

Το ταξίδι του Connecting Europe Express έφτασε στο τέλος του. Οι διαπιστώσεις της Κομισιόν για το δίκτυο

2021/10/08 09:18 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ύστερα από 36 ημέρες ταξιδιού σε 26 χώρες της Ευρώπης και πάνω από 120 στάσεις, το Connecting Europe Express έφτασε την Πέμπτη στον τελικό του προορισμό το Παρίσι.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Υπενθυμίζεται ότι, το τρένο δημιουργήθηκε ειδικά για τον εορτασμό του Ευρωπαϊκού Έτους Σιδηροδρόμων 2021, με στόχο την ευαισθητοποίηση για τα οφέλη του σιδηροδρόμου και τις προκλήσεις που πρέπει να ξεπεραστούν.

[#ConnectingEurope](#) Express day 36

Strasbourg → Paris

26 countries in 36 days

200 stops & 20 000 km

hundreds of dedicated railway workers, without whom this unique journey would not have been possible!

Rail is safe, sustainable & European We love ♥ [#EUYearofRail](#)
<pic.twitter.com/DK1aBM8OdO>

— EU Transport (@Transport_EU) [October 7, 2021](#)

Σε δηλώσεις του, η Επίτροπος Μεταφορών Adina Vălean τόνισε: «Το Connecting Europe Express υπήρξε ένα κινητό εργαστήριο, αποκαλύπτοντας σε πραγματικό χρόνο τα πολλά επιτεύγματα του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου και του δικτύου μας TEN-T που επιτρέπουν απρόσκοπτα ταξίδια σε ολόκληρη την Ένωση.

Θα ήθελα να εκφράσω την ειλικρινή μου ευγνωμοσύνη σε όλους όσους μας βοήθησαν

να μετατρέψουμε το Connecting Europe Express από μια ιδέα σε πραγματικότητα, ένα γεμάτο και συναρπαστικό δρομολόγιο, αξέχαστες συναντήσεις και έναν πραγματικό αγγελιοφόρο του ευρωπαϊκού σιδηρόδρομου».

Από την πλευρά του ο Andreas Matthä, πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης Σιδηροδρόμων και Υποδομών (CER) και CEO της Austrian Federal Railways, δήλωσε: «Το Connecting Europe Express έχει πετύχει δύο στόχους. Όχι μόνο έφτασε στον τελικό προορισμό του στο Παρίσι αλλά, το πιο σημαντικό, ανέδειξε τις προκλήσεις στις διασυνοριακές υπηρεσίες τρένων.

Για να είναι επιτυχής ένας άλλος σημαντικός στόχος, το «Green Deal», πρέπει να γίνει τόσο εύκολο να οδηγήσετε ένα τρένο στην Ευρώπη όσο και να μεταφέρετε ένα φορτηγό.

Για να επιτευχθεί αυτό, ο σιδηρόδρομος θα χρειαστεί **περισσότερο capacity και νέες επενδύσεις σε υποδομές**. Οι συνθήκες -πλαίσιο πρέπει να προσαρμοστούν ώστε να δημιουργηθούν ίσοι όροι ανταγωνισμού μεταξύ όλων των τρόπων μεταφοράς. Συγχαίρω και ευχαριστώ όλους όσους συμμετείχαν σε αυτό το άκρως επιτυχημένο έργο».

Nous sommes arrivés! After 20,000 km & 36 days, [#ConnectingEurope](#) Express has reached Paris 🚂 !

A rolling lab, revealing the achievements & shortcomings of the Single European Rail Area.

This train's journey may have ended, but our work has only just begun. [#EUYearofRail pic.twitter.com/4jrtBR6ivO](#)

— EU Transport (@Transport_EU) [October 7, 2021](#)

Τα συμπεράσματα

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, το Παρίσι ήταν μια ευκαιρία για να παρουσιαστούν τα αρχικά συμπεράσματα που αποκομίσθηκαν κατά τη διάρκεια αυτού του ταξιδιού..

Πρώτον, για να απελευθερωθούν οι δυνατότητες του σιδηρόδρομου μια πραγματική διασυνοριακή, σύγχρονη, υψηλής ποιότητας σιδηροδρομική υποδομή είναι βασική απαίτηση. Υπάρχει σαφής ανάγκη κοινής δράσης για την ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ): Το βασικό δίκτυο έως το 2030 και το

ολοκληρωμένο δίκτυο έως το 2050. Η Κομισιόν θα προτείνει αλλαγές στον κανονισμό ΔΕΔ-Μ αργότερα αυτό το έτος. Στις 16 Σεπτεμβρίου, ξεκίνησε πρόσκληση υποβολής προτάσεων ύψους 7 δισ. ευρώ στο πλαίσιο του προγράμματος Connecting Europe (CEF), για έργα που στοχεύουν σε νέες, αναβαθμισμένες και βελτιωμένες ευρωπαϊκές υποδομές μεταφορών. Ο Μηχανισμός Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας της ΕΕ μπορεί να υποστηρίξει τον εκσυγχρονισμό και τη διαλειτουργικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής, καθώς και βασικά έργα υποδομής, όπως οι γραμμές Λυών-Τορίνο, η σήραγγα της Βρένερ και ο Rail Baltica.

Δεύτερον, η υπάρχουσα υποδομή πρέπει να υπόκειται υπό καλύτερη διαχείριση και να βελτιωθεί το capacity. Η ψηφιοποίηση μπορεί να βοηθήσει. Για παράδειγμα, η ανάπτυξη του Ευρωπαϊκού Συστήματος Διαχείρισης Σιδηροδρομικής Κυκλοφορίας (ERTMS) θα αυξήσει τη χωρητικότητα, την ασφάλεια, την αξιοπιστία και την ακρίβεια. Η έρευνα και η καινοτομία θα ξεκλειδώσουν επίσης περισσότερες δυνατότητες και το νέο «Europe's Rail» να βασιστεί στο επιτυχημένο έργο του Shift2Rail.

Τρίτον, απαιτείται μεγαλύτερος πανευρωπαϊκός συντονισμός και κοινές απαιτήσεις και ο ενιαίος ευρωπαϊκός σιδηροδρομικός χώρος πρέπει να ενισχυθεί. Για παράδειγμα, οι οδηγοί τρένων της Ευρώπης θα πρέπει να μπορούν να συνοδεύουν τα τρένα τους πέρα από τα σύνορα, όπως μπορούν οι πιλότοι και οι οδηγοί φορτηγών. Και το 4ο Σιδηροδρομικό Πακέτο πρέπει να μεταφερθεί γρήγορα στο εθνικό δίκτυο για να εξαιρεθούν τα υπόλοιπα εμπόδια που δημιουργούνται από τους εθνικούς κανόνες και να δημιουργηθεί μια ανοικτή και ανταγωνιστική ευρωπαϊκή αγορά σιδηροδρόμων – τεχνικά, λειτουργικά και εμπορικά.

Τέταρτον, ο σιδηρόδρομος πρέπει να γίνει πιο ελκυστικός για να ενθαρρύνει περισσότερους ανθρώπους και εταιρείες να τον επιλέξουν. Η βελτίωση των εισιτηρίων και των επιλογών για τον προγραμματισμό ταξιδιών σε όλα τα μέσα μεταφοράς θα βοηθούσε, όπως και η μείωση του κόστους των σιδηροδρομικών ταξιδιών σε σύγκριση με άλλες εναλλακτικές. Στο πλαίσιο αυτό, η Κομισιόν θα παρουσιάσει ένα Action Plan για την ενίσχυση των υπεραστικών διασυνοριακών επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών τον Δεκέμβριο.