
«Εκτόξευση» των σιδηροδρομικών μεταφορών προβλέπει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών

2019/03/11 15:02 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

«Εκτόξευση» των σιδηροδρομικών μεταφορών προβλέπει το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών.

Του Φώτη Φωτεινού

Σύμφωνα με αυτό, έως το 2037, η συνολική **επιβατική σιδηροδρομική κίνηση** (σε επιβατοχιλιόμετρα) θα αυξηθεί κατά 44% και η συνολική **εμπορευματική σιδηροδρομική κίνηση** (σε τονοχιλιόμετρα) κατά 35%.

Αξίζει να σημειωθεί ότι, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της ΡΑΣ, **το 2015**, το ποσοστό των σιδηροδρομικών επιβατοχιλιομέτρων επί των χερσαίων επιβατοχιλιομέτρων έφτανε το **1%** και το ποσοστό των σιδηροδρομικών τονοχιλιομέτρων επί των χερσαίων τονοχιλιομέτρων το **1,5%!**

Αντίστοιχα, σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών, η θαλάσσια επιβατική κίνηση θα αυξηθεί κατά 17% , ενώ η θαλάσσια εμπορευματική κίνηση δεν θα μεταβληθεί σημαντικά.

Αμελητέα θα είναι η μεταβολή στις εναέριες επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, ενώ οι οδικές μεταφορές θα **μειωθούν** κατά 12% σε οχηματοχιλιόμετρα.

Όπως σημειώνεται στο Στρατηγικό Σχέδιο, τα αποτελέσματα αυτά οδηγούν σε σημαντικά κοινωνικοοικονομικά οφέλη, δηλαδή σε εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης, εξοικονόμηση λειτουργικού κόστους των οχημάτων (για τις οδικές μετακινήσεις), μείωση οδικών ατυχημάτων και του σχετικού κόστους, καθώς και εξοικονόμηση περιβαλλοντικού εξωτερικού κόστους (ή αλλιώς περιβαλλοντικά οφέλη).

Η εξοικονόμηση χρόνου μετακίνησης στις οδικές μεταφορές προκύπτει, λόγω βελτιώσεων στο δίκτυο (βελτίωση γεωμετρικών και λειτουργικών χαρακτηριστικών του οδικού δικτύου και αύξηση ταχύτητας), αλλά και λόγω του μικρότερου αριθμού οχημάτων στο οδικό δίκτυο, εφόσον μέρος τους πρόκειται να εκτραπεί στα άλλα μέσα μεταφοράς.

Οι παραδοχές και προβλέψεις για το σιδηρόδρομο

Όπως αναγράφεται στο Στρατηγικό Σχέδιο, «σήμερα ο σιδηροδρομικός τομέας της Ελλάδας επιδοτείται σε μεγάλο βαθμό, μέσω διαφόρων μηχανισμών. Παρά την κρατική υποστήριξη, η οικονομική κατάσταση του τομέα είναι αδύναμη.

Η αναμενόμενη αύξηση της κυκλοφορίας, ιδίως στο διάδρομο ΠΑΘΕ/Π και τα υποσυστήματα προαστιακών σιδηροδρόμων προβλέπεται να οδηγήσουν σε οικονομική βελτίωση. Ο προτεινόμενος εξορθολογισμός του Οργανισμού θα είχε θετικό αντίκτυπο».

Στη συνέχεια, **για τον σιδηρόδρομο προβλέπονται τρία μέτρα:**

-Αύξηση και προσαρμογή των τελών χρήσης υποδομής για την ενίσχυση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών και την αύξηση των εσόδων.

Όσον αφορά την προσαρμογή των τελών χρήσης υποδομής, οποιαδήποτε τροποποίηση πρέπει να εξεταστεί με προσοχή, ώστε να αποφευχθούν αρνητικές επιπτώσεις στη δυνητικά αυξανόμενη ζήτηση.

-Ορθολογική οργάνωση σιδηροδρομικού δικτύου και υπηρεσιών.

Προτείνεται η **προώθηση διαδικασιών έργων παραχώρησης** (εκσυγχρονισμού, λειτουργίας), ενδεικτικά για τη γραμμή από το λιμάνι του Κατάκολου ως την Αρχαία Ολυμπία, καθώς η ανάπτυξη των υπηρεσιών κρουαζιέρας που εξυπηρετούν το λιμάνι θα μπορούσε να παρέχει το απαραίτητο κίνητρο για ιδιωτική συμμετοχή.

-Εκπόνηση μελετών **σιδηροδρομικών κόμβων** που θα εξετάσουν το επιχειρησιακό σχέδιο για τα δίκτυα προαστιακού σιδηροδρόμου, κυρίως στις περιφέρειες της Αττικής και της Κεντρικής Μακεδονίας και θα αναπτύξουν ένα επενδυτικό σχέδιο για τυχόν, υπό εξέλιξη/ σχεδιασμό, βελτιώσεις.