
Η παρακμή του ελληνικού σιδηροδρόμου

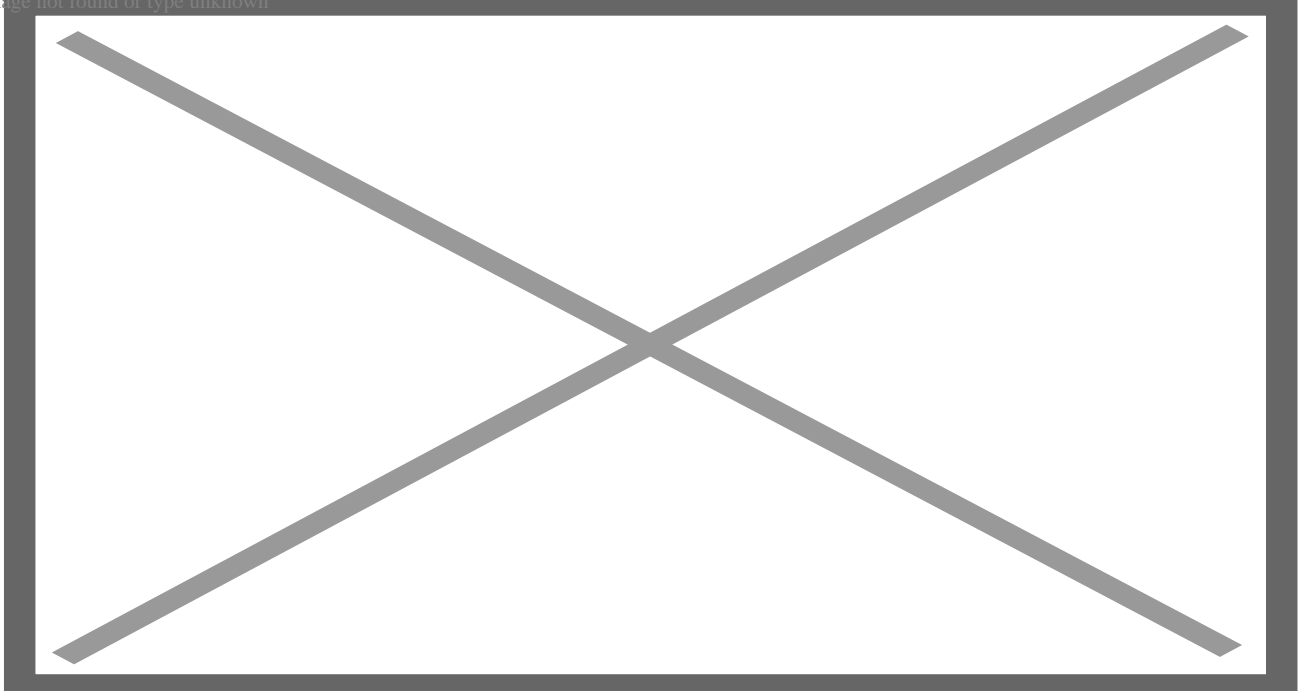
2017/04/23 19:39 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

«Ασταθής» καταγράφεται η πορεία των επιβατών στις ράγες του τρένου στη χώρα μας, με τις διακυμάνσεις της επιβατικής κίνησης να εμφανίζονται έντονες, χωρίς κάποια σταθερή τάση την τελευταία δεκαετία.

Σε αντίθεση με τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. (17), όπως εξετάζονται από τον ΟΟΣΑ, στη χώρα μας, από το 2004 έως και το 2015, **η μετακίνηση επιβατών στις ράγες έφτασε στο αποκορύφωμά της το 2007**, οπότε και καταγράφηκαν 1,93 δισ. επιβατοχιλιόμετρα, που αποτελεί τη μονάδα μέτρησης της μετακίνησης επιβατών ανά χιλιόμετρο διαδρομής.

Το 2004 τα επιβατοχιλιόμετρα που διανύθηκαν με τον ΟΣΕ έφτασαν τα 1,669 δισ., την επόμενη χρονιά τα 1,854 δισ., για να μειωθούν και πάλι το 2006 στα 1,811 δισ. επιβατοχιλιόμετρα.

Μετά την κορύφωση του 2007, η πορεία καταγράφηκε και πάλι πτωτική με το 2008 να εμφανίζει 1,657 δισ. επιβατοχιλιόμετρα και το 2009 ακόμα λιγότερα (1,414 δισ.). Η μειωμένη προτίμηση των επιβατών στο τρένο διατηρήθηκε έως και το 2013 οπότε και περιορίστηκαν στα 755 εκατ. επιβατοχιλιόμετρα για να ανακάμψει η πορεία από το 2014 (1,072 δισ. επιβατοχιλιόμετρα) και να ανέβει το 2015 στα 1,263 δισ. επιβατοχιλιόμετρα.



Πέραν της συνολικότερης μείωσης της κινητικότητας κατά τα χρόνια της κρίσης, που εξηγεί εν μέρει την περιορισμένη μετακίνηση με τρένα, στα μέσα του 2010 περιορίστηκε σημαντικά το δίκτυο του ΟΣΕ στο πλαίσιο του σχεδίου εξυγίανσης των ελληνικών σιδηροδρόμων.

Στη συνέχεια ωστόσο, ορισμένα τμήματα δόθηκαν εκ νέου στην κυκλοφορία οδηγώντας σε αύξηση των επιβατοχιλιομέτρων.

Στο μεταξύ όμως η μείωση της αγοραστικής δύναμης των Ελλήνων σε συνδυασμό με τη σημαντική αύξηση τους κόστους μετακίνησης με Ι.Χ. (τιμή καυσίμων, κόστος συντήρησης και διοδίων) έστρεψε μέρος των μετακινούμενων στο τρένο, το οποίο αποτελούσε οικονομικότερη εναλλακτική δικαιολογώντας την αύξηση στα επιβατοχιλιόμετρα από το 2014 και μετά.

Μέχρι τότε μάλιστα οι συστηματικές απεργίες των εργαζομένων στον ΟΣΕ στέρησαν από τα τρένα οποιαδήποτε αξιοπιστία, με αποτέλεσμα να απολέσει ο ελληνικός σιδηρόδρομος όποια ελκυστικότητα είχε.

Αξίζει μάλιστα να σημειωθεί ότι **η Ελλάδα καταλαμβάνει την προτελευταία θέση (26η) πριν από τη Ρουμανία** στον «Πίνακα αποτελεσμάτων της Ε.Ε. για τις μεταφορές», που αφορά τη συνολική αξιολόγηση του τομέα των μεταφορών.

Σιδηροδρομικές μετακινήσεις στην Ευρώπη

(σε εκατομμύρια επιβατοχιλιόμετρα)*

ΧΩΡΑ	2007	2009	2011	2012	2013	2014	2015
Αυστρία	9.580	10.653	10.899	11.323	11.915	12.092	12.200
Βέλγιο	9.932	10.427	11.003	-	10.595	-	-
Εσθονία	272	249	241	236	225	282	-
Φινλανδία	3.778	3.876	3.882	4.035	4.053	3.874	4.110
Γαλλία	81.293	85.612	88.732	88.003	87.397	86.726	-
Γερμανία	79.107	82.253	85.414	88.796	89.615	90.976	-
ΕΛΛΑΔΑ	1.930	1.414	958	832	755	1.072	1.260
Ιρλανδία	2.000	1.683	1.638	1.578	1.569	1.695	1.910
Ιταλία	49.780	48.124	46.845	46.759	48.739	49.957	51.100
ΛουΞ/ργο	316	333	349	373	394	409	380
Ολλανδία	15.546	15.400	16.808	17.098	17.018	17.018	17.700
Πορτογαλία	3.987	4.152	4.143	3.803	3.649	3.852	3.950
Σλοβακία	2.165	2.264	2.431	2.459	2.485	2.583	3.400
Ισπανία	21.857	23.137	22.795	22.476	23.788	25.072	26.100

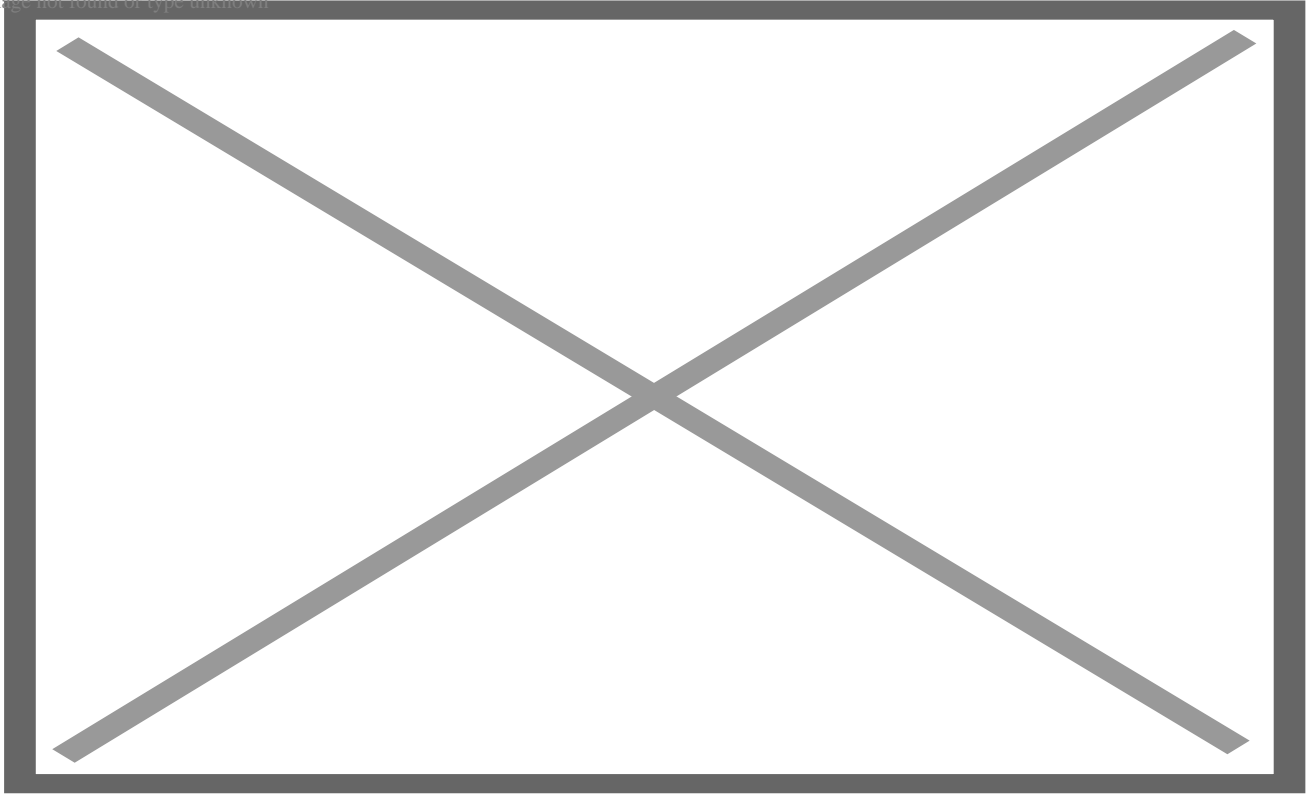
*επιβατοχιλιόμετρο = μετακίνηση επιβατών ανά χιλιόμετρο

ΗΚΚ

Στον Πίνακα αξιολογούνται οι επιδόσεις των κρατών-μελών σε 30 κατηγορίες μεταφορών. Αποθαρρυντικά είναι τα στοιχεία αναφορικά με το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, στο οποίο σύμφωνα με τα στοιχεία της Ε.Ε. βρίσκεται στην **8η θέση με τους περισσότερους θανάτους ανά επιβατοχιλιόμετρο.**

Τα στοιχεία κάνουν λόγο για 1,2 νεκρούς ανά εκατ. χιλιόμετρα με τον μέσο όρο της Ε.Ε. να διαμορφώνεται στο 0,3. Τις ίδιες επιδόσεις με την Ελλάδα έχουν η Ρουμανία και η Πολωνία, ενώ χειρότερες επιδόσεις έχουν οι Σλοβακία (1,4) και Λιθουανία (1,4).

Τα λιγότερα θύματα στο σιδηροδρομικό δίκτυο θρηθούν η Δανία, η Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, η Ιρλανδία, το Λουξεμβούργο και η Ολλανδία, που εμφανίζουν 0,1 νεκρούς ανά εκατ. χιλιόμετρο δικτύου, ενώ ακολουθεί η Τσεχία (0,2).



Η ποιότητα του σιδηροδρομικού δικτύου διαμορφώνεται στο 2,84 έναντι 4,30 που είναι ο μέσος όρος της Ε.Ε. Χειρότερο δίκτυο από του ΟΣΕ συναντά κανείς μόνο στην Κροατία (2,73) και στη Ρουμανία (2,40). Γαλλία, Φινλανδία και Ολλανδία καταλαμβάνουν τις τρεις πρώτες θέσεις με 5,84, 5,66 και 5,64 αντίστοιχα.

Και στις **οδικές μεταφορές**, πάντως, οι επιδόσεις της χώρας μας είναι χειρότερες σε σχέση με τον ευρωπαϊκό μέσον όρο.

Τα στοιχεία της Ε.Ε. δείχνουν λιγότερους θανάτους από τροχαία μεταξύ 2010 και 2015 (112 νεκροί το 2010, 73 το 2015, 35% μείωση), ωστόσο η χώρα παραμένει σε σημαντικά υψηλότερα επίπεδα από τον μέσο ευρωπαϊκό όρο, εμφανίζοντας 75 νεκρούς (το 2016, από το 2015 παρατηρείται και πάλι μια μικρή αύξηση) ανά εκατομμύριο κατοίκων, όταν ο ευρωπαϊκός μ.ό. είναι 70.

Αλεξάνδρα Κασσίμη,

«Καθημερινή»