

Trenutno, vozovi nude razumnu alternativu za otprilike polovinu najpopularnijih letova na kratkim razdaljinama u Evropi. Dodatna poboljšanja i podsticaji mogu dovesti do daljeg smanjenja emisije CO₂ iz transporta.

Postoji jedan prilično jednostavan način na koji bi Evropljani mogli da smanje emisiju CO₂: daju prednost vozu umesto aviona kada putuju unutar kontinenta, i olakšati i jeftinije ljudima da to urade. Evropska železnička mreža je gusta i relativno brza u mnogim zemljama i već nudi razumnu alternativu za otprilike polovinu najpopularnijih vazdušnih ruta na kratkim razdaljinama.

Osim ostrvskih destinacija do kojih se ne može doći železnicom, studija koju smo sprovedi za Grinpis pokazuje da za 34 odsto od 150 najprometnijih vazdušnih ruta unutar Evropske unije postoji železnička alternativa koja traje manje od šest sati. Oko četvrtine ruta koje traju više od šest sati pokriveno je direktnim noćnim vozovima ili traje manje od 12 sati. Gledajući van granica EU, slični procenti se odnose na 250 najprometnijih vazdušnih ruta u Evropi koje, barem teoretski, imaju železničku alternativu.

Kada bi putnici zaista počeli da koriste vozove umesto aviona za ova putovanja, 54 miliona ljudi manje bi putovalo avionom svake godine, uštedeći 3,5 miliona tona CO₂. Ovo je otprilike ekvivalentno emisiji ugljenika proizvedenom za godišnju potrošnju energije 2,3 miliona domaćinstava.

Praćenjem trajanja, plana puta i udaljenosti mogućih alternativa za železnicu do najpopularnijih letova, ispostavlja se da bi železnica zaista mogla da bude konkurentna na mnogim rutama – posebno kada su poboljšane kritične veze i čvorišta. Za 84 odsto razmatranih letova moguće je putovati istom rutom vozom u roku od jednog dana, čak i za naizgled duge rute kao što su Amsterdam-Madrid, Rim-Brisel ili Pariz-Varšava. U 82 odsto slučajeva postoje direktni vozovi između grada polaska i odredišta ili su potrebne samo jedna ili dve promene.

Naravno, postoje i slučajevi kada voz nikada neće biti razumna alternativa, osim ako se putnici ne odluče za trajekt da pokriju deo svog putovanja. Pored većine evropskih ostrva, to važi i za gradove razdvojene morem, kao što su Rim i Atina, ili Helsinki i Stokholm.

Koja su poboljšanja potrebna

Dok su u nekim slučajevima vozovi već, barem teoretski, konkurentni avionskim putovanjima, nekoliko železničkih veza unutar Evrope bi se definitivno moglo poboljšati. Na primer, postoji direktan voz između Beča i Bukurešta, ali on putuje u proseku 55 km/h i potrebno mu je više od 19 sati da stigne do odredišta. U drugim slučajevima, vreme čekanja na međustanicama produžava putovanje neproporcionalno: Milano i Beč su relativno blizu,

ali dnevni putnici moraju da promene voz četiri puta tokom jutarnjeg putovanja – isto važi i za rutu od Amsterdama do Kopenhagena.

Poboljšanja infrastrukture, ili čak jednostavno uvođenje novih veza na postojeću mrežu i bolje planiranje redova vožnje, dodatni udeo železničkih veza mogao bi da postane konkurentan odgovarajućim vazdušnim pravcima.

Strateške železničke linije i čvorišta su posebno važni. Na primer, veliki broj alternativa glavnim unutrašnjim vazdušnim rutama EU saobraća preko linije Pariz-Barselona. Ipak, pre pandemije postojala su samo tri direktna voza dnevno između dva grada – sada smanjena na dva – i nije bilo direktnih noćnih vozova. U nekim slučajevima je potrebno proći pored Pariza da bi se iz Španije stiglo do Italije, ili od Nemačke do Španije, samo zato što su postojeće železničke veze u alpskom regionu loše opsluživane. Na primer, dobre veze između Marseja i Milana ili Liona i Bazela mogu se pokazati veoma vrednim.

Vozovi su već sada jasna alternativa avionima na mnogim domaćim rutama, barem u zemljama sa brzom železničkom mrežom. Međutim, međunarodne veze su i dalje slabe, oslanjaju se na samo nekoliko linija i često nude samo nekoliko vozova dnevno.

Još jedna slabost su noćni vozovi, koji bi omogućili železnici da se takmiči sa avionima na dužim rutama. Postoji samo nekoliko noćnih vozova koji povezuju zemlje EU, a sa izbijanjem pandemije ukinute su neke od najvažnijih ruta, poput Venecija-Milano-Pariz.

Konačno, verovatno je da bar neki od ljudi koji lete između dva obližnja grada dobro povezana vozovima to zaista rade kako bi uhvatili drugi let. Da bismo ponudili pravu alternativu ovim putnicima, nije dovoljno imati pristojne železničke veze između dva grada: potrebne su nam i direktne ili brze veze sa velikim aerodromima, što je trenutno retkost u Evropi.

Budući scenariji

U narednih nekoliko godina sve više i više vozova će ponuditi, barem na papiru, dobru alternativu evropskom vazdušnom saobraćaju, zahvaljujući uvođenju novih međunarodnih noćnih vozova i završetku nekih velikih poboljšanja na mreži, kao što je baza Brenner Tunel. Međutim, biće potrebne dodatne mere kako bi se osiguralo da putnički saobraćaj zaista izvrši tranziciju i da se emisije CO₂ povezane sa transportom smanje u skladu sa tim. Jedna od mogućih mera je otkazivanje letova na kratkim udaljenostima, o čemu se raspravlja u Francuskoj, Austriji i Belgiji. Grinpis, na primer, traži od Evropske unije da zabrani vazdušne rute za koje postoji alternativa za voz koji traje manje od 6 sati.

Međutim, potrebna je i akcija po pitanju cena, koje su kritični faktor u vođenju ponašanja putnika. S jedne strane, vlasti bi mogle subvencionisati železnički transport i podsticati

Dodatna poboljšanja i podsticaji mogu dovesti do daljeg smanjenja emisije CO₂ iz transporta

konkurenciju između operatera, a sa druge strane bi mogle da povećaju oporezivanje vazdušnog saobraćaja.

Izvor: balcanicaucaso.org