
Τι περιλαμβάνουν οι 4 προτάσεις που θα εκσυγχρονίσουν το σύστημα μεταφορών της ΕΕ

2021/12/15 10:36 στην κατηγορία MMM

Για να στηρίξει τη μετάβαση σε καθαρότερη, πιο πράσινη και πιο έξυπνη κινητικότητα, σύμφωνα με τους στόχους της [Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας](#), η Επιτροπή ενέκρινε τέσσερις προτάσεις που θα εκσυγχρονίσουν το σύστημα μεταφορών της ΕΕ.

Με την αύξηση της συνδεσιμότητας και τη στροφή περισσότερων επιβατών και εμπορευμάτων προς τις σιδηροδρομικές και τις εσωτερικές πλωτές μεταφορές, με τη στήριξη της εγκατάστασης σημείων φόρτισης, υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και νέων ψηφιακών τεχνολογιών, δίνοντας μεγαλύτερη έμφαση στη βιώσιμη αστική κινητικότητα και διευκολύνοντας την επιλογή διαφορετικών εναλλακτικών μεταφοράς σε ένα αποδοτικό πολυτροπικό σύστημα μεταφορών, οι προτάσεις θα θέσουν τον **τομέα των μεταφορών σε τροχιά μείωσης των εκπομπών του κατά 90%**.

Η επίτροπος Μεταφορών, Αντίνα Βαλεάν, δήλωσε: «Σήμερα προτείνουμε υψηλότερα πρότυπα κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ, ενισχύοντας τους σιδηροδρόμους υψηλής ταχύτητας και εδραιώνοντας την πολυτροπικότητα, καθώς και έναν νέο διάδρομο βορρά-νότου στην Ανατολική Ευρώπη.

Με την οδηγία για τα συστήματα ευφών μεταφορών ενστερνιζόμαστε τις ψηφιακές τεχνολογίες και την κοινοχρησία δεδομένων. Θέλουμε να καταστήσουμε τα ταξίδια στην ΕΕ πιο αποδοτικά και ασφαλέστερα, τόσο για τους οδηγούς και τους επιβάτες όσο και για τις επιχειρήσεις

Οι πόλεις που συνδέουν οι υποδομές της ΕΕ είναι οι κινητήριες δυνάμεις της οικονομίας μας, αλλά πρέπει να είναι και λιτές πόλεις – για τους κατοίκους τους και τους μετακινούμενους εργαζομένους. Γι' αυτό συνιστούμε τη θέσπιση ειδικού πλαισίου για τη βιώσιμη αστική κινητικότητα, το οποίο θα καθοδηγήσει την ταχύτερη μετάβαση σε ασφαλή, προσβάσιμη, χωρίς αποκλεισμούς, έξυπνη αστική κινητικότητα μηδενικών εκπομπών».

Ένα έξυπνο και βιώσιμο ΔΕΔ-Μ

Το ΔΕΔ-Μ είναι ένα πανευρωπαϊκό δίκτυο σιδηροδρόμων, εσωτερικών πλωτών οδών, σύντομων θαλάσσιων διαδρομών και οδών. Συνδέει 424 μεγάλες πόλεις με λιμένες, αερολιμένες και σιδηροδρομικούς σταθμούς.

Όταν ολοκληρωθεί το ΔΕΔ-Μ, ο χρόνος μετακίνησης μεταξύ αυτών των πόλεων θα μειωθεί. Για παράδειγμα, οι επιβάτες θα μπορούν να ταξιδεύουν μεταξύ Κοπεγχάγης και Αμβούργου σε 2,5 ώρες με το τρένο, έναντι των 4,5 ωρών που χρειάζονται σήμερα.

Με γνώμονα την κάλυψη των συνδέσμων που λείπουν και τον εκσυγχρονισμό ολόκληρου του δικτύου, η πρόταση:

- Απαιτεί από τις κύριες επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές του ΔΕΔ-Μ να δώσουν τη δυνατότητα στις αμαξοστοιχίες να ταξιδεύουν με ταχύτητα τουλάχιστον 160 km/h έως το 2040, δημιουργώντας έτσι ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας σε ολόκληρη την Ένωση. Οι διώρυγες και οι ποταμοί πρέπει να εξασφαλίζουν καλές συνθήκες ναυσιπλοΐας, η οποία δεν θα πρέπει, για παράδειγμα να εμποδίζεται από τη στάθμη των υδάτων, για ελάχιστο αριθμό ημερών ετησίως.
- Ζητεί να δημιουργηθούν περισσότεροι τερματικοί σταθμοί μεταφόρτωσης, να βελτιωθεί η ικανότητα διακίνησης στους εμπορευματικούς τερματικούς σταθμούς, να μειωθούν οι χρόνοι αναμονής στα σιδηροδρομικά σημεία διέλευσης των συνόρων, να υπάρχουν μακρύτερα τρένα ώστε να στραφούν περισσότερες εμπορευματικές μεταφορές σε καθαρότερους τρόπους μεταφοράς, καθώς και να προβλεφθεί η δυνατότητα μεταφοράς φορτηγών σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο. Για να διασφαλιστεί ότι ο σχεδιασμός των υποδομών ανταποκρίνεται στις πραγματικές επιχειρησιακές ανάγκες, δημιουργεί επίσης εννέα «ευρωπαϊκούς διαδρόμους μεταφορών» που περιλαμβάνουν σιδηροδρόμους, οδούς και εσωτερικές πλωτές οδούς
- Ορίζει ως νέα ενδιαμέση προθεσμία το 2040 για την επίτευξη της ολοκλήρωσης σημαντικών τμημάτων του δικτύου πριν από την προθεσμία του 2050 που ισχύει για το ευρύτερο, εκτεταμένο δίκτυο. Επομένως, οι νέες σιδηροδρομικές συνδέσεις υψηλής ταχύτητας μεταξύ Πόρτο και Βίγκο και μεταξύ Βουδαπέστης και Βουκουρεστίου, μεταξύ άλλων, πρέπει να ολοκληρωθούν έως το 2040.
- Ζητεί από τις 424 μεγάλες πόλεις κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ να αναπτύξουν σχέδια βιώσιμης αστικής κινητικότητας για την προώθηση της κινητικότητας μηδενικών εκπομπών και την αύξηση και βελτίωση των δημόσιων συγκοινωνιών και των υποδομών για περπάτημα και ποδηλασία.

Αύξηση κυκλοφορίας μεγάλων αποστάσεων και διασυνοριακής σιδηροδρομικής κυκλοφορίας

Οι σιδηρόδρομοι εξακολουθούν να είναι ένας από τους ασφαλέστερους και καθαρότερους τρόπους μεταφοράς και, ως εκ τούτου, βρίσκονται στο επίκεντρο της πολιτικής μας για πιο βιώσιμη κινητικότητα στην ΕΕ.

Η πρόταση για το ΔΕΔ-Μ συνοδεύεται από σχέδιο δράσης για τις σιδηροδρομικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων και τις διασυνοριακές σιδηροδρομικές μεταφορές, το οποίο καθορίζει χάρτη πορείας με περαιτέρω δράσεις που θα βοηθήσουν την ΕΕ να επιτύχει τον στόχο της για διπλασιασμό της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας υψηλής ταχύτητας έως το 2030 και τριπλασιασμό της έως το 2050.

Μολονότι ο αριθμός των ατόμων που ταξιδεύουν με τρένο αυξήθηκε τα τελευταία χρόνια, μόνο το 7% των διανυθέντων χιλιομέτρων αφορούσε διασυνοριακές μετακινήσεις από το 2001 έως το 2018.

Για να ενθαρρυνθούν περισσότεροι άνθρωποι να χρησιμοποιούν το τρένο για ταξίδια στο εξωτερικό, το σχέδιο δράσης καθορίζει συγκεκριμένες δράσεις με στόχο την άρση των εμποδίων για τις διασυνοριακές μετακινήσεις και τις μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων, καθώς και την αύξηση της ελκυστικότητας των σιδηροδρομικών μεταφορών για τους επιβάτες.

Οι δράσεις αυτές περιλαμβάνουν:

- νομοθετική πρόταση για τις πολυτροπικές μεταφορές το 2022 με στόχο την ενίσχυση φιλικών προς τον χρήστη πολυτροπικών συστημάτων έκδοσης εισιτηρίων·
- παροχή στους επιβάτες της δυνατότητας να βρίσκουν τα καλύτερα εισιτήρια στην πιο ελκυστική τιμή και καλύτερη υποστήριξη των επιβατών που αντιμετωπίζουν προβλήματα, καθώς και δέσμευση για τη διερεύνηση της απαλλαγής από τον ΦΠΑ σε επίπεδο ΕΕ για τα σιδηροδρομικά εισιτήρια·
- κατάργηση των περιττών εθνικών τεχνικών και επιχειρησιακών κανόνων·
- εξαγγελία προτάσεων για το 2022 σχετικά με την κατάρτιση πινάκων δρομολογίων και τη διαχείριση της χωρητικότητας, οι οποίες θα τονώσουν την ταχύτητα και τη συχνότητα των διασυνοριακών σιδηροδρομικών υπηρεσιών·
- κατευθυντήριες γραμμές για την τιμολόγηση της πρόσβασης τροχιάς το 2023, οι οποίες θα διευκολύνουν την πρόσβαση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στις υποδομές, αυξάνοντας τον ανταγωνισμό και οδηγώντας σε πιο ελκυστικές τιμές εισιτηρίων για τους επιβάτες.

Έως το 2030, η Επιτροπή θα στηρίξει τη δρομολόγηση τουλάχιστον 15 διασυνοριακών πιλοτικών έργων για να δοκιμαστεί η προσέγγιση του σχεδίου δράσης, πριν από την έναρξη ισχύος των νέων απαιτήσεων ΔΕΔ-Μ.

Ευφυείς υπηρεσίες μεταφορών για οδηγούς

Η έξυπνη κινητικότητα καθιστά πιο βιώσιμες τις μετακινήσεις. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή προτείνει την επικαιροποίηση της οδηγίας ITS του 2010, ώστε να προσαρμοστεί στην εμφάνιση νέων επιλογών οδικής κινητικότητας, εφαρμογών κινητικότητας και συνδεδεμένης και αυτοματοποιημένης κινητικότητας.

Η πρόταση θα ενθαρρύνει την ταχύτερη ανάπτυξη νέων, ευφυών υπηρεσιών, προτείνοντας να διατίθενται σε ψηφιακή μορφή ορισμένα κρίσιμα δεδομένα για τις οδικές μεταφορές, τις μετακινήσεις και την κυκλοφορία, όπως τα όρια ταχύτητας, τα σχέδια κυκλοφορίας ή τα οδικά έργα, κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ και, τελικά, για ολόκληρο το οδικό δίκτυο.

Θα εξασφαλίσει επίσης τη διάθεση στους οδηγούς βασικών υπηρεσιών που σχετίζονται με την ασφάλεια κατά μήκος του δικτύου ΔΕΔ-Μ.

Η πρόταση θα επικαιροποιήσει την οδηγία σύμφωνα με τις νέες προτεραιότητες για καλύτερες πολυτροπικές και ψηφιακές υπηρεσίες.

Καθαρότερη, πιο πράσινη, ευκολότερη αστική κινητικότητα

Το νέο πλαίσιο αστικής κινητικότητας θα ωφελήσει τους χρήστες και τις χρήστριες των μεταφορών, αλλά και όλους τους ανθρώπους που τους περιβάλλουν. Οι πόλεις φιλοξενούν εκατομμύρια ανθρώπους.

Η πρόταση αντιμετωπίζει ορισμένες από τις προκλήσεις στον τομέα της κινητικότητας που απορρέουν από αυτή την έντονη οικονομική δραστηριότητα – κυκλοφοριακή συμφόρηση, εκπομπές, θόρυβος. Το πλαίσιο αστικής κινητικότητας καθορίζει ευρωπαϊκές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με το πώς μπορούν οι πόλεις να μειώσουν τις εκπομπές και να βελτιώσουν την κινητικότητα, μεταξύ άλλων μέσω σχεδίων βιώσιμης αστικής κινητικότητας. Η έμφαση θα δοθεί κυρίως στις δημόσιες συγκοινωνίες, στο περπάτημα και στην ποδηλασία.

Η πρόταση δίνει επίσης προτεραιότητα σε λύσεις μηδενικών εκπομπών για τους αστικούς στόλους, συμπεριλαμβανομένων των ταξί και των υπηρεσιών μίσθωσης οχημάτων, στο «τελευταίο χιλιόμετρο» των αστικών παραδόσεων και στην

κατασκευή και τον εκσυγχρονισμό πολυτροπικών κόμβων, καθώς και σε νέες ψηφιακές λύσεις και υπηρεσίες.

Η πρόταση χαρτογραφεί τις επιλογές χρηματοδότησης για τις τοπικές και τις περιφερειακές αρχές όσον αφορά την υλοποίηση αυτών των προτεραιοτήτων.

Το 2022, η Επιτροπή θα προτείνει σύσταση στα κράτη-μέλη της ΕΕ για την ανάπτυξη εθνικών σχεδίων που θα βοηθήσουν τις πόλεις να αναπτύξουν τα σχέδια κινητικότητάς τους.

Ιστορικό

Πρόκειται για τη δεύτερη δέσμη προτάσεων για τη στήριξη της μετάβασης σε καθαρότερες, πιο πράσινες μεταφορές μετά τη δημοσίευση της στρατηγικής της Επιτροπής για βιώσιμη και έξυπνη κινητικότητα τον Δεκέμβριο του 2020.

Η στρατηγική είναι ένας χάρτης πορείας που καθοδηγεί τον τομέα προς την επίτευξη των στόχων της Ευρωπαϊκής Πράσινης Συμφωνίας.