

Αναγκαιότητα οι σιδηρόδρομοι στη χώρα. Τα πλεονεκτήματα έναντι των οδικών μεταφορών

2016/12/08 17:30 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Η ανάγκη να προχωρήσει η χώρα άμεσα σε μια κατεύθυνση επανασχεδιασμού, ανασυγκρότησης και ανάπτυξης του σιδηροδρόμου είναι επιτακτική ανάγκη, με δεδομένο ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν έναν πολύ σημαντικό παράγοντα κοινωνικής ευημερίας, οργάνωσης των μεταφορών και προώθησης της οικονομικής ανάπτυξης.

Η σημερινή κατάσταση στους σιδηροδρόμους έχει διαμορφωθεί σε σειρά δεκαετιών, **μέσα από τις ήδη ασκηθείσες πολιτικές και πρακτικές, με κυρίαρχη την επιλογή της μεθόδου της αποεπένδυσης, σε σύγκριση με τους αυτοκινητόδρομους, αλλά προφανώς και από άλλους παράγοντες.**

Ως αποτελέσματα αυτής της πολιτικής ήταν η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών και των ιδιωτικών συμφερόντων που εκπορεύονται από αυτά, σε βάρος των σιδηροδρόμων, τα μεγάλα προβλήματα και τα πολλά αδιέξοδα για το κοινωνικό σύνολο.

Image not found or type unknown



Ένα χαρακτηριστικό αυτής της χρόνιας διαδικασίας που βιώνει η κοινωνία είναι τα κυκλοφοριακά προβλήματα στις πόλεις και στις μεγάλες υπεραστικές αρτηρίες, το νέφος από τη μόλυνση στις αστικές περιοχές και το φαινόμενο του θερμοκηπίου, με τις βιοκλιματικές αλλαγές στο σύνολο του πλανήτη μας, οι οποίες έχουν ως κύριες αιτίες τις οδικές μεταφορές και στη βιομηχανία.

Η σύγκριση σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών

Μερικά χαρακτηριστικά περιβαλλοντικά και ενεργειακά στοιχεία, που παρατίθενται συνοπτικά παρακάτω, επιχειρούν να σκιαγραφήσουν την εικόνα:

-Από 6,8 έως 10,45 φορές περισσότερη ενέργεια καταναλώνεται για να μετακινηθεί ένας επιβάτης σε ένα χιλιόμετρο απόσταση με το Ι.Χ. αυτοκίνητο σε σύγκριση με το τρένο.

-Για τη μεταφορά ενός τόνου φορτίου σε ένα χιλιόμετρο απόσταση, δαπανάται από 1,6 έως 11,43 φορές περισσότερη ενέργεια με το φορτηγό αυτοκίνητο σε σύγκριση με το τρένο.

-Τα οδικά μέσα μεταφορών, με 16% συμμετοχή στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο, έχουν 78% συμμετοχή στην παγκόσμια κατανάλωση ενέργειας, ενώ το τρένο, με 17% συμμετοχή στο μεταφορικό έργο, συμμετέχει στο 3% της παγκόσμιας κατανάλωσης ενέργειας.

Οι αντίστοιχοι υπολογισμοί της σύγκρισης εκπομπής ρύπων ανάμεσα σε σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές, έχουν αποτελέσματα ποσοτικά ανάλογα με τη σύγκριση της ενεργειακής κατανάλωσης (από 6 έως 10 φορές γίνεται περισσότερη παραγωγή καυσαερίων στις οδικές μεταφορές σε σύγκριση με τις σιδηροδρομικές).

Image not found or type unknown



Η ανάπτυξη και η επέκταση στους σιδηροδρόμους της ηλεκτροκίνησης έχει ως αποτέλεσμα τόσο τη μεγάλη μείωση του κόστους στη χρήση της ενέργειας, συγκριτικά με το ντίζελ, όσο και τη σχεδόν μηδενική συμμετοχή στην ατμοσφαιρική ρύπανση.

Η κατάληψη και η χρήση εδάφους παρουσιάζει συντριπτική διαφορά στις σιδηροδρομικές, σχετικά με τις οδικές μεταφορές. **Μια κατάληψη 1,3% της συνολικής εδαφικής έκτασης από την οδική κυκλοφορία είναι αντίστοιχη για τον σιδηρόδρομο στο 0,03%, δηλαδή 43 φορές λιγότερο.**

Στον ανωτέρω υπολογισμό στις επιφάνειες αυτές δεν περιλαμβάνονται οι χώροι στάθμευσης και τότε φυσικά η σύγκριση είναι ακόμη πιο δυσμενής για τις οδικές μεταφορές, όταν συνυπολογιστούν οι επιπτώσεις στο αστικό περιβάλλον. Γνωρίζουμε πολύ καλά τι σημαίνει «κυκλοφοριακό πρόβλημα» και «πρόβλημα στάθμευσης» στις σύγχρονες πόλεις.

Για τη μεταφορά ενός επιβάτη με Ι.Χ. δαπανάται έκταση οδοστρώματος περίπου 20 με 30 τετραγωνικά μέτρα οδοστρώματος (επιφάνεια οχήματος, αποστάσεις ασφαλείας, νησίδες, πεζοδρόμια και αναλογούσα έκταση για στάθμευση), ενώ ο ίδιος επιβάτης με σιδηρόδρομο καταλαμβάνει έκταση μόνο 1 έως 1,5 τετραγωνικό μέτρο, δεδομένου ότι οι παραπάνω απαιτήσεις σε χώρο μειώνονται σημαντικά, όχι μόνο λόγω της αναλογίας ανά επιβάτη που έχουν τα Μαζικά Μέσα Μεταφοράς, αλλά και των ιδιαίτερα μειωμένων απαιτήσεων σε χώρο που έχουν τα Μέσα Σταθερής Τροχιάς.

Τέλος, πρέπει να σημειώσουμε το κοινωνικοοικονομικό κόστος του κυκλοφοριακού

προβλήματος (καθυστερήσεις, απώλεια χρόνου, υπερκατανάλωση ενέργειας και καυσίμων κ.ά.).

Αναγκαία η ενίσχυση του σιδηροδρόμου

Στο κοινωνικοοικονομικό αυτό κόστος, επίσης, πρέπει να συνυπολογισθούν τα τροχαία οδικά ατυχήματα, τα οποία μόνο για τη χώρα μας φτάνουν σε έναν αριθμό χιλιάδων θανάτων και τραυματισμών τον χρόνο (πολλοί από τους οποίους είναι τελικά θανατηφόροι), ενώ είναι γνωστό ότι για τις χώρες της Ε.Ε. αντιστοιχούν 1.300 θάνατοι από οδικά τροχαία ατυχήματα σε έναν θάνατο από σιδηροδρομικό ατύχημα.

Image not found or type unknown



Στις χώρες της Ε.Ε. έχουμε χιλιάδες θανάτους από τροχαία οδικά ατυχήματα και εκατομμύρια τραυματίες, από τους οποίους ένα ποσοστό σε σοβαρή κατάσταση και με ανεπανόρθωτες αναπηρίες και είναι γνωστό τι σημαίνει αυτά, πέρα από την ανθρώπινη πλευρά, που είναι και η σημαντικότερη σε κόστος κοινωνικής πρόνοιας (περίθαλψη, σύνταξη κ.λπ.).

Σήμερα είναι περισσότερο από επιτακτικό να χαραχτούν κατευθύνσεις με στόχο την αλλαγή της πολιτικής υπέρ ενός ενιαίου και δημόσιου σιδηροδρόμου και με λογιστικό διαχωρισμό των δραστηριοτήτων.

Να υπάρξει μια **σαφής και με σταθερό προσανατολισμό πολιτική ενίσχυσης του σιδηροδρόμου** απέναντι στις οδικές μεταφορές με τους παρακάτω προφανείς στόχους:

- Τη μείωση της κατανάλωσης της ενέργειας.
- Τη μείωση των εκπομπών του CO2.
- Τη βελτίωση των περιβαλλοντικών συνθηκών.
- Τη μείωση των ατυχημάτων.
- Την αύξηση των ταχυτήτων στις μεταφορές.
- Την κοινωνική ευημερία.
- Την οικονομική ανασυγκρότηση και ανάπτυξη της χώρας μας.

Γιάννης Μεταξιώτης,

(M.Sc. οικονομολόγος στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ)