομέα ευρωπαϊκών υποθέσεων της κοινής υπηρεσίας χωροταξίας, ο Horst Sauer είναι υπεύθυνος για την ενσωμάτωση της περιφέρειας της πρωτεύουσας του Βερολίνου-Βρανδεμβούργου στη χωρική ανάπτυξη της ΕΕ. Επί του παρόντος εστιάζει στον περιφερειακό αντίκτυπο των δικτύων ΔΕΔ-Μ, ιδιαίτερα στην περιοχή μεταξύ της Σκανδιναβίας και της Αδριατικής Θάλασσας.

Ποια είναι τα κύρια διδάγματα από το παρελθόν και, ενόψει του 2020, ποιες οι κύριες μελλοντικές προκλήσεις στον τομέα των μεταφορών;

Κατέστη όλο και πιο αυτονόητο ότι οι νέες υποδομές μπορούσαν να υλοποιηθούν, μόνο όταν το περιφερειακό οικονομικό όφελος ήταν προφανές. Συνεργαζόμαστε με πάνω από 300 εταίρους, για να επισπεύσουμε το διάδρομο Scandria που συνδέει τη Σκανδιναβία με την Αδριατική μέσω Βερολίνου. Στόχος μας είναι να συνδέσουμε καλύτερα τα κέντρα καινοτομίας με τις περιφέρειες των πρωτευουσών κατά μήκος αυτού του διαδρόμου. Σε αυτό το τμήμα της Ευρώπης υπάρχει πελώριο δυναμικό για περιφερειακή ανάπτυξη.

Εστιάζουμε κυρίως στη βελτιστοποιημένη χρήση των υφιστάμενων υποδομών και την επίτευξη οικολογικότερων μεταφορών ως προς τις εκπομπές ρύπων, παρά στην επίδιξη νέων επενδύσεων για υποδομές μεγάλης κλίμακας.



Κατά την άποψή σας, πώς μπορεί η πολιτική της ΕΕ για τις μεταφορές να συμβάλει στην οικονομική και εδαφική συνοχή;

Το κεντρικό δίκτυο που έχει δρομολογηθεί ως ραχοκοκαλιά της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ βασίζεται στη σύνδεση των βασικών κόμβων. Οι κόμβοι αυτοί, όπως η περιφέρεια Βερολίνου-Βρανδεμβούργου της γερμανικής πρωτεύουσας, πρέπει να απαρτίζονται από όλους τους τρόπους μεταφοράς και να συνδέονται με άλλους κόμβους, όπως λιμάνια ή ισχυρά οικονομικά κέντρα.

Η βελτιωμένη προσβασιμότητα στην κεντρική Ευρώπη θα οδηγήσει σε περισσότερες οικονομικές δραστηριότητες στην περιοχή, συμβάλλοντας κατά συνέπεια στην εδαφική συνοχή. Ένα ισχυρό κεντρικό δίκτυο θα ωφελήσει επίσης εκείνες τις περιφέρειες που διαθέτουν καλή σύνδεση με τις βασικές διαδρομές των μεταφορών.

Πώς θα ορίζατε ένα καλό σύστημα διακυβέρνησης κατά το σχεδιασμό υποδομών μεταφορών;

Κατά την άποψή μου, ο περιφερειακός σχεδιασμός και η περιφερειακή πολιτική οφείλουν να συνδέονται στενά με το σχεδιασμό των μεταφορών. Οι μεταφορές δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά πρέπει να υπηρετούν τις ανάγκες των ανθρώπων και των επιχειρήσεων.

Εμείς στο Βερολίνο-Βρανδεμβούργο έχουμε αποκομίσει πολύ θετικές εμπειρίες, όχι μόνο από το «διαμεθοριακό» σχεδιασμό – που καλύπτει τόσο την πόλη του Βερολίνου όσο και το περιβάλλον κρατίδιο του Βρανδεμβούργου – αλλά και από την εναρμόνιση του χωροταξικού σχεδιασμού με το σχεδιασμό των μεταφορών. Αυτό ισχύει ακόμη περισσότερο για τις υπηρεσίες αστικών συγκοινωνιών, οι οποίες εδώ και πάνω από μία δεκαετία οργανώνονται συντονισμένα από τη Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB).

« Οι μεταφορές δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά πρέπει να υπηρετούν τις ανάγκες των ανθρώπων και των επιχειρήσεων. »

ΔΕΔ-Μ – ΕΝΑ ΠΟΛΥΤΡΟΠΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΓΙΑ ΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Η Ευρωπαϊκή Ένωση υποστηρίζει τη δημιουργία ενός διευρωπαϊκού δικτύου μεταφορών (ΔΕΔ-Μ) από τη Συνθήκη του Μάαστριχτ το 1992. Το ΔΕΔ-Μ στηρίζει την ανάπτυξη της εσωτερικής αγοράς της ΕΕ, ενισχύει την οικονομική και κοινωνική συνοχή, και συνδέει τις νησιωτικές, τις μεσόγειες και τις περιφερειακές περιοχές με τις κεντρικές περιοχές της Ένωσης. Ακόμη, θα φέρει την ΕΕ πιο κοντά στους γείτονές της και τις παγκόσμιες αγορές.

Οι πρώτες κατευθυντήριες γραμμές για τη στήριξη των κρατών μελών στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ εγκρίθηκαν το 1996, μέσω μιας απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου. Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές στη συνέχεια αναθεωρήθηκαν ουσιαστικά και ενημερώθηκαν έπειτα από τη διεύρυνση του 2004.

Συνολικές επενδύσεις ΔΕΔ-Μ μέχρι σήμερα (1996-2013)	περίπου €800 δισεκατομμύρια
Ευρωπαϊκές πηγές χρηματοδότησης μέχρι σήμερα*	περίπου €230 δισεκατομμύρια
Μελλοντικές επενδυτικές ανάγκες (έως το 2020)	περίπου €550 δισεκατομμύρια

* Πρόγραμμα ΔΕΔ-Μ, Ταμείο Συνοχής, ΕΤΠΑ, δάνεια ΕΤΕπ & πιστωτικές εγγυήσεις

Ήδη έχουν σημειωθεί ορισμένες σημαντικές επιτυχίες στο πλαίσιο της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, όπως ο σιδηροδρομικός άξονας υψηλής ταχύτητας Παρισιού-Βρυξελλών-Κολωνίας-Άμστερνταμ-Λονδίνου ή η σιδηροδρομική και οδική ζεύξη του Έρσουντ μεταξύ Δανίας και Σουηδίας. Επίσης υπάρχει η σιδηροδρομική σύνδεση υψηλής ταχύτητας Μαδρίτης-Βαρκελώνης, το αεροδρόμιο Μαλπένσα στο Μιλάνο, η σιδηροδρομική σύνδεση Κορκ-Δουβλίνου-Μπέλφαστ-Λάρνε-Στράνραρ και πολλά άλλα έργα σε εξέλιξη.

Συντονισμός για το μέλλον

Βασισμένη στην εμπειρία των τελευταίων δεκαπέντε χρόνων, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προέβη σε διεξοδική αναθεώρηση της πολιτικής ΔΕΔ-Μ και πρότεινε νέες κατευθυντήριες γραμμές για σχεδιασμό και υλοποίηση. Οι νέες αυτές κατευθυντήριες γραμμές, οι οποίες αναμένεται να εγκριθούν από το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο από το δεύτερο μισό του 2011 και μετά, προωθούν μια ουσιαστικά αναθεωρημένη προσέγγιση πολιτικής, η οποία αξιοποιεί τα πλεονεκτήματα, αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των διαπιστωμένων αδυναμιών και ανταποκρίνεται στις νέες προκλήσεις.

Μέχρι τώρα, η ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ έχει βασιστεί σε έναν βαθμιαίο καθορισμό και υλοποίηση των έργων προτεραιότητας από τα κράτη μέλη, σε μια εκ των κάτω, αποσπασματική προσέγγιση. Η προσέγγιση αυτή βοήθησε στον καθορισμό και την ανάπτυξη σημαντικών έργων σε ολόκληρο το φάσμα του ΔΕΔ-Μ, όπως καταδεικνύεται πιο πάνω, αλλά δεν έχει δημιουργήσει αφεαυτής ένα πλήρως ενοποιημένο, πολυτροπικό, διευρωπαϊκό δίκτυο.

Δύο συμπληρωματικά δίκτυα

Το νέο πλαίσιο σχεδιασμού θα αποτελείται από δύο επίπεδα: ένα εκτεταμένο δίκτυο, ως το βασικό επίπεδο, και ένα κεντρικό δίκτυο, το οποίο θα υπέρκειται του εκτεταμένου δικτύου και θα αποτελείται από τα πιο στρατηγικής σημασίας τμήματα του ΔΕΔ-Μ.

Το εκτεταμένο δίκτυο θα είναι προϊόν του εκσυγχρονισμού και της προσαρμογής του σημερινού ΔΕΔ-Μ και θα περιλαμβάνει τις σχετικές υφιστάμενες και σχεδιαζόμενες υποδομές στα κράτη μέλη. Το κεντρικό δίκτυο θα απαρτίζεται από εκείνα τα τμήματα του ΔΕΔ-Μ που εξυπηρετούν τον κύριο όγκο των διακρατικών ροών κυκλοφορίας τόσο σε εμπορευματικές μεταφορές όσο και σε επιβάτες, και που διασφαλίζουν την αποτελεσματική σύνδεση των ανατολικών και δυτικών τμημάτων της Ένωσης, και των περιφερειακών περιοχών με τις κεντρικές.

Τα δύο δίκτυα μαζί θα συνθέτουν τη βασική υποδομή ενός ενιαίου ευρωπαϊκού χώρου μεταφορών, που προσφέρει αποδοτικές πολυτροπικές συνδέσεις ανάμεσα στις πρωτεύουσες της ΕΕ, καθώς και με τα κύρια οικονομικά της κέντρα και τα μεθοριακά σημεία εισόδου στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών.

Συντονισμένος σχεδιασμός και ανάπτυξη

Η νέα πολιτική ΔΕΔ-Μ θα βοηθήσει πρωτίστως στον καλύτερο συντονισμό του σχεδιασμού και της ανάπτυξης του δικτύου σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Θα βασίζεται σε μια συνεκτική και διάφανη μεθοδολογία ευρωπαϊκού σχεδιασμού υπό την επίβλεψη της Επιτροπής και θα αναπτυχθεί έπειτα από ευρεία διαβούλευση με τους ενδιαφερόμενους.



Συντονισμένη υλοποίηση

Στη συνέχεια, η υλοποίηση της νέας πολιτικής ΔΕΔ-Μ θα είναι πιο συντονισμένη. Μια σειρά από διαδρόμους, με βάση το κεντρικό δίκτυο, θα προσδιοριστεί και θα αναπτυχθεί σύμφωνα με τις εξελισσόμενες ανάγκες σε δυναμικότητα. Η συνολική υλοποίηση των διαδρόμων θα τεθεί υπό την αιγίδα ενός Ευρωπαϊού Συντονιστή, ενώ πολυετή σχέδια δημιουργίας διαδρόμων θα προσδιορίζουν, εντός καθορισμένων χρονοδιαγραμμάτων, τις βασικές απαιτούμενες επενδύσεις, καθώς και μικρότερης κλίμακας βραχυπρόθεσμες βελτιώσεις.

Τέλος, η νέα προσέγγιση της πολιτικής θα δώσει μεγαλύτερη έμφαση στις προϋποθέσεις και το συντονισμό της οικονομικής συμμετοχής της ΕΕ. Η συγχρηματοδότηση των έργων θα τελεί υπό την προϋπόθεση αντιμετώπισης των ελλειπουσών συνδέσεων και των σημείων συμφόρησης στο καθορισμένο κεντρικό δίκτυο, και θα διασφαλίζει αποτελεσματική συντροπικότητα, ενώ προτεραιότητα θα δοθεί στα έργα εκείνα που θα φέρουν τη μεγαλύτερη ευρωπαϊκή προστιθέμενη αξία (π.χ. ολοκλήρωση διασυνοριακών συνδέσεων). Παράλληλα, ένα ολοκληρωμένο πλαίσιο χρηματοδότησης για τις μεταφορές θα διασφαλίζει καλύτερο συντονισμό του ταμείου συνοχής και των διαρθρωτικών ταμείων με τους στόχους της πολιτικής ΔΕΔ-Μ, πολλαπλασιάζοντας την ταχύτητα και αποτελεσματικότητα υλοποίησής τους.

Η εξασφάλιση της πολυτροπικότητας είναι ζωτική για τις βιομηχανικές περιοχές.



Ο ΔΡΟΜΟΣ ΓΙΑ ΠΙΟ ΚΑΘΑΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΛΟΓΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Η αποδοτικότητα και η αειφορία των πόρων πρέπει να αποτελέσουν κεντρικό στοιχείο της πολιτικής μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, σύμφωνα τόσο με τη στρατηγική «Ευρώπη 2020» για την οικονομική ανάπτυξη, όσο και τη Λευκή Βίβλο της Επιτροπής για τις Μεταφορές που δημοσιεύτηκε πρόσφατα. Ο περιορισμός των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα στις μεταφορές –ο οποίος θα αντιστοιχεί σε δραματική μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου στον τομέα αυτόν– έχει επομένως καταστεί απόλυτη προτεραιότητα για το οικονομικό και περιβαλλοντικό πρόγραμμα της Ευρώπης.

Η «Ευρώπη 2020» καθορίζει την οικονομική στρατηγική της ΕΕ για την προσεχή δεκαετία. Εστιάζει στην ενθάρρυνση της έξυπνης, βιώσιμης και χωρίς αποκλεισμούς ανάπτυξης. Στόχος είναι η διαμόρφωση μιας οικονομίας χαμηλών εκπομπών άνθρακα, βασισμένης στη γνώση και την καινοτομία, η οποία χρησιμοποιεί τους πόρους πιο αποτελεσματικά, επιτυγχάνοντας παράλληλα κοινωνική και εδαφική συνοχή.

Ο τομέας των μεταφορών είναι ζωτικής σημασίας για το οικονομικό μέλλον της Ευρώπης κι έτσι διαδραματίζει κεντρικό ρόλο για την επίτευξη των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020». Τον Ιανουάριο του 2011, η Επιτροπή εγκαινίασε μια από τις εμβληματικές πρωτοβουλίες της εν λόγω στρατηγικής, με τίτλο «Μια Ευρώπη που χρησιμοποιεί αποτελεσματικά τους πόρους». Είναι σαφές ότι η αποτελεσματική χρήση των πόρων πρέπει να αποτελεί κατευθυντήρια αρχή της πολιτικής μεταφορών της ΕΕ.

Βιώσιμες λύσεις

Η ανάγκη για πιο αποδοτικές μεταφορές, με σκοπό τη διασφάλιση της μελλοντικής ευημερίας της Ευρώπης, αποτελεί επίσης βασικό στοιχείο στη νέα Λευκή Βίβλο, «Χάρτης Πορείας για έναν Ενιαίο Χώρο Μεταφορών», η οποία εγκρίθηκε από την Επιτροπή στις 28 Μαρτίου 2011.

Η Λευκή Βίβλος παρουσιάζει ένα όραμα για ένα ανταγωνιστικό, ενεργειακά αποδοτικό και βιώσιμο σύστημα μεταφορών στην Ευρώπη. Οι καθαρές αστικές μεταφορές αποτελούν βασική προτεραιότητα σύμφωνα με τη Λευκή Βίβλο, όπως και ο περιορισμός του διοξειδίου του άνθρακα.

Οι μεταφορές πρέπει να γίνουν πιο βιώσιμες εν όψει των νέων και αυξανόμενων προκλήσεων. Πρώτον, το πετρέλαιο θα καταστεί πιο δυσεύρετο και ακριβό τις επόμενες δεκαετίες, καθώς προέρχεται από πηγές ολοένα πιο επισφαλείς από πλευράς εφοδιασμού.

Δεύτερον, προκειμένου να προσεγγίσει το στόχο του μετριασμού της κλιματικής αλλαγής κάτω από τους 2°C, η ΕΕ πρέπει, μέχρι το 2050, να έχει περιορίσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά 80-95% σε σχέση με τα επίπεδα του 1990. Ο τομέας των μεταφορών θα χρειαστεί να μειώσει τις εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου κατά τουλάχιστον 60%.

Οδός Λαουκάντιε – κατασκευή δρόμου – Γιβάσκιλα, Φινλανδία.
Κατασκευή υπόγειας διάβασης ποδηλατών και πεζών.



Μείωση του άνθρακα

Το πρόβλημα είναι ότι οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν μια σημαντική και αυξανόμενη πηγή εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Για το λόγο αυτόν, ο περιορισμός του διοξειδίου του άνθρακα αποτελεί κεντρικό θέμα της Λευκής Βίβλου.

Αν η Ευρώπη επιθυμεί να βελτιώσει την ενεργειακή απόδοση όλων των οχημάτων, πρέπει να αναπτυχθούν και να κυκλοφορήσουν στην αγορά αειφόρα καύσιμα και οικολογικά οχήματα. Η Ευρώπη πρέπει σταδιακά να αντικαταστήσει τις ορυκτές πηγές ενέργειας που παράγουν CO₂ με ουσίες πιο φιλικές προς το περιβάλλον.

Για το σκοπό αυτόν, η Επιτροπή επιδιώκει να αναπτύξει μια στρατηγική εναλλακτικών καυσίμων, η οποία θα περιορίσει την εξάρτηση του ευρωπαϊκού τομέα μεταφορών από το πετρέλαιο, οδηγώντας τελικά στην πλήρη απαλλαγή από τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Σε ό,τι αφορά το στόχο της μείωσης των αερίων του θερμοκηπίου, η Επιτροπή εστιάζει την προσοχή της στις αστικές μεταφορές. Πολλές πόλεις και μεγαλουπόλεις της Ευρώπης πάσχουν από κυκλοφοριακή συμφόρηση και αναγκάζονται να υφίστανται κακή ποιότητα του αέρα και θόρυβο. Τα αυτοκίνητα, τα φορτηγά και τα λεωφορεία που κινούνται στις αστικές περιοχές της Ευρώπης ευθύνονται για το ένα τέταρτο περίπου των εκπομπών CO₂ του τομέα των μεταφορών.

Η Επιτροπή επιδιώκει τη σταδιακή απόσυρση από τις πόλεις των οχημάτων που κινούνται με συμβατικά καύσιμα –στόχος είναι η μείωση κατά 50% μέχρι το 2030 και κατά 100% μέχρι το 2050. Κάτι τέτοιο θα μείωνε σημαντικά την εξάρτηση της Ευρώπης από το πετρέλαιο και θα βοηθούσε στην επίτευξη του περιορισμού των εκπομπών αερίων θερμοκηπίου, που αποτελεί στόχο του τομέα μεταφορών.

Πρέπει να ενθαρρυνθεί η χρήση μικρότερων και ελαφρύτερων επιβατικών οχημάτων. Παράλληλα, πρέπει να καταβληθούν μεγαλύτερες προσπάθειες, προκειμένου τα λεωφορεία των κέντρων των πόλεων, τα ταξί και τα εμπορικά οχήματα να εφοδιαστούν με εναλλακτικά καύσιμα και κινητήρες, ώστε να περιοριστούν οι ρύποι και οι εκπομπές που προκαλούνται από τις αστικές μεταφορές.

Ολοκληρωμένες προσεγγίσεις

Η Επιτροπή επιθυμεί επίσης την επίτευξη αστικής εφοδιαστικής με σχεδόν μηδενικές εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου στις μεγαλύτερες πόλεις μέχρι το 2030. Αξιοποιώντας πλήρως τους ευφυείς τρόπους μεταφοράς, τα αστικά κέντρα μπορούν να αναπτύξουν αποδοτικά συστήματα διανομής «στο τελευταίο χιλιόμετρο».

Τα φορτηγά χαμηλών εκπομπών που τροφοδοτούνται με ηλεκτρική ενέργεια, υδρογόνο και υβριδικές τεχνολογίες μπορούν να παραδίδουν προϊόντα σε καταστήματα και γραφεία της πόλης. Ένας στόλος από οικολογικά οχήματα διανομής θα μείωνε επίσης τη μόλυνση του αέρα και την ηχορύπανση. Επιπλέον, περισσότερες προσπάθειες πρέπει να καταβληθούν για την ενθάρρυνση των ανθρώπων να περπατούν και να χρησιμοποιούν το ποδήλατο και τις δημόσιες συγκοινωνίες περισσότερο.

Μια ολοκληρωμένη προσέγγιση είναι ο καλύτερος τρόπος, προκειμένου να αντιμετωπιστούν οι προκλήσεις των αστικών μεταφορών και να αναπτυχθούν μεταφορικές υποδομές και υπηρεσίες. Η χάραξη πολιτικής πρέπει να συνδέει τις μεταφορές με το σχεδιασμό χρήσεων γης, την περιβαλλοντική προστασία, τη στέγαση, την προσβασιμότητα, την παροχή υπηρεσιών και τις ανάγκες της βιομηχανίας.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

http://ec.europa.eu/transport/urban/index_en.htm



Το έργο διαρκεί από το 2009 έως το 2012

Η στήριξη του ΕΤΠΑ για το έργο ανέρχεται στο €1,7 εκατομμύριο

Συνολικός προϋπολογισμός: €2,38 εκατομμύρια

Η νοτιοανατολική Ευρώπη αποτελεί κρίσιμη περιοχή διέλευσης για την ΕΕ, αλλά η ανάπτυξή της υστερεί σε σχέση με την υπόλοιπη ήπειρο, εξαιτίας της ανεπαρκούς επένδυσης και διακρατικής συνεργασίας. Με τέτοιες προκλήσεις καταπιάνεται η SEETAC (South East European Transport Axis Cooperation – Συνεργασία της νοτιοανατολικής Ευρώπης για τους άξονες μεταφορών), ένα τριετές πρόγραμμα που στοχεύει στην ενίσχυση της συνεργασίας μεταξύ της ΕΕ και μη κρατών-μελών της στην εν λόγω περιοχή –ειδικά στον τομέα των μεταφορών.

Το πρόγραμμα συγχρηματοδοτείται από το πρόγραμμα της ΕΕ «Νοτιοανατολική Ευρώπη» και περιλαμβάνει 17 εταιρούς (ως επί το πλείστον εθνικά υπουργεία μεταφορών) από εννέα χώρες της περιοχής. Σε αυτό εντάσσονται επίσης τέσσερις παρατηρητές, από Βοσνία και Ερζεγοβίνη, Ουγγαρία, Σλοβακία και Ουκρανία.

Οι υποδομές μεταφορών ποικίλλουν έντονα στην περιοχή. Χώρες όπως η Αυστρία, η Σλοβενία, η Ουγγαρία και η Κροατία, για παράδειγμα, διαθέτουν εκτενές και σύγχρονο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων, σε αντίθεση με πολλούς γείτονές τους. Οι διασυννοριακές οδικές και σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ των μικρότερων χωρών της περιοχής είναι συχνά ελλιπείς ή ανύπαρκτες. Η κατάσταση παρεμποδίζει την ελεύθερη κυκλοφορία των αγαθών, των υπηρεσιών και των προσώπων, και σε τελική ανάλυση τη βιώσιμη ανάπτυξη του συνόλου της περιοχής.

Η εστίαση των ΔΕΔ-Μ

«Το πρόγραμμά μας ενώνει με μοναδικό τρόπο χώρες μέλη και μη-μέλη της ΕΕ, με στόχο τη δημιουργία καλύτερης χωρικής ολοκλήρωσης και μεταφορικών συνδέσεων στην περιοχή», δηλώνει ο Carlo Fortuna, από τη γραμματεία της Κεντροευρωπαϊκής Πρωτοβουλίας στην Τεργέστη της Ιταλίας, η οποία διευθύνει τη SEETAC. Αυτό συμβάλλει στο διάλογο για τις υποδομές μεταφορών για υποψήφιες και δυνητικά υποψήφιες για ένταξη στην ΕΕ χώρες, καθώς και τη σχεδιαζόμενη επέκταση των έργων προτεραιότητας των ΔΕΔ-Μ (διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφοράς) στα δυτικά Βαλκάνια. Ο Carlo Fortuna πιστεύει ότι το πρόγραμμα θα προαγάγει τη συνοχή της ΕΕ με τη νοτιοανατολική Ευρώπη.

Η συλλογή πρόσφατων στοιχείων έχει δώσει στους εταίρους τη δυνατότητα να συγκροτήσουν μια βάση δεδομένων, μια τρέχουσα αποτύπωση των οδικών, σιδηροδρομικών και θαλάσσιων δικτύων της περιοχής. Τους προσεχείς μήνες θα διαμορφώσουν ένα πρότυπο μελλοντικών σεναρίων, σε σχέση με έργα προτεραιότητας στο χώρο των μεταφορών, όπως ο αυτοκινητόδρομος Λιουμπλιάνα-Βελιγραδίου.

Μια διάσκεψη στο πλαίσιο του προγράμματος τον Νοέμβριο του 2010 στα Τίρανα της Αλβανίας, στην οποία έδωσαν το «παρών» υψηλού επιπέδου εκπρόσωποι υπουργείων, εξέτασε πολλά μείζονα ζητήματα. Μεταξύ τους συγκαταλέγονται οι επενδύσεις, η ολοκληρωμένη ανάπτυξη της προσβασιμότητας της περιοχής, και οι ενέργειες για τη δημιουργία εκεί μεσοπρόθεσμα ενός ολοκληρωμένου συστήματος μεταφορών, σε συμφωνία με τη στρατηγική της ΕΕ.



Ανανέωση των σιδηροτροχιών και της χάραξης στο Κρίζνο, στη γραμμή Λιουμπλιάνα-Μάρμπουργκ.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

- SEETAC: www.seetac.eu
- Πρόγραμμα Νοτιοανατολική Ευρώπη (SEE): www.southeast-europe.net
- Κεντροευρωπαϊκή Πρωτοβουλία: www.ceinet.org

Ο διάδρομος Scandria που συνδέει τη Σκανδιναβία με την Αδριατική διαδραματίζει κρίσιμο ρόλο για τις περιοχές κατά μήκος αυτού του άξονα Βορρά-Νότου. Εκτός της διευκόλυνσης των μεταφορών, η προστιθέμενη αξία των βελτιωμένων συνδέσεων εμπεριέχει οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές πτυχές.

«Το έργο δεν αφορά μόνο τις μεταφορές», τονίζει ο Jürgen Neumüller, διαχειριστής του έργου Scandria. «Στοχεύει στην επίτευξη οικονομικής ανάπτυξης για την περιοχή ως σύνολο. Επιδιώκουμε να συνδέσουμε το καινοτόμο δυναμικό της Σκανδιναβίας με άλλες περιοχές στην κεντρική Ευρώπη όπως το Βερολίνο, η Πράγα και η Βιέννη, παρέχοντας με τον τρόπο αυτόν κίνητρα για ανάπτυξη.»

Εναρμονισμένο με το στόχο της ΕΕ για πιο «πράσινες» μεταφορές, το έργο περιλαμβάνει επίσης δραστηριότητες που αποσκοπούν στην επίτευξη στόχων σχετικών με την κλιματική αλλαγή. Ένα συγκεκριμένο παράδειγμα αποτελεί η προσπάθεια για την τόνωση της χρήσης βιοαερίου για τα οχήματα μεταφοράς εμπορευμάτων.

Το έργο αυτό διαρκεί από το 2009 έως το 2012

Συνεισφορά ΕΤΠΑ: €2,8 εκατομμύρια

Συνολικός προϋπολογισμός του έργου: €3,8 εκατομμύρια

Κλειδί της επιτυχίας η ενεργοποίηση όλων των μερών

Οι 19 εταίροι του έργου από Γερμανία, Δανία, Σουηδία, Φινλανδία και Νορβηγία μπορούν να διακριθούν σε τρεις ομάδες: ερευνητικά ιδρύματα, περιφέρειες και λιμάνια. Κύριος εταίρος είναι η κοινή υπηρεσία χωροταξίας του Βερολίνου-Βρανδεμβούργου.

Ενώ τα ερευνητικά ιδρύματα παρέχουν το αναγκαίο επιστημονικό υπόβαθρο για τη λήψη αποφάσεων, οι περιφέρειες κατέχουν έναν πιο στρατηγικό ρόλο. Η επίτευξη της υλοποίησης των έργων υποδομών μέσω της συντονισμού τους με παράγοντες όπως τα εθνικά υπουργεία αποτελεί σημαντικό μέρος του έργου τους.

Η άμεση συνεργασία μεταξύ των λιμανιών του Χάλμσταντ (Σουηδία) και του Ρόστοκ (Γερμανία) επικεντρώνεται στην ανάπτυξη νέων υπηρεσιών. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα ο Scandria να προσφέρει επίσης την ώθηση για τη συμπερίληψη της ακτοπλοϊκής γραμμής μεταξύ του Ρόστοκ και του Γκέντσερ (Δανία) στο πρόγραμμα της ΕΕ «Θαλάσσιες Αρτηρίες», δίνοντάς της τη δυνατότητα να λάβει χρηματοδότηση για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και την απόκτηση νέων πλοίων.

Η εμπλοκή των επιχειρήσεων στη συνεργασία παραμένει ουσιαστικός στόχος: οι βραχυπρόθεσμες ανάγκες τους καθιστούν δύσκολη τη συμπίεσή τους με τη μακροπρόθεσμη στρατηγική αντίληψη. «Έχουν διεξαχθεί πολλά εργαστήρια και επικοινωνιακές δραστηριότητες σε τοπικό επίπεδο, για να ενημερώσουν σχετικά με τα οικονομικά οφέλη του έργου», επισημαίνει ο Neumüller.

Το Scandria δημιουργήθηκε το 2009, έπειτα από τη Διακήρυξη του Βερολίνου τον Νοέμβριο του 2007, η οποία ζητούσε ελκυστικές υποδομές και ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφορών στο διάδρομο Σκανδιναβίας-Αδριατικής. Ενώ το Scandria καλύπτει το βόρειο τμήμα της περιοχής, το αδελφό του πρόγραμμα SoNorA υλοποιεί παρεμφερείς δράσεις στο νότιο τμήμα.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

www.scandriaproject.eu

Το λιμάνι του Ρόστοκ.



ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ — ΤΟ VESSEL TRAFFIC SYSTEM ΕΙΝΑΙ ΤΟ ΝΕΟ ΕΥΦΥΕΣ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΤΗΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΪΑΣ

Το έργο αυτό άρχισε το 2008 και συνεχίζεται

Συνεισφορά ΕΤΠΑ: €53 εκατομμύρια

Εθνική συγχρηματοδότηση: €57 εκατομμύρια

Η εκτεταμένη πορτογαλική ακτογραμμή θέτει πολλά ζητήματα σχετικά με τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας, από την παρακολούθηση της κυκλοφορίας των πλοίων σε νερά με έντονη κίνηση μέχρι την επιβολή διεθνών προτύπων ασφάλειας. Πλέον η υπολογιστική τεχνολογία αιχμής επιτρέπει στις αρχές να διατηρούν τον έλεγχο όλων των κινήσεων και να τις εντάσσουν στην Εθνική Βάση Δεδομένων Θαλάσσιας Κυκλοφορίας.

Η μήκους 800 χλμ. ακτογραμμή βρίσκεται πάνω σε μια στρατηγική διαδρομή ανάμεσα στα λιμάνια της βόρειας Ευρώπης, και εκείνα της Μεσογείου και της βόρειας Αφρικής. Γύρω στα 70 000 σκάφη περνούν κάθε χρόνο από αυτά τα νερά –250-300 πλοία βρίσκονται ανά πάσα στιγμή στις συγκεκριμένες λωρίδες ναυσιπλοΐας, μαζί με έναν παραπλήσιο αριθμό αλιευτικών σκαφών και σκαφών αναψυχής. Το **Vessel Traffic System** (VTS – Σύστημα Κυκλοφορίας Πλοίων) αποτελεί μια λύση για την πρόκληση της παρακολούθησης όλων αυτών των κινήσεων, διατηρώντας τα παράκτια νερά ασφαλή και αντιμετωπίζοντας τη συμφόρηση.

Πώς λειτουργεί;

Από τον Ιανουάριο του 2008, το κέντρο παρακολούθησης παράκτιας θαλάσσιας κυκλοφορίας χρησιμοποιεί ένα VTS για τον έλεγχο της ναυσιπλοΐας. Γύρω στα 300 πλοία μπορούν να εντοπιστούν ανά πάσα στιγμή και η σχετική πληροφορία να καταχωρηθεί στην εθνική βάση δεδομένων θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Το σύστημα περιλαμβάνει επίσης δύο μηχανισμούς διαχωρισμού της κυκλοφορίας (Traffic Separation Schemes – TSS), τον ένα στο ακρωτήριο Ρόκα και τον άλλο στο ακρωτήριο Σάο Βισέντ. Αυτοί διαχειρίζονται τη συμφόρηση σε δύο γνωστά επίφοβα σημεία κοντά στην ακτή, αλλά και συμμετέχουν στην επιβολή των κανόνων ασφάλειας. Αυστηροί διεθνείς κανόνες ισχύουν για επικίνδυνα φορτία, τύπους σκαφών, δικλίδες ασφάλειας για τους επιβάτες και προϋποθέσεις για αλιευτικά σκάφη. Και οι δύο TSS περιλαμβάνονται στο σύστημα υποχρεωτικής υποβολής αναφορών της πορτογαλικής ακτής (*Coast of Portugal Mandatory Reporting System – COPREP*), που ισχύει από την 1η Ιουνίου 2010.

Τα καλύτερα συστήματα αποφέρουν εθνικά οφέλη

Το σύστημα αποτελείται από ένα παράκτιο και πέντε λιμενικά VTS, όλα υπό την ευθύνη της εθνικής αρχής ελέγχου θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Στα οφέλη συγκαταλέγονται τα ακόλουθα:

- Ο εκσυγχρονισμός της Πορτογαλίας με προηγμένη ναυτική τεχνολογία και προσφορές.
- Η διασφάλιση των μελλοντικών εμπορικών δυνατοτήτων των λιμανιών της.
- Η υψηλή ιεράρχηση της περιβαλλοντικής ποιότητας των πορτογαλικών υδάτων και η υποστήριξη αυτής της επιλογής με τις πληροφορίες που προσφέρει το VTS.
- Η διευκόλυνση του ελέγχου της ακτογραμμής μέσω της αμφίδρομης ροής πληροφοριών μεταξύ σκαφών και λιμενικών αρχών. Τα μέτρα ελέγχου του λαθρεμπορίου και της παράνομης μετανάστευσης αποτελούν αναπόσπαστο τμήμα των καθημερινών λιμενικών υπηρεσιών.

Σε διεθνές επίπεδο, η Πορτογαλία συμμετέχει πλέον πλήρως στο SafeSeaNet, το σύστημα παρακολούθησης και πληροφοριών της ΕΕ. Οι αμέτρητες πληροφορίες που τροφοδοτούνται στο παράκτιο VTS μπορούν τώρα να εισαχθούν απευθείας στο SafeSeaNet, δίνοντας στην Πορτογαλία τη δυνατότητα να λαμβάνει παρόμοια είδη πληροφοριών από άλλα κράτη μέλη.

Το κέντρο παρακολούθησης της παράκτιας θαλάσσιας κυκλοφορίας.



ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

http://www.innovative-navigation.de/in_htm/Presse/inPRESSRELEASE_VTCS_Portugal.pdf

Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΣΟΦΙΑΣ ΑΝΑΖΩΟΓΟΝΕΙ ΤΗΝ ΚΑΡΔΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΗΣ

Το έργο αυτό περιλαμβάνεται στο επιχειρησιακό πρόγραμμα της Βουλγαρίας για τις μεταφορές για το 2007-2013

Συνεισφορά ΕΤΠΑ: €157 εκατομμύρια

Εθνική συνεισφορά: €139 εκατομμύρια

Η Βουλγαρία αντιμετωπίζει ευθέως τα προβλήματα της κυκλοφοριακής συμφόρησης και της ρύπανσης με το γενικό ρυθμιστικό της σχέδιο, και ειδικότερα τα έργα για την επέκταση του μετρό της Σόφιας, ένα από τα οποία αφορά την κατασκευή του κεντρικού σταθμού που λείπει από την καρδιά της πόλης.

Στην πόλη της Σόφιας συνωστίζονται πάνω από 1,5 εκατ. άνθρωποι, σχεδόν το ένα πέμπτο του εθνικού πληθυσμού. Το ιστορικό κέντρο σφύζει από ζωή, με ένα πυκνό πλέγμα από εμπορικές περιοχές και περιοχές κατοικίας, και η ταχεία εισροή κατά την τελευταία δεκαετία έχει δημιουργήσει ένα διογκούμενο πρόβλημα κυκλοφοριακής συμφόρησης και ρύπανσης. Οι κάτοικοι εξαρτώνται έντονα από το αυτοκίνητο, ενώ τα λεωφορεία και τα τραμ συναγωνίζονται επίσης για χώρο στους δρόμους. Μια σε βάθος εξέταση λύσεων για τις μεταφορές κατέδειξε το μετρό ως την καλύτερη επιλογή για τον κύριο όγκο των διαδρομών στο κέντρο της πόλης.

Η βελτίωση των συγκοινωνιών φέρνει μια νέα διάσταση στη ζωή στο κέντρο

Η νέα γραμμή από τον οδικό κόμβο Ναντέζντα βόρεια του κέντρου προς τη λεωφόρο Τσέρνι Βραχ στη νότια περιοχή κατοικιών αποτελεί εμβληματικό έργο στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγράμματος της Βουλγαρίας για τις μεταφορές για το 2007-2013.

Θα προσφέρει 6,5 χλμ. γραμμών που θα εξυπηρετούν επτά σταθμούς μετρό, δημιουργώντας στην ουσία το τμήμα που λείπει από τη Γραμμή II και συνδέοντας σημεία βόρεια και νότια του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού και του κεντρικού σταθμού λεωφορείων. Πέντε από τους σταθμούς μετρό θα είναι ολοκαίνουριοι, ενώ οι άλλοι δύο υπάρχουν ήδη, αλλά θα πρέπει να ανακαινιστούν εκ βάθρων.

Βελτίωση της ζωής των κατοίκων, ώθηση στις επιχειρήσεις – αναβάθμιση των γραμμών του μετρό της Σόφιας.

Άμεση βελτίωση της ζωής

Η τρέχουσα πρώτη φάση αποτελεί απαραίτητο βήμα προς τη βελτίωση της καθημερινής ζωής για τους κατοίκους και τους εργαζόμενους που πηγαionoέρχονται στην εργασία τους. Οι οδικές διαδρομές στο τμήμα αυτό της πόλης είναι αργές και εκνευριστικές: οι ταχύτητες κυκλοφορίας έχουν σήμερα κατέβει περίπου στα 8-10 χλμ./ώρα και η παρελκόμενη ρύπανση δημιουργεί αναπόφευκτα επίσης έντονο προβληματισμό.

Με την ολοκλήρωση της πρώτης φάσης στις αρχές του 2012, οι σιδηροδρομικές μεταφορές θα αντιστοιχούν έως και στο 25% του συνόλου των διαδρομών, επιτρέποντας στην ταχύτητα της κυκλοφορίας να επιστρέψει ανάμεσα στα 40 και 50 χλμ./ώρα. Αυτό θα είχε σοβαρό αντίκτυπο στην ατμοσφαιρική ρύπανση, καθώς και στη μείωση του θορύβου και των κραδασμών.

Ένα πιο ενοποιημένο και ταχύ δίκτυο για το μέλλον

Με το βλέμμα πιο μακριά, στο 2020, η δεύτερη φάση θα διαμορφώσει ένα πολύ πιο ενοποιημένο δίκτυο μεταφορών. Έχοντας συνδέσει τους κεντρικούς σταθμούς τρένων και λεωφορείων, το επόμενο βήμα θα είναι η σύνδεση με το αεροδρόμιο και η παροχή στους επιβάτες ενός συστήματος μεταφορών αντάξιου του 21ου αιώνα.

Η μέχρι τώρα πρόοδος είναι πολύ ενθαρρυντική. Όλες οι πτυχές του έργου βρίσκονται εντός χρονοδιαγραμμάτων και προϋπολογισμού – τεκμήριο για τη σωστή διαχείριση του επιχειρησιακού προγράμματος για τις μεταφορές. Αυτό συμβάλλει από μόνο του στο θετικό οικονομικό κλίμα και ενισχύει τις ευρύτερες προοπτικές για αστική ανανέωση στην καρδιά της πόλης.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

<http://www.metro.bg/pages/3111.aspx?1&st=10>



ΝΕΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΛΑ ΡΟΣΕΛ ΓΙΑ ΜΙΑ ΑΝΕΡΧΟΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ

Διάφορα έργα, διαφορετικής διάρκειας, έχουν συμβάλει στην ανάπτυξη του λιμανιού

Περιφερειακό πρόγραμμα επενδύσεων 2007-2013:
€52 εκατομμύρια

Συνεισφορά ΕΤΠΑ: €12,48 εκατομμύρια

Εθνική συγχρηματοδότηση: €39,52 εκατομμύρια

Το λιμάνι της Λα Ροσέλ περιγράφεται από τους Lloyds του Λονδίνου ως «το καλύτερο λιμάνι του Ατλαντικού, ικανό να υποδεχτεί πλοία νεκρού βάρους άνω των 100 000 τόνων». Από τη δεσπόζουσα αυτή θέση, η Λα Ροσέλ αναπτύσσεται ακόμη περισσότερο, προκειμένου να ανταποκριθεί στις αυξανόμενες απαιτήσεις της ναυσιπλοΐας και του εμπορίου. Το νέο λιμάνι Σεν Μαρκ έχει αποπερατωθεί και βρίσκεται σε λειτουργία, ενώ στη Λα Ρεπαντί κατασκευάζεται ένας νέος κυματοθραύστης, για να αυξήσει περαιτέρω τη χωρητικότητα.

Τα φυσικά πλεονεκτήματα της Λα Ροσέλ

Πρόκειται για το μοναδικό λιμάνι βαθών υδάτων στην ακτή του Ατλαντικού και απολαμβάνει φυσική προστασία από νησιά. Αποτελεί το κύριο γαλλικό λιμάνι για εμπορία δασοκομικών και αγροτικών προϊόντων, ιδίως δημητριακών, και η ζήτηση συνεχίζει να αυξάνεται. Στρατηγικός στόχος του λιμανιού είναι να διακινεί ετησίως 10 εκατ. τόνους μέχρι το 2015. Ο σχεδιασμός και η διαδικασία της επέκτασης του λιμανιού άρχισαν το 2000, και αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2012, δημιουργώντας ελκυστικές, υπερσύγχρονες εγκαταστάσεις που ανταποκρίνονται στις υψηλότερες περιβαλλοντικές προδιαγραφές.

Λιμάνι Σεν Μαρκ

Το λιμάνι Σεν Μαρκ ολοκληρώθηκε και λειτουργεί από τον Μάρτιο του 2011, και είναι ειδικά σχεδιασμένο για χύδην φορτία. Το βάθος του σημαίνει ότι δεν υπάρχει κίνδυνος προσάραξης ούτε καν για τα βαρύτερα σκάφη, και οι εμπορικές προοπτικές του λιμανιού ενισχύονται σημαντικά από την ικανότητά του να εξυπηρετεί πλοία τέτοιου μεγέθους.

Λα Ρεπαντί

Τα έργα ξεκίνησαν τον Σεπτέμβριο του 2010, για τη διαμόρφωση ενός λιμανιού βαθών υδάτων που απλώνεται σε μήκος άνω του 1,4 χιλιομέτρου. Το λιμάνι αυτό δρα συμπληρωματικά στην κατασκευή του Σεν Μαρκ και θα δώσει στη Λα Ροσέλ τη δυνατότητα να ικανοποιήσει την αυξανόμενη ζήτηση στις θαλάσσιες μεταφορές όλων των κατηγοριών.

Η έμφαση στη βιώσιμη ανάπτυξη αφορά ιδιαίτερα τη συγκεκριμένη περίπτωση: όπου στάθηκε δυνατό, χρησιμοποιήθηκαν τοπικά υλικά και οι τεράστιες ποσότητες υλικών επιχωμάτωσης που χρειάστηκαν ανακυκλώθηκαν από άλλα σημεία της περιοχής.

Σιδηροδρομική και οδική πρόσβαση

Η βελτιωμένη σιδηροδρομική και οδική πρόσβαση, καθώς και οι αναβαθμισμένες διευκολύνσεις συνιστούν ακόμη ένα σημαντικό χαρακτηριστικό των σημερινών επενδύσεων. Το λιμάνι κατέχει αυτή τη στιγμή 45 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου που συνδέουν όλους τους τερματικούς σταθμούς. Τέσσερα εκατομμύρια ευρώ έχουν επενδυθεί στη δυναμικότητα του σιδηροδρόμου, με ιδιαίτερη έμφαση στα εμπορεύματα. Η ανάπτυξη των οδικών υποδομών γύρω από το Ζεμόν, τη βασική είσοδο του λιμανιού, δείχνει πώς το λιμάνι μπορεί να καταστεί πιο ελκυστικό και λειτουργικό. Αυτές οι τεράστιες επενδύσεις για την αύξηση της δυναμικότητας και των εγκαταστάσεων στηρίζουν τις αναπτυξιακές προοπτικές στην περιφέρεια Πουατού-Σαράντ. Τοπικά, στο Σαράντ-Μαριτίμ, συνεχίζουν να μεγαλώνουν οι προοπτικές για θέσεις εργασίας στο λιμάνι, και η ευρύτερη περιφέρεια προσβλέπει σε ένα ανθηρό μέλλον.

Το «καλύτερο λιμάνι του Ατλαντικού» μόλις έγινε καλύτερο. Αναβάθμιση του λιμανιού της Λα Ροσέλ.



ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

<http://www.larochelle.port.fr/en>

Τα έργα διαρκούν από το 2007 έως το 2010

Συνεισφορά του ταμείου συνοχής: €87,2 εκατομμύρια

Συνολικός προϋπολογισμός: €219 εκατομμύρια

Οι οδικές διαδρομές μεταξύ Σλοβενίας και Κροατίας έχουν γίνει ευκολότερες μετά την ολοκλήρωση των δύο εξαιρετικών τελευταίων τμημάτων του αυτοκινητοδρόμου A2 στην περιοχή Ντολένισκα. Συνολικού μήκους 15 χλμ., η νέα αυτή υποδομή προσφέρει οφέλη όσον αφορά την ταχύτητα, το χρόνο και την ασφάλεια των μεταφορών, σε τοπικό, περιφερειακό και διεθνές επίπεδο.

Μέχρι το 2013, το εθνικό πρόγραμμα κατασκευής αυτοκινητοδρόμων της Σλοβενίας θα έχει προσθέσει περίπου 600 χλμ. σύγχρονων αυτοκινητοδρόμων, δρόμων ταχείας κυκλοφορίας και άλλων δημόσιων δρόμων. Ο μήκους 175 χλμ. αυτοκινητόδρομος A2 αποτελεί σημαντικό τμήμα αυτού του δικτύου, διασχίζοντας τη χώρα από το σταθμό διέλευσης Καραβάνκε στα σύνορα με την Αυστρία, μέσω της πρωτεύουσας Λιουμπλιάνα, μέχρι το σταθμό διέλευσης Ομπρέζιζε στα σύνορα με την Κροατία.

Νέες υποδομές

Τα δύο τελευταία έργα πραγματοποιήθηκαν στον A2 κοντά στο Νόβο Μέστο, από το Πλούσκα στο Πόνικβε (7,6 χλμ.) και από το Πόνικβε στο Χράστγε (7,2 χλμ.). Απορροφούν κίνηση που προηγουμένως περνούσε από δρόμο ταχείας κυκλοφορίας.

Το έργο, που υλοποιήθηκε από την DARS Motorway Company και χρηματοδοτήθηκε εν μέρει από το ταμείο συνοχής της ΕΕ, περιλάμβανε την κατασκευή 20 τμημάτων υποδομής. Σε αυτά συμπεριλαμβάνονταν η σήραγγα διπλής κατεύθυνσης Λεστσέβιε, κοιλαδογέφυρες σε Ντόλε, Πόνικβε και Τρέμπνιε, εννέα υπόγειες διαβάσεις, μια υπέργεια διάβαση πεζών και τέσσερις άνω διαβάσεις για οχήματα.

Τα οφέλη γίνονται ήδη αισθητά

Τα νέα τμήματα του αυτοκινητοδρόμου δόθηκαν στην κυκλοφορία τον Ιούνιο του 2010. Αναμένεται να ωφελήσουν κατά κύριο λόγο τους κατοίκους της νοτιοανατολικής Σλοβενίας, δίνοντας ώθηση στο περιφερειακό εμπόριο και τον τουρισμό, αλλά και συντομεύοντας την καθημερινή διαδρομή όσων εργάζονται στη Λιουμπλιάνα. Η οδική ασφάλεια και χωρητικότητα έχουν επίσης βελτιωθεί, ενώ τα αντιθρομβικά πετάσματα και άλλες υποδομές θα αναβαθμίσουν το τοπικό περιβάλλον.

Ο νέος αυτοκινητόδρομος θα ενισχύσει τις μεταφορικές διασυνδέσεις με την Κροατία, συμβάλλοντας παράλληλα στην ολοκλήρωση του πανευρωπαϊκού διαδρόμου μεταφορών 10 από το Ζάλτσμπουργκ της Αυστρίας ως τη Θεσσαλονίκη. Συνιστά επομένως μια σημαντική επέκταση του δικτύου ΔΕΔ-Μ προς την κεντρική και ανατολική Ευρώπη, πριν από την επόμενη διεύρυνση της ΕΕ.

Άλλο βασικό τμήμα (10 χλμ.) του αυτοκινητοδρόμου A2, μεταξύ του Βρμπα και του Περάσιτσα στη βορειοδυτική Σλοβενία, δόθηκε στην κυκλοφορία τον Σεπτέμβριο του 2008, ενώ το τελευταίο τμήμα μήκους 2,4 χλμ., μεταξύ του Περάσιτσα και του Πόνταμπορ, προβλέπεται να εγκαινιαστεί τον Ιούνιο του 2011. Το έργο αυτό συγχρηματοδοτήθηκε επίσης από την ΕΕ και βελτιώνει τη ροή της τοπικής, εθνικής και διερχόμενης κυκλοφορίας σε μια περιοχή γνωστή για τα σημεία συμφόρησης στους δρόμους της.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

www.dars.si/Dokumenti/About_motorways/National_motorway_construction_programme_282.aspx



Η Motorway Company of Slovenia κρατά το σύστημα υπό έλεγχο.

ΑΝΑΒΑΘΜΙΣΗ ΓΡΑΜΜΗΣ ΜΕ ΔΙΕΘΝΗ ΟΦΕΛΗ ΣΤΗΝ ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

Το έργο διαρκεί από το 2008 έως το 2011

Συνεισφορά ταμείου συνοχής: €105 εκατομμύρια

Συνολικός προϋπολογισμός: €144,2 εκατομμύρια

Οι σιδηροδρομικές διαδρομές στην Τσεχική Δημοκρατία έγιναν πιο γρήγορες, άνετες και ασφαλείς χάρη σε εκτεταμένες αναβαθμίσεις του τρίτου διαδρόμου σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Η ολοκλήρωση της κατασκευής μιας γραμμής 32 χλμ. στο απώτερο δυτικό τμήμα του εν λόγω διαδρόμου συνιστά ορόσημο. Σηματοδοτεί επίσης καλύτερες σιδηροδρομικές συνδέσεις με τη Γερμανία, ωφελώντας συγχρόνως το ευρύτερο δίκτυο διευρωπαϊκών μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).

Το έργο κατασκευάστηκε μεταξύ των πόλεων Στρίμπρο και Πλανά ου Μαριάνσκιτς Λάζνι. Στόχοι του ήταν η εναρμόνιση των σιδηροδρομικών γραμμών και των σχετικών υποδομών με τις σύγχρονες ευρωπαϊκές προδιαγραφές, βελτιώνοντας παράλληλα τη σύνδεση μεταξύ της Πράγας και του Πλζεν με το Τσεμπ, μια πόλη κοντά στα τσεχογερμανικά σύνορα. Το έργο χρηματοδοτήθηκε εν μέρει από την ΕΕ και συναριθμείται σε εννέα ανεξάρτητα έργα εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου κατά μήκος της γραμμής «170».



Αμαξοστοιχία στην πρόσφατα αναβαθμισμένη γραμμή στο Στρίμπρο.

Ταχύτερα, βαρύτερα τρένα

Από τα μέσα του 2008, οι ανάδοχοι αναβάθμισαν την επιδομή των γραμμών στις βασικές σιδηροτροχιές σύμφωνα με τα διεθνή πρότυπα για αυξημένα βάρη, ώστε να μεταφέρουν αμαξοστοιχίες με φορτία αξόνων 22,5 τόνων, με ταχύτητα 110 χλμ./ώρα. Εκσυγχρόνισαν ακόμη τις γραμμές έλξης, τον εξοπλισμό επικοινωνιών και σηματοδότησης, και ούτω καθεξής. Σε οκτώ ισόπεδες διαβάσεις πραγματοποιήθηκε ανακατασκευή ή μετατροπές.

Με την εγκατάσταση των νέων υποδομών, τα ταχύτερα τρένα με τεχνολογία κλίσης θα κινούνται στη γραμμή αυτή με ταχύτητα έως και 140 χλμ./ώρα, που αντιστοιχεί σε αύξηση 50 χλμ./ώρα. Αυτό θα περιορίσει το χρόνο διαδρομής για εσωτερικές, διεθνείς και διαμετακομιστικές μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων που χρησιμοποιούν τη σιδηροδρομική γραμμή Πράγας-Τσεμπ μεταξύ Τσεχικής Δημοκρατίας και Γερμανίας. «Η αξία του εξοικονομούμενου χρόνου στις σιδηροδρομικές μεταφορές στην περίπτωση αυτή εκτιμάται σε πάνω από €2 εκατομμύρια ετησίως», δηλώνει ο Filip Hainall, του τσεχικού υπουργείου μεταφορών.

Υποδομές ευρωπαϊκών προδιαγραφών

Η ικανότητα μεταφοράς βαρύτερου φορτίου σημαίνει ότι οι σιδηροτροχιές μπορούν να μεταφέρουν εμπορευματοκιβώτια διεθνών προδιαγραφών, ενισχύοντας συγχρόνως την αξιοπιστία των εμπορευματικών μεταφορών. Η προπαρασκευή του εξοπλισμού τηλεπικοινωνιών και ασφάλειας έχει προετοιμάσει το έδαφος για την εγκατάσταση του τελευταίου ευρωπαϊκού συστήματος διαχείρισης κυκλοφορίας σιδηροδρόμων/ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου αμαξοστοιχιών.

Η αυξημένη ταχύτητα, ασφάλεια και άνεση του ταξιδιού στη συγκεκριμένη γραμμή θα ωφελήσει τους κατοίκους της περιοχής και όχι μόνο. Αναμένεται επίσης να τονώσει την κυκλοφορία και το εμπόριο στον μακράς απόστασης σιδηροδρομικό άξονα ΔΕΔ-Μ από την Αθήνα στη Νυρεμβέργη της Γερμανίας. Ως εκ τούτου, η επένδυση στο εν λόγω έργο θα είναι επωφελής για ολοκλήρη την Ευρωπαϊκή Ένωση.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

Διοίκηση Υποδομών Τσεχικών Σιδηροδρόμων www.szdc.cz

ΕΠΑΝΕΞΕΤΑΣΗ ΤΗΣ ΑΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑΣ: ΤΟ ACTIVE TRAVEL NETWORK

Η αλλαγή των μοντέλων αστικής κινητικότητας μπορεί να συμβάλει ουσιαστικά στην αντιμετώπιση των προβλημάτων των μεταφορών και τη μείωση της εξάρτησης από τα ορυκτά καύσιμα. Αυτό προσλαμβάνει ακόμη μεγαλύτερη σημασία υπό το φως της οικονομικής κρίσης και των σταθερά αυξανόμενων τιμών του πετρελαίου. Το «*Active Travel Network*» (Δίκτυο Ενεργητικών Μετακινήσεων) δημιουργήθηκε με σκοπό τη μείωση της ατομικής χρήσης των αυτοκινήτων, αξιοποιώντας τις προοπτικές για μια ριζική αλλαγή προτύπου.

Το δίκτυο εντάσσεται στο πρόγραμμα Urbact II και ενθαρρύνει το περπάτημα και την ποδηλασία ως πραγματικές εναλλακτικές λύσεις για «ενεργητικές μετακινήσεις». Το δίκτυο εστιάζει κατά προτεραιότητα στη διαχείριση της κινητικότητας και την ευαισθητοποίηση του κοινού σχετικά με τις μετακινήσεις.

Η ευαισθητοποίηση αποτελεί βασικό στόχο του έργου. Εφόσον υπάρχουν ήδη αξιόλογη τεχνογνωσία και καταγεγραμμένη γνώση, όπως εγχειρίδια ή οδηγοί σχεδιασμού σχετικά με τις λύσεις υποδομών και χωροταξίας, το δίκτυο θέτει συνειδητά ως στόχο τις υποκειμενικές πτυχές του ζητήματος:

- προαγωγή της επιθυμητής συμπεριφοράς και περιορισμό της ανεπιθύμητης μέσω κατάλληλων στρατηγικών «ώθησης και έλξης»
- μάρκετινγκ
- αλλαγή της σκέψης (ενδιαφερόμενα μέρη) και της συμπεριφοράς (πολίτες) των ανθρώπων
- οργάνωση μη μηχανοκίνητων μεταφορών και σύνδεσή τους με τις δημόσιες συγκοινωνίες
- ανάπτυξη εκπαίδευσης και κατάρτισης.

Κοινές και ειδικές προκλήσεις

Ως πρώτο βήμα, οι εταίροι του δικτύου ολοκλήρωσαν επιθεωρήσεις ενεργητικών μετακινήσεων –βασισμένες στο υφιστάμενο πρόγραμμα *Bicycle Policy Audit* (BYPAD)– προκειμένου να θέσουν τις βάσεις για δραστηριότητες ανταλλαγής και εκμάθησης, ανασκόπηση εμπειριών και ανάπτυξη τοπικών σχεδίων δράσης. Σε αντίθεση με άλλα προγράμματα αξιολόγησης που διεξάγονται από εμπειρογνώμονες, στις εν λόγω επιθεωρήσεις ενεπλάκησαν τρεις ομάδες ενδιαφερόμενων: πολιτικοί, τοπικές αρχές και χωροτάκτες, καθώς και χρήστες που αποτελούν πλέον μέλη της τοπικής ομάδας υποστήριξης Urbact σε κάθε πόλη-εταίρο. Από κοινού, καθόρισαν τα βασικά στοιχεία του σχεδίου δράσης, περιλαμβανομένων των προτεραιοτήτων, των απαραίτητων μέτρων και των όρων εφαρμογής του, καθώς και τις ευθύνες των διαφορετικών παραγόντων.

Όλοι οι εταίροι αντιμετωπίζουν κοινά προβλήματα, όπως η έλλειψη ενοποιημένων πολιτικών για το ποδήλατο και το περπάτημα, τα μεγάλα περιθώρια στην αντικατάσταση της χρήσης του αυτοκινήτου για μικρές αποστάσεις με το περπάτημα ή την ποδηλασία, και η απουσία μιας συναφούς ομάδας ενδιαφερόμενων. Έχουν όμως ακόμη να καταπιαστούν με ειδικότερες προκλήσεις, και γι' αυτό το λόγο κάθε τοπικό σχέδιο δράσης θα εστιάσει σε ένα ιδιαίτερο θέμα (π.χ. τον αντίκτυπο στην υγεία της οδηγίας της ΕΕ για τη μείωση του θορύβου).

Κύριος εταίρος του έργου είναι η αυστριακή πόλη Βάιτς. Οι υπόλοιποι εταίροι είναι το Νόρντερστετ (Γερμανία), το Σκάντεμποργκ (Δανία), οι Σέρρες, η Νοβάρα και το Ριτσιόνε (Ιταλία), το Ρατζιόνκοβ (Πολωνία), το Σέμπες (Ρουμανία), το Λούγκο (Ισπανία), το Λιούτομερ (Σλοβενία), καθώς και το πανεπιστήμιο του Γκρατς (Αυστρία).

ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

<http://urbact.eu/en/projects/low-carbon-urban-environments/active-travel-network/>





Η υποδομή μεταφορών αποτελεί σημαντικό κινητήριο μοχλό περιφερειακής ανάπτυξης. Ένα αποδοτικό δίκτυο μεταφορών είναι απαραίτητο για βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη, καθώς και εδαφική ισορροπία. Οι υστερούσες περιφέρειες αντιμετωπίζουν προβλήματα οικονομικής ανάπτυξης που απορρέουν εν μέρει από ανεπαρκή συστήματα μεταφορών και ελλειπείς συνδέσεις με τις υπόλοιπες περιφέρειες των χωρών τους, καθώς και με άλλες περιφέρειες της ΕΕ. Δεν είναι συμπτωματικό ότι οι περισσότερες περιφέρειες του Στόχου 1 στην ΕΕ15 εντοπίζονται στην περιφέρεια της ΕΕ, μακριά τόσο από εθνικά, όσο και από ευρωπαϊκά κέντρα οικονομικής δραστηριότητας.

Τα διαρθρωτικά ταμεία και το ταμείο συνοχής έχουν ιστορικά υπάρξει βασική πηγή χρηματοδότησης για τις επενδύσεις που απαιτούνται για τη μείωση των ανισορροπιών στις υποδομές μεταφορών σε υστερούσες περιφέρειες σε όλη την ΕΕ. Παρά τις σημαντικές επενδύσεις σε περιφέρειες του Στόχου 1 σε προηγούμενες περιόδους προγραμματισμού, στην αρχή της περιόδου προγραμματισμού 2000-2006 παρέμεναν μεγάλες ανισότητες ως προς τις επιχορηγήσεις στο σύνολο της ΕΕ, όσον αφορά τόσο τα ταχέα μέσα μεταφοράς μεταξύ περιφερειών όσο και τις αποδοτικές συνδέσεις εντός των περιφερειών.

Τα προβλήματα των μεταφορών στην ΕΕ12 ήταν ακόμη πιο πιεστικά. Στην περίπτωση αυτή η βασική ατέλεια δεν αφορούσε τόσο ελλείψεις στα δίκτυα, όσο την κατάσταση των δρόμων και σιδηροδρόμων. Η διάρκεια των διαδρομών ήταν κατά κανόνα πολύ μεγαλύτερη, λόγω αφενός της επείγουσας ανάγκης επισκευής πολλών δρόμων και σιδηροδρόμων έπειτα από πολλά χρόνια εγκατάλειψης, και αφετέρου της αδυναμίας ανταπόκρισης του σχεδιασμού τους στους σύγχρονους όγκους κυκλοφορίας.

Στόχευση χρηματοδοτήσεων για την ενίσχυση της βιωσιμότητας

Η πολιτική συνοχής έχει βελτιώσει το οδικό δίκτυο και την ποιότητα των σιδηροδρομικών υποδομών της ΕΕ και απαλλάξει από περιορισμούς χωρητικότητας καίριας σημασίας λιμάνια και αεροδρόμια. Αυτό συμβάλλει στη στήριξη της οικονομικής ανάπτυξης στις περιφέρειες που πληρούν τις προϋποθέσεις για παροχή βοήθειας. Εντούτοις, η έμφαση στα έργα που στρέφονται γύρω από δρόμους κατά την περίοδο 2000-2006 δεν έχει διευκολύνει την αλλαγή του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών, η οποία παραμένει ζητούμενο για την περιβαλλοντική βιωσιμότητα, ούτε έχει διευθετηθεί τη συμμόρφωση ή άλλα προβλήματα που απορρέουν από την αύξηση της οδικής κυκλοφορίας.

Ενώ η ΕΕ12 θα χρειαστεί να συνεχίσει την αναβάθμιση των υφιστάμενων οδικών δικτύων της σύμφωνα με τα ενωσιακά πρότυπα, οι επενδύσεις για τις μεταφορές πρέπει βαθμιαία να επικεντρώνονται στην παροχή λύσεων για βιώσιμες μεταφορές, τόσο σε εθνικό όσο και σε περιφερειακό επίπεδο. Οι επενδύσεις

πρέπει να στηρίζουν τους βασικούς στόχους της πολιτικής, όπως η μείωση των εκπομπών άνθρακα και άλλων ουσιών από τις οδικές μεταφορές, η ανακούφιση της συμφόρησης και η βελτίωση της οδικής ασφάλειας. Αυτοί οι στόχοι θα πρέπει να επιδιωχθούν μέσω στοχευμένων επενδύσεων, σχεδιασμένων για την ενθάρρυνση μιας μεταστροφής του τρόπου εκτέλεσης των μεταφορών από το ιδιωτικό αυτοκίνητο και τις οδικές μεταφορές εμπορευμάτων.

Όσον αφορά το σιδηρόδρομο, και ειδικότερα τις σιδηροδρομικές γραμμές υψηλής ταχύτητας, ο ρόλος των χρηματοδοτήσεων της ΕΕ θα πρέπει να εξετάζεται και να αιτιολογείται κατά περίπτωση, και αυτές να χορηγούνται μόνο όταν ενθαρρύνεται η περιφερειακή ανάπτυξη πέρα από τα σημαντικά κέντρα που εξυπηρετούνται. Άλλες πηγές χρηματοδότησης είναι διαθέσιμες για την ανάπτυξη του στρατηγικού σιδηροδρομικού δικτύου της ΕΕ (π.χ. ο προϋπολογισμός των ΔΕΔ-Μ). Επιπλέον, τα στοιχεία καταδεικνύουν ότι οι επενδύσεις σε κοινές σιδηροδρομικές γραμμές αποτελούν συχνά προτιμότερη λύση, επιτυγχάνοντας περιφερειακή ανάπτυξη με λιγότερα κονδύλια και σε λιγότερο χρόνο.

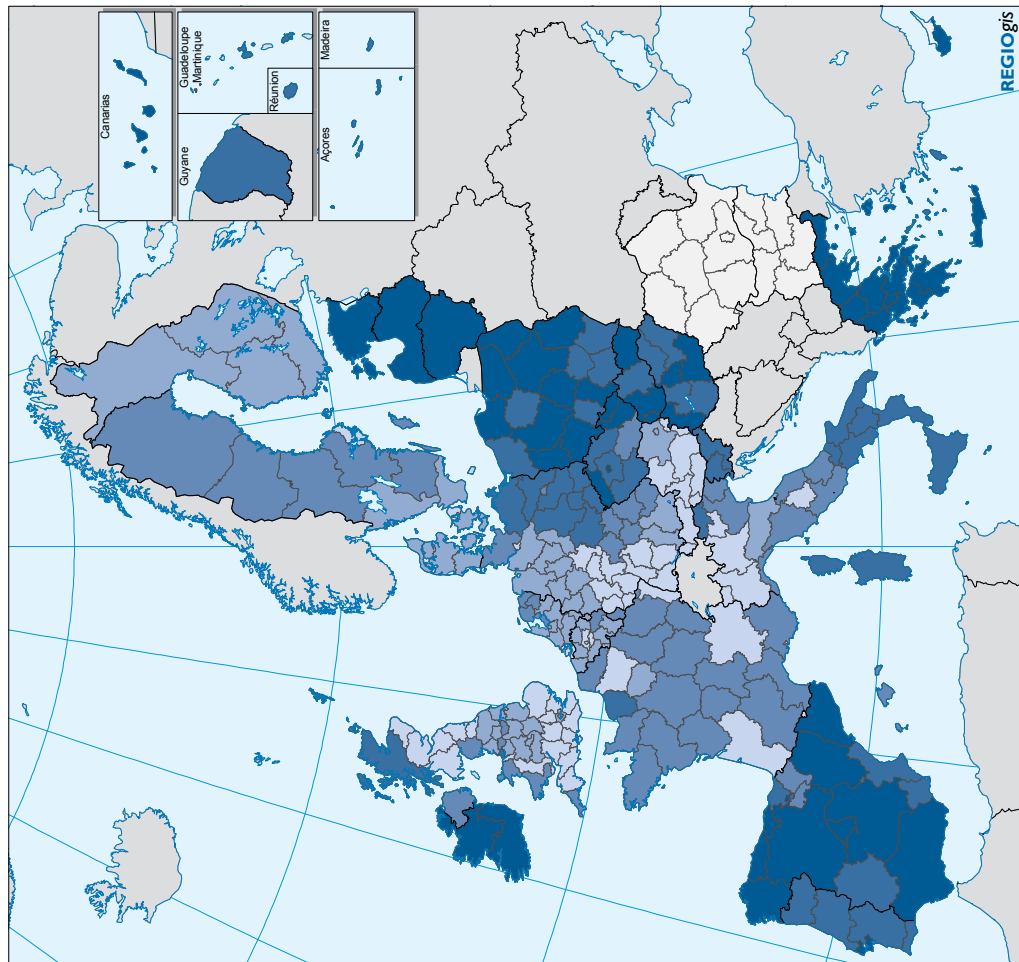
Για τους άλλους τρόπους μεταφοράς (αεροπορική και θαλάσσια), όπου τα αποτελέσματα είναι λιγότερο σαφή, οι επενδύσεις πρέπει να ενθαρρύνουν την περιφερειακή ανάπτυξη. Η χρήση ενωσιακών χρηματοδοτήσεων πρέπει να συναρτάται με τη διαθεσιμότητα άλλων πηγών χρηματοδότησης για το συγκεκριμένο τύπο επένδυσης. Για παράδειγμα, η δυναμικότητα των πολυτροπικών συνδέσεων ενδέχεται να αποτελεί καλύτερη επένδυση από μόνη την καθαυτή χωρητικότητα ενός συγκεκριμένου λιμανιού.

Στοιχεία από την εκ των υστέρων αξιολόγηση της περιόδου 2000-2006

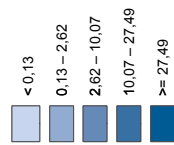
Συνολικά περίπου €33,8 δισεκατομμύρια διατέθηκαν από το ΕΤΠΑ στις μεταφορές κατά την εν λόγω περίοδο προγραμματισμού. €17,2 δισεκατομμύρια διατέθηκαν από το ταμείο συνοχής.

- Το **ΕΤΠΑ** συγχρηματοδότησε 13% των νέων σιδηροδρομικών γραμμών υψηλής ταχύτητας και 24% των επεκτάσεων αυτοκινητοδρόμων
- Το **ΕΤΠΑ** συγχρηματοδότησε 26% των 7 734 χλμ. αυτοκινητοδρόμων που κατασκευάστηκαν στην ΕΕ15 και των 3 000 χλμ. σιδηροδρομικών γραμμών που αναβαθμίστηκαν
- Το **ταμείο συνοχής** συγχρηματοδότησε 1 281 χλμ. νέων δρόμων και 3 176 χλμ. ανακατασκευασμένων (συνολικά **4 457 χλμ. δρόμων**, νέων και ανακατασκευασμένων)
- Το **ταμείο συνοχής** συγχρηματοδότησε 2 010 χλμ. νέων σιδηροδρομικών γραμμών και 3 840 χλμ. ανακατασκευασμένων (συνολικά **5 850 χλμ. σιδηροδρομικών γραμμών**, νέων και ανακατασκευασμένων)

Επενδύσεις περιφερειακής πολιτικής σε υποδομές μεταφορών, 2000-06



% της συνολικής χρηματοδότησης

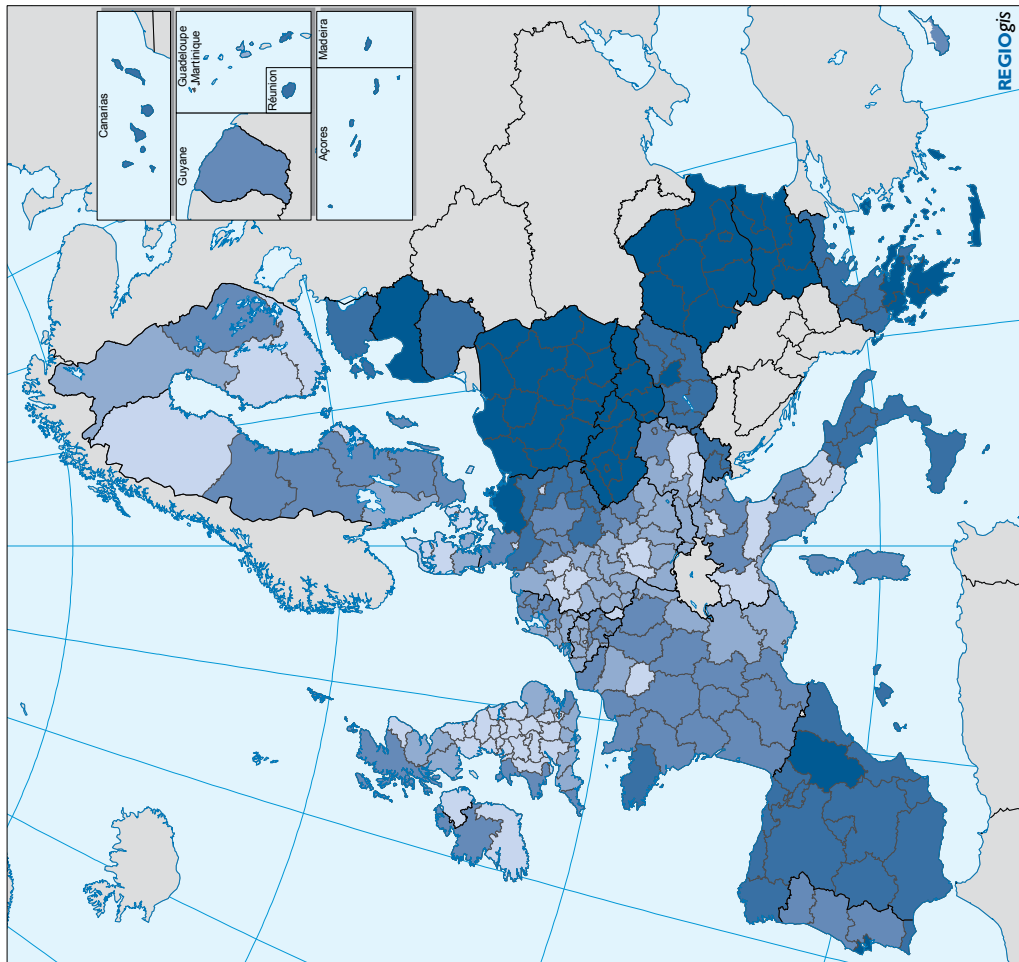


EE-27 = 22,3
Οι χρηματοδοτήσεις για μεταφορές υποδομών
απόγονοι σε περίπου 648 διακεταμύρια
Πηγή: ΓΔ REGIO

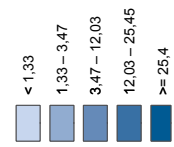
0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

Σχεδιαζόμενες επενδύσεις περιφερειακής πολιτικής σε υποδομές μεταφορών, 2007-13



% της συνολικής χρηματοδότησης



EE-27 = 22,0
Οι χρηματοδοτήσεις για μεταφορές υποδομών
απόγονοι σε περίπου 676 διακεταμύρια
Πηγή: ΓΔ REGIO

0 500 Km

© EuroGeographics Association for the administrative boundaries

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΔΙΑΒΟΥΛΕΥΣΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΜΠΤΗ ΕΚΘΕΣΗ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΟΧΗ

Με περισσότερες από 444 παρεμβάσεις, οι οποίες ελήφθησαν μεταξύ 12 Νοεμβρίου 2010 και 31 Ιανουαρίου 2011, η δημόσια διαβούλευση σχετικά με τα συμπεράσματα της πέμπτης έκθεσης για τη συνοχή ήταν πραγματικά επιτυχής και επέτρεψε σε εκατοντάδες συμμετέχοντες να διατυπώσουν τις απόψεις τους αναφορικά με το μέλλον της πολιτικής συνοχής.

ΠΟΙΟΙ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΘΗΚΑΝ;

- 26 κράτη μέλη
- 225 περιφερειακές και τοπικές αρχές
- 66 οικονομικοί και κοινωνικοί εταίροι
- 37 ευρωπαϊκές ομάδες συμφερόντων για εδαφικά ζητήματα
- 29 οργανώσεις της κοινωνίας των πολιτών
- 21 πολίτες
- 15 ιδιωτικές επιχειρήσεις
- 8 ακαδημαϊκά και ερευνητικά ιδρύματα
- 1 όργανο της ΕΕ
- 9 άλλοι ενδιαφερόμενοι φορείς

Αύξηση της προστιθέμενης αξίας της πολιτικής συνοχής

Ο ρόλος της πολιτικής συνοχής στην προώθηση των στόχων της στρατηγικής «Ευρώπη 2020» έγινε δεκτός με ενθουσιασμό από τους συμμετέχοντες, μολοντί πολλοί υπογράμμισαν την ανάγκη ευελιξίας για την αντιμετώπιση συγκεκριμένων αναγκών και προκλήσεων.

Σημαντικός παράγοντας για τους συμμετέχοντες ήταν ο καλύτερος συντονισμός ανάμεσα στο ΕΤΠΑ, το ΕΚΤ, το ταμείο συνοχής, το ευρωπαϊκό γεωργικό ταμείο αγροτικής ανάπτυξης (ΕΓΤΑΑ) και το ευρωπαϊκό ταμείο αλιείας (ΕΤΑ).

Μολοντί υπάρχει επίσης ευρεία συναίνεση όσον αφορά την ανάγκη μιας αποτελεσματικότερης πολιτικής συνοχής, το να γίνει αυτό μέσω της καθιέρωσης ορισμένων προϋποθέσεων, κινήτρων ή αποθεματικού επίδοσης συζητήθηκε έντονα στις παρεμβάσεις.

Ενίσχυση της διακυβέρνησης

Οι παρεμβάσεις δείχνουν μια γενική συναίνεση ως προς την ανάγκη για ένα πιο φιλόδοξο πρόγραμμα για το αστικό περιβάλλον, αλλά και για καλύτερες συνδέσεις ανάμεσα στις

αστικές και αγροτικές περιοχές και την ανάπτυξη μακροπεριφερειακών στρατηγικών. Δεδομένου ότι η πολιτική για τη συνοχή εμπλέκει πολλά διαφορετικά επίπεδα διακυβέρνησης και φορείς, πολλοί συμμετέχοντες υποστήριξαν την ιδέα ενδυνάμωσης της αρχής της εταιρικής σχέσης μέσω της ευρύτερης συμμετοχής τοπικών εταίρων.

Ένα βελτιωμένο σύστημα υλοποίησης

Ένα πιο απλό σύστημα υλοποίησης ήταν η βασική ιδέα που υιοθετήθηκε από τους περισσότερους συμμετέχοντες, οι οποίοι εκφράστηκαν υπέρ μιας αναπροσαρμοσμένης διαδικασίας ελέγχου, καθώς και του καλύτερου συντονισμού μεταξύ των ταμείων. Υπήρξε γενική συναίνεση ως προς την επέκταση των κανόνων αποδέσμευσης N+2 τουλάχιστον τον πρώτο χρόνο, με πιθανή επέκταση σε N+3.

Η αρχιτεκτονική της πολιτικής για τη συνοχή

Σύμφωνα με τους περισσότερους συμμετέχοντες, το ΕΚΤ πρέπει να διατηρηθεί ως έχει, ωστόσο ευπρόσδεκτες θα ήταν οι συνέργειες και ο καλύτερος συντονισμός με το ΕΤΠΑ. Τέλος, η δημιουργία μιας κατηγορίας ενδιάμεσων περιφερειών, σε αντικατάσταση των σημερινών συστημάτων σταδιακής ένταξης και εξόδου, έγινε ευρέως αποδεκτή από την πλειοψηφία των συμμετεχόντων.

Τα αποτελέσματα της δημόσια διαβούλευσης θα ενσωματωθούν στο νομοθετικό πλαίσιο για την περίοδο μετά το 2013.

ΓΙΑ ΝΑ ΜΑΘΕΤΕ ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

http://ec.europa.eu/regional_policy/consultation/5cr/answers_en.cfm



ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΕΣ 2011	ΕΚΔΗΛΩΣΗ	ΤΟΠΟΣ
15-16 Σεπτεμβρίου	Τα Πλεονεκτήματα της Διακρατικής Συνεργασίας: 13 Προγράμματα – 1 Στόχος: η βελτίωση της ποιότητας ζωής στις ευρωπαϊκές περιφέρειες!	Κατοβίτσε (PL)
10-13 Οκτωβρίου	Ημέρες Ελεύθερης Προσέλευσης	Βρυξέλλες (BE)
24-26 Οκτωβρίου	Φόρουμ για την ανάπτυξη της Βαλτικής και 2ο Ετήσιο φόρουμ ενδιαφερόμενων μερών για τη στρατηγική της ΕΕ για την περιοχή της Βαλτικής Θάλασσας	Γκντανσκ (PL)
27-28 Οκτωβρίου	Διάσκεψη Jessica- Jeremie	Βαρσοβία (PL)
24 Νοεμβρίου	Διάσκεψη: Ολοκληρωμένη προσέγγιση της ανάπτυξης – κλειδί για την έξυπνη, βιώσιμη και χωρίς αποκλεισμούς Ευρώπη	Πόζναν (PL)
25 Νοεμβρίου	Άτυπη υπουργική συνάντηση	Πόζναν (PL)
28-29 Νοεμβρίου	Εβδομάδα ESPON – σεμινάριο ESPON 2013	Κρακοβία (PL)

Πρόσθετες πληροφορίες για τις παραπάνω εκδηλώσεις μπορείτε να βρείτε στην ενότητα Agenda στον ιστότοπό μας Inforegio: http://ec.europa.eu/regional_policy/conferences/agenda/



Το Panorama καλωσορίζει τα
σχόλια και τις ερωτήσεις σας.
Θέλουμε να σας ακούσουμε,
επικοινωνήστε λοιπόν μαζί μας
και μοιραστείτε τις εμπειρίες σας.

Επιθυμείτε στα επόμενα τεύχη του Inforegio
Panorama να καλύψουμε συγκεκριμένα θέματα
περιφερειακής πολιτικής; Ενημερώστε μας
σχετικά στο:

regio-panorama@ec.europa.eu

ΚΝ-ΙΡ-11-038-ΕΙ-С

ISSN 1725-8138

© Ευρωπαϊκή Ένωση, 2011
Επιτρέπεται η αναπαραγωγή με αναφορά της πηγής.

Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Γενική Διεύθυνση Περιφερειακής Πολιτικής
Επικοινωνία, Πληροφόρηση και Επικοινωνία με Τρίτες Χώρες,
Raphaël Goulet
Avenue de Tervueren 41, B-1040 Bruxelles
Courriel: regio-info@ec.europa.eu
Internet: http://ec.europa.eu/regional_policy/index_fr.htm

