
Είναι (υπερ)αισιόδοξοι οι στόχοι της ΕΕ για τον σιδηρόδρομο;

2020/12/14 08:13 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Τη [«Στρατηγική για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα»](#) παρουσίασε, την περασμένη εβδομάδα, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η οποία συνοδεύεται από ένα [Action Plan 82 πρωτοβουλιών](#).

Οι πρωτοβουλίες αυτές θα καθοδηγήσουν τις εργασίες για την επόμενη τετραετία, θέτοντας ουσιαστικά, όπως υποστηρίζει η ΕΕ, τα θεμέλια για τον τρόπο με τον οποίο μπορεί να επιτευχθεί ο πράσινος και ψηφιακός μετασχηματισμός του συστήματος μεταφορών της ΕΕ και να καταστεί ανθεκτικότερο σε μελλοντικές κρίσεις.

Όπως περιγράφεται στην Ευρωπαϊκή Πράσινη Συμφωνία, η εφαρμογή της στρατηγικής θα έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση των εκπομπών κατά 90% έως το 2050, η οποία θα επιτευχθεί μέσω ενός έξυπνου, ανταγωνιστικού, ασφαλούς, προσβάσιμου και οικονομικά προσιτού συστήματος μεταφορών.

WHAT DOES THE FUTURE LOOK LIKE?

1

Sustainable Mobility

90%
reduction

greenhouse gas emissions in transport by 2050

Reducing its dependence on fossil fuels



By 2030, there will be at least 30 million zero-emissions cars and 80 000 zero-emission lorries in operation.



By 2030, there will be at least 100 climate-neutral cities in Europe. Scheduled collective travel under 500 km should be carbon neutral **by 2030** within the EU.



Zero-emission large aircraft will become ready for market **by 2035**.

Making alternative choices available



All large and medium-sized cities put in place their own sustainable urban mobility plans **by 2030**.



Traffic on high-speed rail will double **by 2030**. **By 2050** rail freight traffic will double.



Transport by inland waterways and short sea shipping will increase by 25% **by 2030**.

Pricing to reflect environmental impact



The internalisation of external costs of transport at the latest **by 2050** will ensure that those who use transport will bear the full costs rather than leaving others in our society to meet them.

Για να υλοποιηθούν οι εν λόγω στόχοι, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η στρατηγική προσδιορίζει συνολικά 82 πρωτοβουλίες σε 10 βασικούς τομείς δράσης («εμβληματικές πρωτοβουλίες»), καθεμία από τις οποίες περιλαμβάνει συγκεκριμένα μέτρα.

Για τον σιδηρόδρομο, η ΕΕ προβλέπει ότι, έως το 2030, η σιδηροδρομική κυκλοφορία υψηλών ταχυτήτων θα διπλασιαστεί σε ολόκληρη την Ευρώπη και έως το 2050, η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία θα διπλασιαστεί.

Οι ενέργειες της ΕΕ για την ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου

Όπως αναφέρεται στη «Στρατηγική Κινητικότητας» της ΕΕ, το Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων του 2021 είναι μια εξαιρετική ευκαιρία για τα κράτη μέλη, την Επιτροπή και τον σιδηροδρομικό τομέα για την ενίσχυση των διευρωπαϊκών συνδέσεων.

Με την εφαρμογή της τέταρτης δέσμης σιδηροδρόμων και μέσω του ανοίγματος των σιδηροδρομικών αγορών στον ανταγωνισμό, οι σιδηροδρομικοί φορείς καλούνται να ανταποκριθούν περισσότερο στις ανάγκες των πελατών και να βελτιώσουν την ποιότητα των υπηρεσιών τους και τη σχέση κόστους – αποτελεσματικότητας.

Το 2021, η Επιτροπή θα προτείνει **ένα σχέδιο δράσης για την ενίσχυση των υπεραστικών και διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.**

Αυτό το σχέδιο θα βασιστεί στις προσπάθειες των κρατών μελών να κάνουν ταχύτερες συνδέσεις μεταξύ πόλεων, γρηγορότερα μέσω καλύτερης διαχείρισης χωρητικότητας, συντονισμένου χρονοδιαγράμματος, ικανού τροχαίου υλικού και στοχευμένων βελτιώσεων υποδομής για την ενίσχυση νέων σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων και νυχτερινών δρομολογίων.

Για τον σιδηρόδρομο, η ΕΕ προβλέπει ότι, έως το 2030, η σιδηροδρομική κυκλοφορία υψηλών ταχυτήτων θα διπλασιαστεί και έως το 2050, η εμπορευματική κυκλοφορία

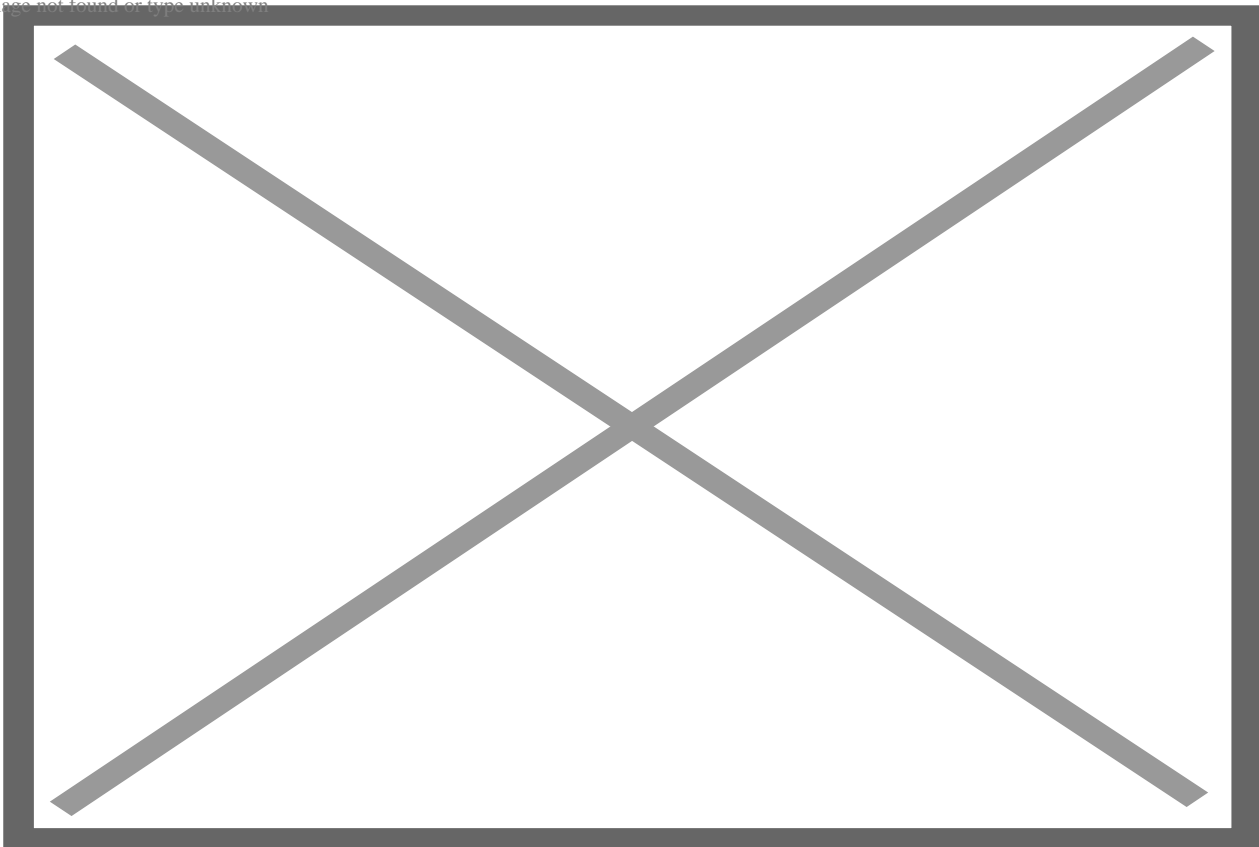
Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Χώρος πρέπει να ενισχυθεί και η Επιτροπή θα εξετάσει μέτρα για την επέκταση της σιδηροδρομικής αγοράς, μεγιστοποιώντας τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής.

Όπως επισημαίνει η ΕΕ, τα διασυνοριακά εισιτήρια πρέπει να γίνουν ευκολότερα στη χρήση και στην αγορά.

Από το 2021, η Επιτροπή θα προτείνει ρυθμιστικά μέτρα που θα επιτρέπουν καινοτόμα και ευέλικτα εισιτήρια που συνδυάζουν διάφορους τρόπους μεταφοράς και παρέχουν στους επιβάτες επιλογές για ταξίδια «από πόρτα σε πόρτα».

Επίσης, η ΕΕ τονίζει ότι τα τελευταία χρόνια, καινοτόμες εταιρείες έχουν αποδείξει ότι **οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να λειτουργούν αξιόπιστα** και να είναι ελκυστικές για τους πελάτες.

Image not found or type unknown



Ωστόσο, πολλοί εσωτερικοί κανόνες και τεχνικά εμπόδια εξακολουθούν να εμποδίζουν την απόδοσή τους.

Σύμφωνα με την ΕΕ, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές χρειάζονται σοβαρή ώθηση μέσω αυξημένης χωρητικότητας, ενισχυμένου διασυνοριακού συντονισμού και συνεργασίας μεταξύ διαχειριστών σιδηροδρομικών υποδομών, καλύτερη συνολική διαχείριση του σιδηροδρομικού δικτύου και ανάπτυξη νέων τεχνολογιών.

Η Επιτροπή θα προτείνει την αναθεώρηση των κανονισμών που διέπουν τους σιδηροδρομικούς εμπορευματικούς διαδρόμους και τους διαδρόμους του κεντρικού δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Οι επιδόσεις της Ελλάδας

Στην Ελλάδα, ο σιδηρόδρομος επανακτά την ανταγωνιστικότητά του, όπως φανέρωναν οι υψηλές πληρότητες, πριν από την πανδημία, στο δρομολόγιο Αθήνα – Θεσσαλονίκη και σε διάφορες προαστιακές γραμμές, αλλά και η δραστηριοποίηση νέων εταιρειών στα εμπορευματικά δρομολόγια.

Είναι ενδεικτικό ότι, σύμφωνα με την Eurostat και το 2018, οι επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα αυξήθηκαν 9,4% και οι εμπορευματικές 14,1%, σε σχέση με το 2017.

Ωστόσο, το **συνολικό μερίδιο του σιδηροδρόμου παραμένει χαμηλό**. Το 2017 και σύμφωνα με την Eurostat, το μερίδιο στους επιβάτες ήταν 0,9% και στα εμπορεύματα 1,8%.

Η «άνοιξη» του σιδηροδρόμου στους επιβάτες θα γίνει, εφόσον ολοκληρωθεί πλήρως ο άξονας Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας και η Ελλάδα αποκτήσει διεθνείς σιδηροδρομικές συνδέσεις.

Αντίστοιχα, στα εμπορευματικά, όταν ο σιδηρόδρομος «μπει» επαρκώς στα κυριότερα λιμάνια και ΒΙΠΕ.