
Ξεκάθαρα υπέρ της εφαρμογής του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών της Ελλάδας η ΕΕ

2019/11/21 09:21 στην κατηγορία LOGISTICS

Ξεκάθαρα υπέρ της υιοθέτησης του Εθνικού Στρατηγικού Σχεδίου Μεταφορών της Ελλάδας τάσσεται η ΕΕ.

Της Βάσως Βεγιάζη

Στην έκθεσή της για την μεταμνημονιακή εποπτεία που δόθηκε χθες στη δημοσιότητα και στην ενότητα «Μεταφορές και Logistics», υπογραμμίζεται ότι η Ελλάδα και συγκεκριμένα, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, με την υποστήριξη της ΕΕ και της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων έχουν προετοιμάζει ένα Στρατηγικό Σχέδιο Μεταφορών για τον εντοπισμό μελλοντικών πολιτικών και των αναγκαίων επενδύσεων.

«Το σχέδιο καλύπτει όλους τους τρόπους μεταφορών για τα έτη 2027 και 2037, τα απαραίτητα υποστηρικτικά εργαλεία σχεδιασμού, καθώς και συνοδευτικές δραστηριότητες ανάπτυξης ικανοτήτων.

Το Master Plan είναι ένα ισχυρό εργαλείο για την άσκηση πολιτικής και πρέπει να εγκριθεί από την κυβέρνηση και να εφαρμοστεί. Για αυτό, πρέπει ο ρόλος της Μονάδας Στρατηγικού Σχεδιασμού στο υπουργείο Μεταφορών να είναι ενισχυμένη», επισημαίνεται στην έκθεση.

Τα βασικά χαρακτηριστικά του ΕΣΣΜ

Το ΕΣΣΜ περιλαμβάνει **το σχεδιασμό μέτρων και έργων έως το 2037, με ενδιαμέσο χρονικό ορίζοντα το 2027.**

Τα μέτρα δράσης αναπτύχθηκαν σε **εννέα βασικούς πυλώνες** και συγκεκριμένα:

-Ανάπτυξη αποδοτικού συστήματος αστικών και προαστιακών δημόσιων συγκοινωνιών σε συνάρτηση με το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών.

-Βελτίωση αποδοτικότητας και πολυτροπικότητας του άξονα ΠΑΘΕ, ο οποίος είναι ο βασικός άξονας που συνδέει τα κύρια λιμάνια του Πειραιά, της Πάτρας και της Θεσσαλονίκης με τις αγορές της νοτιοανατολικής Ευρώπης.

- Ενίσχυση διεθνούς συνδεσιμότητας.
- Υποστήριξη τομέα τουρισμού.
- Ενίσχυση συνδεσιμότητας των ελληνικών νησιών.
- Βελτίωση αποδοτικότητας του τομέα εφοδιαστικής αλυσίδας.
- Ενίσχυση ασφάλειας, βιωσιμότητας, αποδοτικότητας και ανταγωνιστικότητας των μεταφορών.
- Προώθηση περιφερειακής κινητικότητας και ανάπτυξης.
- Διερεύνηση μελλοντικών ευκαιριών.

Τα αποτελέσματα από την εφαρμογή του Σχεδίου

Τα αποτελέσματα από την πλήρη εφαρμογή του επικρατέστερου εκ των τριών σεναρίων που εξετάστηκαν, έως το 2037 θα είναι, σύμφωνα με τους συγγραφείς του ΕΣΣΜ:

- Μείωση κατά 12% της οδικής κυκλοφορίας σε οχηματοχιλιόμετρα.
- Εκτροπή του 20% της συνολικής επιβατικής κίνησης των λεωφορείων προς άλλα μέσα μεταφοράς.
- Αύξηση του σιδηροδρομικού επιβατικού και μεταφορικού έργου συγκριτικά με το σενάριο βάσης κατά 44% και 35% αντίστοιχα.
- Αύξηση κατά 17% του θαλάσσιου επιβατικού μεταφορικού έργου.
- Οι αλλαγές αυτές μάλιστα θα επιφέρουν και οφέλη στο χρόνο μετακίνησης κατά 11,3% για το σιδηρόδρομο και κατά 18,2% για τα λεωφορεία, καθώς επίσης και εξοικονόμηση του λειτουργικού κόστους οχημάτων κυρίως από τη μείωση των οχηματοχιλιομέτρων των επιβατικών Ι.Χ. και των φορτηγών κατά περίπου 10% για τα πρώτα και έως 35% για τα φορτηγά κάθε τύπου.

Μία από τις σημαντικότερες παραμέτρους όμως από την εφαρμογή των αλλαγών είναι **η μείωση των οδικών ατυχημάτων**, λόγω του χαμηλότερου κυκλοφοριακού φόρτου κατά 12% και του αριθμού των θυμάτων κατά 11,6%.

Συνακόλουθα, με τη μείωση της κυκλοφορίας μειώνεται και το περιβαλλοντικό κόστος από τις μεταφορές. Η μείωση υπολογίζεται σε περίπου 12% το 2037 με την οικονομική αποτίμηση.