

Φύλλο πληροφοριών με τα κύρια ευρήματα και τα αιτήματα της Greenpeace

Αυτό το φύλλο πληροφοριών βασίζεται σε ανάλυση του Wuppertal Institut και του T3 Transportation Think Tank με τίτλο «Ανάπτυξη των υποδομών στις μεταφορές στην Ευρώπη: εξερευνώντας τη συρρίκνωση και την επέκταση του σιδηροδρόμου, των αυτοκινητοδρόμων και των αεροδρομίων», που ανατέθηκε από το γραφείο της Greenpeace στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη.

ΠΡΩΘΩΝΤΑΣ ΤΗΝ ΑΛΛΑΓΗ

Πώς η απεξάρτηση από τα αυτοκίνητα που χρησιμοποιούν ορυκτά καύσιμα θα ωφελήσει την ειρήνη, τους ανθρώπους και τον πλανήτη.

MORE TRAIN

LESS CARS

#MobilityForAll

GREENPEACE

Greenpeace Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη
Wiedner Hauptstraße 120-124
1050 Βιέννη, Αυστρία
Τηλέφωνο: +43 1 545 4580
Email: office@greenpeace.at
Σεπτέμβριος 2023

Φωτογραφία εξωφύλλου: Mitja Kobal/Greenpeace

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΞΩΦΥΛΛΟ	1
Σύνοψη	2
Περίληψη βασικών ευρημάτων	3
Δεδομένα ανα χώρα	4
Ελλάδα	11
Αιτήματα της Greenpeace	12

Σύνοψη

Μια νέα σημαντική έρευνα από το Wuppertal Institut και το T3 Transportation Think Tank, την οποία τους ανέθεσε το γραφείο της Greenpeace στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη και δημοσιεύτηκε στις 19 Σεπτεμβρίου 2023, ανέλυσε τη συρρίκνωση και την επέκταση των υποδομών στις μεταφορές (σιδηρόδρομους, αυτοκινητόδρομους, αεροδρόμια) στην Ευρώπη (τις χώρες της ΕΕ27, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Νορβηγία και την Ελβετία) από το 1995. Η έρευνα ανέδειξε το πώς το σιδηροδρομικό σύστημα της Ευρώπης, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών γραμμών, των σταθμών τρένων και των στάσεων, υποχρηματοδοτείται συστηματικά και συρρικνώνεται εδώ και τρεις δεκαετίες, ενώ οι υποδομές ορυκτών καυσίμων (όπως οι αυτοκινητόδρομοι και τα αεροδρόμια) επεκτείνονται, κάτι που έχει οδηγήσει σε αυξημένη ζήτηση των ιδιωτικών μηχανοκίνητων μεταφορικών μέσων, τα οποία προκαλούν το μεγαλύτερο μερίδιο των εκπομπών ΑτΘ που προέρχονται από τις ευρωπαϊκές μετακινήσεις.

Ο τομέας των μεταφορών παραμένει [ο μοναδικός τομέας](#) στην ΕΕ που δεν έχει συνεισφέρει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Σε αντίθεση με άλλους τομείς, οι εκπομπές ΑτΘ από τον τομέα των μεταφορών έχουν αυξηθεί [κατά 15%](#) στην περίοδο από το 1995 ως το 2019, κυρίως εξαιτίας των οχημάτων που καίνε πετρέλαιο. Την ίδια στιγμή, ένα ταξίδι με τρένο στην Ευρώπη παράγει κατά μέσο όρο [77%](#) λιγότερες εκπομπές ΑτΘ από ό,τι ένα ταξίδι με αυτοκίνητο ανά επιβατικό χιλιόμετρο. Τα δεδομένα δείχνουν ότι ένα πυκνό και ανεπτυγμένο σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί κλειδί ώστε οι δημόσιες μεταφορές να καταστούν προσβάσιμες και ελκυστικές για τους πολίτες, κάτι που θα οδηγήσει με τη σειρά του σε μείωση των εκπομπών ΑτΘ.

Δείτε την **ολοκληρωμένη ανάλυση** από το Wuppertal Institut και το T3 Transportation Think Tank, την οποία τους ανέθεσε το γραφείο της Greenpeace στην Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη, **εδώ**.

Ερμηνευτική ρήτρα: Όλα τα δεδομένα και οι πληροφορίες στην περίληψη που ακολουθεί πάρθηκαν απευθείας από δεδομένα που έχουν συμπεριληφθεί στην έρευνα, εκτός αν ορίζεται διαφορετικά. Οι απόψεις και τα αιτήματα σε αυτό το έγγραφο είναι της Greenpeace.

Οι ερευνητές μελέτησαν δεδομένα για τη χρηματοδότηση (δημόσια και εν μέρει ιδιωτική) των αυτοκινητοδρόμων (όλων των οδικών αξόνων, συμπεριλαμβανομένων και αστικών δρόμων σε

κάποιες χώρες), των σιδηροδρομικών γραμμών (συμβατικών, υψηλής ταχύτητας και σε μερικές χώρες αστικών μετρό/τραμ) και των αεροδρομίων (με κίνηση μεγαλύτερη από 150.000 επιβάτες/έτος), και την επέκταση ή το κλείσιμο των αυτοκινητοδρόμων (με τουλάχιστον δύο λωρίδες κυκλοφορίας σε κάθε κατεύθυνση και διαχωριστικό μεταξύ των δύο κατευθύνσεων¹), σιδηροδρόμων (συμβατικών και υψηλής ταχύτητας) και αεροδρομίων (με κίνηση μεγαλύτερη από 150.000 επιβάτες/έτος) στις χώρες της ΕΕ27, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Νορβηγία και την Ελβετία από το 1995, που είναι η πρώτη χρονιά για την οποία υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για όλες τις χώρες που αναλύθηκαν. Η ανάλυση δεν λαμβάνει υπόψη της τις υποδομές μετακίνησης που συρρικνώθηκαν ή επεκτάθηκαν πριν το 1995.

Τα δεδομένα προέρχονται κυρίων από δημόσιες πηγές, συμπεριλαμβανομένης της Eurostat, του ITF-OECD, της Worldbank και του Statistical Pocketbook της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, καθώς και τις σιδηροδρομικές εταιρείες. Η έρευνα πάντα λαμβάνει υπόψη της τα πιο πρόσφατα διαθέσιμα δεδομένα που επιτρέπουν τις ευρωπαϊκές συγκρίσεις. Τα τωρινά δεδομένα για τις επενδύσεις (σε ευρώ) σε υποδομές μετακινήσεων είναι διαθέσιμα για όλες εκτός από τρεις ευρωπαϊκές χώρες ως και, και συμπεριλαμβανομένου, του 2018, και για τα δύο τρίτα των χωρών ως το 2021, όπως αναφέρεται σε αυτό το φύλλο πληροφοριών. Τα δεδομένα για την επέκταση ή το κλείσιμο υποδομών μετακινήσεων είναι διαθέσιμα για τις περισσότερες χώρες ως το 2022, ή σε κάποιες περιπτώσεις ακόμα και το 2023.

Περίληψη κύριων ευρημάτων

- Οι χώρες της ΕΕ27, η Νορβηγία, η Ελβετία και το Ηνωμένο Βασίλειο ξόδεψαν 1,5€ τρισεκατομμύρια μεταξύ του 1995 και του 2018 για να επεκτείνουν τους δρόμους τους, και μόλις 930€ δισεκατομμύρια σε υποδομές σιδηροδρόμων. Αυτό σημαίνει ότι δόθηκε **66% περισσότερο του προϋπολογισμού τους σε επέκταση δρόμων από ό,τι σε επέκταση σιδηροδρόμων².**
- Μεταξύ του 2018 και του 2021, το μέσο **χρηματοδοτικό κενό μεταξύ δρόμων και τρένων στην Ευρώπη μειώθηκε από 66% σε 34% περισσότερες επενδύσεις σε δρόμους αντί για τρένα³.** Παρόλα αυτά, παρά τις επιπλέον επενδύσεις στον σιδηρόδρομο, πολλές ευρωπαϊκές χώρες συνέχισαν να καταργούν σιδηροδρομικές γραμμές και να κλείνουν σταθμούς, και να σχεδιάζουν και να κατασκευάζουν νέους αυτοκινητόδρομους και επεκτάσεις αεροδρομίων.
- Από το 1995, **το μήκος των αυτοκινητοδρόμων στις 30 χώρες της Ευρώπης που αναλύθηκαν αυξήθηκε κατά 60%**, από 51.494 χλμ. σε 82.493 χλμ. Οι ρυθμοί αύξησης ήταν μεγαλύτεροι στην Ιρλανδία, τη Ρουμανία και την Πολωνία και μικρότεροι στη Λιθουανία, τη Λετονία και το Βέλγιο. Σε 15 από τις 30 χώρες που αναλύθηκαν, το μήκος των αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε παραπάνω από το διπλάσιο, όπως στην Ισπανία, τη Νορβηγία και την Ελλάδα.
- Η επέκταση των υποδομών σε αυτοκινητόδρομους δημιούργησε επιπλέον ζήτηση για ιδιωτικά μηχανοκίνητα μεταφορικά μέσα στην Ευρώπη. **Μεταξύ του 1995 και του 2019 (ακριβώς πριν την πανδημία του COVID), η συνολική ζήτηση αυξήθηκε κατά 29%.** Η ζήτηση για μεταφορές με τρένο επίσης αυξήθηκε, και αυτό μπορεί να αποδοθεί στο γεγονός της επέκτασης των υποδομών για τρένα υψηλής ταχύτητας.

- Το **συνολικό μήκος του ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου μειώθηκε κατά 6,5% (15.650 χλμ.)** μεταξύ του 1995 και του 2020, και σε κάποιες χώρες όπως η Γαλλία ή η Γερμανία περισσότερο ακόμα και από 10%.
- Τουλάχιστον **13.717 χλμ. περιφερειακών επιβατικών σιδηροδρομικών γραμμών στην Ευρώπη έκλεισαν προσωρινά ή μόνιμα** από το 1995. Περισσότερο από τα μισά από αυτά, 7.300 χλμ. κατ' εκτίμηση, μπορούν να ανοίξουν ξανά με σχετική ευκολία.
- Συνολικά, **τουλάχιστον 2.582 σταθμοί τρένων στην Ευρώπη έχουν κλείσει (προσωρινά ή μόνιμα)** από το 1995. Αυτό το γεγονός έχει επηρεάσει δυσανάλογα τις μη αστικές κοινότητες, συχνά αποκόβοντάς τες από τη δημόσια συγκοινωνία.
- Για **κάθε χιλιόμετρο που αφαιρέθηκε από το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρώπης μεταξύ του 1995 και του 2020, κατασκευάστηκαν δύο χιλιόμετρα⁴ νέων αυτοκινητοδρόμων.**
- Από το 1995, **έχουν ανοίξει 12 νέα επιβατικά αεροδρόμια** στην Ευρώπη, το καθένα με επιβατική κίνηση τουλάχιστον 150.000 ατόμων τον χρόνο. Επιπλέον, εγκαινιάστηκαν δέκα νέοι διάδρομοι προσγείωσης/απογείωσης.
- Συνολικά, οι 30 χώρες που αναλύθηκαν έχουν **ξοδέψει περίπου 130€ δισεκατομμύρια για υποδομές αεροδρομίων** από το 1995 ως το 2018. Οι συνολικές επενδύσεις για νέες υποδομές δρόμων και αεροδρομίων ήταν περίπου 80% υψηλότερες από ό,τι οι επενδύσεις στον σιδηρόδρομο την ίδια περίοδο.

Δεδομένα ανά χώρα

Κορυφαίες 10 χώρες στην Ευρώπη που επένδυσαν περισσότερο σε αυτοκινητόδρομους παρά σε σιδηρόδρομους (1995-2018, σε αναλογία επένδυσης)⁵

Χώρα	Αναλογία επένδυσης σε δρόμους-σιδηρόδρομους (το σχήμα δείχνει τις επενδύσεις σε δρόμους ως πολλαπλάσιο των επενδύσεων σε σιδηρόδρομους) ⁶	Ποσοστό (πόσο περισσότερο η χώρα επένδυσε σε δρόμους αντί για σιδηρόδρομους)
Ρουμανία	12,19 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	1.119%
Κροατία	6,86 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	586%
Πολωνία	6,57 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	557%
Ιρλανδία	6,44 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	544%

Εσθονία	4,53 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	353%
Βουλγαρία	4,39 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	339%
Σλοβενία	3,95 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	295%
Νορβηγία	3,74 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	274%
Ελλάδα	3,13 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	213%
Πορτογαλία	3,06 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους	206%

Κορυφαίες 3 χώρες στην Ευρώπη που επένδυσαν συγκριτικά περισσότερο σε σιδηροδρόμους αντί για δρόμους (1995-2018, σε αναλογία επένδυσης)⁷

Χώρα	Αναλογία επένδυσης σε δρόμους-σιδηροδρόμους (όσο χαμηλότερος ο δείκτης, τόσο περισσότερο επένδυσε η χώρα σε σιδηρόδρομους)	Ποσοστό (πόσο περισσότερο επένδυσε η χώρα σε σιδηρόδρομους παρά δρόμους)
Βέλγιο	0,32	210%
Αυστρία	0,38	162%
Ηνωμένο Βασίλειο	0,84	19%

Κορυφαίες 10 χώρες στην Ευρώπη με τη μεγαλύτερη συνολική αύξηση σε χιλιόμετρα νέων αυτοκινητοδρόμων (1995-2020)⁸

Χώρα	Νέα χιλιόμετρα
Ισπανία	8.623 χλμ.
Γαλλία	3.385 χλμ.
Πορτογαλία	2.378 χλμ.
Γερμανία	2.002 χλμ.
Ελλάδα	1.724 χλμ.
Πολωνία	1.466 χλμ.
Ουγγαρία	1.439 χλμ.

Κροατία	1.008 χλμ.
Ιρλανδία	925 χλμ.
Σουηδία	917 χλμ.

Κορυφαίες 10 χώρες στην Ευρώπη με το μεγαλύτερο συγκριτικά ποσοστό ανάπτυξης στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων (% , 1995-2020)⁹

Χώρα	Ποσοστό ανάπτυξης
Ιρλανδία	1.321%
Ρουμανία	714%
Πολωνία	596%
Νορβηγία	442%
Ουγγαρία	430%
Ελλάδα	410%
Πορτογαλία	346%
Κροατία	334%
Τσεχία	214%
Εσθονία	206%

Κατάταξη των χωρών ανά κατά κεφαλήν επενδύσεις σε σιδηρόδρομους (σε ευρώ, συνολικά την περίοδο 1995-2018)¹⁰

Χώρα	Ευρώ που επενδύθηκαν κατά κεφαλήν
Ελβετία	€6.798,67
Λουξεμβούργο	€5.114,80
Αυστρία	€3.723,35
Δανία	€2.912,42
Σουηδία	€2.743,84
Ηνωμένο Βασίλειο	€2.664,20
Νορβηγία	€2.481,94
Γαλλία	€2.012,51
Βέλγιο	€2.003,20
Ιταλία	€1.990,03

Ισπανία	€1.977,18
Γερμανία	€1.583,89
Φινλανδία	€1,517,34
Ολλανδία	€1.263,31
Ελλάδα	€1.188,09
Τσεχία	€1.145,49
Σλοβενία	€910,63
Σλοβακία	€809,53
Ιρλανδία	€800,16
Ουγγαρία	€794,04
Πορτογαλία	€743,43
Λιθουανία	€653,11
Λετονία	€613,69
Κροατία	€431,02
Εσθονία	€413,94
Βουλγαρία	€277,38
Πολωνία	€235,72
Ρουμανία	€182,63

Κατάταξη των χωρών ανά κατά κεφαλήν επενδύσεις σε αυτοκινητόδρομους (σε ευρώ, συνολικά την περίοδο 1995-2018)¹¹

Χώρα	Επενδύσεις κατά κεφαλήν (συνολικά)
Νορβηγία	€9.287,40
Ελβετία	€8.560,18
Λουξεμβούργο	€6.444,34
Ιρλανδία	€5.151,88
Γαλλία	€4.304,26
Ελλάδα	€3.718,40
Σλοβενία	€3.600,06
Σουηδία	€3.500,49
Φινλανδία	€3.498,92
Γερμανία	€3.337,67

Δανία	€3.283,09
Κροατία	€2.955,57
Ισπανία	€2.940,81
Ολλανδία	€2.676,88
Ιταλία	€2.546,07
Πορτογαλία	€2.275,00
Ηνωμένο Βασίλειο	€2.232,87
Ρουμανία	€2.225,72
Τσεχία	€2.072,16
Λιθουανία	€1.883,98
Εσθονία	€1.874,01
Σλοβακία	€1.837,50
Ουγγαρία	€1.743,60
Πολωνία	€1.548,77
Λετονία	€1.515,54
Αυστρία	€1.423,43
Βουλγαρία	€1.218,44
Μάλτα	€809,97
Βέλγιο	€645,05

Κορυφαίες 10 χώρες στην Ευρώπη με τις περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές να έχουν κλείσει για μεταφορές επιβατών (σε χλμ., από το 1995)

Χώρα	Σύνολο χιλιομέτρων που έκλεισαν
Γερμανία	2.700 χλμ.
Πολωνία	2.330 χλμ.
Ιταλία	1.831 χλμ.
Ισπανία	949 χλμ.
Ουγγαρία	919 χλμ.
Αυστρία	655 χλμ.
Λετονία	499 χλμ.
Πορτογαλία	460 χλμ.
Ελλάδα	389 χλμ.

Εσθονία	367 χλμ.
---------	----------

Κορυφαίες 10 χώρες με τις περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές να έχουν κλείσει για μεταφορές επιβατών ανά 100.000 κατοίκους (σε χλμ., από το 1995)

Χώρα	Χιλιόμετρα που έκλεισαν ανά 100.000 κατοίκους
Εσθονία	27,6 χλμ.
Λετονία	26,6 χλμ.
Λιθουανία	10,7 χλμ.
Ουγγαρία	9,5 χλμ.
Αυστρία	7,3 χλμ.
Πολωνία	6,1 χλμ.
Βουλγαρία	5,1 χλμ.
Φινλανδία	4,9 χλμ.
Πορτογαλία	4,5 χλμ.
Ελλάδα	3,7 χλμ.
Μέσος όρος όλων των χωρών που αναλύθηκαν	2,6 χλμ.

Χώρες με βάση το μήκος του συνολικού σιδηροδρομικού δικτύου (επιβατικό & εμπορευματικό) το 2020 συγκριτικά με το 1995 (%)

Χώρα	Μέγεθος σιδηροδρομικού δικτύου το 2020 συγκριτικά με το μέγεθος του το 1995 (σε ποσοστό) ¹²	Ποσοστό της μείωσης ή αύξησης του σιδηροδρομικού δικτύου (+ για αύξηση, - για μείωση)
Λετονία	77,0%	-23.0%
Πολωνία	81,0%	-19.0%
Πορτογαλία	82,4%	-17.6%
Γερμανία	85,1%	-14.9%
Γαλλία	87,1%	- 12.9%
Αυστρία	87,6%	-12.4%
Όλες οι χώρες, μέσος όρος	93,5%	-6.5%
Δανία	93,7%	-6.3%
Βουλγαρία	93,8%	-6.2%
Ρουμανία	94,7%	-5.3%

Χώρα	Μέγεθος σιδηροδρομικού δικτύου το 2020 συγκριτικά με το μέγεθός του το 1995 (σε ποσοστό) ¹²	Ποσοστό της μείωσης ή αύξησης του σιδηροδρομικού δικτύου (+ για αύξηση, - για μείωση)
Λετονία	77,0%	-23.0%
Πολωνία	81,0%	-19.0%
Ελλάδα	94,8%	-5.2%
Ουγγαρία	95,0%	-5.0%
Λιθουανία	95,5%	-4.5%
Κροατία	96,0%	-4.0%
Ηνωμένο Βασίλειο	96,1%	-3.9%
Νορβηγία	96,6%	-3.4%
Λουξεμβούργο	98,5%	-1.5%
Σλοβακία	98,9%	-1.1%
Τσεχία	99,4%	-0.6%
Σουηδία	99,9%	-0.1%
Φινλανδία	100,6%	+0.6%
Σλοβενία	100,7%	+0.7%
Εσθονία	101,2%	+1.2%
Ιρλανδία	104,7%	+4.7%
Ιταλία	105,0%	+5.0%
Ελβετία	105,1%	+5.1%
Βέλγιο	107.3%	+7.3%
Ολλανδία	112.4%	+12.4%
Ισπανία	114.4%	+14.4%

Ελλάδα

- Μεταξύ του 1995 και του 2018 – την περίοδο που υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα για σύγκριση στην Ευρώπη – η Ελλάδα έχει επενδύσει τρεις φορές περισσότερο σε αυτοκινητόδρομους από ό,τι σε σιδηρόδρομους, με ακριβή αναλογία επενδύσεων σε δρόμους αντί σιδηροδρόμους στο 3,13. Κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, η Ελλάδα επένδυσε 38,8€ δισ. σε δρόμους και 12,4€ δισ. σε σιδηροδρόμους.
- Μεταξύ του 1995 και του 2021 – την πλήρη περίοδο για την οποία υπάρχουν εθνικά δεδομένα – η Ελλάδα επένδυσε 41,1€ δισ. σε δρόμους και μόλις 12,6€ δισ. σε σιδηροδρόμους¹³. Αυτό σημαίνει ότι επενδύθηκαν περισσότερο από τρεις φορές παραπάνω χρήματα σε δρόμους απ’ ό,τι σε σιδηροδρόμους. Η κακή κατάσταση του

σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα σήμερα δεν προκαλεί εντύπωση, βλέποντας αυτούς τους αριθμούς στις επενδύσεις.

- Για τα τελευταία τέσσερα χρόνια για τα οποία υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα (2018-2021), η αναλογία των επενδύσεων σε δρόμους σε σχέση με τις επενδύσεις σε σιδηροδρόμους στην Ελλάδα έχει ξεκάθαρα επιδεινωθεί, αντίθετα με την ευρωπαϊκή τάση, με τις επενδύσεις σε δρόμους να είναι περισσότερο από δώδεκα φορές περισσότερες από ό,τι σε σιδηροδρόμους. Αυτή είναι η δεύτερη χειρότερη αναλογία επενδύσεων σε δρόμους σε σχέση με σιδηροδρόμους από όλες τις χώρες που αναλύθηκαν, πίσω μόνο από την Ιρλανδία. Αυτή η πολύ αρνητική τάση είχε ήδη ξεκινήσει το 2014, όταν η Ελλάδα ξόδεψε 14 φορές περισσότερα χρήματα σε δρόμους από ό,τι σιδηροδρόμους, και ακολούθησε η χρονιά-ρεκόρ το 2015, όταν η Ελλάδα ξόδεψε 26 φορές περισσότερα σε δρόμους.
- Το 2003 και το 2004 ήταν οι μόνες χρονιές στις οποίες η Ελλάδα επένδυσε περισσότερο σε σιδηροδρόμους αντί για δρόμους.
- Από το 1995, το ελληνικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων επεκτάθηκε κατά 1.724 χιλιόμετρα, ή 410%, ποσοστό που αποτελεί την πέμπτη μεγαλύτερη απόλυτη αύξηση σε μήκος αυτοκινητοδρόμων σε όλες τις χώρες που αναλύθηκαν. Η Πορτογαλία είναι η μόνη χώρα με ποσοστό συγκρίσιμο με την Ελλάδα και μεγαλύτερη αύξηση στο δίκτυο αυτοκινητοδρόμων της.
- Η έλλειψη επενδύσεων στο σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα συνδέεται με την καταστροφή του περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου. Από το 1995, τέσσερις μεγάλες επιβατικές σιδηροδρομικές γραμμές συνολικού μήκους 389 χιλιομέτρων έχουν κλείσει προσωρινά ή μόνιμα για μεταφορά επιβατών. Επίσης έκλεισαν 97 σιδηροδρομικοί σταθμοί, με αποτέλεσμα χιλιάδες άνθρωποι να αποκοπούν από την πρόσβαση στο τρένο. Παρόλα αυτά, όλες οι παραπάνω γραμμές δεν έχουν ακόμα καταστραφεί και θα μπορούσαν να επαναλειτουργήσουν.
- Το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα μειώθηκε κατά 5% μεταξύ του 1995 και του 2020.
- Έγιναν επίσης μεγάλες επενδύσεις στα ελληνικά αεροδρόμια. Στην Αθήνα, λειτούργησε ένα ολοκαίνουργιο αεροδρόμιο το 2011, που αντικατέστησε το μικρότερο παλιό αεροδρόμιο. Αυτή η επένδυση από μόνη της κόστισε περίπου 2,1€ δισεκατομμύρια. Το αεροδρόμιο «Άραξος» στην Πάτρα έλαβε μεγάλες επενδύσεις και πήρε νέες άδειες το 2007. Στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης δημιουργήθηκε ένας νέος τερματικός σταθμός. Όλα αυτά τα χρήματα, θα μπορούσαν να επενδυθούν καλύτερα στον σιδηρόδρομο, κυρίως στη συντήρηση και το άνοιγμα κλειστών περιφερειακών σιδηροδρομικών γραμμών, και στην επανέναρξη ή την έναρξη δρομολογίων τρένων την ημέρα ή τη νύχτα προς Βουλγαρία, Τουρκία, Βόρεια Μακεδονία, Σερβία, Ρουμανία και άλλες χώρες.

Τα αιτήματα της Greenpeace

Οι μεταφορές παραμένουν ο [μοναδικός τομέας](#) στην ΕΕ που δεν έχει συνεισφέρει στη μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου. Σε αντίθεση με άλλους τομείς, οι εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου από τις μεταφορές έχουν αυξηθεί [κατά 15%](#) την περίοδο μεταξύ 1995 και 2019, κυρίως εξαιτίας των οχημάτων που καίνε πετρέλαιο. Την ίδια στιγμή, ένα μέσο ταξίδι με τρένο στην Ευρώπη παράγει [77%](#) λιγότερες εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου σε σχέση με ένα ταξίδι με αυτοκίνητο ανά επιβατικό χιλιόμετρο. Τα στοιχεία δείχνουν ότι ένα πυκνό και σωστά ανεπτυγμένο σιδηροδρομικό δίκτυο είναι βασικό στο να γίνει προσβάσιμη η δημόσια συγκοινωνία και ελκυστική για τους πολίτες, κάτι που με τη σειρά του θα οδηγήσει σε μείωση των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου.

Οι επενδύσεις και οι πολιτικές για τις υποδομές πρέπει να στοχεύουν σε μείωση της ανάγκης μετακίνησης, ενώ ταυτόχρονα να μετακινήσουν τα μοτίβα της μετακίνησης σε πιο φιλικά για το κλίμα μοντέλα, όπως το ποδήλατο, το περπάτημα, η δημόσια συγκοινωνία και τα τρένα. Η Greenpeace καλεί τις ευρωπαϊκές κυβερνήσεις και την ΕΕ να:

1) Μετακινήσουν τη ροή χρημάτων από τους δρόμους και τα αεροδρόμια προς τα τρένα, τη δημόσια συγκοινωνία και τις μη μηχανοκίνητες επιλογές

- Αύξηση της περιφερειακής, εθνικής και ευρωπαϊκής δημόσιας χρηματοδότησης σε πραγματικά βιώσιμες λύσεις για τις μεταφορές και δημιουργία ενός πυκνού δικτύου μετακινήσεων που δεν θα αφήνει κανέναν πίσω. Οι μελλοντικές συζητήσεις σχετικά με τον προϋπολογισμό της ΕΕ θα πρέπει να καταλήγουν σε μαζικές επενδύσεις για την αναβάθμιση και τον εκμοντερνισμό των υπάρχοντων σιδηροδρομικών υποδομών, ώστε ο σιδηρόδρομος να καταστεί μια προσβάσιμη επιλογή για τους πολίτες, συμπεριλαμβανομένων των πολιτών σε αγροτικές και περιφερειακές περιοχές, αλλά και σε επιπλέον πηγές χρηματοδότησης για να γίνουν οι συνδέσεις που λείπουν από το δίκτυο και να απομακρυνθούν τα εμπόδια για τη διασυνοριακή μετακίνηση στην ΕΕ.
- Τα δημόσια κονδύλια (συμπεριλαμβανομένων των κονδυλίων συνοχής της ΕΕ, το Connecting Europe, τα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, των εθνικών προϋπολογισμών) δεν μπορούν να σπαταλούνται στην επέκταση των αυτοκινητοδρόμων και της χωρητικότητας στα αεροδρόμια, ώστε να αποφευχθεί ο περαιτέρω εγκλωβισμός σε τρόπους μεταφοράς με υψηλές εκπομπές ΑτΘ. Τα χρήματα των φορολογούμενων πρέπει να κατευθύνονται αποκλειστικά στη μετάβαση από ένα σύστημα μεταφοράς με επίκεντρο το αυτοκίνητο σε ένα δίκαιο και βιώσιμο σύστημα μετακινήσεων.
- Διακοπή όλων των επιχορηγήσεων ορυκτών καυσίμων προς τον τομέα των μεταφορών, εκτός από αυτές που ωφελούν άμεσα τους μη προνομιούχους (πχ επίδομα μετακίνησης με αυτοκίνητο σε ανθρώπους που δεν έχουν πρόσβαση σε δημόσια συγκοινωνία). Μόνο οι φορολογικές απαλλαγές που ωφελούν τις αεροπορικές μετακινήσεις αφήνουν ένα κενό της τάξης των [34€](#) δισεκατομμυρίων στην Ευρώπη κάθε χρόνο. Η παύση των επιχορηγήσεων ορυκτών καυσίμων θα δημιουργούσε νέα έσοδα για επενδύσεις σε λύσεις όπως ο σιδηρόδρομος.

2) Κάνουν τις υποδομές μετακινήσεων κατάλληλες για τις περιβαλλοντικές και κλιματικές προκλήσεις

- Παύση όλων των σχεδίων για νέους αυτοκινητόδρομους στην Ευρώπη (με έκδοση μορατόριουμ) και για επέκταση υπάρχοντων αυτοκινητοδρόμων. Οι επενδύσεις σε δρόμους πρέπει να περιοριστούν αυστηρά στις απαραίτητες συντηρήσεις και βελτιώσεις ασφαλείας και να μην οδηγούν σε μεγαλύτερη χωρητικότητα.
- Επανασχεδίαση επιλεγμένων αστικών αυτοκινητοδρόμων σε πολυτροπικές υποδομές μεταφορών και δημόσιους χώρους χωρίς αυτοκίνητο και με πράσινο, ώστε οι πολίτες να μεταβούν πιο εύκολα σε καθαρότερους τρόπους μετακίνησης και να προστατευθούν από τις επιπτώσεις της κλιματικής κρίσης (π.χ. κύματα καύσωνα).
- Παύση όλων των νέων σχεδίων για αεροδρόμια και για επεκτάσεις αεροδρομίων. Οι επενδύσεις σε αεροδρόμια πρέπει να περιοριστούν αυστηρά στις απαραίτητες συντηρήσεις και βελτιώσεις ασφαλείας και να μην οδηγούν σε μεγαλύτερη χωρητικότητα.
- Παύση του κλεισίματος σιδηροδρομικών γραμμών και σταθμών, και επαναλειτουργία όσων περισσότερων γίνεται, προσφέροντας ταυτόχρονα συνδυαστικές υπηρεσίες και υποδομές.

Σημειώσεις

1 Ο αυτοκινητόδρομος είναι ένας δρόμος με τουλάχιστον δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και διαχωριστικό ανάμεσα στις δύο κατευθύνσεις (εκτός από στοές ή ειδικά τμήματα) και ο οποίος απαγορεύεται για κάποια οχήματα (όπως ποδήλατα, τρακτέρ). Οι αυτοκινητόδρομοι αποτελούν τη μεγαλύτερη κατηγορία δρόμων στις χώρες αυτές.

2 Για σαφήνεια, στρογγυλοποιήσαμε τα νούμερα. Αν συγκρίνουμε τα μη στρογγυλοποιημένα σύνολα (βλ. πίνακα 2-1, σελ. 10 στην έρευνα), βλέπουμε ότι 1.545,86€ δισ. επενδύθηκαν σε δρόμους και 931,41€ δισ. σε σιδηρόδρομους. Αυτό αντιστοιχεί σε 614,45€ δισ. ή 66% περισσότερα χρήματα που επενδύθηκαν σε δρόμους αντί για σιδηρόδρομους.

3 Τα δεδομένα για τις επενδύσεις σε αυτοκινητόδρομους και σιδηρόδρομους μετά το 2018 δεν είναι διαθέσιμα για όλες τις χώρες της Ευρώπης, κάτι που κάνει τις γενικές τοποθετήσεις για την περίοδο λιγότερο αξιόπιστες.

4 Το σιδηροδρομικό δίκτυο συρρικνώθηκε κατά 15.650 χλμ., ενώ το συνολικό δίκτυο αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε κατά 30.998 χλμ.

5 Ο ρυθμός επένδυσης δείχνει πόσο περισσότερο έχει επενδύσει συνολικά κάθε χώρα (στο εθνικό της νόμισμα) σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους. Για παράδειγμα, το «Ρουμανία 12,19» σημαίνει ότι η Ρουμανία έχει επενδύσει 12,19 φορές περισσότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους την περίοδο αυτή.

6 Για παράδειγμα, η Ρουμανία επένδυσε λίγο περισσότερο από δώδεκα φορές περισσότερα χρήματα σε δρόμους από ό,τι σιδηρόδρομους. Σε ποσοστό, η Ρουμανία επένδυσε 1.119% περισσότερο σε δρόμους από ό,τι σιδηρόδρομους. Για παράδειγμα, η Πορτογαλία επένδυσε λίγο περισσότερο από τρεις φορές περισσότερα χρήματα σε δρόμους από ό,τι σε σιδηρόδρομους. Σε ποσοστό, η Πορτογαλία επένδυσε 206% περισσότερο σε δρόμους από ό,τι σε σιδηρόδρομους.

7 Ο δείκτης επένδυσης εδώ δείχνει πόσο λιγότερο έχει επενδύσει κάθε χώρα συνολικά (στο εθνικό της νόμισμα) σε δρόμους αντί για σιδηρόδρομους. Για παράδειγμα, το «Βέλγιο 0,32» σημαίνει ότι το Βέλγιο έχει επενδύσει 68% (100-32) λιγότερο σε δρόμους παρά σε σιδηρόδρομους.

8 Η συνολική αύξηση των χιλιομέτρων αναφέρεται μόνο στο πόσα νέα χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων κατασκευάστηκαν συνολικά από κάθε χώρα, ενώ ο πίνακας παρακάτω για τον «σχετικό ρυθμό ανάπτυξης» αναφέρεται στη διαφορά μεταξύ του μήκους των αυτοκινητοδρόμων πριν από το 1995 σε σύγκριση με το 2020 σε κάθε χώρα.

9 Το «συγκριτικό ποσοστό ανάπτυξης» σε χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων δείχνει κατά πόσο έχει αυξηθεί το μήκος των αυτοκινητοδρόμων στη συγκεκριμένη χώρα ως το 2020, σε σύγκριση με το 1995. Για παράδειγμα, στην Ιρλανδία το δίκτυο αυτοκινητοδρόμων αυξήθηκε κατά 1.321% μεταξύ του 1995 και του 2020. Η Ιρλανδία είναι η χώρα της Ευρώπης με το μεγαλύτερο ποσοστό ανάπτυξης σε νέα χιλιόμετρα αυτοκινητοδρόμων.

10 Η Κύπρος και η Μάλτα δεν συμπεριλαμβάνονται στον πίνακα, αφού δεν έχουν σιδηροδρομικό δίκτυο.

11 Η Κύπρος δεν συμπεριλαμβάνεται, καθώς δεν υπάρχουν διαθέσιμα δεδομένα.

12 Εξήγηση: Για παράδειγμα, το 77% στη Λετονία σημαίνει ότι το συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου το 2020 είναι μόνο το 77% του μήκους του δικτύου από το 1995. Με άλλα λόγια, το συνολικό σιδηροδρομικό δίκτυο συρρικνώθηκε κατά 23% στη Λετονία. Το 114,4% στην Ισπανία σημαίνει ότι το συνολικό σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ισπανία αυξήθηκε κατά 14,4% από το 1995.

13 Τα δεδομένα των επενδύσεων για την περίοδο 1995 με 1999 δεν είναι διαθέσιμα για την Ελλάδα και βγήκαν συμπερασματικά από τους ερευνητές.