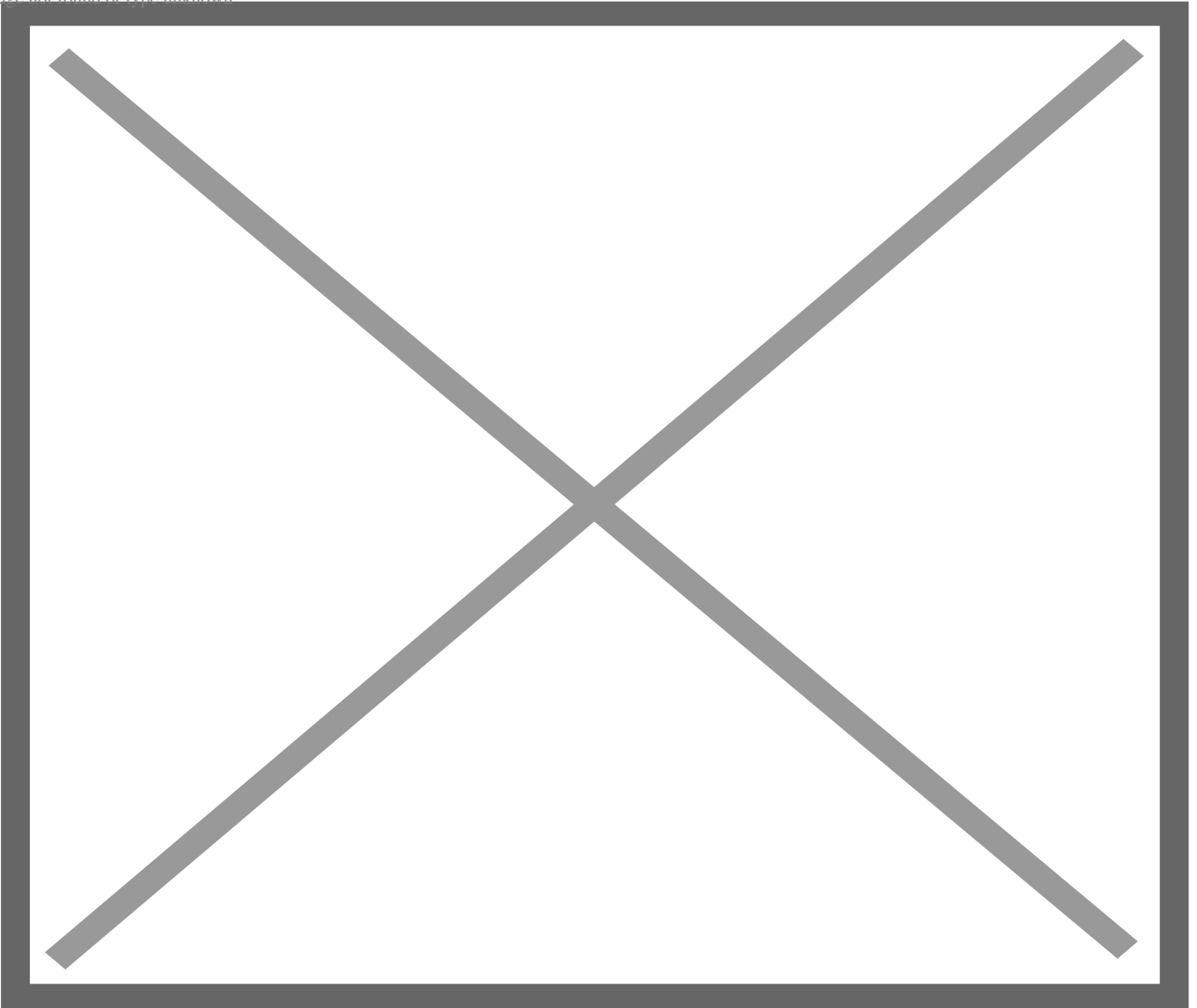

Ευρωπαϊκή προτεραιότητα η μείωση θορύβου στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές

2017/05/17 12:30 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Η αντιμετώπιση της ηχορύπανσης που προκαλούν οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές πρέπει να περιλαμβάνει μια «συνολική προσέγγιση» από όλα τα εμπλεκόμενα μέρη, δήλωσε η Επίτροπος της ΕΕ αρμόδια για θέματα μεταφορών, Βιολέτα Μπουλτς, μιλώντας σε σύνοδο κορυφής που διοργανώθηκε από την Κοινότητα των Ευρωπαϊκών Σιδηρόδρομων (CER).

Στόχος της συνόδου, που έγινε στις 3 Μαΐου, ήταν να εξευρεθούν λύσεις για την αντιμετώπιση της λεγόμενης «τελευταίας περιβαλλοντικής πρόκλησης» στον σιδηροδρομικό κλάδο.

Μάλιστα, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Περιβάλλοντος, **η ηχορύπανση εξακολουθεί να αποτελεί το Νο1 πρόβλημα υγείας στην Ευρώπη**, καθώς ένας στους τέσσερις Ευρωπαίους πλήττονται από αυτήν.



«Η τελευταία πρόκληση»

Όλα τα ενδιαφερόμενα μέλη του κλάδου κλήθηκαν να συμμετάσχουν σε δύο πάνελ, που τέλεσε ο CER στις Βρυξέλλες, συμπεριλαμβανομένων ομιλητών από την Κομισιόν και CEOs από εταιρείες όπως οι: SNCF Logistics, DB Cargo, Rail Cargo Austria, Green Cargo, Lineas και SBB Cargo.

Ο CER θεωρεί ότι η ηχορύπανση από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελεί την «τελευταία περιβαλλοντική πρόκληση» για τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό κλάδο και, ως εκ τούτου, αποτελεί πλέον «θέμα προτεραιότητας». Μολονότι ο σιδηρόδρομος θεωρείται ο πιο φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μεταφοράς, ο θόρυβος των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών εξακολουθεί να αποτελεί σημαντική πηγή τοπικής ηχορύπανσης.

Κατά τον Executive Director του CER, Libor Lochman, η «αναβάθμιση» του κλάδου με την απαραίτητη τεχνολογία μείωσης θορύβου θα αποτελούσε το πιο αποτελεσματικό μέτρο, ωστόσο θα προέκυπτε πρόβλημα με την εξεύρεση πόρων για τη

χρηματοδότηση ενός τέτοιου εγχειρήματος. Υπολογίζεται ότι το 1/3 του στόλου των σιδηροδρομικών εμπορευματικών φορταμαξών της ΕΕ είναι ήδη είτε αναβαθμισμένες, είτε έχει αντικατασταθεί με αντίστοιχες νέες, ενώ το υπόλοιπο 65% διαθέτει φρένα από χυτοσίδηρο. Αυτό ισοδυναμεί **με περίπου 360.000 θορυβώδη βαγόνια**, το ¼ των οποίων είναι ειδικά βαγόνια που απαιτούν πιο πολύπλοκη και δαπανηρή μετασκευή.

Βασιζόμενη στα παραπάνω, η Κοινότητα των Ευρωπαϊκών Σιδηρόδρομων εκτιμά ότι οι ιδιοκτήτες και οι κάτοχοι φορταμαξών **πρέπει να πληρώσουν τουλάχιστον 700 εκατ. ευρώ** για να εξοπλίσουν τα βαγόνια με αυτά τα εξειδικευμένα τροχοπέδηλα.

Image not found or type unknown



Απαιτούνται συντονισμένες δράσεις

Κατά την Επίτροπο Buix, «καθώς αυξάνεται η ζήτηση για κινητικότητα, λογικό είναι να αυξάνεται και ο θόρυβος. Ωστόσο, αυτό έχει αρνητικές επιπτώσεις στην ανθρώπινη υγεία, γεγονός που μπορεί να αντιμετωπιστεί μόνο μέσω συντονισμένων δράσεων.

Μια συνολική προσέγγιση, συμπεριλαμβανομένου του κοινού προγραμματισμού, της ανάπτυξης διαδρόμων και της συγχρηματοδότησης, αποτελούν τον πλέον ενδεδειγμένο τρόπο. Έτσι θα καταφέρουμε να μειώσουμε ικανοποιητικά τα επίπεδα θορύβου, διατηρώντας ταυτόχρονα την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών».

Κατά τον Lochman **πρωτεύον ζήτημα αποτελεί «η χρηματοδότηση για τον εκσυγχρονισμό των φορταμαξών**. Η διαθεσιμότητα δημόσιων κονδυλίων θα πρέπει να συνάδει με τους στόχους του κλάδου των μεταφορών. Ο CER είναι

υπέρμαχος μιας πιο ρεαλιστικής Ευρωπαϊκής προσέγγισης αναφορικά με τη μείωση του θορύβου στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει να εξασφαλίσουν ένα βέλτιστο και αποτελεσματικό γενικό κανονιστικό πλαίσιο για την επιτυχή εφαρμογή μέτρων αναφορικά με τη μείωση της ηχορύπανσης στο σιδηρόδρομο, επαναλαμβάνω όμως χωρίς να διακυβεύεται η ανταγωνιστικότητα του κλάδου».