
Έκθεση Πισσαρίδη για σιδηρόδρομο και λιμάνια: Αναγκαία η αναβάθμιση και σύνδεσή τους

2020/11/25 09:15 στην κατηγορία ΝΑΥΤΙΛΙΑ

Αναφορές στον σιδηρόδρομο και τα λιμάνια περιέχονται στην «έκθεση Πισσαρίδη» για την ανάπτυξη της ελληνικής οικονομίας.

Επιμέλεια: Βάσω Βεγιάζη

Η έκθεση προτάσσει την ανάγκη δημιουργίας αποτελεσματικών εμπορευματικών διαδρόμων, προτάσσοντας τη βελτίωση των σιδηροδρομικών και οδικών προσβάσεων στα σύνορα, την αναβάθμιση των εξαγωγικών λιμανιών και της διασυνδεσιμότητάς τους με τις λοιπές υποδομές μεταφορών και την αναβάθμιση του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Το metaforespress.gr συνόψισε τα κυριότερα σημεία της έκθεσης για τον σιδηρόδρομο και τα λιμάνια, τα οποία είναι τα ακόλουθα:

Τα χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου

Όπως αναφέρεται στην έκθεση, το γεωγραφικό ανάγλυφο της χώρας περιορίζει τις δυνατότητες για την ανάπτυξη οικονομικά ανταγωνιστικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Η διεθνής συνδεσιμότητα είναι υποβαθμισμένη προς τη Βουλγαρία και τη Βόρεια Μακεδονία και πρακτικά ανύπαρκτη προς την Αλβανία και την Τουρκία.

Επιπλέον, πολλές περιοχές της χώρας, όπως η δυτική ηπειρωτική Ελλάδα και το μεγαλύτερο μέρος της Πελοποννήσου, έχουν μηδενική ή περιορισμένη πρόσβαση στο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η διασύνδεση του σιδηρόδρομου με άλλες υποδομές μεταφοράς, αλλά και με μεγάλες παραγωγικές μονάδες της χώρας είναι ανεπαρκής

Η ποιότητα υπηρεσιών στις επιβατικές μεταφορές είναι γενικά χαμηλή: χαμηλές

συχνότητες, παλαιό τροχαίο υλικό, ανεπαρκής πληροφόρηση, καθυστερήσεις.

Μερική εξαίρεση αποτελεί ο βασικός διάδρομος Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Η ποιότητα υπηρεσιών είναι επίσης δυσανάλογα χαμηλή, σε σχέση με το κόστος συντήρησης και λειτουργίας του δικτύου κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

Η ανεπαρκής συντήρηση του δικτύου και ο μεγάλος αριθμός ισόπεδων σιδηροδρομικών διαβάσεων περιορίζουν την ταχύτητα των σιδηροδρομικών μεταφορών και δημιουργούν ζητήματα ασφάλειας.

Η διασύνδεση με άλλες υποδομές μεταφοράς, αλλά και με μεγάλες παραγωγικές μονάδες της χώρας είναι ανεπαρκής.

Ενδεικτικά, από τα λιμάνια της χώρας, μόνο τρία (Αλεξανδρούπολης, Θεσσαλονίκης και Πειραιά) έχουν κάποια συνδεσιμότητα με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

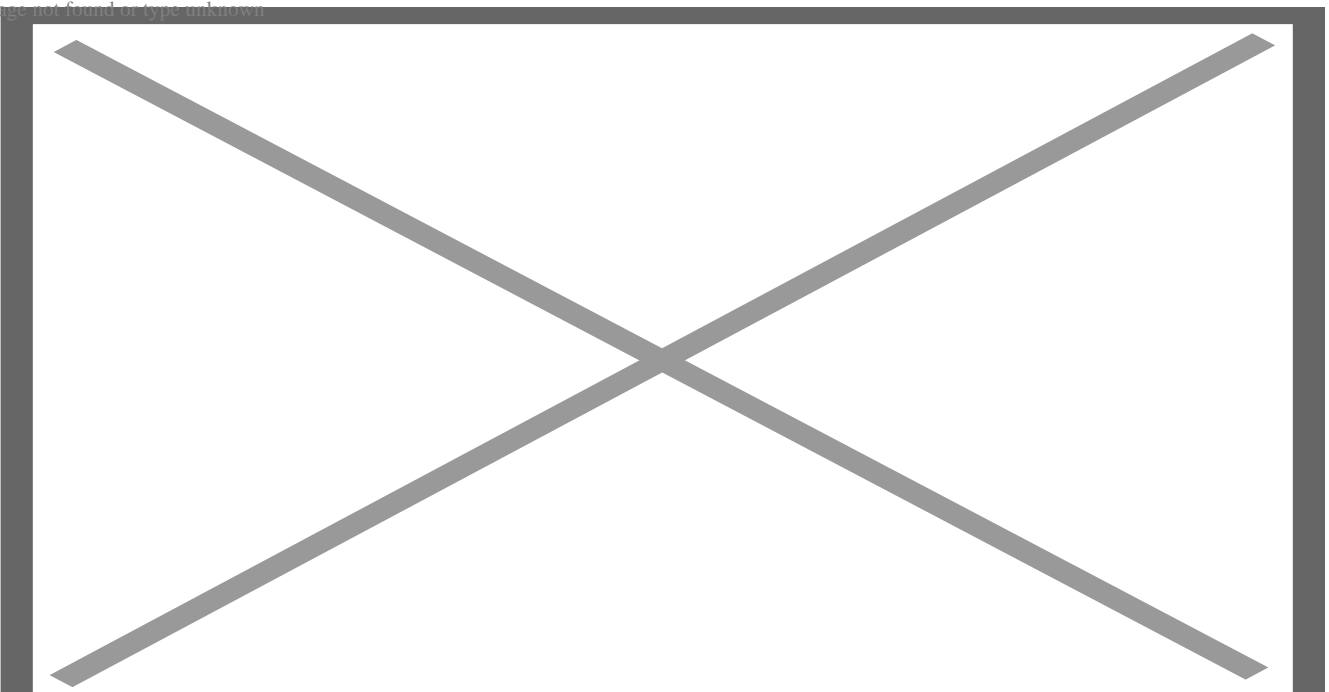
Ωστόσο, η ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας ως διαμετακομιστικού κόμβου εξαρτάται κρίσιμα από τη δυνατότητα μετακίνησης φορτίων από και προς τα λιμάνια με τον σιδηρόδρομο.

Τα χαρακτηριστικά της λιμενικής βιομηχανίας

Αντίστοιχα, για τα λιμάνια υπογραμμίζεται ότι η Ελλάδα διαθέτει 130 λιμάνια, εκ των οποίων δύο διαχειρίζονται από εταιρείες που δεν τελούν υπό τον έλεγχο του ελληνικού δημοσίου (Θεσσαλονίκης - ΟΛΘ και Πειραιά - ΟΛΠ) και δέκα έχουν τη μορφή ανώνυμων εταιριών σε διαδικασία ιδιωτικοποίησης.

Στους ΟΛΘ και ΟΛΠ υλοποιούνται επενδυτικά προγράμματα και καταγράφεται άνοδος δραστηριότητας, ωστόσο η δραστηριότητά τους περιορίζεται από την περιορισμένη διασυνδεσιμότητα με τις λοιπές υποδομές μεταφορών και από τις απαρχαιωμένες τελωνειακές διαδικασίες.

Image not found or not visible.



Στα υπόλοιπα λιμάνια της χώρας η λειτουργία είναι αναποτελεσματική λόγω υποεπένδυσης και μη επιχειρηματικού υποδείγματος λειτουργίας.

Τα λιμενικά ταμεία συχνά αντιμετωπίζονται ως μια επιπλέον πηγή εσόδων για τις δημοτικές αρχές, χωρίς να εξασφαλίζονται πόροι για τη συντήρηση και βελτίωση των λιμενικών υποδομών.

Ως αποτέλεσμα, τα περισσότερα λιμάνια της χώρας έχουν ανεπαρκείς εξοπλισμούς υποδοχής, προβληματικές ράμπες, προβλήματα κυματισμού και ανεπαρκείς χερσαίες διευκολύνσεις.

Ακόμα και στα δέκα περιφερειακά λιμάνια που έχουν τη μορφή ανώνυμων εταιριών, το ποσοστό της δυναμικότητας που αξιοποιείται είναι χαμηλό: ενδεικτικά στα λιμάνια Ηρακλείου, Λαυρίου, Πάτρας και Ελευσίνας περιορίζεται στο εύρος 2,0% έως 15,4% στη μεταφορά γενικού φορτίου.

Τα προτεινόμενα μέτρα

Όπως υπογραμμίζεται στην έκθεση, οι επενδυτικές προτεραιότητες για την ανάπτυξη των υποδομών περιλαμβάνουν την ολοκλήρωση του κεντρικού σιδηροδρομικού δικτύου, τη βελτίωση των σιδηροδρομικών και οδικών προσβάσεων στα σύνορα, την αναβάθμιση των εξαγωγικών λιμανιών, και την ενίσχυση της πολυτροπικότητας.

Ο σιδηροδρομικός διάδρομος υψηλών ταχυτήτων που ολοκληρώθηκε πρόσφατα στο τμήμα μεταξύ Αττικής και Θεσσαλονίκης μπορεί να επεκταθεί νοτιοδυτικά προς την Πάτρα και βόρεια προς τα σύνορα με τη Βόρεια Μακεδονία και τη Βουλγαρία.

Σε συνδυασμό με μέτρα βελτίωσης της διασύνδεσης μεταξύ των διαφορετικών μορφών μεταφοράς, καθώς και της διαχείρισης της εφοδιαστικής αλυσίδας, ο άξονας Πάτρα - Αττική - Θεσσαλονίκη (ΠΑΘΕ) με την προέκτασή του προς τα βόρεια σύνορα της χώρας μπορεί να γίνει μια ανταγωνιστική πύλη εφοδιασμού της Νοτιοανατολικής Ευρώπης και βορειότερων περιοχών της Ευρώπης με εμπορεύματα.

Για τον σκοπό αυτό, απαιτούνται και βελτιώσεις στη λειτουργία των συνοριακών σταθμών ελέγχου, ώστε να μειωθεί ο χρόνος διέλευσης εμπορευμάτων.

Οι έλεγχοι θα πρέπει να είναι καλύτερα συντονισμένοι με τις γειτονικές χώρες, ενώ ειδικά για τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες απαιτείται συντονισμός για την εξασφάλιση διαθεσιμότητας προσωπικού και μηχανών έλξης.

Απαιτούνται και βελτιώσεις στη λειτουργία των συνοριακών σταθμών

ελέγχου, ώστε να μειωθεί ο χρόνος διέλευσης εμπορευμάτων

Εκτός του άξονα ΠΑΘΕ, απαιτείται σχεδιασμός δράσεων για βελτίωση των συγκοινωνιακών υποδομών, με στόχο την ενίσχυση του επιπέδου κινητικότητας, προσβασιμότητας και περιφερειακής σύγκλισης στο σύνολο της χώρας.

Τέτοια έργα μπορεί να περιλαμβάνουν τους κάθετους άξονες της Εγνατίας Οδού προς τα βόρεια σύνορα, τη σύνδεση των αυτοκινητοδρόμων Α1 και Α8, τις οδικές συνδέσεις Λαμία - Άμφισσα - Αντίρριο και Καλαμάτα - Πύλος, τον Νότιο Οδικό Άξονα Κρήτης με τους κάθετους άξονες, νέες σιδηροδρομικές συνδέσεις (Θριάσιο Πεδίο - Θήβα, Καστοριά-Φλώρινα-σύνορα, Νέος Λιμένας Καβάλας - Τοξότες Ξάνθης, Αλμυρός - Βόλος, Κορωπί - Λαύριο, ΔΑΑ - Ραφήνα και Θεσσαλονίκη - Έδεσσα), αναβάθμιση υφιστάμενων σιδηροδρομικών διασυνδέσεων και την ανάπτυξη οργανωμένων εμπορευματικών κέντρων (Θριάσιο Πεδίο, Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λάρισα - Βόλος, Ηγουμενίτσα και Αλεξανδρούπολη).