

Πιο... χάλια δεν γίνεται. Η Ελλάδα στις τελευταίες θέσεις στις Μεταφορές στην ΕΕ

2016/10/28 12:22 στην κατηγορία ΑΥΤΟ/ΔΡΟΜΟΙ

Πιο... χάλια δεν γίνεται. Η Ελλάδα βρίσκεται στις τελευταίες θέσεις του «Πίνακα αποτελεσμάτων της ΕΕ για τις μεταφορές», του έτους 2016.

Η Ελλάδα, μαζί με την Ουγγαρία, **καταλαμβάνει την προτελευταία θέση (26^η)**, με τελευταία τη Ρουμανία. Στην 1^η θέση η Ολλανδία και ακολουθούν Σουηδία και Γερμανία.

Ειδικότερα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δημοσίευσε την έκδοση του «Πίνακα αποτελεσμάτων της ΕΕ για τις μεταφορές» του 2016, στην οποία συγκρίνονται οι επιδόσεις των κρατών μελών σε 30 κατηγορίες που καλύπτουν όλες τις πτυχές των μεταφορών.

Ο στόχος του **Πίνακα αποτελεσμάτων** είναι να βοηθήσει τα κράτη μέλη στον προσδιορισμό πεδίων, όπου απαιτούνται κατά προτεραιότητα επενδύσεις και δράση.

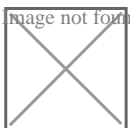
Δείχνει τον τρόπο με τον οποίο η ΕΕ εμβαθύνει περαιτέρω την εσωτερική αγορά μεταφορών και προωθεί τη **μετάβαση προς κινητικότητα με χαμηλές εκπομπές**, δύο προτεραιότητες της Επιτροπής Γιούνκερ.

Η Επίτροπος μεταφορών της ΕΕ Violeta Bulc δήλωσε ότι «στόχος μου είναι να διαθέτουμε ένα υψηλής ποιότητας, πλήρως ενοποιημένο και αποδοτικό σύστημα μεταφορών, χωρίς εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα.

Ο πίνακας αποτελεσμάτων χρησιμεύει ως οδικό σήμα προς την κατεύθυνση αυτή, δείχνοντας τον δρόμο και την απόσταση που πρέπει να καλυφθεί.

Είναι ένα χρήσιμο εργαλείο για εμάς, τα κράτη μέλη και τους ενδιαφερόμενους φορείς, για να προσδιορίσουμε πού κάνουμε το σωστό και πού χρειάζονται περαιτέρω επενδύσεις και δράσεις.

Image not found or type unknown



Είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό να βλέπουμε ότι οι προσπάθειες αυτής της Επιτροπής για

το γεφύρωμα του επενδυτικού κενού στον τομέα των μεταφορών έχει αρχίσει να αποδίδει καρπούς».

Οι Κάτω Χώρες βρίσκονται στην κορυφή του Πίνακα αποτελεσμάτων για τρίτη χρονιά, με υψηλή βαθμολογία σε 15 κατηγορίες και ακολουθούν η Σουηδία, η Γερμανία και η Αυστρία.

Οι χώρες αυτές έχουν διαφορετικά πλεονεκτήματα, όλες όμως διαθέτουν σταθερό πλαίσιο για τις επενδύσεις, καλή βαθμολογία στην ασφάλεια των μεταφορών και έχουν ικανοποιητικά αποτελέσματα στην εφαρμογή του δικαίου της ΕΕ.

Οι κύριες διαπιστώσεις

1. Κινητικότητα με χαμηλές εκπομπές

Έχει σημειωθεί πρόοδος σε όλη την ΕΕ προς μια πιο βιώσιμη και φιλική προς το περιβάλλον κινητικότητα (παραδείγματος χάρη όσον αφορά το μερίδιο των ανανεώσιμων πηγών ενέργειας για τις μεταφορές και τον αριθμό των νέων οχημάτων που κινούνται με εναλλακτικά καύσιμα).

Ωστόσο, τα επίπεδα εξακολουθούν να είναι χαμηλά και το γεγονός ότι ορισμένα κράτη μέλη προπορεύονται δείχνει με σαφήνεια ότι υπάρχει δυνατότητα να επιταχυνθεί η μετάβαση σε κινητικότητα με χαμηλές εκπομπές.

Προς τον σκοπό αυτό, η Επιτροπή ενέκρινε [ευρωπαϊκή στρατηγική για κινητικότητα με χαμηλές εκπομπές](#) τον Ιούλιο του 2016.

2. Υποδομές

Στις υποδομές μεταφορών χρειάζεται χρόνος μέχρι να φανούν τα αποτελέσματα των επενδύσεων.

Ωστόσο, ορισμένα θετικά αποτελέσματα των επενδύσεων είναι ήδη αντιληπτά στην ποιότητα των υποδομών μεταφορών.

Αυτό θα καταστεί πιο εμφανές τα επόμενα χρόνια με πρόσθετες επενδύσεις, ιδίως μέσω της διευκόλυνσης [Συνδέοντας την Ευρώπη](#) και το [επενδυτικό σχέδιο για την Ευρώπη](#) της Επιτροπής.

3. Κοινό

Η ικανοποίηση των καταναλωτών με όλους τους τρόπους μεταφοράς (αστικών, σιδηροδρομικών, αεροπορικών) έχει αυξηθεί σε ολόκληρη την Ευρώπη. Αυτό σημαίνει ότι οι ανάγκες του κοινού είναι κατανοητές και ότι λαμβάνονται σωστές αποφάσεις επενδύσεων.

Ο [αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα παραμένει στάσιμος](#). Μολονότι οι δρόμοι της Ευρώπης είναι μακράν οι ασφαλέστερες στον κόσμο, τα κράτη μέλη πρέπει να εντείνουν τις προσπάθειές τους για την επίτευξη του στόχου να μειωθεί κατά το ήμισυ ο αριθμός των θανάτων από τροχαία ατυχήματα έως το 2020.

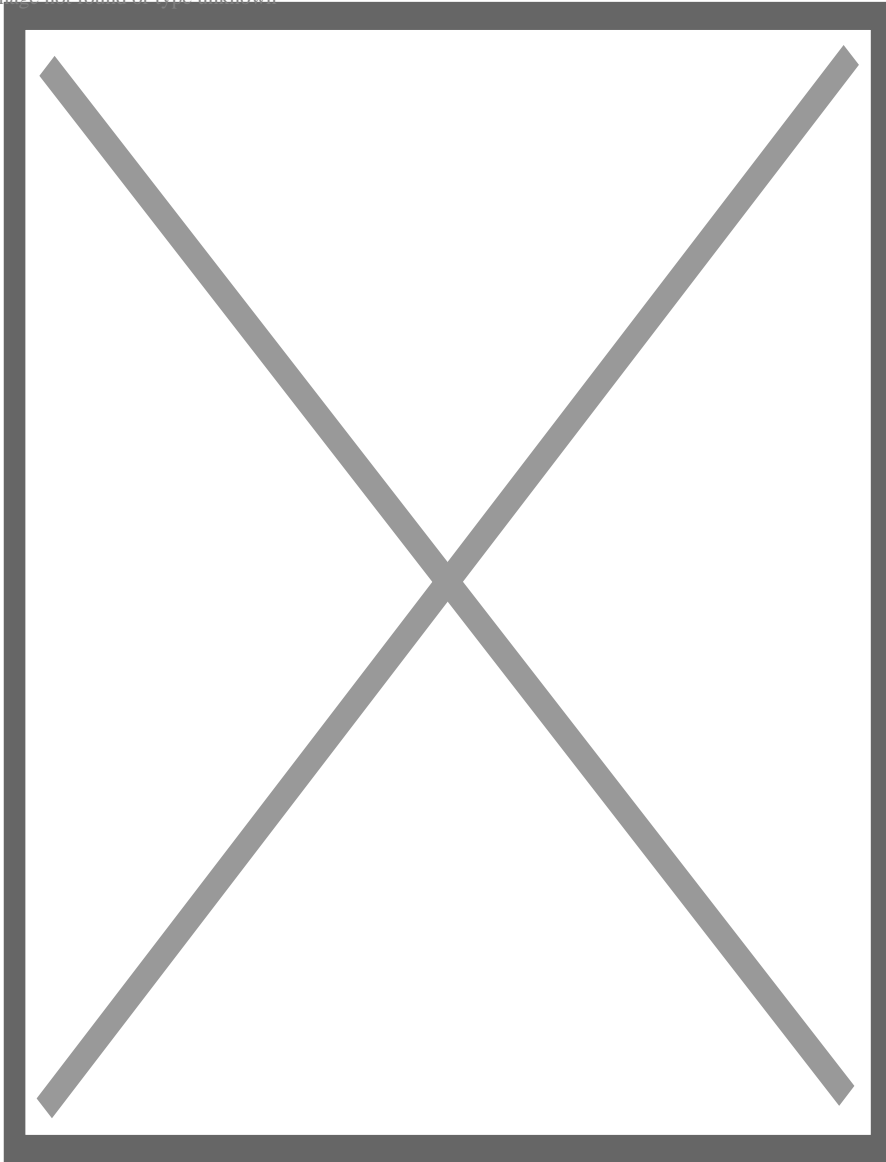
Ο αριθμός των γυναικών που απασχολούνται στον τομέα των μεταφορών αυξάνεται, αλλά το συνολικό ποσοστό γυναικών παραμένει χαμηλό. Χρειάζεται δράση για να αυξηθεί η παρουσία των γυναικών στις μεταφορές σε όλα τα επίπεδα και η Επιτροπή εξετάζει την ανάληψη κατάλληλων πρωτοβουλιών.

Ο πίνακας αποτελεσμάτων

Ο πίνακας αποτελεσμάτων συγκεντρώνει δεδομένα από διάφορες δημόσιες πηγές (όπως η Eurostat, η Ευρωπαϊκή Υπηρεσία Περιβάλλοντος και το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ). Μπορεί κανείς να τον συμβουλευθεί, είτε ανά χώρα, είτε ανά θέμα (εσωτερική αγορά, επενδύσεις και τις υποδομές, ενεργειακή ένωση και καινοτομία, ανθρώπινο δυναμικό).

Στους πίνακες αποτελεσμάτων που προέκυψαν, επισημαίνονται με πράσινο χρώμα οι 5 χώρες που βρίσκονται στην κορυφή και **με κόκκινο οι 5 χώρες με τη χαμηλότερη κατάταξη**.

Ο παρακάτω πίνακας δείχνει πόσο συχνά εμφανίζεται κάθε χώρα στην κορυφή και πόσο συχνά στο τέλος της κατάταξης. Η συνολική βαθμολογία υπολογίζεται με αφαίρεση των αρνητικών βαθμών από τους θετικούς:



Οι χαμηλές επιδόσεις της Ελλάδας

Τα υψηλά ποσοστά **θανατηφόρων τροχαίων**, σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο, αλλά και οι ώρες που “τρώνε” οι Έλληνες οδηγοί σε μποτιλιάρισμα στους δρόμους, είναι μερικοί από τους λόγους για τους οποίους η Ελλάδα κατατάσσεται στο τέλος του πίνακα αποτελεσμάτων της ΕΕ για τις μεταφορές το 2016.

Ειδικότερα για την Ελλάδα, η έκθεση της Επιτροπής αναφέρει, σχετικά με την ασφάλεια στους δρόμους, τα εξής: “Η Ελλάδα έχει βελτιώσει σημαντικά την οδική ασφάλεια από το 2010 και μετά. Ωστόσο, ο αριθμός των θανατηφόρων τροχαίων παραμένει σημαντικά υψηλότερος από τον ευρωπαϊκό μέσο όρο: 74 ανά ένα εκατομμύριο κατοίκων, έναντι 52 στην ΕΕ”.

Εξάλλου, σύμφωνα με τα στοιχεία της Επιτροπής, οι Έλληνες είναι οι οδηγοί που ξοδεύουν τον περισσότερο χρόνο σε κίνηση στους δρόμους, μετά τους Βρετανούς. Συγκεκριμένα, οι Έλληνες οδηγοί ξοδεύουν περίπου 39 ώρες ετησίως στους δρόμους,

έναντι 29,5 ωρών που είναι ο ευρωπαϊκός μέσος όρος.

Στην Ελλάδα καταγράφονται **χαμηλά ποσοστά ανανεώσιμων πηγών ενέργειας στις μεταφορές** (1,4%, έναντι 6% στην ΕΕ), αλλά και στα νέα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν εναλλακτικά καύσιμα (0,66%, έναντι 3% στην ΕΕ).

Τέλος, αναφορικά με την ποιότητα των υποδομών μεταφορών, οι αξιολογήσεις για την Ελλάδα βρίσκονται κοντά στον ευρωπαϊκό μέσο για τα αεροδρόμια και τους δρόμους. Ωστόσο, οι **υποδομές στα ελληνικά λιμάνια και κυρίως η υποδομή των σιδηροδρόμων αξιολογούνται σχετικά χαμηλά**, σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσο όρο.