

Οί σιδηροδρομικές μεταφορές
στην Ελλάδα

Μιχάλης Παπαδημητρίου

*Α. Σύντομη ανασκόπηση
της ανάπτυξης των σιδηροδρομικών
μεταφορών (παγκοσμίως)*

Οί σιδηροδρομικές μεταφορές μέχρι λίγο πριν τό Β. παγκόσμιο πόλεμο διαδραμάτιζαν καθοριστικό ρόλο στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο. Μετά τό τέλος του πολέμου ό ρόλος τους αυτός ύποβαθμίστηκε. Τήν περίοδο αυτή οί σιδηρόδρο-

μοί πέρασαν μιά κρίση, πού οί λόγοι της μπορούν νά αναζητηθούν:

- α. στό γεγονός ότι στό χώρο των οδικών και έναέριων μεταφορών, τήν ίδια περίοδο, συντελέσθηκαν σημαντικές τεχνολογικές ανακαλύψεις και τελειοποιήσεις, πού επέτρεψαν σ' αυτές νά αναπτύξουν ίσχυρά «συγκριτικά» πλεονεκτήματα έναντι των σιδηροδρομικών μεταφορών και νά προχωρήσουν σέ μία άλματώδη αναπτυξιακή πορεία σ' αντίθεση μέ τήν ύποτονική λειτουργία των σιδηροδρόμων.
- β. στή διαφοροποίηση και αύξηση των αναγκών για γρήγορες, άνετες και φτηνές μετακινήσεις, κάτι πού επηρεάστηκε υοδαρά από τήν κοινωνικοοικονομική ζωή και τό ρυθμό της, πού άκολούθησε μετά τόν πόλεμο.
- γ. στήν άνικανότητα των σιδηροδρομικών μεταφορών νά παρακολουθούν και νά προσαρμόζονται στις νέες κοινωνικοοικονομικές συνθήκες, άκολουθώντας μιά άκαμπτη αναπτυξιακή πορεία και πολιτική μέ άποτέλεσμα νά ύποσκελιστούν από τίς οδικές και άεροπορικές μεταφορές.

δ. στην ακόλουθόμενη πολιτική των μεταφορών, που ενόησε την ανάπτυξη των οδικών και εναέριων μεταφορών, στα πλαίσια της ευρύτερης οικονομικής πολιτικής και προσπάθειας ανασυγκρότησης του καπιταλιστικού ἴσους τῆ 10ετία τοῦ 1950-1960. Τό σύστημα αὐτό τῆς ἀφθονίας, τῆς ταχύτητας, τῆς μηχανοποίησης, ἔδωσε τήν προτεραιότητα καί ἐπέβαλε τίς ἐναέριες καί οδικές μεταφορές, παραγνωρίζοντας τά μεγάλα πλεονεκτήματα τοῦ σιδηροδρόμου.

ε. στήν ἀφθονία τῶν καυσίμων καί τῆ χαμηλή τους τιμή πού ἐπέτρεπε τήν ἀπληστη κατανάλωσή τους. Ὁ προβληματισμός πάνω στή σχέση τιμῶν καί ἐπάρκειας καυσίμων ἀπό τή μιά καί στήν κατανάλωσή τους γενικότερα ἀλλά καί ἐιδικότερα ἀπό μέρος τῶν μεταφορικών μέσων, ἀρῆσε νά ἐμφανισθεῖ. Μόνο μετά τήν ἐκρηξη τῆς ἐνεργειακῆς καί οικονομικῆς κρίσης τοῦ 1974 συνειδητοποιήθηκε ἡ ἔλλειψη διορατικότητας καί ἡ σοβαρότητα τοῦ προβλήματος, γεγονός πού ὀδήγησε σέ σημαντικές ἀνακατατάξεις καί ἀπομυθοποιήσεις.

Ἡ 20ετία 1950-70 προδιέγραφε ἀβέβαιο τό μέλλον τῶν σιδηροδρόμων ἀφού οἱ σιδηροδρομικές μεταφορές συνέβαλαν μέ φθίνοντα ρυθμό στό παγκόσμιο μεταφορικό ἔργο, ἀντίθετα ἀπό ὅ,τι συνέβαινε μέ τίς οδικές καί ἐναέριες μεταφορές. Πολλοί διάστηκαν νά ἀμφισβητήσουν τή χρησιμότητα τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, ἐνῶ οἱ προσπάθειες ἐκσυγχρονισμού καί ἀναδιάρθρωσης ὄλου τοῦ πλέγματος τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν εἶχαν ἀτονίσει, μέ ἀποτέλεσμα ὁ σιδηροδρόμος σέ πολλούς τομείς νά θεωρεῖται τεχνολογικά ξεπερασμένος.

Συμπερασματικά οἱ σιδηροδρομικές μεταφορές δέν συμμετεῖχαν δυναμικά στήν παραγωγική διαδικασία ἀλλά παθητικά καί ἀποσπασματικά.

Ἡ κρίση αὐτή τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν ἀπλώθηκε ὄχι μόνο στίς οικονομικά ἀναπτυγμένες χώρες τῆς Δύσης (πού πρωταγωνίστησαν στή μεταπολεμική οικονομική ἀνέλιξη) ἀλλά καί στίς ἀναπτυσσόμενες καί ὑπό ἀνάπτυξη χώρες τοῦ τρίτου κόσμου πού κληρονόμησαν τά προβλήματα, τόν τρόπο ἀντιμετώπισής τους καί τήν πολιτικοκοινωνική ἐξέλιξη πού τά μητροπολιτικά κέντρα τοῦς ὑπαγόρευαν.

Μόνη ἐξαιρέση ἀποτελέσαν οἱ χώρες τῆς Ἀνατολικῆς Ἑυρώπης καί ἰδιαίτερα ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. πού δέν μείωσαν τό ἐνδιαφέρον τους γιά τό σιδηροδρόμο. (Ἡ Ε.Σ.Σ.Δ. διαθέτει τό 10% τοῦ παγκόσμιου σιδηροδρομικοῦ δίκτυου καί ἡ συμμετοχή τῆς στό παγκόσμιο σιδηροδρομικό ἔργο φτάνει τά 25%).

Οἱ διεθνείς ὁμως οικονομικές συνθήκες καί ἀνάγκες ἐπιφύλαξαν μεγάλη ἐκπλήξη σ' αὐτούς πού δέν ὑπολόγιζαν πιά στό σιδηροδρόμο. Ἀπό τό 1970 (ἀλλά καί λίγο πρίν) ὁ σιδηροδρόμος σταθερά ξανακερδίζει τό χαμένο ἔδαφος σέ παγκόσμια κλίμακα. Ἡ ἀπρόδλεπτη — ἀπό μερικούς — αὐτή στραφή (ἐπιστροφή) στό σιδηροδρόμο ἀποδίδεται:

— στήν ἐπαναξιολόγηση τῶν χαρακτηριστικῶν ἱκανοτήτων τῶν μέσων μεταφοράς καί στήν ἀναγνώριση τῶν πλεονεκτημάτων τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν (ἀπαιτοῦν λιγότερα καύσιμα γιά τήν ἴδια ἀπόσταση σέ σχέση μέ τά ἄλλα μέσα μεταφοράς, εἶναι ἰδανικές γιά μεγάλες ἀποστάσεις, εἶναι ἀπαραίτητες στίς συνδυασμένες μετα-

φορές, μέ τήν ἐφαρμογή τῆς ἠλεκτροκίνησης διαθέτουν τώρα καί ταχύτητα καί ἀσφάλεια παίρνοντας ὑπόψη καί τίς τεχνολογικές τελειοποιήσεις, ἐπιβαρύνουν λιγότερο τό περιβάλλον κλπ.).

- στή διεθνή ἐνεργειακή καί οικονομική κρίση πού ξέσπασε περί τό 1974 καί ἔβαλε φρένο στήν μέ κάθε μέσο οικονομική ἀνάπτυξη, πού ἀπαιτοῦσε ὑπέρογκες ποσότητες ἐνέργειας καί τέλειο ἐκμηχανισμό καί διομηχανοποίηση τοῦ πολιτισμοῦ, πού συνεπάγεται ἕνα ἀνυπολόγιστα μεγάλο κοινωνικό κόστος γιά τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ πληθυσμοῦ τῆς γῆς, καί
- στήν ἀπομυθοποίηση τοῦ αὐτοκινήτου καί τοῦ ἀεροπλάνου ἀφού ἔπαψαν πιά νά ἀποτελοῦν ἀντικείμενα περὶ ἐνέργειας καί κοινωνικῆς προβολῆς.

Πρώτη ἡ Ἰαπωνία κατασκευάζει ὑπερσύγχρονα καί ταχύτατα ὀχήματα καί δίκτυα προηγμένης τεχνολογίας. Ἀκολουθοῦν ἡ Ἰταλία, ἡ Δ. Γερμανία, ἡ Γαλλία κλπ. Οἱ τεχνολογικές τελειοποιήσεις διαδέχτηκαν ἡ μιά τήν ἄλλη σέ ὄλους τοῦς τομείς (ταχύτητα, ἀσφάλεια, χωρητικότητα, ποιότητα μεταφοράς, οἰκονομία καυσίμων, χάραξη σιδηροδρομικῶν δικτύων).

Ὑποστηρίζεται ὅτι τό κόστος κατασκευῆς καί συντήρησης τῆς ἀναγκαίας ὑποδομῆς ἑνός σύγχρονου σιδηροδρομικοῦ δίκτυου εἶναι πολύ μεγαλύτερο ἀπό αὐτό τῶν οδικῶν μεταφορῶν. Παραδεχόμεστε ὅτι τό συνολικό κόστος κατασκευῆς τῆς ὑποδομῆς ἑνός σιδηροδρομικοῦ δίκτυου (μπορεῖ νά ἐκτιμηθεῖ μέ ἀκρίβεια) εἶναι ὑψηλό, ἀλλά ἀπό τήν ἄλλη τό ἀντίστοιχο κόστος ἑνός οδικοῦ δίκτυου εἶναι λίγο πολύ ἄγνωστο καί μέ ἀκαθόριστα ὄρια, πού κάνουν πολύ δύσκολο τόν ὑπολογισμό του καί πού σέ τελευταία ἀνάλυση μπορεῖ νά ἀποδειχθεῖ πολύ μεγαλύτερο, ἀν πάρουμε ὑπόψη μας καί τό κοινωνικό κόστος, πού συνεπάγεται ἕνα τέτοιο ἔργο.

Ἄλλη μιά ἀδυναμία τοῦ σιδηροδρόμου, πού τονιζόταν, ἦταν ἡ δυσκινησία του. Αὐτό τό πρόβλημα ἔχει ξεπεραστεῖ σέ μεγάλο βαθμό, γιατί ἀν καί λιγότερο εὐελκτος, σέ σχέση μέ τό αὐτοκίνητο ὁ σιδηροδρόμος, ὑπερτερεῖ στό γεγονός ὅτι ἀπό ἕναν κεντρικό σιδηροδρομικό ἀξονα μᾶς χώρας ὁ σιδηροδρόμος ἐπιτρέπει νά περάσουν τόν ἴδιο χρόνο 500 φορές περισσότεροι ἐπιβάτες καί 300 φορές περισσότερα ἐμπορεύματα ἀπό ὅ,τι ἕνας αὐτοκινητόδρομος μέ τρεῖς λωρίδες κυκλοφορίας. Οἱ κατασκευές σιδηροδρόμων πού μποροῦν νά ἀναπτύξουν ταχύτητα 250 χμ./ώρα—σιδηροτροχιῶν πού ἐπιτρέτουν τήν ἀσφαλή, ταχύτατη καί εὐέλκτικη κίνηση τῶν σιδηροδρόμων — ἡ τέλεια ἐφαρμογή τῆς ἠλεκτροκίνησης καί ἡ πρόοδος τῆς ἠλεκτρονικῆς τεχνολογίας ἔχουν συμβάλει σημαντικά στή γοργή ἀνάπτυξη τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν.

Ἐξάλλου ὁ σιδηροδρόμος μέ τήν ἴδια κατανάλωση καυσίμων ἀνά ἐπιβάτη π.χ. 10 λίτρα προσφέρει 625 χλμ. ἐνῶ τό αὐτοκίνητο 400 χλμ. καί τό ἀεροπλάνο 100 χλμ.

Τέλος ὁ σιδηροδρόμος ἐπιβαρύνει τό περιβάλλον πολύ λιγότερο ἀπό ὅ,τι τό ἐπιβαρύνουν τά ἄλλα μέσα μεταφορῶν. Ὁ θόρυβος τῶν σιδηροδρόμων εἶναι ὁ μικρότερος σέ σχέση μέ τό θόρυβο τῶν αὐτοκινήτων καί τῶν ἀεροπλάνων. Ἡ διάχυση τῶν καυσαερίων ἔλισης τείνει νά ἐκμηδενισθεῖ μέ τόν ἐξηλεκτρισμό τῶν σιδηροδρόμων. (Βέβαια ὁ σιδηροδρο-

μος εϋθύνεται ανάλογα, γιά τή μόλυνση τής ατμόσφαιρας, πού θά προκαλείται από τά εργοστάσια παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας).

Παρόλα αυτά γιά νά αποκατασταθεί ό σιδηρόδρομος καί γιά νά αποτελέσει πάλι ένα παραγωγικό μέσο μεταφοράς, πού θά εξυπηρετεί μιά συλλογική ανάγκη ίκανοποιητικά, θά χρειαστούν πολλές προσπάθειες μέ σκοπό τήν υπερασκέλιση τών αδυναμιών του. Τό μεγάλο πρόβλημα παραμένει καί είναι ή ανάγκη συστηματικής εξυγίανσης τών φορέων τών μέσων μεταφοράς καί ειδικότερα τών σιδηρόδρομων, επιτακτικά. Αυτό όμως αποτελεί καί τό κύριο πρόβλημα κάθε δημόσιας μεταφοράς.

B. 'Ο σιδηρόδρομος στην 'Ελλάδα.

1. Γένεση—Νομικό πλαίσιο—Διοίκηση—'Οργάνωση.

Μέχρι τό Σεπτέμβριο του 1962 τήν έκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου τής χώρας τήν είχαν αναλάβει : ό Σ.Ε.Κ. (Σιδηρόδρομοι 'Ελληνικού Κράτους), πού ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου καί οί Σ.Π.Α.Π. (Σιδηρόδρομος Πειραιά 'Αθήνας — Πελοποννήσου), Σ.Π.Κ. (Σιδηρόδρομος Πύργου — Κατάκολου) καί Σ.Β.Δ.Ε. (Σιδηρόδρομος Βορειοδυτικής 'Ελλάδας), πού αποτελούσαν μιά ενωμένη επιχείρηση, πού λειτουργούσε ανεξάρτητα από τόν Σ.Ε.Κ.

Τό Σεπτέμβριο του 1962 μέ τό Νόμο 4246 όλοι αυτοί οί μεταφορικοί οργανισμοί τής χώρας, ενώθηκαν καί συνέστησαν ένα μοναδικό οργανισμό πού αποτελούσε νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου μέ τή γενική όνομασία Σ.Ε.Κ. 'Ο οργανισμός λειτούργησε μέχρι τίς 31 Δεκεμβρίου του 1970. Στίς 19-9-1970 μέ τό Νόμο 674/70 (πού αναφερόταν στην ίδρυση του οργανισμού τών σιδηρόδρομων 'Ελλάδος), δημιουργήθηκε ό Ο.Σ.Ε., πού άρχισε τή λειτουργία του τόν 'Ιανουάριο του 1971, μέ όριο λειτουργίας 50 χρόνια. (Θά πρέπει να σημειωθεί ότι τό δίκτυο του ηλεκτρικού σιδηρόδρομου Πειραιά - 'Αθήνας-Κηφισιάς δέν άνήκει στόν Ο.Σ.Ε.). 'Αποστολή του Ο.Σ.Ε. είναι ή οργάνωση καί έκμετάλλευση από τόν ίδιο αποκλειστικά, όλων τών άστικων καί υπεραστικων μεταφορών πού γίνονται: α) μέ τό γνωστό σιδηρόδρομο, τούς συρμούς καί τίς άμαξες επί σιδηροτροχιών, β) μέ κάθε άλλη ειδική μορφή σιδηροδρομων π.χ. τούς άνηρητημένους (τελεφερίκ) ή τούς όδοντωτούς, γ) μέ κάθε άλλη ύπηρεσία πού αποβλέπει στην ανάπτυξη νέου συστήματος μεταφορών πού γίνονται επί σταθερής τροχιάς καί δ) μέ τό όδικό τροχαίο ύλικό πού διαθέτει (λεωφορεία). 'Ο Ο.Σ.Ε. αποτελεί δημόσια επιχείρηση, πού λειτουργεί σάν ανώνυμη εταιρεία υπέρ του Δημοσίου καί κατά τούς νόμους τής ιδιωτικής οικονομίας.

Τό νομοθετικό πλαίσιο τής ίδρυσης καί λειτουργίας του Ο.Σ.Ε. αποτελούν:

- ό νόμος 674/70 (Φ.Ε.Κ. 192/Α/19-9-70) πού άργότερα τροποποιήθηκε καί κωδικοποιήθηκε σύμφωνα μέ τό νόμο 532/1972 (Φ.Ε.Κ. 161/Α/1972) πού αναφερόταν στην ίδρυση του Ο.Σ.Ε.
- ό νόμος 496/1972 (Φ.Ε.Κ. 145/Α/23-8-72), πού αναφερόταν στην επικύρωση του καταστατικού του 'Οργανισμού τών Σιδηρόδρομων 'Ελλάδος καί πού έλεγε ότι ό οργανισμός λειτουργεί κάτω από μιά ειδική φόρμα ανώνυμης ε-

- ταιρείας πού δέν άνήκει σε ιδιώτες αλλά στο κράτος.
 - ό νόμος 1300/1972 (Φ.Ε.Κ. 220/Α/1972) πού αναφερόταν στην επικύρωση τής οικονομικής συμφωνίας μεταξύ του 'Ελληνικού Κράτους καί του Ο.Σ.Ε. τό Μάιο του 1972.
 - ό νόμος 102/1973 (Φ.Ε.Κ. 178/Α/1973) πού αναφερόταν στο δικαίωμα πού παραχωρείτο στόν Ο.Σ.Ε. νά έκμεταλλεύεται μερικές όδικές γραμμές μέ αυτοκίνητα δικά του.
- Στόν πίνακα-διάγραμμα (Π.Α.) φαίνεται ή διοικητική οργάνωση του Ο.Σ.Ε. Τό άρχικό κεφάλαιο του Ο.Σ.Ε. αποτελέστηκε από:

1. Τήν εισφορά ή μάλλον τό ενεργητικό τών Σ.Ε.Κ.
2. Τήν εισφορά του 'Ελληνικού Δημοσίου προς τόν Ο.Σ.Ε. άνερχόμενη σε 5 δίσ. εκατ. δρχ., πού του δίνεται σταδιακά από τόν προϋπολογισμό τών δημοσίων επενδύσεων. Τό 'Ελληνικό Δημοσιο έχει αναλάβει νά αποζημιώνει τόν Ο.Σ.Ε. ώστε νά πετυχαίνεται έξίσωση του ίσολογισμού του.

2. 'Υποδομή — Μεταφορικό έργο — Πρόγραμμα ανάπτυξης του Ο.Σ.Ε.

Τό συνολικό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου τής 'Ελλάδας άνέρχεται σε 2.479 χιλιόμετρα συνολικά. Τό δίκτυο διαθέτει γραμμές μέ τρία διαφορετικά πλάτη: α) Τό κανονικό πλάτος (1,44 μ.) πού έχει συνολικό μήκος γραμμών 1.565 χιλμ. ('Αθήνα — Θεσ/νίκη) καί αποτελεί τό 63% του συνολικού μήκους του δικτύου. β) Τό μετρικό (1,00 μ.) μέ μήκος γραμμών 892 χιλμ. (Πελοπόννησος, Θεσσαλία) καί αποτελεί τό 36% του συνόλου καί γ) τό μικρό πλάτος (0,75 μ.) (Καλάβρυτα) πού είναι 22 χιλμ. καί τό 1% του συνόλου (βλέπε πίνακα 1). Τό 95% περίπου του σιδηροδρομικού δικτύου διαθέτει μέ μόνο καί μοναδική γραμμή. Μόνη έξαιρηση τά τμήματα 'Αθήνας — Οίνος (61 χιλμ.), Θεσ/νίκης — Πλατύ (38 χιλμ.) καί 'Αθήνας — 'Αγίων 'Αναργύρων — 'Ελευσίνας (20 χιλμ.) όπου οί γραμμές είναι διπλές. Σοβαρή αδυναμία αποτελεί τό γεγονός ότι ή ηλεκτροκίνηση δέν έχει εφαρμοστεί στους σιδηροδρόμους μας.

Χαρακτηριστικό είναι ότι τό μεγαλύτερο μέρος του δικτύου περνά από όρεινές περιοχές, μέ αποτέλεσμα τήν ύπαρξη μεγάλων καμπύλων καί σημαντικών κλίσεων στο δίκτυο (στόν τομέα 'Αμφίκλειας — Δομοκού οί κλίσεις φτάνουν τά 21/000 καί στόν τομέα Σκύδρα — Φλώρινα τά 25/000).

Τό τροχαίο ύλικό, όπως φαίνεται καί στόν Πίνακα 2, αύξήθηκε ελάχιστα τά τελευταία χρόνια, ενώ ή ποιότητά του είναι χειριστη κατά τό μεγαλύτερο μέρος. Τό σύνολο του τροχαίου ύλικού τό 1975 ήταν 11.209 περίπου καί τό 1978 12.012 (χ.). 'Αναλυτικότερα τό 1978 ό Ο.Σ.Ε. διέθετε 177 άηζελάμαξες, 182 αυτοκινητάμαξες καί ρυμουλκούμενά, 439 άμαξες επιβατών, 10.982 φορτάμαξες καί σκευάμαξες καί 232 αυτοκίνητα. (Πίνακας 2).

Οί ταχύτητες πού μπορούν νά αναπτυχθούν είναι:

- Πάτρα — 'Αθήνα : μέγιστη 80 χιλμ. καί ελάχιστη 50 χιλμ.
- 'Αθήνα — Θεσ/νίκη : μέγιστη 100 χιλμ. καί ελάχιστη 65 χιλμ.
- Θεσ/νίκη — 'Αλεξ/πολη : μέγιστη 100 χιλμ. καί ελάχιστη 60 χιλμ.

ριφερειακούς σταθμούς, μειώνεται, ενώ παράλληλα αυξάνεται η κίνηση σε δύο ή τρεις σταθμούς κεντρικούς. Η συμβολή του σιδηρόδρομου στην περιφερειακή ανάπτυξη κάτω από τέτοιες συνθήκες, είναι τελείως άρνητική, με κίνδυνο να εκφυλισθούν τα παραδοσιακά επαρχιακά παραγωγικά κέντρα.

Αναλυτικότερα η επιβατική κίνηση στον Πειραιά αυξήθηκε από το 1978 στο 1979 κατά 8,6% μέσο όρο, στην Αθήνα 8,4% ενώ σ' όλους σχεδόν τους υπόλοιπους σταθμούς μειώθηκε με ποσοστά 6,5-7% κατά μέσο όρο. Υπογραμμίζεται από τα παραπάνω ο συγκεντρωτικός και ύδροκεφαλικός ρόλος της υπερπληθυσμακής Αθήνας. (Βλέπε Πίνακα Π.4.).

Παρακάτω δίνουμε τη συμμετοχή των σιδηροδρομικών μεταφορών στο άκαθάριστο εγχώριο προϊόν του κλάδου των μεταφορών, σε τρέχουσες τιμές και εκατ. δρχ.

ΧΡΟΝΟΣ ΚΛΑΔΟΣ	1973	%	1974	%	1975	%	1976	%	1977	%
Μεταφορές	22.610	100	27.511	100	36.182	100	45.552	100	53.445	100
Σιδηρόδρομος	1.199	5,3	1.484	5,4	1.770	4,9	2.128	4,6	2.495	4,6

ΠΗΓΗ : Έπεξεργασμένα στοιχεία ΕΣΥΕ.

Από τον πίνακα αυτό φαίνεται ότι οι σιδηρόδρομοι συμβάλλουν στο άκαθάριστο εγχώριο προϊόν του κλάδου των μεταφορών κατά 5,3% το 1973 ενώ το 1977 4,6%, δηλαδή μειώθηκε κατά 12,1% περίπου. Η παρατήρηση αυτή είναι ενδεικτική για την αναπτυξιακή πορεία των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας.

Ο ΟΣΕ στην προσπάθειά του να αποτελέσει ένα μοντέρνο μέσο μεταφοράς, που θα προσφέρει πολλά στην Ελληνική οικονομία, κατέστρωσε ένα μακρόχρονο σχέδιο ανάπτυξης και εκμοντερνισμού του ύλικού του, με συνολικό ύψος δαπανών γύρω στα 47,7 εκατ. δρχ. Ο ΟΣΕ με αυτή την προσπάθεια ελπίζει ότι θα δώσει μία νέα ώθηση στις σιδηροδρομικές μεταφορές της χώρας, οδηγώντας τις έξω από την κρίση που από πολλά χρόνια τώρα περνούν.

Αυτό το σχέδιο ανάπτυξης δεν έχει εγκριθεί από όλα τα Υπουργεία, αλλά ένα μέρος του έχει συμφωνηθεί σαν άμεσο (ό εκμοντερνισμός του άξονα Αθήνας — Θεσσαλονίκης — Ειδομένης) ενώ το όλο πρόγραμμα προωθείται το γρηγορότερο δυνατό. Η πρώτη επιδίωξη αυτού του σχεδίου είναι η ανακαίνιση της γραμμής Πειραιά — Αθήνας — Θεσ/νίκης — Ειδομένης, ύψους 16,6 εκατ. δρχ. Σκοπός αυτού του έργου είναι η βελτίωση των σιδηροδρομικών και των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρουν.

Πιο συγκεκριμένα το παραπάνω σχέδιο προβλέπει την πραγματοποίηση εργασιών που θα επιτρέψουν:

Τό μεταφορικό έργο του ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια έχει μειωθεί αισθητά. (Βλέπε Πίνακες 3.4. και 5). Έτσι ενώ το 1974 ο ΟΣΕ διακίνησε 12.281 χιλ. επιβάτες (σύνολο εξωτερικού και εσωτερικού Π.3.), το 1978 διακίνησε 10.661 χιλ. επιβάτες, δηλαδή μείωση 13,2%. Και στις εμπορευματικές μεταφορές το ίδιο συμβαίνει, συγκεκριμένα ενώ το 1974 μεταφέρθηκαν 3.955 χιλιάδες τόνοι εμπορευμάτων, το 1978 μεταφέρθηκαν 3.088 χιλ. τον. (σύνολο εσωτερικού και εξωτερικού) ήτοι μείωση 23,4% (Π.4.). Έχουμε να παρατηρήσουμε ότι η επιβατική κίνηση εξωτερικού είναι ελάχιστη 372 χιλιάδες το 1974 και 375 χιλιάδες επιβάτες το 1978, παρότι την τουριστική κίνηση της χώρας και τη γεωγραφική της θέση και παρόλο που διατηρούμε εμπορικές σχέσεις κύρια με την Εύρωπη. Από τον Πίνακα 5 συμπεραίνουμε ότι η λειτούργεια των σιδηροδρόμων επιτείνει το περιφερειακό πρόβλημα της χώρας γιατί αντί να αυξάνεται η κίνηση στους πε

- την αύξηση της μέγιστης ταχύτητας σε 160-200 χλμ./ώρα,
- μία μείωση του μήκους της διαδρομής Αθήνας — Θεσ/νίκης από 510 χλμ. σε 471 χλμ. (κατασκευή του νέου και μέγιστη κλίση 16/οοο).
- μία αντίστοιχη μείωση της διάρκειας διαδρομής Αθήνας—Θεσ/νίκης από 7 ώρες και 30' σε 3 ώρες και 50' και με την υπεραρχαία 3 ώρες και 30'.
- έναν περιορισμό του μήκους της διαδρομής Αθήνας — Θεσ/νίκης—Ειδομένης από 586 χλμ. σε 541 χλμ. και παράλληλα μία μείωση της διάρκειας της διαδρομής από 9 ώρες και 30' περίπου σε 4 ώρες και 30', χωρίς να συμπεριλαμβάνεται ο χρόνος στάθμευσης στη Θεσσαλονίκη.

Στά πλαίσια των παραπάνω προσπαθειών έχουν ήδη αρχίσει εργασίες στον τομέα Οινόης — Λάρισας (με προοπτική να περατωθούν το 1982) μήκους 278 χλμ. όπου προβλέπεται να τοποθετηθούν διπλές γραμμές μεταξύ Οινόης — Τιθορέας και Δομοκού—Λάρισας με ηλεκτρονική σηματοδότηση για πολλούς τομείς. Λέγεται ότι μία προμελέτη εξηλεκτρισμού των παραπάνω γραμμών προχωρεί, ενώ η τελική μελέτη για τον εξηλεκτρισμό του τομέα Αθήνας—Οινόης—Χαλκίδας και του τομέα Θεσ/νίκης—Ειδομένης ετοιμάζεται σε σύντομο χρόνο.

Η χρηματοδότηση των εργασιών αυτών θα γίνει από

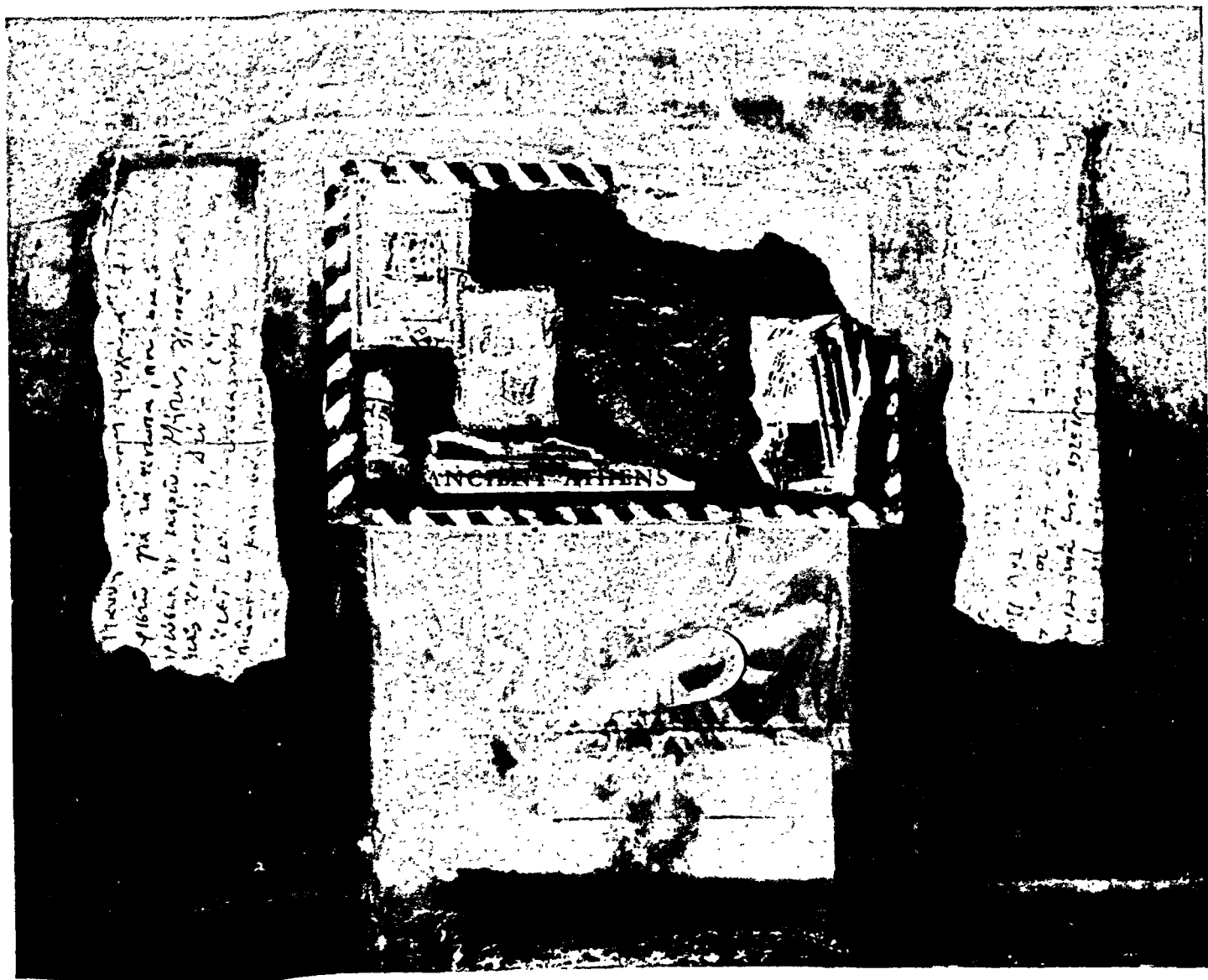
μέρους του προϋπολογισμού δημοσίων επενδύσεων και από ένα δάνειο ύψους 100 εκατ. δρχ., που ο ΟΣΕ έχει συνάψει με μία ομάδα τραπεζών της Δ. Γερμανίας.

Όπως τονίσαμε και στην αρχή αυτού του μέρους, αυτές οι προοπτικές δίνονται από τον ίδιο τον ΟΣΕ. Η γνώμη μας είναι ότι το σχέδιο αυτό ανάπτυξης είναι ένα φιλόδοξο, πολυδάπανο μακροχρόνιο «σχέδιο», που του λείπει το μέρος εκείνο που αναφέρεται στην αναδιοργάνωση και αναδιάρθρωση των υπηρεσιών του ΟΣΕ, δηλαδή το οργανωτικό του πλαίσιο. Θα πρέπει να δοθεί μεγάλη προσοχή, έτσι που αυτό το σχέδιο (χωρίς να είναι το ένδεικτικότερο) να μη μείνει

άπλως ένα «σχέδιο», όπως πολλά άλλα χωρίς πλήρη και συνεπή εφαρμογή.

3. Συμπεράσματα.

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές στη χώρα μας αντιμετωπίζουν σοβαρά προβλήματα, που από τη λύση τους εξαρτάται και η συνέχειά τους σαν παραγωγικό μέσο μεταφοράς μέσα σ' όλο το πλέγμα μεταφορών της Ελλάδας. Οι λόγοι αυτών των προβλημάτων είναι αρκετοί και πολύπλοκοι. Συνοψίζοντας θα μπορούσαμε να αναφέρουμε:



- α. τὰ ἐγγενῆ προβλήματα τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν στὴ χώρα μας πού ἐξακολουθοῦν νά ὑπάρχουν ἀφοῦ δέν ἔχουν ἀντιμετωπισθεῖ σοβαρά.
- β. ἡ ἀκολουθούμενη κρατική οικονομική πολιτική καί ἡ πολιτική τῶν μεταφορῶν.
- γ. ἡ παγκόσμια κρίση πού πέρασε ὁ σιδηρόδρομος καί πού στή χώρα μας παραμένει ἀπειλητική.

Ἡ ἀποδοτική ἐκμετάλλευση τοῦ σημερινοῦ σιδηροδρομικοῦ δίκτυου ἐπηρεάζεται ἀρνητικά ἀπό μερικούς παράγοντες. Αὐτοί ἐμποδίζουν τίς σιδηροδρομικές μεταφορές καί τό φορέα τους (ΟΣΕ) νά ἀνταποκριθοῦν στίς σύγχρονες αὐξημένες ἀνάγκες. Ἀναλυτικότερα αὐτοί οἱ παράγοντες εἶναι:

1. Τό σιδηροδρομικό μας δίκτυο καλύπτει μικρό μόνο μέρος τοῦ Ἑλλαδικοῦ χώρου. Ὑπάρχουν δλόκληρα διαμερίσματα στή χώρα (Δυτική Ἑλλάδα) πού δέν ἔχουν καμία ἐπαφή μέ τό σιδηροδρομικό δίκτυο, ἐνῶ ἀντίθετα ὑπάρχουν περιοχές ὅπου περισσότερο ἀπό ἓνα μέσα μεταφορᾶς λειτουργοῦν ἀνταγωνιστικά μεταξύ τους.
2. Ὁ ΟΣΕ διαθέτει δίκτυο καί τροχαῖο ὑλικό τεχνολογικά ξεπερασμένο ἀπό κάθε ἄποψη.
3. Τό μεγαλύτερο μέρος τοῦ δίκτυου περνᾶ ἀπό ὄρεινές περιοχές.
4. Ὑπάρχουν μεγάλες κλίσεις καί μικρές καμπύλες στό δίκτυο, γεγονός πού ἀποτελεῖ σοβαρό ἐμπόδιο στήν κίνηση τοῦ σιδηρόδρομου. Ἡ χάραξη τοῦ δίκτυου ἔχει γίνει μέ ἀμφισβητούμενα κριτήρια (γεωγραφικές καί οικονομικές λύσεις, ψηφοθηρικές τάσεις, πολιτικά κριτήρια, ρουσφέτια καί ἀνευθυνότητα δέν ἔλλειψαν).
5. Στήν πραγματικότητα δέν πρόκειται γιά ἓνα δίκτυο ἀλλά γιά ἓνα μοναδικό ἄξονα σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν μέ κατεύθυνση Βορρᾶ-Νότο.
6. Τό δίκτυο (ὁ ἄξονας) αὐτό διαθέτει τρία (3) διαφορετικά πλάτη γραμμῶν, πού στήν οὐσία μετατρέπουν τίς σιδηροδρομικές μεταφορές σέ συνδυασμένες μεταφορές μέ σιδηροδρομικούς πού κινοῦνται σέ γραμμές μέ διαφορετικό πλάτος.
7. Τό 95% τοῦ δίκτυου αὐτοῦ διαθέτει μονή γραμμή καί μόνο τό 5% διπλή.
8. Δέν ἔχει ἐφαρμοστεῖ ἡ ἠλεκτροκίνηση τῶν σιδηροδρόμων μας.
9. Δέν ἔχει ἐφαρμοστεῖ πλήρης καί σύγχρονη ἠλεκτρονική σηματοδότηση τοῦ δίκτυου.
10. Ὑπάρχουν περίπου 1963 ἀφύλακτες καί 377 φυλαγμένες ἰσόπεδες διαβάσεις (διασταυρώσεις) ὁδῶν καί σιδηροδρομικῶν γραμμῶν.
11. Ἡ ἔλλειψη σοβαρῆς καί συνεποῦς ὀργάνωσης τῶν χειρῶν μεταφορῶν, μέ συνέπεια νά μὴ πετυχαίνεται ἡ συνεργασία τῶν χειρῶν μέσων μεταφορᾶς καί νά διοχετεύεται μόνο μικρό μέρος τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου στούς σιδηροδρόμους. Σάν ὀργάνωση ἐννοοῦμε τή λήψη διοικητικῶν καί τιμολογιακῶν μέτρων καθώς καί τή θέσπιση φορολογικῶν κινήτρων, πού θά ἐπέτρεπαν τήν αὐτόματη διοχέτευση τοῦ κατά περίπτωση μεταφορικοῦ ἔργου στό πιό κατάλληλο καί οικονομικοκοινωνικά συμφέρον μεταφορικό μέσο, ἀνάλογα μέ τίς ἰδιαίτερες ιδιότητες τοῦ κάθε ἑνός ἀπό αὐτά. Συγκριτικά (στοιχεῖα τοῦ

1973) ἡ συμμετοχή τοῦ σιδηρόδρομου στό χειρῶν μεταφορικό ἔργο στήν Ἑλλάδα καί σέ μερικές ἄλλες Εὐρωπαϊκές χώρες εἶναι:

Ἑλλάδα	15%	Βέλγιο	58%
Ἰταλία	27%	Γερμανία	61%
Ὀλλανδία	47%	Γαλλία	67%

12. Ἡ ἀνεξέλεγκτη μεταφορᾶ μέ τὰ ὁδικά μέσα μεταφορῶν καί ἡ ἐκδοση μεγάλου ἀριθμοῦ ἀδειῶν κυκλοφορίας αὐτοκινήτων, πού ἐπέφερε τόν ἀνταγωνισμό μέ τόν ΟΣΕ.
13. Ἡ παράδοση ἀπόφαση νά ἐκμεταλλεύεται ὁ ΟΣΕ μερικές γραμμές ὑπεραστικῶν συγκοινωνιῶν μέ λεωφορεία Ὁ ΟΣΕ μέ αὐτή τήν ἀπόφαση παραδέχεται τήν ἀνωτερότητα τοῦ αὐτοκινήτου καί εἰσάγει τόν ἀνταγωνισμό μέσα στόν ὀργανισμό του.

Στή χώρα μας συνήθως πρῶτα κατασκευάζεται ὁ δρόμος, τό δίκτυο καί μετά καταβάλλεται προσπάθεια ἐναρμόνισης τῶν ἰδιοτήτων τοῦ χώρου καί τῶν λειτουργιῶν τῶν μέσων μεταφορᾶς καί τῶν δικτύων.

14. Ἡ χάραξη ὁποιοδήποτε δίκτυο ἀκολουθεῖ ἡ μᾶλλον προϋποθέτει τή σωστή ἐκτίμηση τῶν παραγωγικῶν δυνατοτήτων τῶν διαφόρων τομέων τοῦ χώρου στόν ὅποιο ἐπεμβαίνουν. Ἡ προσαρμογή τῶν ἐπεμβάσεων αὐτῶν στήν ἀνάγκη ἀνάπτυξης τῆς τοπικῆς, ἐνδοπεριφερειακῆς παραγωγῆς εἶναι ἐπιτακτική.
15. Οἱ ἐμπορικές σχέσεις (ὅπως ἔχουν διαμορφωθεῖ στή χώρα μας) μέ τὰ ξένα κράτη ἐτέβαν κατά κάποιον τρόπο στόν ΟΣΕ νά διαθέτει πολλῶν τύπων δηζελομηχανές καί αὐτοκινητάμαξες. Ἐτσι ὁ ΟΣΕ ἔχει ἀκόμα μεγαλύτερες ἀνάγκες γιά εἰδικευμένο, σέ κάθε τύπο, προσωπικό, γιά συντήρηση, ἐπισκευές, γιά ἀποθέματα ἀνταλλακτικῶν καί γενικά γιά δαπάνες ἐνῶ παράλληλα αἰξάνεται ὁ βαθμός ἀκινήσιος τῶν μηχανῶν.
16. Τό σημαντικότερο εἶναι ὅτι μέ τήν ἀκολουθούμενη πολιτική (οἰκονομική καί χρηματοδοτική) καί τίς ἐπεμβάσεις τῶν Ὑπουργείων Συγκοινωνιῶν καί Ἐμπορίου ἔχει αὐξηθεῖ ἡ ἐξάρτηση τοῦ ΟΣΕ ἀπό αὐτούς τοῦς φορεῖς.

Οἱ συνέπειες τῶν παραπάνω ἀρνητικῶν παραγόντων εἶναι ἀμεσες καί σοβαρές. Μερικά μόνο ἀποτελέσματα εἶναι:

- α. Πολλές καθυστερήσεις μέ μεγάλη χρονική διάρκεια.
- β. Χαμηλές συχνότητες δρομολογιῶν.
- γ. Χαμηλές ταχύτητες (ἡ ἐμπορική ἀμαξοστοιχία χρειάζεται 12 ὥρες γιά Θεσσαλονίκη).
- δ. Αὐξημένοι κίνδυνοι γιά συγκρούσεις.
- ε. Πολλές φορτοεκφορτώσεις ἐμπορευμάτων.
- ς. Δέν ἐξυπηρετοῦνται οἱ σύγχρονες ἀνάγκες, γιὰτί ὁ σιδηρόδρομος δέν διαθέτει τήν ἀπαραίτητη εὐκαμψία, ταχύτητα καί ἀνεση, δέν συνδέει τὰ νέα μεγάλα κέντρα παραγωγῆς (γιατί ἔχουν ἀναπτυχθεῖ ἄλλα κέντρα παραγωγῆς καί κατανάλωσης ἀπό τὰ παραδοσιακά καί ἀπαιτοῦνται ἀναπροσαρμογές στή χάραξη τοῦ δίκτυου) καί δέν προσφέρει τό στοιχειώδη βαθμό προσπελασιμότητας πρὸς τὰ ἐμπορικά καί βιομηχανικά κέντρα τῆς χώρας.
- η. Ὑπάρχουν πολλές ἰσόπεδες διασταυρώσεις ὁδῶν καί γραμμῶν.
- θ. Ὁ χρόνος μεταφορᾶς ἀπό τό σημεῖο προέλευσης-παραγωγῆς

γής-παραλαβής μέχρι τό σημείο προορισμού-κατανάλωσης-παράδοσης είναι πολύ μεγάλος.

- ι. Για μερικές μετακινήσεις ο σιδηρόδρομος είναι ακριβότερος.
- κ. Έχει ελαχιστοποιηθεί ή συμβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών στη διαδικασία οικονομικής και περιφερειακής ανάπτυξης της χώρας.

Μελετώντας τό έργο των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα μας, συμπεραίνουμε ότι ο ΟΣΕ αποτελεί τή μικρότερη μεταφορική δύναμη της χώρας στις χερσαίες μεταφορές. Ο ΟΣΕ μετέχει στις έπιβατικές μεταφορές κατά 5,47% ενώ τά ΚΤΕΛ 84,14%, και στις έμπορευματικές μεταφορές μετέχει κατά 6,01% ενώ τά φορτηγά Δ.Χ. 46,83% (στοιχεία 1974 Πηγή ΕΣΥΕ).

Ο ΟΣΕ αντιμετώπιζεται ανταγωνιστικά από τά μέσα οδικών μεταφορών. Δέν διαθέτει όμως ο σιδηρόδρομος τήν ελαστικότητα τους ούτε έχει τίς προϋποθέσεις ανάπτυξης τους, μέ αποτέλεσμα νά λειτουργεί μέ συνεχές παθητικό. Τό κράτος ενώ έχει τήν ικανότητα και τή δυνατότητα νά επέμβαινει ρυθμιστικά, μέ σκοπό τήν όμαλή και παραγωγική συνεργασία των μέσων μεταφοράς, δέν δείχνει ιδιαίτερο ενδιαφέρον. Νομίζουμε ότι αυτό αποτελεί και τό κλειδί του προβλήματος των μεταφορών στη χώρα μας.

Μετά από ένα οργανωμένο ξεκίνημα ο σιδηρόδρομος άρχισε μιά καθοδική πορεία, μέ τίς προσπάθειες για άνακαμψη νά ναυαγούν, γιατί δέν πλαισιώνονταν από τό πνεύμα μιάς ευρύτερης πολιτικής των μεταφορών. Μόλις τό 1979 ο ΟΣΕ έκπόνησε μακροχρόνιο σχέδιο ανάπτυξης των σιδηροδρόμων, πού αναφέρεται μόνο σέ τεχνικά και χρηματοδοτικά θέματα, ενώ δέν συζητείται καθόλου τό απαραίτητο νέο οργανωτικό πλαίσιο, πού θά έπρεπε νά διέπει ένα μακροχρόνιο σχέδιο ανάπτυξης πού φιλοδοξεί νά πετύχει τούς σκοπούς του.

Άξίζει νά σημειωθεί ότι ή κακή λειτουργία των σιδηροδρόμων στη χώρα μας έπηρεάζει δυσμενώς και τ' άλλα μέσα μεταφορών. Έτσι βλέπουμε νά δίνει υπερβολικές άρμοδιότητες και δυνατότητες εκμετάλλευσης στις οδικές μεταφορές. Η μονοπωλιακή αυτή και ύπεροπτική όργάνωση και λειτουργία των οδικών μεταφορών δρα άνασταλτικά στην κοινωνικοοικονομική ανάπτυξη του τόπου, στην προσπάθεια άναδιάρθρωσης των μεταφορών και τή σχέση τους μέ τό χώρο. Οί οδικές μεταφορές είναι πιό άνεξέλεγκτες, πιό κερδοσκοπικές, πιό διαδρωμένες, πιό διαβλητές, πιό ρυθμιστικές στη σχέση περιφέρειας και κέντρου, πιό δραστικές στην επέμβασή τους στό χώρο.

Η ευθύνη των σιδηροδρομικών μεταφορών, για τήν προβληματική οικονομική ανάπτυξη της χώρας, για τό πρόβλημα των περιφερειακών ανισοτήτων και τήν ύπερσυγκέντρωση στα λίγα μεγάλα άστικά κέντρα και ειδικότερα για τήν έλλειψη συνεργασίας των μέσων μεταφοράς μεταξύ τους, δέν είναι μικρή.

Ξεκινώντας αντίστροφα, οί παραλείψεις, και οί ένεργειες του ΟΣΕ στα πλαίσια των χερσαίων μεταφορών, έχουν γεννήσει τό σοβαρό πρόβλημα της άτακτης και άνεξέλεγκτης ανάπτυξης τους. Μιά τέτοια νοσηρή ανάπτυξη είναι καθοριστική για τήν άμβλυνση ή όχι των περιφερειακών ανισοτή-

των και γενικά για τήν άσκηση μιάς άποτελεσματικής περιφερειακής πολιτικής, πού σέ τελευταία άνάλυση είναι βασική προϋπόθεση για τήν οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Οί σιδηροδρομικές μεταφορές ίσως δέν διαθέτουν τήν ελαστικότητα και τή διάχυση στό χώρο (ικανότητες πού διαθέτουν οί οδικές μεταφορές), αλλά ή συμβολή τους στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας όπως και ή επέμβασή τους στό χώρο και τό περιβάλλον είναι δραστικές. Οί σιδηροδρομικές μεταφορές συμβάλλουν στην οικονομική ανάπτυξη ή τήν αναστέλλουν σέ διάφορα επίπεδα. Συγκεκριμένα* :

- έχουν άμεση και καθοριστική σχέση μέ τό έμπόριο (έξωτερικό και έγχώριο),
- προσφέρουν άπασχόληση σέ ένα ίκανό αριθμό ατόμων,
- ίκανοποιούν μιά συλλογική ανάγκη, τήν ανάγκη για γρήγορη, άνετη, άσφαλή και οικονομική μετακίνηση των πολλών ανθρώπων από τόπο σέ τόπο,
- συμμετέχουν ένεργά στην παραγωγική διαδικασία,
- χρησιμεύουν σαν μέσο για τήν πραγματοποίηση άλλων στόχων παραγωγικών και μη π.χ. άναψυχή, κοινωνικές σχέσεις, κ.ά.,
- συνεργάζονται στενά μέ τ' άλλα μέσα μεταφοράς μέ σκοπό τή βελτίωση των προσφερόμενων μεταφορικών υπηρεσιών στό κοινό,
- συνεργάζονται στενά μέ τ' άλλα μέσα μεταφοράς μέ σκοπό τή βελτίωση των προσφερομένων μεταφορικών υπηρεσιών στό κοινό. (Συνδυασμένες μεταφορές),
- μέ τή χάραξη του σιδηροδρομικού δικτυου και τή λειτουργία του, έπηρεάζεται ο χώρος και οί λειτουργίες σ' αυτόν, οί χρήσεις γής, οί παραγωγικές διαδικασίες, αλλά και οί κοινωνικοοικονομικές σχέσεις όχι μόνο της περιοχής από όπου περνά ο σιδηροδρομικός άξονας, αλλά και όλη ή ευρύτερη περιοχή πού συνορεύει μ' αυτήν. Έτσι αν τό δίκτυο περνά από τήν Α. περιοχή και όχι από τήν Β. είναι πιθανό ή Α. νά ώφεληθεί από τίς έμπορικές σχέσεις πού τυχόν νά άναπτυχθούν εκεί και ή Β. νά ζημιωθεί και αντίστροφα.
- έπηρεάζεται τό περιβάλλον από τή λειτουργία των σιδηροδρομικών μεταφορών,
- και τέλος ή περιφερειακή ανάπτυξη είναι άρρηκτα δεμένη μέ τίς σιδηροδρομικές μεταφορές σέ σχέση ευθέως άνάλογη, μέ τή σωστή ή όχι λειτουργία του.

Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι ο ΟΣΕ ο πιό «οργανωμένος» μεταφορικός όργανισμός στις χερσαίες μεταφορές, έχει νά άνταμειπίσει προβλήματα διαρθρωτικά, οικονομικά και τεχνικά, πού άπαιτούν τήν άμεση λύση τους.

4. Προτάσεις

Οί προτάσεις μας αναφέρονται Ι) στα άμεσα μέτρα πού πρέπει νά παρθούν και ΙΙ) στα διαρθρωτικά μέτρα πού πρέπει νά πάρει τό Κράτος άφού ο ΟΣΕ αποτελεί δημόσια επιχείρηση.

- 1) α — Πρώτο βήμα θά πρέπει νά είναι ό έκσυγχρονισμός όλου του δίκτυου και ή κατασκευή της απαραίτητης ύποδομής, πού θά έπιτρέψουν στίς σιδηροδρομικές μεταφορές νά άποτελέσουν σοβαρό και σύγχρονα έξοπλισμένο τομέα των μεταφορών πού μπορεί νά συνεργαστεί άρμονικά και παραγωγικά μέ τά άλλα μέσα μεταφορών. Αναλυτικότερα πρέπει:
- νά προμηθευτεί ό ΟΣΕ νέο σύγχρονο και τεχνολογικά τελειοποιημένο τροχαίο ύλικό.
 - νά αύξηθούν χωρίς άλλο οί ταχύτητες των συρμών μέ 150-200 χλμ./ώρα, κάτι πού συνεπάγεται χρονική μείωση των διαδρομών, μεγαλύτερη χωρητικότητα του δικτύου και έπομένως αύξηση του μεταφορικού έργου.
 - νά έλεκταθεί τό δίκτυο και σέ περιοχές όπου ύπολογίζεται ότι οί σιδηροδρομικές μεταφορές θά μπορέσουν νά συμβάλλουν στήν παραγωγική διαδικασία όπως π.χ. στή Θεσσαλία, τήν Ήπειρο.
 - νά επανεξετασθεί ή λειτουργικότητα όρισμένων χαραξέων του δίκτυου μά και οί παραγωγικές συνθήκες έχουν αλλάξει και έχουν έμφανισθεί νέα παραγωγικά κέντρα μέ αντίστοιχη έξαφάνιση (υποβάθμιση) μερικών παραδοσιακών.
 - νά μειωθούν οί διασταυρώσεις σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου.
 - νά τοποθετηθούν γραμμές μέ τό ίδιο εύρος στους άξονες Αθήνας - Πάτρας - Πύργου - Καλαμάτας - Τρίπολης - Κορίνθου και Αθήνας - Θεσ/νίκης - Είδομένης (πλάτος 1,44 μ.) και γενικά νά επιδιωχθεί ή όμοιογένεια στό πλάτος των γραμμών σέ όλο τό μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου τής χώρας.
 - νά τοποθετηθούν σ' όλο τό δίκτυο (σταδιακά) διπλές γραμμές μέ προτεραιότητα στον άξονα Πελοποννήσου-Αθήνας-Θεσ/νίκης-Είδομένης.
 - νά γίνει οσωστότερη χάραξη του δίκτυου μέ διάνοιξη συράγγων και τήν κατασκευή γεφυρών (για νά άποφευχθούν οί μεγάλες κλίσεις και οί μικρές καμπύλες). Ακόμα ή έπέκταση του δίκτυου είναι αναγκαία.
 - νά επιδιωχθεί νά διαθέτουν οί σταθμοί χώρους σταθμεύσεως και έλιγμών, όπως και προσβάσεις μέ τίς έμπορικές και βιομηχανικές ζώνες, πού θά έπιτρέπουν στους σιδηροδρόμους νά συνεργάζονται μέ αυτούς τούς τομείς.
 - νά έξασφαλισθεί ή άνετη προσπέλαση από τούς σιδηροδρομικούς σταθμούς και άξονες προς έμπορικά κέντρα, βιομηχανικές ζώνες, λιμάνια, άεροδρόμια και κατοικημένες περιοχές μέ τήν κατασκευή τής κατάλληλης ύποδομής.
 - νά έξηλεκτρισθούν όλες οί γραμμές (ή προτεραιότητα νά δοθεί στίς γραμμές μέ τή μεγαλύτερη μεταφορική κίνηση), ενώ θά τοποθετηθούν οί δηζελάμαξες και οί στροβιλοκινητήρες εκεί πού τό μεταφορικό έργο είναι χαμηλότερο). Συγκεκριμένα ένα πρόγραμμα έργασίας για τήν πραγμάτωση του παραπάνω σκοπού είναι κατά σειρά προτεραιότητας:

1. νά ήλεκτροκινηθεί ή άρτηριακή γραμμή Πάτρας-Αθήνας - Θεσ/νίκης - Είδομένης (Εύρώπη μέσω Γιουγκοσλαβίας).
2. τοποθέτηση δηζελοκινητήρων ή νέων στροβιλοκινητήρων στίς διακλαδώσεις των άρτηριακών γραμμών : — Πάτρας-Καλαμάτας-Κορίνθου.
 - Λάρισα-Βόλου.
 - Παλαιοφασάλου-Καλαμπάκας - Ήγουμενίστας (προς Εύρώπη από Ίταλία).
 - Θεσ/νίκης- Αμύνταιου-Κοζάνης-Καλαμπάκας.
 - Θεσ/νίκης - Σιδηρόκαστρου (προς Βουλγαρία) - Άλεξ/πολης - Πύθιου (προς Τουρκία) - Όρμενίου (προς Τουρκία και Βουλγαρία).

Τό αποτέλεσμα μάς τέτοιας προσπάθειας θά είναι ή έξοικονόμηση ενέργειας μέχρι 70%, (ελαφρύτερες είναι οί ήλεκτρομηχανές — ήλεκτράμαξες, δέν επηρεάζονται από τό ύψόμετρο και δέν επιβαρύνουν τό περιβάλλον — όσο οί δηζελάμαξες — μέ θόρυβο και καυσαέρια κλπ.).

- α — νά δοθεί ιδιαίτερη προσοχή στήν άνάγκη έφαρμογής τής ήλεκτρονικής σηματοδότησης του δίκτυου.
- β — Νά πάψει ό ΟΣΕ νά διαχειρίζεται λεωφορεία πού έκμεταλλεύονται τίς θεωρούμενες προνομακές γραμμές, γιατί τό όφελος του ΟΣΕ από αυτή τήν έκμετάλλευση είναι πολύ μικρότερο (από αυτό πού νομίζεται), άν ύπολογιστεί ή ζημία και τό κόστος, πού επιφέρει ή χρήση των λεωφορείων πού δρα σαν αντίκίνητρο για τήν προτίμηση του τραίνου. Για παράδειγμα στον άξονα Αθήνας-Θεσ/νίκης ύπάρχουν, τραίνο και λεωφορείο πού και τά δύο τά έκμεταλλεύεται ό ΟΣΕ. Μήπως ό Όργανισμός Σιδηροδρόμων Έλλάδος και πιο συγκεκριμένα αυτοί πού τόν διαχειρίζονται πιστεύουν ότι θά καλυφθούν οί διαφθωτικές τους αδυναμίες προσφέροντας σαν έναλλακτική λύση ένα οδικό μέσο μεταφοράς;

- II) Πρέπει: — νά έπιτευχθεί μεγαλύτερος δείκτης πλήρωσης στίς σιδηροδρομικές μεταφορές, έτσι πού νά έχουμε πλήρη απόδοση των χρησιμοποιούμενων καυσίμων σέ έργο.
- νά έπιτευχθεί στροφή τμήματος του μεταφορικού έργου από τίς οδικές μεταφορές προς τίς σιδηροδρομικές. Υπάρχουν πολλοί τρόποι νά έλεγχθεί αυτό όπως τά κίνητρα, ή δασμολογική πολιτική, ή τιμολογιακή πολιτική, ή διαφήμιση, ό καλύτερος έλεγχος των οδικών μεταφορών, κ.ά.
 - νά διαμορφωθούν οί τιμές των εισιτηρίων έτσι πού οί νόμοι τής προσφοράς και τής ζήτησης

* Δίνουμε μερικές παραμέτρους πού μπορούν νά άποτελέσουν εργαλεία άσκησης οικονομικοκοινωνικής πολιτικής μέ σκοπό τήν οικονομική άνάπτυξη.

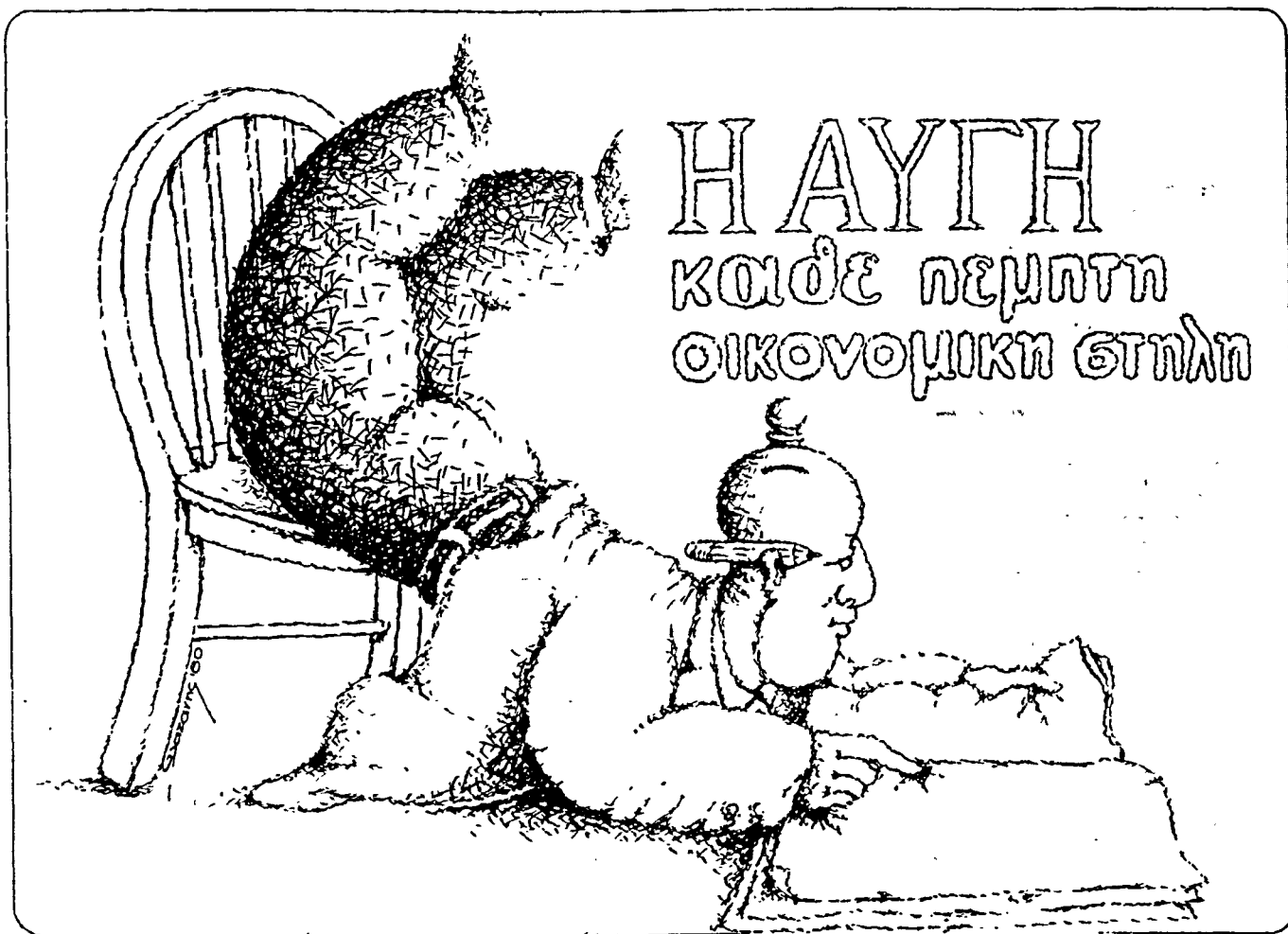
νά μεταβάλλουν τή θέση υπέρ του σιδηρόδρομου (εφόσον τά εισιτήρια τών όδικών μεταφορών θά είναι ακριβότερα).

- νά επιδιωχθεί ή οργανική συνεργασία μέ τά άλλα μέσα μεταφοράς, μέ σκοπό τήν καλύτερη εξυπηρέτηση του κοινού καί τήν εξοικονόμηση ενέργειας.

Θεμελιακή επιδίωξη τής κρατικής πολιτικής γιά θέματα μεταφορών καί ειδικότερα όσον αφορά τίς σιδηροδρομικές

μεταφορές, θά πρέπει νά είναι ή ένταξη του προγραμματισμού τών σιδηροδρομικών μεταφορών στον ευρύτερο σχεδιασμό τών μεταφορών, αλλά καί στην πλατιά οικονομική καί αναπτυξιακή κρατική πολιτική.

Ό ΟΣΕ είναι κρατικός φορέας. Τό οργανωτικό καί θεσμικό του πλαίσιο, ή λειτουργία καί ή απόδοσή του καθορίζονται κατά βάση από τήν κρατική πολιτική όσον αφορά τόν κλάδο τών μεταφορών, αλλά καί τίς ευρύτερες πολιτικές τής επιλογές καί επεμβάσεις σέ θέματα εθνικής οικονομικής καί κοινωνικής πολιτικής.



Κατανοούμε λοιπόν ότι το πρόβλημα ξεκινά από την έκαστοτε ακολουθούμενη κυβερνητική πολιτική. Οι όποιες προτάσεις και σχεδιάσεις αποδεικνύονται ανέφικτες στην πραγμάτωσή τους και αναποτελεσματικές στην εφαρμογή και λειτουργία τους, όταν δέν πλαισιώνονται από την απαραίτητη πολιτική βούληση και την άπελευθερωμένη από αδυναμίες, δεσμεύσεις και προκαταλήψεις, πολιτική πρωτοβουλία με στόχο την ίκανοποίηση του κοινού, μαζικού συμφέροντος.

Στην κρατική πολιτική κυρίως μπορεί νά αποδοθεί ή επιτυχία ή όχι της προσπάθειας για αναδιοργάνωση και ανάπτυξη του παραγωγικού κλάδου των μεταφορών και του ΟΣΕ. Οι υπόλοιποι παράγοντες είναι δευτερεύοντες.

Μόνο όταν ή κρατική πολιτική αποφασίσει νά αλλάξει το μοντέλο ανάπτυξης και νά καταργήσει τούς παράγοντες

πού δημιούργησαν και αναπαράγουν την άπρογραμματίστη ανάπτυξη της κοινωνίας μας (και λέγοντας κρατική πολιτική έννοούμε τή διαδικασία πολιτικού σχεδιασμού πού περνά μέσα από τή συνεργασία του λαού και αυτών πού ό ίδιος ό λαός επέλεξε νά άσκούν τήν έξουσία), μόνο τότε τά άποτελέσματα των παραπάνω προτάσεων θά είναι ή αναγέννηση του ΟΣΕ σέ επίπεδο οργάνωσης, διοίκησης και λειτουργίας, ή αύξηση του μεταφορικού έργου του ΟΣΕ, ή οικονομική άνεση του ΟΣΕ, ή δυνατότητα πού θά παρέχεται σέ πολύ κόσμο νά χρησιμοποιεί ένα φτηνό, γρήγορο, άνετο και ασφαλές μέσο μεταφοράς, για τίς μεταφορικές του ανάγκες και τέλος ή θετική συμβολή του σιδηρόδρομου στην οικονομική και περιφερειακή ανάπτυξη του τόπου μας.

Π.1. ΜΗΚΟΣ ΤΩΝ ΕΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΣΕ) ΚΑΤΑ ΔΙΚΤΥΑ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ : 1938 καί 1972-1978.

Σιδηροδρομικά δίκτυα	1938	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	Ποσοστό % για τό 1978
Συνολικό μήκος των δικτύων	2557	2543	2543	2543	2476	2479	2479	2479	100%
1. Δίκτυο κανονικής γραμμής (1,44) 'Αθήνα-Θεσ/νίκη	1435	1560	1560	1560	1565	1565	1565	1565	63,1%
2. Δίκτυα μετρικού πλάτους (1,00) Πειρ.-Πελοπον., 'Αθήνα-Βόλου-Καλαμάκας.	1071	961	961	961	889	892	892	730 162	29,4% 6,5%
3. Λιυτές γραμμές (0,75—0,60) Διακοφτού-Καλαβρύτων και Βόλου - Μηλαίων.	51	22	22	22	22	22	22	22	1%
								892	35,9%

ΠΗΓΗ : 'Επεξεργασμένα στοιχεία Ο.Σ.Ε.

ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ : 1) Δέν περιλαμβάνεται τό μήκος των παρακαμπτήριων γραμμών, των μηχανοστασίων, όπως και των γραμμών πού δέν χρησιμοποιούνται.

2) Τό τμήμα της γραμμής Μηλαίων—Βόλου (29 χλμ., πλάτος 0,60), σταμάτησε νά λειτουργεί από 15-4-1971.

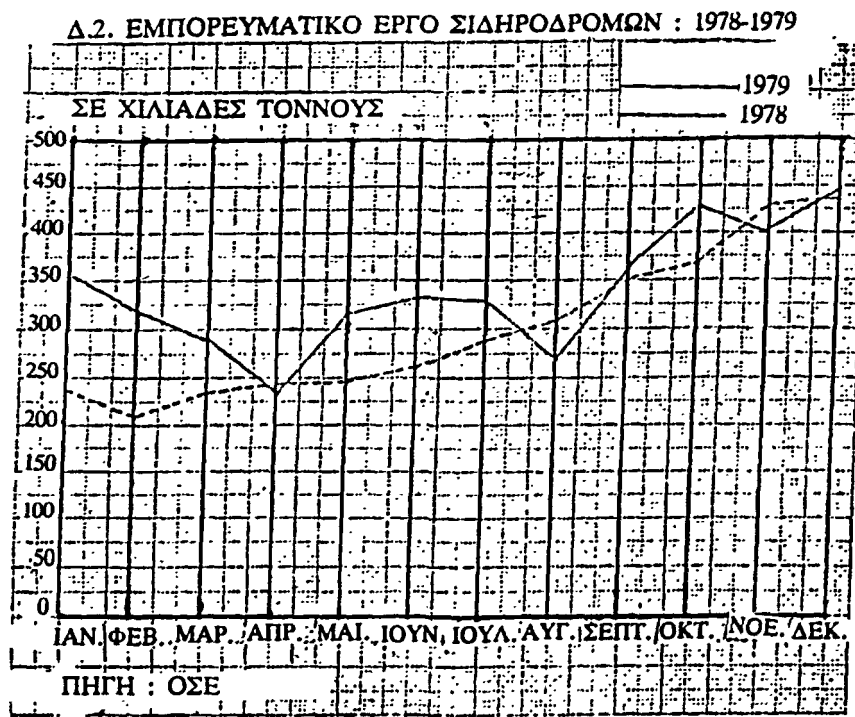
ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ : Χαρακτηριστική είναι ή ύπαρξη μεγάλης ποικιλίας πλάτους γραμμών.

Π. 2. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (1962-1978) καί 1938.

Χρόνος	1938	1962	1964	1966	1968	1970	1972	1974	1975	1976	1977	1978*
Φύση τροχαίου υλικού												
Κινούμενο υλικό												
'Ατμάμαξες, Δηζελάμαξες	338	295	275	300	303	214	194	188	194	150	127	177
Αύτοκ/άμαξες, ρυμουλκούμενα	22	155	149	147	131	126	132	121	119	176	162	182
'Αμαξες επιβατών Φορτάμαξες,	610	265	257	226	284	368	331	387	440	439	447	439
σκευάμαξες	5826	6749	6894	8381	10326	9594	9230	10232	10181	10315	10315	10982
Αύτοκ. επιβατηγά	—	—	20	20	38	38	38	46	54	46	53	54
Αύτοκ. φορτηγά	—	—	—	—	—	183	209	187	221	162	176	178
Σύνολο	6796	7464	7595	9074	11082	10523	10134	11161	11209	11288	11280	12012

ΠΗΓΗ : Ο.Σ.Ε.

(*) Τά στοιχεία του 1978 συμπεριλαμβάνουν τό αποθηκευμένο και υπό έπισκευή υλικό.—



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Regional Economics : Richardson H.W., Praeger Publishers, N. York, 1969.
2. Location and Land Use: Alonso. W/Harvard University Press, 1964.
3. Κόστος Λειτουργίας Όχημάτων: Μελέτη Κυκλοφορίας και Μεταφορών Περιοχής Αθηνών, Αττικής (Τεχνικό Υπόμνημα), υπ' αριθμ. 3, 1973. W. Smith and Associates.
4. Μελέτες Σιδηροδρομικών Έργων : Τεχνικό Έπιμελητήριο Ελλάδας, 1972.
5. Ξέλιξη και Ανάπτυξη των Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα : Χρησιδμή-Μπεκιάρη, 1972, (Υπουργ. Συγκοινωνιών).
6. Ανάλυση Μεταφορών (Σημειώσεις) : Π. Λουκάκη, 1977.
7. Συντονισμός των Χερσαίων Μεταφορών: Τεχνικό Έπιμελητήριο Ελλάδας, 1978.
8. Εϊδική Έκδοση για τις Όδικές, Σιδηροδρομικές και Έναερες Μεταφορές: Τεχνικό Έπιμελητήριο Ελλάδας.

9. Οι Μεταφορές Έντός της Έλληνικής Έπικράτειας: Σαροδημητρόγλου, (Έθνικό Κέντρο Κοινωνικών Έρευνών), 1973.
10. Όδικές, Σιδηροδρομικές και Έναερες Μεταφορές. Σημερινή Κατάσταση και Προοπτικές για τό Μέλλον, 1977.
11. Μελέτη Έθνικών Μεταφορών : Κ.Ε.Π.Ε., 1969.
12. Πρόγραμμα Ανάπτυξης 1976-1980, Μεταφορές: Κ.Ε.Π.Ε. 1976.
13. Στοιχεία από τό Αρχείο του Όργανισμού Σιδηροδρομών Ελλάδος.
14. Στατιστική Έπετηρίδα 1978 : Έθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.
15. Στατιστική των Μεταφορών 1976 και 1977 : Έθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος.
16. Διεθνές Συμπόσιο Συνδυασμένων Μεταφορών, Μάης 1978.
17. Μεταφορές και Περιφερειακή Ανάπτυξη (Διπλωματική) : Μ. Παπαδημητρίου — Α. Παπαδασιλίου, Αθήνα, 1978.
18. Χωροταξικό Σχέδιο Αεροδρομίου : Τ.Ε.Ε., «Τεχνικά Χρονικά» τεύχ. 7-8/1976.

Π. 3. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ Ο.Σ.Ε. : ΔΙΑΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΤΑ ΕΤΗ 1974—1978.

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ Ο.Σ.Ε.										(ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΣΕ ΧΙΛΙΑΔΕΣ)*				ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ Ο.Σ.Ε.							
ΧΡΟΝΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ	ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ								ΚΙΝΗΤΑ Ο.Σ.Ε.											
		ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΣΥΝΟΛΟ		ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ		ΑΦΙΞΕΙΣ		ΥΠΟ ΔΙΑΜΕΤΑΚΟΜ.		ΣΥΝΟΛΟ		ΑΜΙΓΓΕΙΣ ΛΕΩΦΟΡΙΑΚ. ΛΕΩΣ		ΜΙΚΤΕΣ ΛΕΩΦΟΡΙΑΚ. ΓΡΑΜΜΕΣ					
	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.	ΕΠΙΒ. (000)	ΧΙΛ. ΕΠΙΒ.			
1974	12281	1468005	11900	1363668	372	104337	196	54243	176	50094	—	—	3101	629210	2125	624731	976	4477			
1975	12466	1552628	12013	1432693	453	119935	207	55762	246	64173	—	—	3266	650406	2270	656026	996	4380			
1976	12897	1582682	12461	1470793	436	111889	179	47000	257	64889	—	—	3144	629780	2214	625597	930	4183			
1977	12365	1622833	13031	1529933	334	92900	139	38448	195	54552	—	—	2001	595932	2079	591921	922	4001			
1978	10661	1567781	10268	1466000	375	102000	148	39500	227	63100	—	—	2694	548011	—	—	—	—			
ΜΕΤΑΒΟΛΗ %																					
ΜΕΤΑΣΥ																					
1974-78	-13.2	6.8	-13.7	7.5	8.0	-2.2	-24.5	-27.1	28.9	25.9	—	—	-15.1	-12.9	—	—	—	—	—		

ΠΗΓΗ : Ο.Σ.Ε. Δική μας επεξεργασία στοιχείων.

Σ.1. Τα στοιχεία του 1978 είναι έλλιπα γιατί δεν έχει υπολογιστεί ο αριθμός των επιβατών που θυγάει εισιτήρια μέσα στο τρέινο.

Π.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ Ο.Σ.Ε.:
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
ΤΑ ΕΤΗ 1974-1978

Π.4. ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ Ο.Σ.Ε.:
ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ
ΤΑ ΕΤΗ 1974-1978

ΧΡΟΝΟΣ	ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ		ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	ΣΥΝΟΛΟ	Φορτωθέντα στις αναχωρήσεις		Έκφορτωθέντα στις αφίξεις		Διαμετακομίσεις	
	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ	ΤΟΝΝΟΙ	ΧΙΛΙΟΜ. ΤΟΝΝΟΙ
1974	3955	901956	—	—	—	—	—	—	—	—
1975	4034	930677	2033	524779	2001	405.896	1244	212.317	607	181.214
1976	3526	844495	1897	494727	1629	349.768	1002	172.395	626	176.547
1977	3488	855436	1855	499216	1633	356.220	1005	174.384	628	181.386
1978	3088	809100	1829	492000	1259	317.100	551	125.000	708	192.000
% μεταβολή μεταξύ 1975/78										
	-23.5	-13.1	-10.0	-6.2	-37.1	-21.9	-55.7	-41.1	16.6	6.0

ΠΗΓΗ : Ο.Σ.Ε.

**ΠΙΝ. 5. ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ
ΤΟΥ Ο.Σ.Ε. : 1978-1979**

(Κατα τούς κυριότερους σταθμούς της χώρας).

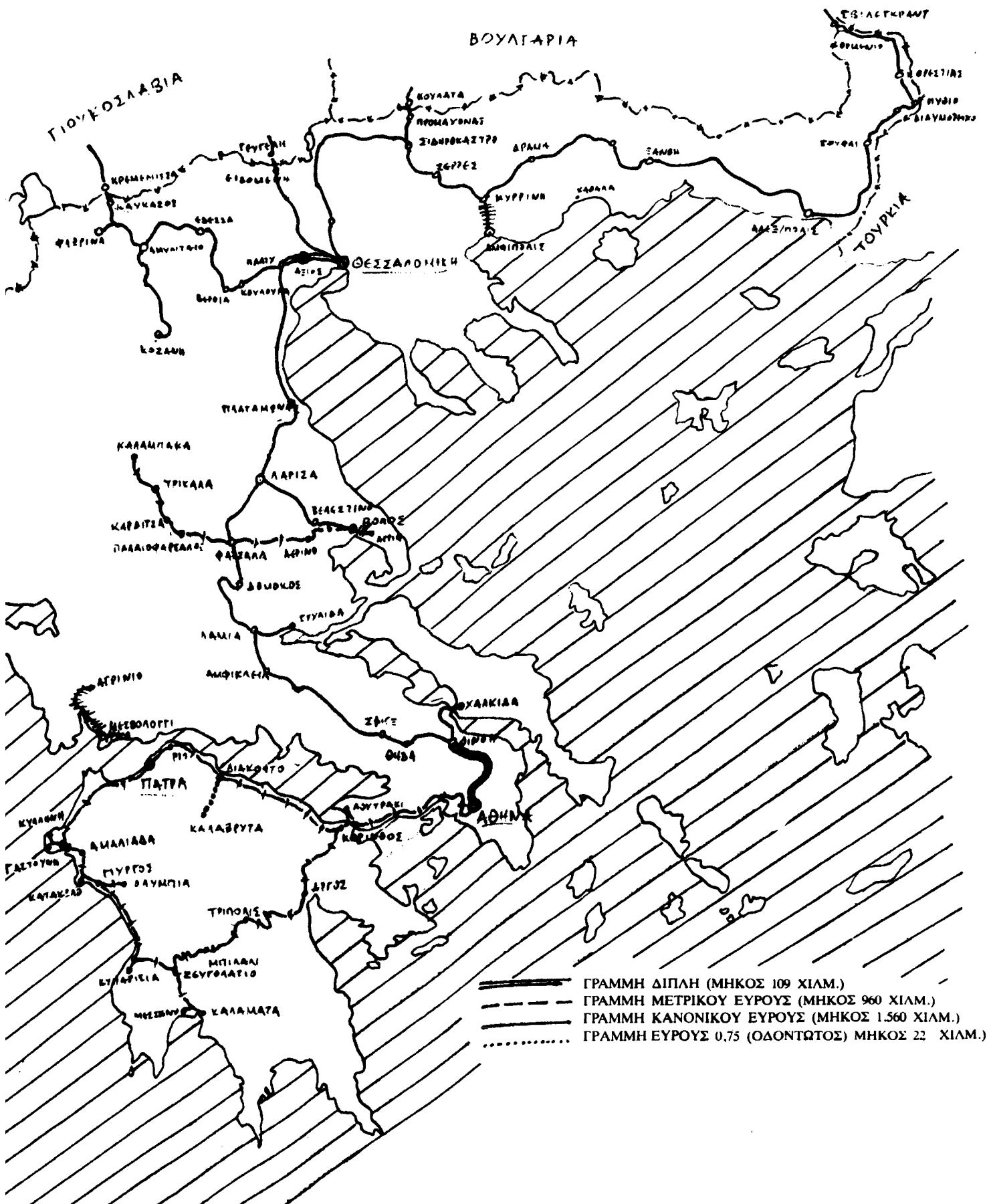
ΣΤΑΘΜΟΙ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΒΑΤΩΝ					
Γραμμή 'Αθηνών-Πελοπο & 'Αθ.-Θεσ/κης	α ΑΝΑΧΩΡ. 1978	β ΑΝΑΧΩΡ. 1979	γ ΕΠΙ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ώ/γ	δ ΑΦΙΞΕΙΣ 1978	ε ΑΦΙΞΕΙΣ 1979	στ ΕΠΙ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ε/δ
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	28843	31804	10.3	20546	21984	7.0
ΑΘΗΝΑ	937636	1022135	9.01	841488	906991	7.8
ΡΟΥΦ	10629	9700	— 8.7	60	385	541.7
ΧΑΛΚΙΔΑ	241956	314661	30.0	240566	304624	26.6
ΘΗΒΑ	45840	41247	—10.0	56114	49064	— 12.6
ΛΑΜΙΑ	52307	47067	—10.0	70475	65719	— 6.7
ΒΟΛΟΣ	205924	194080	— 5.6	190849	181317	— 5.0
ΛΑΡΙΣΑ	314274	293677	— 6.6	313013	291190	— 7.0
ΤΡΙΚΑΛΑ	75730	70067	— 7.5	65639	56722	— 13.6
ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	1065217	993540	—6.7	1042500	950231	— 8.8
ΚΟΜΑΝΤΟΣ	56487	1816	—96.8	55275	1107	— 198.0
ΚΟΖΑΝΗ	74010	17671	—76.1	79614	21399	— 73.1
ΦΛΩΡΙΝΑ	39251	35338	—10.0	40526	37870	— 6.6
ΣΕΡΡΕΣ	78924	65925	—16.5	80663	84908	5.3
ΔΡΑΜΑ	67969	64393	— 5.3	66738	64047	— 4.0
ΞΑΝΘΗ	48126	46950	— 2.4	52874	51445	— 2.7
ΚΟΜΟΤΙΝΗ	61345	55300	— 9.9	68975	62184	— 9.8
ΑΛΕΞ/ΠΟΛΙΣ	102683	92012	—10.4	102347	92812	— 9.3
Ν. ΟΡΕΣΤΙΑΣ	77346	70512	— 8.8	73419	67160	— 8.5
ΠΕΙΡΑΙΑΣ	67673	64986	— 4.0	43325	45945	6.0
ΑΘΗΝΑ	389539	408687	4.9	388421	404967	4.3
ΤΡΙΠΟΛΙΣ	100492	94011	— 6.4	98289	87041	— 11.4
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	209459	194012	— 7.4	185745	165489	— 10.9
ΠΑΤΡΑ	189256	183784	— 2.9	163925	154776	— 5.6

ΠΟΣΟΤΗΤΑ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΣΕ ΧΙΛΙΟΓΡΑΜΜΑ)

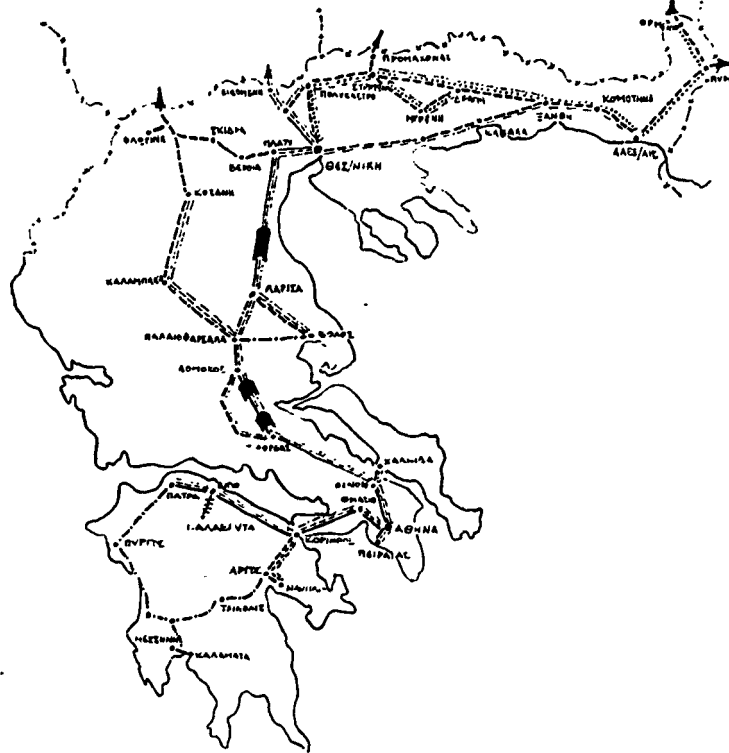
ζ ΑΝΑΧΩΡ. 1978	η ΑΝΑΧΩΡ. 1979	θ ΕΠΙ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ 1978 η/ζ	ι ΑΦΙΞΕΙΣ 1978	ια ΑΦΙΞΕΙΣ 1979	ιβ ΕΠΙ % ΜΕΤΑΒΟΛΗ ια/ι
108168	88874	— 17.8	8279	18107	118.7
11014	12327	11.9	21766	20293	— 6.8
9997	8757	— 12.4	66969	67878	1.4
1413	1431	1.3	63636	59322	— 6.8
3590	3093	— 13.8	23479	21719	— 7.5
6121					— 25.6
2971	4616	— 24.6	23982	17845	
17125	18535	—	—	18975	—
1198	48429	182.8	127356	165970	30.3
271050	313	— 73.2	6429	7517	16.9
	173440	— 36.0	217571	211375	— 2.8
309376	291246	— 5.9	52779	18557	— 64.8
2493	3951	58.5	18654	11454	— 38.6
683	922	35.0	3378	4172	23.5
15834	19210	21.3	35149	25039	— 28.8
11160	7274	— 34.8	13684	7864	— 42.5
5012	3536	— 29.4	11326	10679	— 5.7
2222	6500	192.3	12066	19346	60.3
5779	7427	28.6	1401	16111	15.0
9462	6574	— 30.6	48702	14594	— 70.0
340090	345224	1.5	1431	764	— 46.6
193	362	87.6	1345	2211	64.4
523	297	— 43.2	49289	52103	5.7
2721	3394	24.8	3033	2271	— 25.1
306	723	136.8	1717	89565	—

ΠΗΓΗ : ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΜΕΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ Ο.Σ.Ε.

ΣΙΛΗΡΟΛΟΜΙΚΟΣ ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

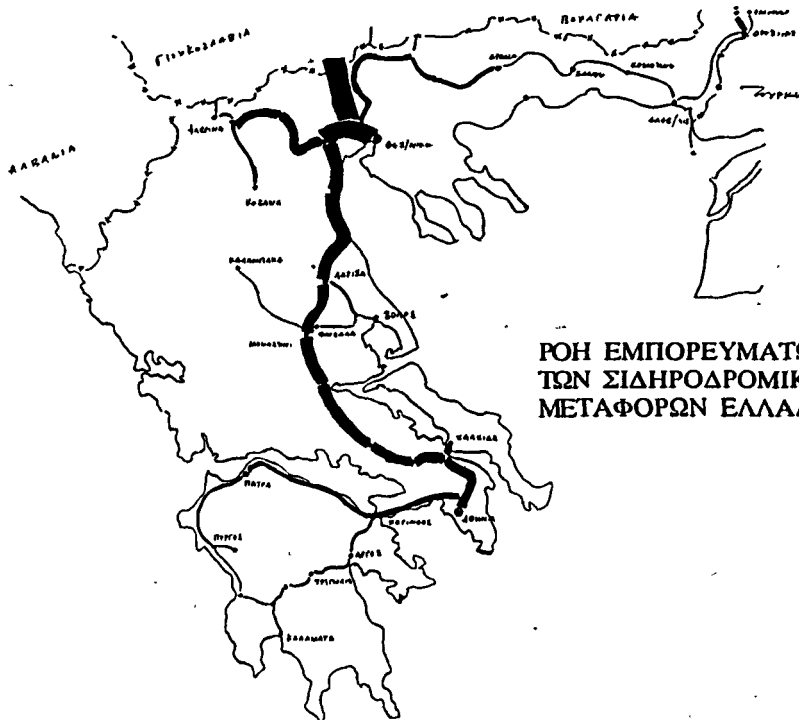


ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡ. ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΣΕ)



- ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΔΙΠΛΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ 160-200 Km/h/
- - - - ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΜΟΝΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΕΥΡΟΥΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΧΡΙ 150 Km/h
- · — · — · ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΧΡΙ 150 km/h ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗ-ΑΝΑΚΑΜΣΗ
- ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΓΙΑ ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΜΕΧΡΙ 160-200 km/h ΔΥΟ ΓΡΑΜΜΕΣ ΑΝΑΚΑΜΣΗ
- · · · · · ΜΕΡΙΚΕΣ ΠΑΡΑΚΑΜΨΕΙΣ ΓΙΑ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ ΜΕΧΡΙ 150 km/h
- - - - ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ
- · - · - · ΕΞΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ

Πηγή : Ο.Σ.Ε.



**ΡΟΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ (ΕΤΟΣ 1977)
ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΛΛΑΔΑΣ**

Πηγή : ΣΧΗΜΑΤΟΠΟΙΗΣΗ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ ΕΣΥΕ
(Έργασία στο Ίνστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης
των ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ-ΠΑΠΑΒΑΣΙΛΕΙΟΥ με τίτλο
«ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ»)

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ
ΕΛΛΑΔΟΣ

