



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ & ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΓΕΝ.Δ/ΝΣΗ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΥ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ

Αθήνα, 30 Απριλίου 2009
Αριθμ. Πρωτ. 22083 /ΕΥΔ&ΠΤΣ 1696

ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΑΡΑΚΟΛΟΥΘΗΣΗΣ
ΤΑΜΕΙΟΥ ΣΥΝΟΧΗΣ

Πληροφορίες : Γ. Λογοθέτης /Β. Διαβολίτσι

Τηλ. : 210-3377832/210-3377859

Fax : 210-3377865

E-mail : glogothetis@mne.gr

v.diavolitsi@mne.gr

ΠΡΟΣ:

**Ευρωπαϊκή Επιτροπή,
DG Energy and Transport,
TEN-T,
B-1049 Brussels,
Belgium**

**ΘΕΜΑ: Δημόσια διαβούλευση για την Πράσινη Βίβλο στο πλαίσιο της αναθεώρησης
για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ).**

Σας υποβάλλουμε συνημμένα τα σχόλια των ελληνικών αρχών αναφορικά με τη δημόσια διαβούλευση για την Πράσινη Βίβλο, στο πλαίσιο της αναθεώρησης της πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ.

Η Προϊσταμένη της ΕΥΔ&ΠΤΣ

Μ. Βεργοπούλου

Συνημμένα:

- Σχόλια για την Πράσινη Βίβλος- Δημόσια Διαβούλευση

Κοινοποίηση:

- Υπουργείο Μεταφορών, Γεν. Δ/ση Μεταφορών,
Τμήμα Διεθνών Σχέσεων, Αναστάσεως 2 και Τσιγάντε, 156 69 Αθήνα
- Ε.Υ.Δ. /Ε.Π.- Ε.Π, Κόνιαρη 15, 114 71 Αθήνα
- ΕΔΑ Μεταφορών, Αγ. Σοφίας 10, 154 10 Αθήνα

Εσωτερική Διανομή :

- Γραφείο Υφυπουργού
- Γραφείο Γεν. Γραμματέα
- Γραφείο Γεν. Διευθυντή
- ΕΥΔ&ΠΤΣ



**ΑΚΡΙΒΕΣ ΑΝΤΙΓΡΑΦΟ
Ο ΠΡΟΪΣΤΑΜΕΝΟΣ ΔΙΕΚ/ΣΗΣ
Κ.Α.Α.**

ΣΤΑΥΡΟΣ ΑΛΕΞΟΠΟΥΛΟΣ

GREEN PAPER PUBLIC CONSULTATION

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Παρά τη σημαντική πρόοδο που έχει σημειωθεί μέχρι σήμερα στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ, παρατηρείται σημαντική υστέρηση στην υλοποίηση του σε σχέση με τον αρχικό προγραμματισμό. Προκειμένου να αντιμετωπισθεί η υστέρηση αυτή προτείνεται από την Ε.Ε. η αναθεώρηση της πολιτικής για τα ΔΕΔ-Μ. Η Πράσινη Βίβλος αποτελεί θετική πρωτοβουλία δίνοντας το έναυσμα και εναλλακτικά σενάρια εργασίας για την μεθοδικότερη προσέγγιση υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ σε εθνικό και κοινοτικό επίπεδο.

Έχοντας επεξεργασθεί το κείμενο και τα εναλλακτικά σενάρια, σε συνεργασία με τις αρμόδιες υπηρεσίες συναρμόδιων Υπουργείων ΥΠΕΧΩΔΕ, ΥΜΕ, η πρότασή μας για τη μελλοντική διάρθρωση του ΔΕΔ-Μ, προσεγγίζει τη «διττή προσέγγιση» με μόνη διαφοροποίηση τον «εννοιολογικό πυλώνα», όπου προτείνεται διευρυμένη προσέγγιση στους στόχους και στα κριτήρια για τον προσδιορισμό και ιεράρχηση των έργων, ώστε να λαμβάνεται υπόψη ισότιμα η επιχειρηματική δραστηριότητα, καθώς και οι στόχοι και τα κριτήρια και των άλλων κοινοτικών πολιτικών, που αποτελούν το πλαίσιο της πολιτικής μεταφορών, όπως είναι η περιφερειακή πολιτική, η πολιτική συνοχής, η περιβαλλοντική πολιτική, κλπ.

Με την παραπάνω προσέγγιση προωθείται η συνέργεια και η συμπληρωματικότητα των κοινοτικών πολιτικών, λαμβάνονται υπόψη οι διαφορετικές ανάγκες σε υποδομές μεταξύ των Κ-Μ, η αναπτυξιακή δυναμική, τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των Κ-Μ και παράλληλα επιτυγχάνεται ο συντονισμός της συγχρηματοδότησης των έργων από τις διαθέσιμες πηγές χρηματοδότησης συμβάλλοντας στην ολοκλήρωση του ΔΕΔ-Μ.

Επισημαίνεται, ότι για την επίτευξη των παραπάνω στόχων απαραίτητη προϋπόθεση αποτελεί η αύξηση του διαθέσιμων κοινοτικών πόρων, ειδικότερα δε από την ειδική γραμμή του κοινοτικού προϋπολογισμού για τα ΔΕΔ-Μ (TEN-Ta budget).

Οι παραπάνω θέσεις παρουσιάζονται αναλυτικότερα στη συνέχεια.

E1) Πρέπει να συμπεριληφθούν και άλλοι παράγοντες στην αξιολόγηση της μέχρι τώρα εξέλιξης του ΔΕΔ-Μ εκ μέρους της Επιτροπής;

Η μέχρι σήμερα αξιολόγηση της εξέλιξης των ΔΕΔ-Μ εκ μέρους της Επιτροπής εστιάζεται στη συγκριτική ανάλυση μεταξύ του προγραμματισμού και της υλοποίησης του δικτύου, χρησιμοποιώντας κυρίως χρηματοοικονομικούς δείκτες και χωρίς να λαμβάνει υπόψη το διαφορετικό κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον του κάθε Κ-Μ και τις τυχόν μεταβολές σε αυτό.

Προκειμένου να επιτευχθεί μια ολοκληρωμένη προσέγγιση στην αξιολόγηση της εξέλιξης των ΔΕΔ-Μ, θα πρέπει να συμπεριληφθούν και επιπλέον παράγοντες αξιολόγησης όπως:

- Ο βαθμός υλοποίησης από τα Κ-Μ των έργων ΔΕΔ-Μ, σε σχέση με τις πραγματικές ανάγκες των Κ-Μ και της Ε.Ε., και ο συνδυασμός τους με στόχο τη δημιουργία ενός δικτύου που να εξυπηρετεί ταυτόχρονα τόσο την Ε.Ε. όσο και τα Κ-Μ.
- Η συνέργεια της πολιτικής των ΔΕΔ-Μ, με άλλες πολιτικές, συμπληρωματικές και αλληλένδετες, όπως η περιφερειακή πολιτική, η πολιτική συνοχής, η περιβαλλοντική πολιτική, κλπ, που έχουν σαν στόχο τη διασύνδεση της περιφέρειας με τις χώρες της Κεντρικής Ευρώπης, των περιφερειών των Κ-Μ μεταξύ τους, καθώς και την ανάπτυξη των περιφερειών αυτών για την εξομάλυνση των ανισοτήτων, σύμφωνα με τις επιταγές της αειφόρου ανάπτυξης. Επισημαίνεται η ιδιαίτερη έμφαση που πρέπει να δοθεί στην Περιφερειακή Ανάπτυξη, στο πλαίσιο της πολιτικής συνοχής για τη μείωση των ανισοτήτων.
- Η γεωγραφική θέση και η μορφολογία (π.χ. απόσταση από Κεντρ. Ευρώπη, μορφολογία εδάφους – πεδινό, ορεινό, κλπ) των Κ-Μ, και ο βαθμός που οι επιπτώσεις τους στο κόστος κατασκευής, διαχείρισης και συντήρησης των υποδομών, λαμβάνονται υπόψη κατά τον προγραμματισμό της χρηματοδότησης εκ μέρους της Επιτροπής.
- Το ποιοτικό επίπεδο των υφιστάμενων υποδομών των Κ-Μ, και ως εκ τούτου οι διαφορετικές επενδυτικές ανάγκες που προκύπτουν. Σε Κ-Μ με υψηλό επίπεδο υποδομών οι επενδύσεις επικεντρώνονται στη βελτίωση του υφιστάμενου δικτύου με την ανάπτυξη και εξορθολογισμό της μεταφορικής ικανότητας, ενώ σε Κ-Μ με χαμηλό επίπεδο υποδομών οι επενδύσεις επικεντρώνονται στην δημιουργία των βασικών υποδομών.
- Οι τυχόν μεταβολές στις συνθήκες υλοποίησης των προγραμματισμένων επενδύσεων, εντός των διαφορετικών Κ-Μ, αλλά και σε ευρωπαϊκό επίπεδο

(π.χ. οικονομικές συνθήκες, γεωπολιτικές αλλαγές, τεχνολογικές αλλαγές, κλπ), και οι μηχανισμοί ανάδρασης μεταξύ των Κ-Μ και της Επιτροπής, για την έγκαιρη αντιμετώπιση τυχόν προβλημάτων που προκύπτουν.

- Η θέση των Κ-Μ στη λειτουργική δομή του Ευρωπαϊκού και Παγκόσμιου χάρτη των μεταφορικών υποδομών (π.χ. χώρα διαμετακόμισης, χώρα - πύλη και προς άλλες ηπείρους, κ.λ.π.)
- Η αναπτυξιακή δυναμική και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των Κ-Μ, που σχετίζονται με τις παραγωγικές δραστηριότητες και τους πυλώνες της οικονομικής τους ανάπτυξης (π.χ. οικονομία βασισμένη στον πρωτογενή τομέα, στη βιομηχανία, τον τουρισμό, κ.λ.π.). Οι ανάγκες αυτές καθορίζουν και τα είδη των υποδομών που απαιτούνται, προκειμένου να εξυπηρετείται η ζήτηση με το βέλτιστο τρόπο.

Στην αξιολόγηση της εξέλιξης του δικτύου, θα μπορούσε να αξιοποιηθεί η μέτρηση της μεταβολής των ακόλουθων δεικτών (σε ευρωπαϊκό επίπεδο και σε επίπεδο Κ-Μ):

- κόστος και χρόνος της μεταφορικής δραστηριότητας
- προσβασιμότητα στο δίκτυο
- κοινωνικοοικονομική συνοχή
- περιφερειακή ανάπτυξη
- πολιτική συνοχής
- περιβαλλοντική επιβάρυνση
- ασφάλεια του μεταφορικού δικτύου,
- χρήση συνδυασμένων μεταφορών
- επίπεδο διαλειτουργικότητας
- βαθμός εξισορρόπησης μεταξύ των μεταφορικών μέσων (ύστερα από επανακαθορισμό των μεριδίων τους σύμφωνα με επικαιροποιημένες προβλέψεις επί της μεταφορικής ζήτησης).

Προτείνεται η θεσμοθέτηση συγκεκριμένης διαδικασίας και συγκεκριμένων δεικτών αξιολόγησης με κοινή μεθοδολογία για όλα τα Κ-Μ προκειμένου να καλύπτονται οι ελάχιστες κοινές απαιτήσεις, σύμφωνα με τους παραπάνω παρατιθέμενους δείκτες. Η μεθοδολογία αυτή θα έχει ως βάση σύγκρισης τον προγραμματισμό της εκάστοτε Προγραμματικής Περιόδου Αναφοράς, ενώ θα περιλαμβάνει και ενδιάμεσους στόχους, που θα συνδέονται με τα χρηματοδοτικά προγράμματα της Ε.Ε., ώστε να λαμβάνονται υπόψη όλες οι επενδύσεις επί του ΔΕΔ-Μ, ανεξάρτητα από τις πηγές χρηματοδότησης.

E2) Ποια άλλα επιχειρήματα συνηγορούν υπέρ ή κατά της διατήρησης του συνολικού δικτύου και με ποιο τρόπο θα ήταν δυνατόν να ξεπεραστούν τα μειονεκτήματα της κάθε (αυτής της) προσέγγισης;

Η διατήρηση της προσέγγισης του συνολικού δικτύου έχει τα ακόλουθα πλεονεκτήματα:

- Δεν θίγει την αξιοπιστία της μέχρι σήμερα εφαρμοσθείσας κοινοτικής πολιτικής για το ΔΕΔ-Μ, αξιοποιώντας το υφιστάμενο δίκτυο και τις υλοποιηθείσες υποδομές.
- Διευκολύνει τη διασύνδεση των αξόνων προτεραιότητας μεταξύ τους καθώς και με το λοιπό δίκτυο, και προωθεί τη δημιουργία ενός πανευρωπαϊκού διατροπικού και διαλειτουργικού δικτύου.
- Δίνει τη δυνατότητα για πιθανή μελλοντική ανάδειξη των δράσεων κοινού ενδιαφέροντος σε δράσεις προτεραιότητας και ευελιξία στο χαρακτηρισμό τους, σύμφωνα με τα αποτελέσματα των υλοποιούμενων δράσεων.
- Δίνει τη δυνατότητα κάλυψης των περιφερειακών αναγκών, ειδικότερα σε περιφέρειες με σημαντικές ιδιαιτερότητες, όπως οι απομακρυσμένες, μειονεκτικές καθώς και νησιωτικές περιοχές, όπου υπάρχουν ήδη προσδιορισμένα έργα ΔΕΔ-Μ.
- Δίνει τη δυνατότητα επίτευξης του παράλληλου στόχου της συνοχής και της περιφερειακής ανάπτυξης σε ευρωπαϊκό επίπεδο και σε επίπεδο Κ-Μ.
- Οι επενδύσεις στο δίκτυο-κορμό δίνουν τη δυνατότητα υλοποίησης έργων τόσο στους βασικούς άξονες όσο και στους τροφοδοτικούς κλάδους εξυπηρετώντας τη μεταβαλλόμενη ροή της κυκλοφορίας, καθώς και εναλλακτικές δυνατότητες αποσυμφόρησης του κεντρικού δικτύου και σύνδεσης των αξόνων μεταξύ τους.
- Ευνοεί τη συμμετοχή των εμπλεκόμενων μερών που προέρχονται από τοπικές και περιφερειακές μονάδες διοίκησης, ενισχύοντας τη δημοκρατικότητα στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.
- Ενισχύει την επίτευξη του στόχου των door-to-door μεταφορών.
- Δίνει τη δυνατότητα αποτελεσματικότερης χρήσης των χρηματοδοτικών πόρων, ανάλογα με τις εξελίξεις στην υλοποίηση των δράσεων και τη μεταφορική ζήτηση (αλλαγές στον εθνικό προγραμματισμό).
- Αποτελεί μια πανευρωπαϊκή προσέγγιση ανάπτυξης του δικτύου μεταφορών, λαμβάνοντας ταυτόχρονα υπόψη τις ανάγκες και ιδιαιτερότητες των Κ-Μ.

Η διατήρηση της προσέγγισης του συνολικού δικτύου έχει τα ακόλουθα μειονεκτήματα:

- Αδυναμία της κατά προτεραιότητα υλοποίησης των μεγάλων και σημαντικών έργων προτεραιότητας με τη διασπορά των χρηματοδοτικών πόρων.
- Παρουσιάζει αδυναμία στο συντονισμό των εθνικών πολιτικών των Κ-Μ, τα οποία εφαρμόζουν διαφορετικές προσεγγίσεις προγραμματισμού, με αποτέλεσμα η διαχείριση των διατιθέμενων πόρων να πραγματοποιείται με βάση τις εθνικές τους προτεραιότητες.
- Η επικέντρωση της χρηματοδότησης σε δράσεις προτεραιότητας εθνικού ενδιαφέροντος δεν λαμβάνει υπόψη τη συνέχεια των ροών κυκλοφορίας και αποτυγχάνει να συνεκτιμήσει τα επιπρόσθετα «οφέλη Δικτύου» σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Για την αντιμετώπιση των μειονεκτημάτων της προσέγγισης του συνολικού δικτύου προτείνονται τα ακόλουθα:

1. Διαμόρφωση ενός επικαιροποιημένου Masterplan για το ΔΕΔ-Μ, που θα αφορά όλα τα Κ-Μ, με συγκεκριμένη χωρική και χρονική στοχοθεσία.
2. Ενίσχυση του προϋπολογισμού των ΤΕΝ-Τ για την υλοποίηση των δεσμεύσεων του προαναφερόμενου Masterplan και αποφυγή της αποσπασματικής χρηματοδότησης έργων.
3. Θέσπιση κινήτρων (bonus) ανά Κ-Μ., σε συνάρτηση με την προβλεπόμενη εξέλιξη της υλοποίησης του Προγράμματός του, όπως αυτό θα καταγράφεται στο Masterplan, με βάση συγκεκριμένους δείκτες.
4. Θεσμική υποστήριξη όλων των Κ-Μ για την αξιοποίηση εναλλακτικών μεθόδων και εργαλείων (πχ. PPP) για την υλοποίηση των στόχων του Masterplan.
5. Ευρεία δημοσιοποίηση σε όλα τα Κ-Μ των αποτελεσμάτων αξιοποίησης των πόρων και υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, με στόχο την κινητοποίηση των Κ-Μ.

E3) Αυτή η προσέγγιση δικτύου προτεραιότητας υπερέχει της σημερινής προσέγγισης των έργων προτεραιότητας; Εάν αυτό δεν ισχύει, για ποιους λόγους και ποια τα ιδιαίτερα πλεονεκτήματα της προσέγγισης των έργων προτεραιότητας; Εάν η προσέγγιση του δικτύου προτεραιότητας υπερέχει, ποια είναι τα (περαιτέρω) πλεονεκτήματα που θα συνεπαγόταν και πώς πρέπει να αναπτυχθεί;

Η προσέγγιση του δικτύου προτεραιότητας υπερέχει της προσέγγισης των έργων προτεραιότητας από την άποψη ότι διασφαλίζει καλύτερα τη συστηματικότερη ενσωμάτωση των κόμβων, των σημείων πρόσβασης και των σημείων διατροπικής σύνδεσης στο δίκτυο προτεραιότητας, καθώς και τη σύνδεση μεταξύ των έργων-αξόνων προτεραιότητας, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο αποτελεσματικότερα

στην επίτευξη του στόχου της πολυτροπικότητας και της διαλειτουργικότητας. Αναγνωρίζει τον ρόλο των βασικών αξόνων και των τροφοδοτικών κλάδων και αναδεικνύει τα σημεία συμφόρησης (bottlenecks). Επίσης, συμβάλλει στην πιο συντονισμένη και ομοιόμορφη ανάπτυξη και εφαρμογή των τεχνολογικών καινοτομιών (ΕΣΜ) και στη διάχυση της τεχνογνωσίας μεταξύ των διαχειριστών και των φορέων υλοποίησης των δράσεων/έργων ΔΕΔ-Μ. Παράλληλα ενισχύει τις πολιτικές της περιφερειακής ανάπτυξης και της συνοχής.

Η αντικατάσταση των έργων προτεραιότητας από ένα δίκτυο προτεραιότητας είναι πλήρως αιτιολογημένη, υπό την προϋπόθεση ότι θα εξακολουθήσει να υφίσταται το ευρύτερο θεσμοθετημένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών και ότι θα συνεχίσει η χρηματοδότηση των ήδη επιλεγμένων έργων. Συνεπώς τα έργα του συνολικού θεσμοθετημένου ΔΕΔ-Μ, θα συνεχίσουν να χρηματοδοτούνται από πόρους του ΕΤΠΑ, του Ταμείου Συνοχής και του ενισχυμένου προϋπολογισμού των ΔΕΔ-Μ.

Παράλληλα, πρέπει να συνεχιστεί η χρηματοδότηση και των λοιπών έργων κοινού ενδιαφέροντος, όπως έχουν σήμερα, προκειμένου να μη διακυβευτεί ο παράλληλος στόχος της συνοχής και της περιφερειακής ανάπτυξης. Επίσης, αμβλύνεται ο κίνδυνος της δημιουργίας σημείων συμφόρησης στα σημεία εκείνα όπου το δίκτυο προτεραιότητας ενώνεται με τα λοιπά δίκτυα.

Επίσης, η ανάπτυξη ενός δικτύου προτεραιότητας θα πρέπει να συνοδεύεται από την ενσωμάτωση σε αυτό διατροπικών «κόμβων προτεραιότητας», καθώς και σημείων προσβασιμότητας για την μελλοντική του επέκταση σύμφωνα με τις εξελισσόμενες μεταφορικές ανάγκες, συνεκτιμώντας παράλληλα τις πιθανές συνδέσεις του με μεταφορικά δίκτυα άλλων χωρών.

Ένα δίκτυο προτεραιότητας υπερέχει της σημερινής προσέγγισης των έργων προτεραιότητας με την προϋπόθεση ότι:

- θα λάβει υπόψη τα μέχρι σήμερα επιτεύγματα,
- θα συνδυάζει κοινούς στόχους με αντικειμενική και διαφανή μεθοδολογία προγραμματισμού σε επίπεδο Ε.Ε.,
- θα συνδυάζει διαφορετικής κλίμακας έργα υποδομής στους βασικούς και τροφοδοτικούς άξονες,
- θα χρηματοδοτείται αποτελεσματικά από τα διαθέσιμα χρηματοδοτικά μέσα (έμφαση σε ενισχυμένο TEN-T budget, Ταμείο Συνοχής, ΕΤΠΑ, κλπ),
- θα στοχεύει στην διαλειτουργικότητα των δικτύων με τον καθορισμό και εφαρμογή ενιαίων τεχνικών προδιαγραφών,

- θα αναδεικνύει τη συμπληρωματικότητα των μεταφορικών μέσων και θα ενισχύει τις συνδυασμένες μεταφορές ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες κάθε χωρικής ενότητας, και
- θα αναγνωρίζει την αξία των κομβικών σημείων (nodal points) στην αλυσίδα των ολοκληρωμένων μετακινήσεων, επενδύοντας και σε αυτά (καθορισμός κόμβων προτεραιότητας επί του δικτύου).

Τα κριτήρια διαμόρφωσης του δικτύου προτεραιότητας θα πρέπει να είναι διαφανή και να λαμβάνουν υπ' όψη τους την πολλαπλότητα των στόχων της κοινοτικής μεταφορικής πολιτικής, της πολιτικής συνοχής και της περιφερειακής διάστασης και ανάπτυξης.

Ε4) Αυτή η ευέλικτη προσέγγιση για τον χαρακτηρισμό έργων ως κοινού ενδιαφέροντος θα ήταν η κατάλληλη για μια πολιτική που, κατά κανόνα, βασίζεται σε μεγάλο βαθμό στις αποφάσεις των μεμονωμένων κρατών μελών για επενδύσεις σε υποδομή; Ποια είναι τα περαιτέρω πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα αυτής της προσέγγισης και πώς θα μπορούσε να αποτυπώνεται στον προγραμματισμό σε κοινοτικό επίπεδο;

Η διατήρηση του συνολικού δικτύου ως έχει, και η διαμόρφωση ενός κεντρικού δικτύου, το οποίο ακολουθεί την υπάρχουσα προσέγγιση των έργων προτεραιότητας, διασφαλίζει την υλοποίηση των μέχρι σήμερα ειλημμένων αποφάσεων των μεμονωμένων κρατών μελών για επενδύσεις σε υποδομή.

Επιπρόσθετα, η εισαγωγή του «εννοιολογικού πυλώνα ως παράγοντα διεύρυνσης της εννοιολογικής προσέγγισης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών» μπορεί να αξιοποιηθεί ως ένα ακόμα εργαλείο - αλλά όχι μοναδικό - προσδιορισμού και ιεράρχησης των προτεραιοτήτων στην υλοποίηση των έργων ΔΕΔ-Μ, και να μην οδηγήσει στην κατάργηση ή στην αντικατάσταση του υφιστάμενου θεσμοθετημένου ΔΕΔ-Μ και των έργων ή δικτύου προτεραιότητας.

Περαιτέρω Πλεονεκτήματα:

- Βελτιστοποίηση της χρήσης της υπάρχουσας υποδομής.
- Καλύτερη ανταπόκριση στις ανάγκες νέων υποδομών.
- Πληρέστερη ανταπόκριση στους καθορισμένους στόχους της κοινοτικής πολιτικής.
- Βελτίωση της συνέργειας μεταξύ της εθνικής και της κοινοτικής πολιτικής.

Επίσης, ο «εννοιολογικός πυλώνας», δίνει και μία μεγαλύτερη ευελιξία στις εθνικές πολιτικές και αποφάσεις για εναλλακτική επιλογή χάραξης ή σύνδεσης, λαμβάνοντας υπόψη, κριτήρια, όπως:

- Χρηματοοικονομικά: χαμηλότερο κόστος δημιουργίας νέας υποδομής χάραξης, σε σχέση με την αναβάθμιση υφιστάμενης υποδομής για την κάλυψη αναγκών,
- Τεχνικά/περιβαλλοντικά: επίτευξη υψηλότερων ταχυτήτων και μείωση χρόνου μετακίνησης προσώπων και αγαθών, με άμεση θετική επίπτωση και στο περιβάλλον,
- Αποτελεσματικότητα: εκτροπή φόρτων από σημεία συμφόρησης με τη δημιουργία νέων υποδομών διασύνδεσης δικτύων και υφιστάμενων υποδομών, κλπ.

Μειονεκτήματα :

- Ο «εννοιολογικός πυλώνας» δεν περιλαμβάνει καθόλου τα κριτήρια της κοινωνικής συνοχής, της περιφερειακής και της αειφόρου ανάπτυξης.
- Ο «εννοιολογικός πυλώνας» είναι δυνατόν να οδηγήσει σε «ασαφείς ερμηνείες κριτηρίων και στόχων» με επιπτώσεις στη διαδικασία επιλογής των έργων.
- Περαιτέρω κατακερματισμό χρηματοδοτικών πόρων με συνέπεια την αδυναμία δημιουργίας ενοποιημένου δικτύου.
- Πιθανή επικέντρωση πόρων σε εκείνα τα τμήματα του δικτύου τα οποία έχουν ήδη υψηλή ζήτηση, με κίνδυνο την αδυναμία εξισορρόπησης μεταξύ των τρόπων μεταφοράς, και εξάλειψης των σημείων συμφόρησης μέσω της χρήσης εναλλακτικών δικτύων (γεωγραφικά).
- Τα κριτήρια και οι στόχοι της κοινοτικής πολιτικής δεν συμβαδίζουν απόλυτα με αυτά των μεμονωμένων Κ-Μ και τις ιδιαίτερες ανάγκες των διαφορετικών περιφερειών (one fits all προσέγγιση).

Ο προγραμματισμός σε κοινοτικό επίπεδο θα μπορούσε να περιλαμβάνει κατά βάση το συνολικό δίκτυο ως έχει και το ισχύον δίκτυο προτεραιότητας, αφήνοντας επαρκές περιθώριο για επιπλέον έργα, που θα επιλέγονται βάσει των κριτηρίων και των στόχων του «εννοιολογικού πυλώνα», με την προϋπόθεση ότι αυτός θα συμπεριλαμβάνει, οπωσδήποτε, τα κριτήρια της συνοχής, της περιφερειακής και της αειφόρου ανάπτυξης.

Ε5) Ποιος είναι ο καλύτερα ενδεδειγμένος τρόπος ούτως ώστε οι διαφορετικές πτυχές που παρατίθενται ανωτέρω να ληφθούν υπόψη κατά την κατάστρωση της ανάπτυξης του μελλοντικού ΔΕΔ-Μ; Ποιες περαιτέρω πτυχές πρέπει να ληφθούν υπόψη;

Προκειμένου να καταστεί δυνατή η εξέταση των πτυχών που παρατίθενται στο κείμενο της Πράσινης Βίβλου με αντικειμενικότητα, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη

οι διαφορετικές συνθήκες που επικρατούν στα Κ-Μ (π.χ. υφιστάμενες υποδομές), ώστε να καταγραφούν οι σχετικές ανάγκες και απαιτήσεις. Παράλληλα όμως θα πρέπει να ληφθούν υπόψη και οι πιθανές μελλοντικές εξελίξεις, ώστε να γίνει ο κατάλληλος προγραμματισμός και σχεδιασμός.

Οι προτεινόμενες προσθήκες στις αναφερόμενες πτυχές έχουν ως εξής:

- **Αποκλίνουσες ανάγκες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.**
Θα μπορούσαν να εξετασθούν οι υφιστάμενες υποδομές, οι ελλείψεις τους, τα σημεία συμφόρησης και οι ανάγκες δημιουργίας νέων. Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσαν να προταθούν ενδεδειγμένες ταχύτητες κυκλοφορίας, να εντοπιστούν κέντρα διαμετακόμισης και να κατηγοριοποιηθούν, να προβλεφθούν εναλλακτικά δίκτυα εντός/εκτός των αστικών περιοχών και να αναπτυχθεί τιμολογιακή πολιτική για εμπορευματικές ή επιβατικές πολιτικές, ώστε να υπάρχουν κίνητρα/αντικίνητρα χρήσης ορισμένων δικτύων.
- **Οι αερολιμένες και οι λιμένες ως σημεία σύνδεσης της Ευρώπης με την υφήλιο.**
Θα μπορούσαν να εξετασθούν οι υφιστάμενες υποδομές, οι ελλείψεις τους τα σημεία συμφόρησης και οι ανάγκες δημιουργίας νέων υποδομών σε συνάρτηση με τα λοιπά δίκτυα (οδικό, σιδηροδρομικό). Στο πλαίσιο αυτό θα μπορούσε να εισαχθεί η έννοια του «κόμβου προτεραιότητας» με ένα από τα κριτήρια επιλογής, την σύνδεση του ΔΕΔ-Μ με το διεθνές μεταφορικό σύστημα, ή/και να αποτελέσει κριτήριο του εννοιολογικού πυλώνα της «διττής προσέγγισης». Οι κόμβοι αυτοί θα πρέπει να εντοπιστούν /καθοριστούν επί των αξόνων προτεραιότητας.
- **Οι πλωτές μεταφορές στην Ε.Ε..**
Σύνδεση της πτυχής αυτής με το κριτήριο της εξάλειψης των σημείων συμφόρησης, της αειφόρου ανάπτυξης και την εφοδιαστική διαδικασία εμπορευματικών μεταφορών.
- **Εφοδιαστική εμπορευμάτων (logistics).**
Θα μπορούσε να εισαχθεί η έννοια του «κόμβου προτεραιότητας» καθώς και των «συνδέσεων προτεραιότητας» (ήτοι, δράσεις που συνδέουν άξονες προτεραιότητας διαφορετικών τρόπων μεταφοράς) ή/και να αποτελέσει κριτήριο του εννοιολογικού πυλώνα της «διττής προσέγγισης». Πιθανή δημιουργία αξόνων logistics (τεχνικές προδιαγραφές-διαλειτουργικότητα), καθώς και εμπορευματικών κέντρων που θα λειτουργούν ως κόμβοι προτεραιότητας

Σε κάθε περίπτωση ο μελλοντικός σχεδιασμός του ΔΕΔ-Μ θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη εκτός από τις προαναφερθείσες πτυχές και τις λοιπές κοινοτικές πολιτικές που συνεπικουρούν την πολιτική μεταφορών (περιφερειακή πολιτική, πολιτική συνοχής, περιβαλλοντική πολιτική, κλπ).

Πιθανές επιπλέον πτυχές

- Αποκλίνουσες ανάγκες των Κ-Μ για τη δημιουργία νέων υποδομών ή/και αξιοποίησης των υφιστάμενων λόγω των αποκλίσεων στο επίπεδο (ποσότητα, ποσότητα, επάρκεια) των υπάρχουσών υποδομών.
- Ανάγκη αξιοποίησης των υποδομών των έργων προτεραιότητας καθώς και των λοιπών υποδομών που έχουν ήδη δημιουργηθεί.
- Ανάγκες σύνδεσης του ΔΕΔ-Μ με μεταφορικά δίκτυα άλλων χωρών.

Ε6) Με ποιον τρόπο τα ΕΣΜ, ως μέρος του ΔΕΔ-Μ, είναι ικανά να βελτιώσουν τη λειτουργία του συστήματος μεταφορών; Πώς μπορούν επενδύσεις στο Galileo και το EGNOS να μετουσιωθούν σε αύξηση της απόδοσης και βέλτιστη εξισορρόπηση της ζήτησης μεταφορών; Πώς μπορούν τα ΕΣΜ να συμβάλουν στην ανάπτυξη πολυτροπικού ΔΕΔ-Μ;

Τα ΕΣΜ στοχεύουν στην επίλυση των προβλημάτων που οφείλονται στην κυκλοφοριακή συμφόρηση. Ως εκ τούτου παρέχουν τη δυνατότητα βελτίωσης του συστήματος μεταφορών από την άποψη της καλύτερης διαχείρισης της κυκλοφορίας, η οποία θα έχει ως αποτέλεσμα, τη βελτίωση της ασφάλειας, τη μείωση του χρόνου και του κόστους ταξιδιού, της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και της κατανάλωσης καυσίμων, συμβάλλοντας κατ' αυτόν τον τρόπο στη δημιουργία ενός μεταφορικού δικτύου σύμφωνα με τις επιταγές της αειφόρου ανάπτυξης με θετική επίπτωση στο περιβάλλον.

Οι επενδύσεις στο Galileo και το EGNOS θα μπορούσαν να διευκολύνουν την εφαρμογή συστημάτων ηλεκτρονικής συλλογής διοδίων και εφαρμογή τιμολογιακής πολιτικής σύμφωνα με δείκτες κυκλοφοριακής συμφόρησης, την έγκαιρη ειδοποίηση των χρηστών του μεταφορικού δικτύου για έκτακτα συμβάντα και για σημεία συμφόρησης, τον έλεγχο της ταχύτητας των οχημάτων, τον έλεγχο των μεταφερόμενων φορτίων και επιβατών, καθώς και την ενημέρωση των χρηστών για τους χρόνους και τους τρόπους σύνδεσης των διαφορετικών τρόπων μεταφοράς.

Τα συστήματα αυτά θα μπορούσαν γενικότερα να βελτιώσουν την απόδοση των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών, οδικών, σιδηροδρομικών, εναέριων, κλπ., λαμβάνοντας όμως υπόψη παράγοντες που αφορούν, τον αυξανόμενο ρόλο των αεροπορικών μεταφορών (επιβατικών, εμπορευματικών), τον αυξανόμενο ρόλο

των λιμένων, ο οποίος όμως σε συνάρτηση με τις δυσκολίες επέκτασης της υποδομής τους και τις ανεπαρκείς συνδέσεις τους με τους σιδηροδρόμους, οδηγούν σε συγκεντρώσεις ροών σε μεγάλους θαλάσσιους λιμένες και σε χερσαίες οδικές μεταφορές με αποτέλεσμα τη συμφόρηση και τα δημιουργούμενα περιβαλλοντικά προβλήματα.

Τα ΕΣΜ δίνουν τη δυνατότητα στους χρήστες να γνωρίζουν, εκ των προτέρων, τον χρόνο και τον τόπο (σημείο) εναλλαγής του τρόπου μεταφοράς, καθώς και τη συνολική διάρκεια του ταξιδιού, χωρίς την υποχρέωση των επιπλέον ελέγχων, παροτρύνοντας – άμεσα ή έμμεσα, τους χρήστες των μεταφορικών υποδομών να αλλάζουν μέσα μεταφοράς ανάλογα με τα οφέλη που αποκομίζουν, ενισχύοντας κατ' αυτόν τον τρόπο τον πολυτροπικό χαρακτήρα του μεταφορικού δικτύου.

Τα ΕΣΜ μπορούν επιπρόσθετα να χρησιμοποιηθούν ως εργαλείο ώστε, βάσει των υφιστάμενων ή εκτιμώμενων μελλοντικών αναγκών, να προσδιορισθούν οι ελλείψεις στις υφιστάμενες υποδομές, προκειμένου στη συνέχεια να καθορισθούν οι προτεραιότητες δημιουργίας νέων ή επέκτασης των υφιστάμενων ώστε να υποστηριχθεί αποτελεσματικότερα η ανάγκη της πολυτροπικότητας του ΔΕΔ-Μ.

Στο παραπάνω πλαίσιο, θα πρέπει να διατυπωθούν κάποιες επιφυλάξεις για το κατά πόσο τα συστήματα αυτά μπορούν να συμβάλλουν σημαντικά στην εξισορρόπηση της ζήτησης μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, δεδομένου ότι θα πρέπει παράλληλα :

- να υφίστανται οι απαραίτητες και κατάλληλες υποδομές αναπτυγμένες σε παρόμοιο επίπεδο, ώστε να μπορούν να ανταποκριθούν στην αυξανόμενη ζήτηση,
- να εφαρμόζεται η κατάλληλη τιμολογιακή πολιτική μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς,
- να παρασχεθούν τα κατάλληλα κίνητρα, ώστε να υπάρχει εξισορρόπηση ζήτησης μεταξύ των οδικών, σιδηροδρομικών, θαλάσσιων και εναέριων μεταφορών, και
- να είναι συντονισμένη η εφαρμογή τους και να καλύπτει όλα τα μέσα μεταφοράς σε πανευρωπαϊκό επίπεδο.

Οι ενιαίες, κατά το δυνατόν, τεχνικές προδιαγραφές των ΕΣΜ θα πρέπει κατ' αρχάς να ισχύσουν στο σύνολο του δικτύου, προκειμένου να καταστεί δυνατή η λειτουργική αξιοποίηση και χρήση τους.

E7) Θα χρειαστεί διεύρυνση της έννοιας του έργου (υποδομής) κοινού ενδιαφέροντος λόγω της μετατόπισης των διαχωριστικών γραμμών

μεταξύ υποδομής και οχημάτων ή μεταξύ της παροχής υποδομής και του τρόπου χρήσης της; Εάν ναι, με ποιο τρόπο μπορεί να οριστεί αυτή η έννοια;

Η έννοια του έργου (υποδομής) κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει να περιλαμβάνει όλες εκείνες τις υλικές και οργανωτικές δομές που απαιτούνται για τη λειτουργία του ΔΕΔ-Μ με όρους, συντροπικότητας, διατροφικότητας, διαλειτουργικότητας. Σε αυτήν την έννοια θα πρέπει να συμπεριλαμβάνεται και ο πάσης φύσεως εξοπλισμός για τη αποτελεσματικότερη χρήση του από τα πάσης φύσεως οχήματα, τα οποία μπορούν να χρησιμοποιήσουν το μεταφορικό δίκτυο (οδικό, σιδηροδρομικό κλπ.), καθώς και όλες τις υποδομές, ανεξάρτητα από τον τρόπο χρήσης τους (πχ. χώρος αναμονής επιβατών, κέντρο διαμετακόμισης εμπορευμάτων, χώροι αποθήκευσης εμπορευμάτων, εξοπλισμός διαμετακόμισης, σταθμοί ανεφοδιασμού, κλπ).

Η έννοια του έργου (υποδομής) κοινού ενδιαφέροντος θα πρέπει επίσης να περιλαμβάνει και όλες εκείνες τις επενδύσεις σε τεχνολογικές καινοτομίες, οι οποίες είναι δυνατόν να απαιτήσουν προσαρμογή στις υποδομές που θα προέλθουν από τη χρήση, νέων μορφών ενέργειας, νέων γενεών ΕΣΜ, και νέων ευφυών οχημάτων. Επίσης, θα πρέπει να περιλαμβάνουν τις αλλαγές που θα επέλθουν στο υλικό, στο λογισμικό, αλλά και στις οργανωτικές δομές ενός μεταφορικού δικτύου, σε ζητήματα διαχείρισης κυκλοφορίας, διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας, ανίχνευσης και παρακολούθησης (track and tracing).

Ως έργο «κοινού ενδιαφέροντος» ΔΕΔ-Μ μπορεί να ορισθεί ένα έργο το οποίο:

- (α) συμβάλλει στην παράλληλη επίτευξη των στόχων των πολιτικών της Ε.Ε. και κυρίως των πολιτικών περιφερειακής ανάπτυξης, συνοχής, περιβάλλοντος, μεταφορών και ανταγωνιστικότητας, και
- (β) ικανοποιεί τους μέχρι σήμερα θεσμοθετημένους ορισμούς των έργων «κοινού ενδιαφέροντος», σύμφωνα με την Απόφαση περί Κοινοτικών Προσανατολισμών για την ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Ε8) Είναι «εφικτό» σε κοινοτική κλίμακα αυτού του είδους κεντρικό δίκτυο και ποια τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά του; Ποιες μέθοδοι πρέπει να εφαρμοστούν για την κατάστρωσή του;

Ο σχεδιασμός ενός κεντρικού δικτύου σε κοινοτική κλίμακα, ο οποίος θα πρέπει να έχει τη διάσταση ενός κεντρικού δικτύου προτεραιότητας, που πρέπει να αναπτυχθεί και να ολοκληρωθεί νωρίτερα από το υπόλοιπο

συνολικό δίκτυο, είναι εφικτός, λαμβανομένης όμως της γεωγραφίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Λόγω στενότητας χρηματοδοτικών πόρων και λαμβάνοντας υπόψη την ένταξη των 10 νέων Κ-Μ στην Ε.Ε., καθώς και την ύπαρξη Κ-Μ που είναι ιδιαίτερα απομακρυσμένα (εδαφικά), από τον πυρήνα της Ε.Ε., η διαμόρφωση ενός κεντρικού δικτύου, στα μέτρα των διαθέσιμων χρηματοδοτικών πόρων, θέτει σε κίνδυνο τους παράλληλους στόχους της κοινοτικής πολιτικής, αυτής δηλαδή των μεταφορών με αυτούς της περιφερειακής πολιτικής, της πολιτικής συνοχής και της πολιτικής για την προστασία του περιβάλλοντος.

Η δημιουργία ενός «κεντρικού δικτύου» μπορεί να βελτιώνει την αποδοτικότητα των επενδυόμενων χρηματοδοτικών πόρων και να συμβάλλει στην επιτάχυνση της υλοποίησης των επιλεγμένων έργων. Επίσης, η προσέγγιση του κεντρικού δικτύου μπορεί να ευνοεί την εφαρμογή τεχνολογικών καινοτομιών με ομοιόμορφο και συντονισμένο τρόπο, καθώς και να ευνοεί τη σύνδεση μεταξύ των μεμονωμένων έργων επί του δικτύου με έμφαση στη διαλειτουργικότητα και τη διατροπικότητα.

Μια τέτοια προσέγγιση ενέχει τον κίνδυνο να ευνοεί την περαιτέρω ανάπτυξη των κεντρικών περιοχών της Ε.Ε., και την ολοένα και εντεινόμενη χρήση ήδη κορεσμένων δικτύων και κομβικών σημείων, με πιθανό αποτέλεσμα έναν συνεχιζόμενο αγώνα ταχύτητας ενάντια στην συμφόρηση και την περιβαλλοντική επιβάρυνση, που θα καταστήσει τελικά το δίκτυο αναποτελεσματικό, και ασύμφωρο.

Επίσης διακυβεύεται η αξιοποίηση των υπάρχουσών περιφερειακών υποδομών. Στην περίπτωση δε που το κεντρικό δίκτυο έχει απολήξεις σε περιφερειακά δίκτυα της Ε.Ε., ή σε δίκτυα τρίτων χωρών, τα οποία δεν έχουν επαρκή χωρητικότητα ώστε να ανταποκριθούν στο εισερχόμενο μεταφερόμενο φορτίο, ελλοχεύει ο κίνδυνος να δημιουργηθούν επιπλέον σημεία συμφόρησης (bottlenecks).

Ο «εμπορικός προσανατολισμός» ενός τέτοιου δικτύου βασίζεται σε αβέβαιες προβλέψεις για την πορεία της οικονομίας και τη ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, ενώ αποδυναμώνει τις πολιτικές για την συνοχή και την ανάπτυξη των περιφερειών.

Οι πιθανές μέθοδοι που μπορούν να εφαρμοστούν για την κατάστρωσή του, είναι ο συγκερασμός μεταξύ των εθνικών και κοινοτικών προβλέψεων για τις μελλοντικές μεταφορικές ροές, ο καθορισμός συγκεκριμένων διαφανών και

αντικειμενικών κριτηρίων και δεικτών επιλογής, η συμμετοχή στη διαδικασία λήψης αποφάσεων όλων των ενδιαφερόμενων μερών (με μηχανισμούς ανάδρασης), και η δημιουργία συντονιστικών θεσμών μεταξύ των Κ-Μ. Πιθανώς να απαιτηθεί η δημιουργία μηχανισμών που θα επιτρέπουν την αναθεώρηση του κεντρικού δικτύου σε τακτά χρονικά διαστήματα, προκειμένου αυτό να επεκτείνεται σταδιακά, ανάλογα με την πορεία υλοποίησης των έργων που θα περιλαμβάνονται σε αυτό.

Ένα «κεντρικό δίκτυο» θα πρέπει να συνδυασθεί με σαφείς «ευρωπαϊκούς στόχους», με προτεραιότητες που θα συνδυάζουν την πολιτική μεταφορών με τις άλλες πολιτικές της Ε.Ε.

Δεδομένου ότι ο επανασχεδιασμός του δικτύου τίθεται στη βάση της απόκλισης της μέχρι σήμερα υλοποίησης του δικτύου έναντι του αρχικού προγραμματισμού, της ανεπαρκούς χρηματοδότησης, της ανεπαρκούς διαχείρισης και του υψηλού κατασκευαστικού κόστους, ο νέος προγραμματισμός θα πρέπει να τείνει στην εξάλειψη των μειονεκτημάτων που έχουν διαπιστωθεί και να μην οδηγήσει στον περιορισμό του αναγκαίου δικτύου, με την έννοια της περικοπής του κόστους, περιορίζοντας το σε ένα κεντρικό δίκτυο.

Η αποτελεσματικότητα της προσέγγισης του κεντρικού δικτύου θα εξαρτηθεί από το εάν θα ληφθούν υπόψη ενδεικτικοί παράγοντες, όπως:

- η χρηματοδοτική δυνατότητα και οι διαθέσιμοι πόροι,
- η τεχνική ικανότητα και δυναμικότητα (π.χ. πόσα χλμ δικτύου μπορούν να κατασκευασθούν σε συγκεκριμένο χρονικό διάστημα κλπ),
- η επαρκής προετοιμασία των έργων (π.χ. περιβαλλοντικές μελέτες, αδειοδοτήσεις, κλπ),
- η δυνατότητα διαχείρισης των έργων που υλοποιούνται, κλπ.

Ε9) Πώς μπορούν να προσδιορισθούν – βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα και μακροπρόθεσμα–οι χρηματοδοτικές ανάγκες για ολόκληρο το ΔΕΔ-Μ; Ποια μορφή χρηματοδότησης – δημόσια ή ιδιωτική, κοινοτική ή εθνική – αρμόζει καλύτερα και σε ποιες πτυχές ανάπτυξης του ΔΕΔ-Μ;

Η εκτίμηση των χρηματοδοτικών αναγκών του συνολικού ΔΕΔ-Μ απαιτεί τη συμβολή όλων των μερών και μέσων που εμπλέκονται στην υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ και στην ύπαρξη των κατάλληλων μηχανισμών αξιοποίησης τους. Επί του ήδη προσδιορισμένου χάρτη των ΔΕΔ-Μ, κάθε Κ-Μ οφείλει να εντοπίζει τα τμήματα εκείνα που προτίθεται να υλοποιήσει κατά προτεραιότητα στο

βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο διάστημα, προσδιορίζοντας αντίστοιχα και το εκτιμώμενο κόστος. Οι εκτιμήσεις αυτές θα πρέπει να συνοδεύονται από αναλύσεις κινδύνου, τουλάχιστον για εκείνες τις δράσεις που πρόκειται να υλοποιηθούν στο εγγύς μέλλον. Οι εκτιμήσεις που θα υποβάλει το κάθε K-M θα πρέπει να είναι απόρροια μιας διαδικασίας διαβούλευσης μεταξύ όλων των εμπλεκόμενων μερών. Σε περίπτωση που οι προς υλοποίηση δράσεις αφορούν περισσότερα του ενός K-M, απαιτείται η διαβούλευση μεταξύ και των εμπλεκόμενων K-M.

α) Σε ότι αφορά τον προσδιορισμό - βραχυπρόθεσμο, μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο - των χρηματοδοτικών αναγκών, για ολόκληρο το ΔΕΔ-M, θα πρέπει:

- να προσδιορισθούν οι συνολικές ανάγκες και να ιεραρχηθούν κατά προτεραιότητα (βραχυπρόθεσμη, μεσοπρόθεσμη, μακροπρόθεσμη),
- να εξασφαλισθούν οι αναγκαίοι πόροι για την κατάρτιση των αναγκαίων μελετών σκοπιμότητας για την υλοποίηση και χρηματοδότηση του έργου.
- να χρηματοδοτηθούν και να καταρτισθούν οι αναγκαίες μελέτες (προκαταρκτικές, οριστικές, εφαρμογής, περιβαλλοντικές, κλπ) για την κατασκευή των έργων του Δικτύου, με τι οποίες θα προσδιορίζεται το κόστος κατασκευής τους και ο προγραμματισμός χρηματοδότησης τους.
- να προγραμματισθεί ο αριθμός των έργων που μπορούν να κατασκευαστούν εντός μιας προγραμματικής περιόδου, σε συνδυασμό με τους διαθέσιμους πόρους (εθνικοί πόροι, ΕΤΠΑ, Ταμείο Συνοχής, TEN-T budget, ΣΔΙΤ, κλπ), τον εκτιμώμενο χρόνο κατασκευής τους και τα διαθέσιμα προς κατασκευή μέσα.

Είναι σαφές ότι ο προσδιορισμός των χρηματοδοτικών αναγκών μπορεί να γίνει αποτελεσματικότερα σε βραχυπρόθεσμο ή/και σε μεσοπρόθεσμο επίπεδο ενώ ο μακροπρόθεσμος προγραμματισμός αναγκών βασίζεται σε μεγάλο βαθμό σε εκτιμήσεις και ενέχει μεγάλο βαθμό κινδύνου. Έτσι, επιβεβαιώνεται και η απόκλιση που έχει διαπιστωθεί μεταξύ, εκτιμώμενου κόστους προγραμματισμού των έργων και του τελικού κόστους κατασκευής και υλοποίησης τους και ο νέος προτεινόμενος μακροπρόθεσμος προγραμματισμός να ενέχει τους ίδιους ακριβώς κινδύνους.

β) Σε ότι αφορά τη μορφή χρηματοδότησης – δημόσια ή ιδιωτική, κοινοτική ή εθνική που αρμόζει καλύτερα στην ανάπτυξη του ΔΕΔ-M, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη παράγοντες, όπως:

- το είδος του έργου που προγραμματίζεται να κατασκευαστεί,
- οι διαθέσιμοι πόροι (εθνικοί πόροι, ΕΤΠΑ, Ταμείο Συνοχής, TEN-T budget, ΣΔΙΤ, κλπ), ο χρόνος κατασκευής των έργων, και
- τα διαθέσιμα προς κατασκευή μέσα (ανθρώπινο δυναμικό, διαθέσιμος εξοπλισμός, ωριμότητα μελετών, περιβαλλοντικές αδειοδοτήσεις, κλπ).
- η οικονομική συγκυρία εντός μιας προγραμματικής περιόδου.

Οι παράγοντες αυτοί θα πρέπει να συνεκτιμώνται στο πλαίσιο της προγραμματικής περιόδου αναφοράς, για τον ασφαλέστερο προγραμματισμό σε επίπεδο έργου/έργων, ώστε να καθίσταται αποτελεσματικότερη η παρακολούθηση και η διαχείριση των έργων που υλοποιούνται, καθώς και να γίνονται διορθωτικές παρεμβάσεις.

Η δημόσια χρηματοδότηση (εθνική και κοινοτική) θα πρέπει να εστιάζεται – κυρίως, σε δράσεις υποδομής υψηλού κόστους και επιχειρηματικού κινδύνου, ασφάλειας μεταφορών, προστασίας περιβάλλοντος.

Ο ιδιωτικός τομέας μπορεί να συμμετέχει σε έργα εμπορικά κερδοφόρα που απαιτούν την εφαρμογή τεχνολογικών καινοτομιών. Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα πιθανώς να είναι πιο ενδεδειγμένη και αποτελεσματική στην διαχείριση και τη λειτουργία του μεταφορικού δικτύου, και στην παροχή υπηρεσιών και εγκαταστάσεων επιδομής.

Οι μορφές χρηματοδότησης των προς υλοποίηση έργων απαιτούν συνδυασμό των διαθέσιμων πόρων, των αναγκών των έργων, καθώς και του δημόσιου (περιφερειακή ανάπτυξη, συνοχή, προσβασιμότητα, κλπ) ή του ιδιωτικού χαρακτήρα (εμπορευματικά κέντρα, οδικοί άξονες με διόδους, κλπ) των έργων. Επιπλέον, η Ε.Ε. θα μπορούσε να αναλάβει πρωτοβουλίες για την περαιτέρω προώθηση συγκεκριμένων στόχων, (π.χ. προώθηση συγκεκριμένων ΕΣΜ σε όλη των Ε.Ε., προώθηση της διαλειτουργικότητας των διοδίων, κλπ), με επιπλέον παρεμβάσεις (π.χ. δημιουργία νέων στοχευμένων χρηματοδοτικών μέσων).

Ε10)Τι συνδρομή μπορεί να παρασχεθεί στα κράτη μέλη ώστε να χρηματοδοτήσουν και να εκτελέσουν τα έργα για τα οποία είναι υπεύθυνα; Πρέπει να ενθαρρυνθεί περισσότερο η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην εκτέλεση έργων; Εάν ναι, πώς;

Η κοινοτική συνδρομή παρέχεται προς τα Κ-Μ, μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, του Ταμείου Συνοχής, της ειδικής γραμμής του κοινοτικού προϋπολογισμού για τα

ΔΕΔ-Μ (TEN-T budget), καθώς και των παρεμβάσεων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ), στο πλαίσιο των κοινοτικών κανονισμών.

Η Ε.Ε. θα πρέπει να διασφαλίσει τη συγχρηματοδότηση των έργων κεντρικού δικτύου προτεραιότητας, ανεξαρτήτως των προγραμματικών περιόδων (σε ότι αφορά τη διάρκειά τους), ή εναλλακτικά ότι για τα εν λόγω έργα θα ισχύει η έννοια του «έργου γέφυρα» προκειμένου να εγγυάται η ολοκλήρωση του, με αντίστοιχη δέσμευση του Κράτους – Μέλους.

Παράλληλα, η κοινοτική συνδρομή που θα παρασχεθεί στα Κ-Μ θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη της όλες τις πολιτικές της Ε.Ε., δηλ. την περιφερειακή πολιτική, την πολιτική συνοχής, την πολιτική μεταφορών, την περιβαλλοντική πολιτική, σε συνδυασμό με τις διαφορετικές ανάγκες, τις ιδιαιτερότητες και το επίπεδο ανάπτυξης των Κ-Μ.

Ανεξάρτητα από το ύψος της χρηματοδοτικής συνδρομής, ιδιαίτερη βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στον αποτελεσματικότερο συντονισμό του συνόλου των κοινοτικών δράσεων σε ευρωπαϊκό επίπεδο, ώστε να καθίστανται αποτελεσματικότερες οι χρηματοδοτήσεις και να επιτυγχάνονται οι στόχοι των κοινοτικών πολιτικών.

Θα πρέπει συνεπώς να υπάρξει αποτελεσματικότερος συντονισμός των εθνικών πολιτικών σε κοινοτικό επίπεδο, με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων από την Ε.Ε., τηρουμένων των αρχών της επικουρικότητας και της αναλογικότητας, με στόχο την υλοποίηση του ΔΕΔ-Μ.

Οι ΣΔΙΤ και οι παραχωρήσεις αποτελούν ένα πολύ σημαντικό μέρος της λύσης στο πρόβλημα της περιορισμένης χρηματοδότησης του ΔΕΔ-Μ. Βασική προϋπόθεση είναι η ύπαρξη ενός ευέλικτου νομοθετικού πλαισίου και διοικητικού μηχανισμού που να εξασφαλίζει την ανεμπόδιστη συμμετοχή του ιδιωτικού κεφαλαίου, καθώς και η ύπαρξη ενός μηχανισμού (π.χ. στον τομέα της τιμολόγησης των μεταφορικών υπηρεσιών, κλπ), ο οποίος θα καθιστά εφικτή την ανταπόδοση της συμμετοχής αυτής στους ιδιώτες επενδυτές.

Απαραίτητη προϋπόθεση είναι η ύπαρξη δικλείδων ασφαλείας που θα εγγυώνται την διαθεσιμότητα της μεταφορικής υπηρεσίας/υποδομής στον χρόνο, στην κατάσταση και στο επίπεδο αποδοτικότητας που έχει συμφωνηθεί.

Για την αποτελεσματικότερη υλοποίηση των ΣΔΙΤ, σύμφωνα με τη μέχρι σήμερα εμπειρία, απαιτείται η συνδρομή των Κ-Μ προκειμένου να εξασφαλισθεί η συμμετοχή των εμπορικών τραπεζών στην παροχή δανείων προς τους ιδιώτες επενδυτές. Δέσμευση των κρατικών αρχών για την παροχή προκαθορισμένων πληρωμών, για την ταχύτερη υλοποίηση και απόδοση των έργων από τον ιδιώτη.

Η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα στην εκτέλεση έργων θα πρέπει σαφώς να ενθαρρυνθεί και να υποστηριχθεί με δράσεις όπως αυτές της Τράπεζας Ευρωπαϊκών Επενδύσεων (εγγυήσεις, δάνεια), με διαμόρφωση κοινών τεχνικών προδιαγραφών για τα έργα ανά την Ε.Ε. και με αποφυγή επιβολής περιορισμών και όρων που θα μπορούσαν να οδηγήσουν σε μη δυνατότητα προσέλκυσης ιδιωτικών κεφαλαίων.

Ε11) Ποια είναι τα ισχυρά και τα αδύναμα σημεία των υπάρχοντων κοινοτικών χρηματοδοτικών μέσων; Χρειάζονται ενδεχομένως νέα χρηματοδοτικά μέσα (συμπεριλαμβανομένων των «καινοτόμων»); Πώς μπορεί η συντονισμένη αξιοποίηση των διαφόρων κοινοτικών πόρων να βελτιώσει τη χρηματοδότηση της υλοποίησης του ΔΕΔ-Μ;

Τα υπάρχοντα χρηματοδοτικά μέσα (ΕΤΠΑ, Ταμείο Συνοχής, Δάνεια ΕΤΕπ, TEN-T Budget), αφορούν το καθένα από αυτά διαφορετικές ομάδες Κ-Μ και διαφορετικά είδη δράσεων ΔΕΔ-Μ.

Ειδικότερα, και όσον αφορά τον κοινοτικό προϋπολογισμό για τα ΔΕΔ-Μ (TEN-T budget), στο σύνολό του κρίνεται ανεπαρκής για την εκπλήρωση των στόχων της πολιτικής του ΔΕΔ-Μ. Συνεπώς, είναι αναγκαία η σημαντική ενίσχυση των πόρων του προϋπολογισμού με στόχο να δοθεί έμφαση στην ολοκλήρωση του δικτύου προτεραιότητας και συγκεκριμένων οριζόντιων έργων ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και να αυξηθεί το δυνητικό ποσοστό συγχρηματοδότησης των προαναφερόμενων έργων υποδομής από τον προϋπολογισμό των TEN-T (πέραν του 10%-30%). Σε κάθε περίπτωση, η προτεινόμενη αύξηση των πόρων του προϋπολογισμού των ΔΕΔ-Μ, δεν θα πρέπει να γίνει σε βάρος των διαθέσιμων πόρων από ΕΤΠΑ και Ταμείο Συνοχής, δεδομένου ότι αυτά εξυπηρετούν και άλλες πολιτικές.

Λαμβάνοντας υπ' όψη ότι ορισμένα Κ-Μ δεν λαμβάνουν επιχορηγήσεις από το Ταμείο Συνοχής και το ΕΤΠΑ, και ότι ο κοινοτικός προϋπολογισμός (TEN-T budget) για το ΔΕΔ-Μ είναι εξαιρετικά περιορισμένος, η ύπαρξη πρόσθετων χρηματοδοτικών μέσων (πχ. Μηχανισμός παροχής επιχειρηματικών κεφαλαίων, μέσο εγγύησης δανείων, ευρωομόλογα, κλπ), κρίνεται αναγκαία για την περαιτέρω ενεργοποίηση των Κ-Μ.

Συνεπώς, ένας από τους στόχους για την υλοποίηση των έργων θα πρέπει να είναι η ανάπτυξη και η αξιοποίηση και άλλων μορφών χρηματοδότησης, οι οποίες όμως θα πρέπει να είναι εύχρηστες και ελκυστικές για να αξιοποιηθούν από τα Κ-Μ και από τους ιδιώτες επενδυτές.

Επίσης, άλλες ενέργειες, όπως το «κέντρο ευρωπαϊκής εμπειρογνωμοσύνης», για τις συμπράξεις ιδιωτικού-δημόσιου τομέα, που δημιουργήθηκε πρόσφατα, θα μπορούσε να βοηθήσει στη διάδοση της εμπειρίας που έχει αποκτηθεί.

Η συντονισμένη αξιοποίηση των κοινοτικών και εθνικών πόρων, η ανάπτυξη και αξιοποίηση και άλλων χρηματοδοτικών εργαλείων, καθώς και η ανάπτυξη νέων δομών στοχεύει στην αποτελεσματικότερη ανάπτυξη του ΔΕΔ-Μ.

Ε12) Πώς μπορούν να βελτιωθούν τα ήδη υπάρχοντα μη χρηματοδοτικά μέσα και ποια είναι τα νέα μη χρηματοδοτικά μέσα που πρέπει να καθιερωθούν;

Οι προτεινόμενες βελτιώσεις στα υπάρχοντα χρηματοδοτικά μέσα έχουν ως εξής:

• **Συντονισμός – Ευρωπαίοι συντονιστές και «συντονισμός διαδρόμων»**

Ο ρόλος των Ευρωπαίων Συντονιστών δεν θα πρέπει να περιορίζεται στον διασυννοριακό συντονισμό, αλλά να επεκτείνεται και σε θέματα που απαιτούν τη συνεργασία μεταξύ των Κ-Μ για την επίτευξη της διαλειτουργικότητας (κοινές τεχνικές προδιαγραφές) και της διατροπικότητας (σύνδεση μεταξύ αξόνων προτεραιότητας διαφορετικών τρόπων μεταφοράς) του μεταφορικού δικτύου, καθώς και της σύνδεσης του περιφερειακού δικτύου με το κεντρικό δίκτυο.

Παρόμοιες ενέργειες σε θέματα συντονισμού απαιτούνται τόσο σε επίπεδο Κ-Μ, όσο και μεταξύ των Κ-Μ και των τρίτων χωρών. Οι Ευρωπαίοι συντονιστές θα πρέπει να εμπλέκονται από την έναρξη της χρηματοδότησης για την υλοποίηση ενός έργου, στις διαδικασίες συντονισμού, χρηματοδότησης και διαχείρισης της υλοποίησης του (μηχανισμοί και πόροι) – όπου θα εξετάζονται και θα επιλύονται ενδεχόμενα προβλήματα, προκειμένου να διασφαλίζεται η πλήρης υλοποίηση του.

Προτείνεται:

- η διαδικασία συντονισμού να επεκταθεί σε όλα τα έργα προτεραιότητας ή στο δίκτυο προτεραιότητας,
- η διαδικασία συντονισμού να διέπεται από σταθερούς και ενιαίους κανόνες. Για παράδειγμα είναι δυνατόν να συσταθούν και να λειτουργήσουν Συντονιστικές Επιτροπές Παρακολούθησης Έργων (Joint Steering Committees) ή Επιτροπές Παρακολούθησης (Monitoring Committees) – κατ' αντιστοιχία με τις Επιτροπές Παρακολούθησης των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων, και
- να υπάρχει ευρεία δημοσιοποίηση της εξέλιξης και των αποτελεσμάτων των παρεμβάσεων στα έργα που συντονίζονται.

- **Ανοικτή μέθοδος συντονισμού**

Η ανοικτή μέθοδος συντονισμού θα πρέπει να αποτελέσει ένα κοινό πλαίσιο εργασίας, προκειμένου το εργαλείο αυτό να αποτελεί ένα μεθοδολογικό και υποστηρικτικό μηχανισμό.

- **Συγκριτική αξιολόγηση**

Η εμπειρία που έχει αποκτηθεί από την υλοποίηση του δικτύου, είναι δυνατόν να αξιοποιηθεί και να αποτελέσει έναν οδηγό για την αποτελεσματικότερη υλοποίηση άλλων έργων.

Επίσης, η ανταλλαγή βέλτιστων πρακτικών στην υλοποίηση δύσκολων τεχνικών έργων, είναι δυνατόν να αποτελέσει παράδειγμα για την αντιμετώπιση παρόμοιων θεμάτων, προσφέροντας δοκιμασμένες λύσεις και παρέχοντας δυνατότητες στην αποτελεσματικότερη διαχείριση των έργων, στην ανάπτυξη συμπράξεων δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, στην βελτίωση των προσεγγίσεων για την αντιμετώπιση περιβαλλοντικών θεμάτων, κλπ.

Προτείνεται:

- Η ενδυνάμωση του «κέντρου ευρωπαϊκής εμπειρογνωμοσύνης», για τη μεταφορά τεχνογνωσίας αναφορικά με τις συμπράξεις δημόσιου-ιδιωτικού τομέα, προσφέροντας τυποποιημένες διαδικασίες, λαμβάνοντας όμως υπόψη το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο των Κ-Μ.
- Η δημιουργία «κέντρου ευρωπαϊκής τεχνογνωσίας στη διαχείριση μεγάλων έργων», σε επέκταση/εφαρμογή του NETLIPSE, για τη μεταφορά τεχνογνωσίας σε ότι αφορά τεχνικές διαχείρισης μεγάλων έργων, περιβαλλοντικών θεμάτων, κλπ., στα Κ-Μ.

E13) Ποια από αυτές τις επιλογές είναι η πλέον ενδεδειγμένη και για ποιόν λόγο;

Προτείνουμε ως την πλέον ενδεδειγμένη επιλογή, την προσέγγιση της «διττής διάρθρωσης» («συνολικό δίκτυο» και «κεντρικό δίκτυο»), προσαρμοσμένη ως ακολούθως:

Επίπεδο 1: Διατηρείται ως έχει η μορφή του «συνολικού δικτύου» (ενδεικτικοί χάρτες για κάθε τρόπο μεταφοράς και συστήματα διαχείρισης της κυκλοφορίας, όπως προβλέπονται στους ισχύοντες προσανατολισμούς ΔΕΔ-Μ).

Επίπεδο 2: «κεντρικό δίκτυο» απαρτιζόμενο από:

- (α) «γεωγραφικό πυλώνα», (επακριβής γεωγραφικός προσδιορισμός). Περιλαμβάνει «δίκτυο προτεραιότητας» (εκκινώντας από τη σημερινή προσέγγιση των έργων προτεραιότητας), το οποίο συνδέει και επεκτείνει όσο χρειάζεται μείζονες διακρατικούς άξονες, σημαντικούς κόμβους ως σημεία

διατροφικών συνδέσεων (λιμένες, αερολιμένες, εμπορευματικοί τερματικοί σταθμοί, κλπ), και μείζονες ευρωπαϊκές δράσεις στο πεδίο των ΕΣΜ.

- (β) «εννοιολογικό πυλώνα», ο οποίος θα αποτελεί τη βάση καθορισμού έργων, διαδρόμων και τμημάτων του δικτύου διαχρονικά, με βάση, βραχυπρόθεσμες, μεσοπρόθεσμες και μακροπρόθεσμες ανάγκες εξυπηρέτησης, με βάση ~~κυρίως~~ την πολιτική συνοχής, την περιφερειακή ανάπτυξη και την επιχειρηματική δραστηριότητα. Ο πυλώνας αυτός καθορίζεται μέσω εννοιολογικών χαρακτηριστικών, όπως στόχοι, κριτήρια, δείκτες, κλπ., και συνιστά το υπόβαθρο για τον διαφανή και αντικειμενικό προσδιορισμό των έργων, ~~(όπως επίσης και το υπόβαθρο για πιθανή κοινοτική χρηματοδότηση)~~, ώστε να καταστεί δυνατή η κοινοτική χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ, το Ταμείο Συνοχής, τον κοινοτικό προϋπολογισμό του ΔΕΔ-Μ (TEN-T budget), κλπ., καθώς και από άλλες χρηματοδοτικές πηγές.

Με ενσωματωμένες τις έννοιες της περιφερειακής πολιτικής, της πολιτικής συνοχής, της περιβαλλοντικής πολιτικής και της πολιτικής μεταφορών, θα μπορούν να συγχρηματοδοτηθούν έργα του ΔΕΔ-Μ, εκτός από την ειδική γραμμή του κοινοτικού προϋπολογισμού (TEN-T budget) και από το Ταμείο Συνοχής, εξυπηρετώντας και τον στόχο της συνοχής μεταξύ των Κ-Μ. Επίσης, με βάση τα κριτήρια αυτά θα μπορούν τα έργα να συγχρηματοδοτηθούν και από το ΕΤΠΑ, με βάση και την περιφερειακή διάσταση τους, καλύπτοντας στόχους περιφερειακής ανάπτυξης, εξομάλυνσης των υφιστάμενων ανισοτήτων μεταξύ των περιφερειών, με ταυτόχρονη επίπτωση στην επιχειρηματική δραστηριότητα.