

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ

ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1. Γενικά επί τῆς σιδηροδρομικῆς κυκλοφορίας ἐν Ἑλλάδι
2. Μεθοδολογία ἀναλύσεως τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου μεταξύ Δυτ. Μακεδονίας καὶ Νοτίου Ἑλλάδος
  - 2.1 Ἐμπορευματικαὶ μεταφοραὶ
  - 2.2 Ἐπιβατικαὶ μεταφοραὶ
3. Μέγεθος καὶ σύνθεσις μεταφορῶν τῆς ὑφισταμένης μέσω Πλατέος σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, συνδεούσης τὴν Δυτ. Μακεδονίαν μέ τὴν Κεντρικὴν καὶ Νότιον Ἑλλάδα
  - 3.1 Ὅγκος διακινηθέντων ἔμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν
  - 3.2 Σύνθεσις ἔμπορευματικῶν μεταφορῶν
4. Μέγεθος καὶ σύνθεσις μεταφορῶν τῆς ὑφισταμένης ἐπ' εὐθείας ὁδικῆς συνδέσεως Δ. Μακεδονίας-Κεντρικῆς καὶ Νοτίου Ἑλλάδος
  - 4.1 Ἀεροπορικαὶ μεταφοραὶ
5. Προβλεπομένη κυκλοφορία τῆς ὑπὸ μελέτην νέας σιδηροδρομικῆς συνδέσεως
  - 5.1 Εἰσαγωγή
  - 5.2 Ἐμπορευματικαὶ μεταφοραὶ
  - 5.3 Ἐπιβατικαὶ μεταφοραὶ
  - 5.4 Προοπτικαὶ ἀυξήσεως τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῶν σιδηροδρόμων κατὰ τὰ ἔτη 1980-1990

ΚΕΦΑΛΑΙΟΝ ΙΙΙ  
ΑΝΑΛΥΣΙΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

1. Γενικά περί τῆς σιδηροδρομικῆς κυκλοφορίας ἐν Ἑλλάδι

Οἱ Ἑλληνικοὶ Σιδηρόδρομοι συμβάλλουν οὐσιωδῶς εἰς τὴν διακίνησιν ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν. Οἱ σιδηρόδρομοι, ὕστερα ἀπὸ μίαν περίοδον ὑφέσεως, ἤρχισαν νὰ κατακτοῦν πάλιν ἔδαφος εἰς τὸ σύστημα μεταφορῶν τῆς χώρας, μέ ἐνθαρρυντικῆς προοπτικῆς συνεχίσεως τοῦ ἀύξητικοῦ ρυθμοῦ ἀναπτύξεως.

Συγκεκριμένως, κατὰ τὸ 1963, ἐπραγματοποιήθησαν μεταφοραὶ 445 ἑκατομ. τοννοχιλιομέτρων ἐπὶ συνόλου 2 250 ἑκατ. τοννοχιλιομέτρων χερσαίων ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν ὡς καὶ μεταφοραὶ 1 006 ἑκατομ. χιλιομ. ἐπιβατῶν ἐπὶ συνόλου 3 891 ἑκατομ. χιλιομετρικῶν ἐπιβατῶν.

Βάσει γενομένης μελέτης ὑπελογίσθη ὅτι κατὰ τὸ 1970 αἱ διὰ σιδ/μων ἐμπ/καὶ μεταφοραὶ προβλέπεται νὰ ἀνέλθουν εἰς 900 τοννοχιλμ. τοῦλάχιστον, ἐπὶ συνόλου 3 800 ἑκατομ. τοννοχιλιομέτρων χερσαίων ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν, αἱ δὲ μεταφοραὶ ἐπιβατῶν ὑπολογίζονται νὰ ἀνέλθουν εἰς 1 400 ἑκατομ. χιλιομετρικούς ἐπιβάτας ἐπὶ συνόλου 5 500 ἑκατ. χιλιομετρικῶν ἐπιβατῶν διὰ ξηρᾶς.

Τὸ μῆκος γραμμῶν τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων ἀνέρχεται εἰς 2 581 χιλιόμετρα οὐχὶ ἐνιαίου πλάτους, καὶ ἐν πάσῃ περιπτώσει, τὸ ὑφιστάμενον σιδηροδρομικὸν δίκτυον κρίνεται ἀνεπαρκές ἀπὸ πλευρᾶς δικτυώσεως, δεθέντος ὅτι τὰ περισσότερα γεωγραφικὰ διαμερίσματα τῆς χώρας ἐξυπηρετοῦνται διὰ μίας μόνον γραμμῆς καὶ οὐχὶ διὰ δικτύου γραμμῶν.

Ὁ μηχανικὸς ἐξοπλισμὸς τῶν Ἑλληνικῶν Σιδηροδρόμων, ἐν μέρει ἐκσυγχρονισμένος καὶ ἐν μέρει πεπαλαιωμένος, προβλέπεται νὰ ἐκσυγχρονισθῇ πλήρως ἐντὸς πενταετίας, τοῦλάχιστον εἰς τὸν τομέα τῆς ἔλξεως. Ἀντιθέτως, ὑφίστανται σοβαραὶ δυσχέρειαι εἰς τὴν γραμμὴν. Ἡ ἀντοχὴ τῶν γραμμῶν εἶναι ἀνεπαρκῆς καὶ ποικίλλει κατὰ τμήματα, τὸ πλάτος διαφέρει ἀπὸ περιφερείας εἰς περιφέρειαν καὶ, ταυτοχρόνως ὑφίστανται σοβαραὶ ἀνάγκαι ἐπεκτάσεως τοῦ δικτύου.

Ἐν ὄψει τῆς ἀνωτέρω καταστάσεως δίδεται ἰδιαιτέρα σημασία εἰς τὸν τομέα τοῦ ἐκσυγχρονισμοῦ καὶ ἐπεκτάσεως τῶν γραμμῶν δεθέντος ὅτι μετὰ βεβαιότητος ἀναμένεται ταχυτάτη αὔξεις τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῶν σιδηροδρόμων ὡς συνδρόμου τῆς οἰκονομικῆς ἀναπτύξεως.

Εἰς τὰ πλαίσια τῆς ἐν λόγῳ πολιτικῆς ἐκπονεῖται καί ἡ παροῦσα μελέτη οἰκονομικῆς σκοπιμότητος διὰ τὴν ἀπ' εὐθείας σύδεσιν τοῦ μεγαλύτερου μέρους τῆς Δυτικῆς Μακεδονίας μέ τὰ κεντρικά καί νότια διαμερίσματα τῆς Χώρας.

## 2.- Μεθοδολογία ἀναλύσεως τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου μεταξύ

### Δ. Μακεδονίας καί Κεντρικῆς καί Νοτίου Ἑλλάδος.

Ἡ ἀνάλυσις τοῦ παρόντος κεφαλαίου ἀφορᾷ τὴν διακίνησιν ἐμπορευμάτων καί ἐπιβατῶν (μὴ συμπεριλαμβανομένων τῶν τμηματικῶν μεταφορῶν καί τῶν χωματουργικῶν τοιούτων) μεταξύ ἀφ' ἐνός μὲν τῶν Νομῶν Καστοριάς, Φλωρίνης, Κοζάνης καί Γρεβενῶν καί ἀφ' ἑτέρου τῆς Θεσσαλίας καί Στερεᾶς Ἑλλάδος—συγκεκριμένως, τῆς Δ. καί Ν.Α. Θεσσαλίας (Καλαμπάκα, Βόλος) καί Νοτίου Στερεᾶς (Πειραιῶς).

#### 2.1 Ἐμπορευματικαὶ μεταφοραὶ

Ἐν προκειμένῳ διὰ τὸν ὑπολογισμόν τοῦ ὄγκου τῶν διακινήθεντων ἀγαθῶν κατὰ τὸ 1963 (πίνακες 5, 8, καί 10) ἐξεπονήθη εἰδική μελέτη προορισμοῦ—προελεύσεως ἐμπορευμάτων βάσει συνταχθέντος ἰσοζυγίου: παραγωγῆς—εἰσαγωγῶν—ἐξαγωγῶν (ἴδε μελέτη "Τὸ ὑφιστάμενον μεταφορικὸν ἔργον ἐν Ἑλλάδι κατὰ τὸ 1963").

Προκειμένου διὰ τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφοράς ἐγένετο ἐπεξεργασία ὑφιστάμενων στατιστικῶν στοιχείων τῆς Ὑπηρεσίας Γενικῶν Μελετῶν καί Προγράμματος τῶν Σ.Ε.Κ.

Διὰ τὰς αὐτοκινητιστικὰς μεταφοράς ἐφηρμόσθη διασταυρουμένη μέθοδος λόγῳ παντελοῦς ἐλλείψεως ἐπισημῶν στοιχείων. Δηλαδή ὁ ὄγκος μεταφορῶν διὰ αὐτοκινήτου ὑπελογίσθη ἐξ ὑπολοίπου καί ἀκολούθως ὁ προκύψας ἀριθμὸς ἠλέγχθη βάσει εἰδικῆς δειγματοληπτικῆς ἐρεύνης προορισμοῦ—προελεύσεως διενεργηθείσης ὑπὸ τοῦ ΚΕΠΕ (Κέντρον Ἐρευνῶν καί Προγραμματισμοῦ), κατὰ μῆκος τῶν ὁδικῶν ἀρτηριῶν, αἵτινες συνδέουν τὴν Δ. Μακεδονίαν μέ τὴν Κεντρικὴν καί Νότιον Ἑλλάδα.<sup>(1)</sup>

(1) Ἡμερίσις: Τὰ συλλεγένητα στοιχεῖα ἔτυχον ἐπεξεργασίας διὰ τῆς Μηχανογραφικῆς Ὑπηρεσίας τῶν Σ.Ε.Κ. Ἐν τῆς ἐν λόγῳ ἐπεξεργασίας προέκυψεν τὸ μέσον ὠφέλιμον φορτίον καί ἡ μέση χωριτικότης ἐκάστου φορτηγοῦ αὐτοκινήτου ἢ λεωφορείου. Ἀκολούθως ἐχρησιμοποιήθησαν τὰ ἐπίσημα στοιχεῖα τοῦ Ὑπουργείου Δημοσίων Ἔργων ἀναφερόμενα εἰς τὸν μέσον ἡμερήσιον ἀριθμὸν αὐτοκινήτων, ἅτινα κινουῦνται μεταξύ Δ. Μακεδονίας (ὠρισμένων πόλεων ἢ κωμοπόλεων) καί Κεντρικῆς καί Νοτίου Ἑλλάδος τὰ ὅποια, ἐν συνδυασμῷ μέ τὸ προσδιορισθέν μέσον ὠφέλιμον φορτίον ἢ μέσον ἀριθμὸν ἐπιβατῶν κατὰ αὐτοκίνητον, ἔδωσαν τὸ συνολικὸν μέγεθος διακινήθεντων τόννων ἐμπορευμάτων ἢ ἐπιβατῶν διὰ αὐτοκινήτου.

Ὁ εὐρεθεὶς κατὰ τὸν τρόπον αὐτὸν ὄγκος μεταφορῶν διὰ αὐτοκινήτου σχεδὸν συνέπεσεν μέ τὸ ἀρχικῶς ἐξ ὑπολοίπου προσδιορισθέντα καί τοιουτοτρόπως ἠλέγχθη ἡ γενομένη ὑπόθεσις ἄλλὰ καί τὸ συνολικὸν τοννάζ μεταφερθέντων ἐμπορευμάτων.

## 2.2 Επιβατικά μεταφορά

Είς τήν περίπτωσιν τῶν ἐπιβατικῶν μεταφορῶν εἰς τόν ἐν λόγῳ χῶρον ὁ ὑπολογισμός ὑπῆρξεν δυσχερέστατος λόγῳ τῆς μὴ ὑπάρξεως μελέτης διακινήσεως ἐπιβατῶν παρομοίας μέ αὐτήν τῆς διακινήσεως ἀγαθῶν.

Οὕτω, διά τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν ἐλήφθησαν στοιχεῖα ἐκ τῆς Ἑπιχειρησιακῆς Μελετῶν καὶ Προγράμματος τῶν Σ.Ε.Κ. ἐξ ὧν προέκυψαν οἱ πίνακες 6, 7 καὶ 11.

Εἰς τήν περίπτωσιν τῆς αὐτοκινητιστικῆς ἐπιβατικῆς μεταφορᾶς ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν, ὅπως καὶ εἰς τήν περίπτωσιν τῶν ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν, ἡ εἰδική δειγματοληπτικὴ ἔρευνα τοῦ ΚΕΠΕ καὶ τὰ ἐπίσημα στοιχεῖα τοῦ Ἑπιχειρησιακοῦ Δημοσίων Ἔργων ἀναφερόμενα εἰς τόν μέσον ἡμερήσιον ἀριθμὸν λεωφορείων, ἅτινα κινουῦνται μεταξὺ Δ. Μακεδονίας (Νομῶν Καστοριᾶς, Φλωρίνης, Κοζάνης, Γρεβενῶν) καὶ Κεντρικῆς καὶ νοτίου Ἑλλάδος. Τὰ οὕτω προκύψαντα στοιχεῖα διεσταυρώθησαν καὶ συνεπληρώθησαν μέ δημοσιευθέντα στοιχεῖα ὑπὸ τῆς ΕΣΥΕ ἀφορῶντα τήν ἐκμετάλλευσιν τῶν κυριωτέρων ὑπεραστικῶν λεωφορειῶν γραμμῶν.

Διά τὰς ἀεροπορικὰς μεταφορὰς ἐπιβατῶν ἐλήφθησαν στοιχεῖα ἐπιβιβάσεως καὶ ἀποβιβάσεως ἐπιβατῶν ἐκ τοῦ ἀερολιμένος Κοζάνης δημοσιευθέντα ὑπὸ τῆς ΕΣΥΕ.

## 3.- Μέγεθος καὶ σύνθεσις μεταφορῶν τῆς ὑφισταμένης μέσω Πλατέος σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, ἥτις συνδέει τήν Δ. Μακεδονίαν μέ τήν Κεντρικὴν καὶ Νότιον Ἑλλάδα

### 3.1. Όγκος διακινήθέντων ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν

Ὡς ἐμφάνηται ἐκ τῶν κατωτέρω πινάκων 5 καὶ 6 ἡ διακίνησις ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν μεταξὺ τῶν τεσσάρων νομῶν τῆς Δ. Μακεδονίας (Καστοριᾶς, Φλωρίνης, Κοζάνης, καὶ Γρεβενῶν) καὶ τῆς κεντρικῆς καὶ νοτίου Ἑλλάδος εἶναι λίαν περιφρισμένη.

Αὕτη ἀνέρχεται (1963) εἰς 36 924 τόννους ἢ 20 653 100 τοννοχιλμ. ἐμπορευμάτων καὶ 18 842 ἐπιβάτας ἢ 12 079 600 χιλιομ./ἐπιβ. ἔτησίως.

Τό μεγαλύτερον μέρος τῶν ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν (τό 60% περίπου) κατευθύνεται πρὸς τὰ ἄνω (ἀπὸ Πειραιῶς καὶ Βόλου πρὸς Δ. Μακεδονίαν) ἐνῶ ἡ διακίνησις ἐπιβατῶν εἶναι σχεδόν ὅμοια καὶ πρὸς τὰς δύο κατευθύνσεις.

Ἐκ τῶν μεταφερομένων σιδηροδρομικῶς ἐμπορευμάτων τὰ πρὸς τὰ ἄνω διακινούμενα προέρχονται κυρίως (60,0%) ἐκ τῆς Π. Πρωτευούσης, κατὰ ἓνα σημαντικόν ποσοστὸν (39,0%) ἐκ τῆς Α. Θεσσαλίας (Βόλος) καὶ κατὰ ἓν ἐλάχιστον ποσοστὸν (1,0%) ἐκ τῆς Δ. Θεσσαλίας (γραμμὴ Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας). Τὰ πρὸς τὰ κάτω διακινούμενα ἐμπορεύματα παρουσιάζουν ἰδιαίτερα χαρακτηριστικά. Εἶναι, ἐν πρώτοις, μικρότερα εἰς ὄγκον ἀπὸ τὰ πρὸς τὰ ἄνω διακινούμενα. Τὰ πρὸς τήν Π. Πρωτευούσης

ὅμως κατευθυνόμενα τοιαῦτα εἶναι μεγαλύτερα εἰς ὄγκον ἀπό ἐκεῖνα τὰ ὅποια  
κατευθύνονται ἐκ τῆς Π.Πρωτεύουσας πρὸς Δ. Μακεδονίαν. Ὅπερ σημαίνει ὅτι  
τὸ μικρότερον μέγεθος τοῦ ὄγκου τῶν πρὸς τὰ κάτω μεταφερόμενων ἐμπορευμάτων  
ὀφείλεται εἰς τὴν κατὰ πολὺ μικροτέραν (ἑπτὰ περίπου φορές) διακίνησιν ἐμπο-  
ρευμάτων ἐκ Δ. Μακεδονίας πρὸς Α. Θεσσαλίαν. (Βόλος).  
Αἱ παρατηρήσεις τοῦ ἔτους 1963 δίδουν τὴν ἀκόλουθον σύνθεσιν τοῦ μεταφορικοῦ  
ἔργου τῶν Σ.Ε.Κ. ἐπὶ τῆς ἐν λόγω γραμμῆς:

Ἐκδρομὴ στη Θεσσαλία

Σιδηροδρομική διακίνησης έμπορευμάτων μεταξύ τών σταθμών 'Αρνίσσης-  
 Βλαφλίνης (535-580 κωδ. έρ.) και τών σταθμών Βολοκλαμιάκας, Πολυκοφρ-  
 σίου-Πειραιώς, Βόλου κατά τό 1933

Πίναξ 6

Σ (πρός σταθμούς Κ.Δ. 585 μέχρι Κ.Δ. 580)	Σταθμολογία από σταθμούς Κ.Δ. 585 μέχρι Κ.Δ. 580										Σύνολον				
	Πειραιεύς- Παλαιόφραγκος		Παλαιόφραγκος- Κόλακας		Πολυκοφράκτος- Κόλακας		Βόλος-Βελεστέων		Σύνολον		Σύνολον				
	Τόννοι	Τόνν./χλμ.	Τόννοι	Τόνν./χλμ.	Τόννοι	Τόνν./χλμ.	Τόννοι	Τόνν./χλμ.	Τόννοι	Τόνν./χλμ.	Τόννοι	Τόνν./χλμ.			
5	2 000	33	10 000	173	82 069	106	9 500	-	-	-	-	106	9 500	279	61 500
4	1 400	1 568	517 200	3 322	1 573 600	1 053	643 000	-	-	-	-	1 053	643 000	4 375	2 216 600
05	45 000	493	180 200	1 070	594 000	323	197 500	34	5 500	-	-	357	203 000	1 427	737 000
02	42 200	46	18 000	7 402	4 850 200	1 037	640 000	-	-	56	207 000	8 774	5 430 000	14 251	7 914 600
-	-	-	-	123	75 000	305	186 200	-	-	-	-	305	186 200	428	261 200
-	-	-	-	215	136 000	2 520	1 485 000	-	-	1 013	345 000	3 533	1 830 000	3 748	1 966 000
21	8 000	2 341	1 000 000	3 519	1 591 000	43	22 000	-	-	-	-	43	22 000	226	139 000
37	99 400	8 313	3 155 000	21 403	11 523 400	14 272	8 547 200	34	5 500	1 385	577 000	15 441	9 129 700	36 924	20 553 100

Ότι η μέση διάνυσις κατά τόννον  
 5 560 χλμ. περίπου.

ΕΚΔΡΟΜΗ ΣΤΗ ΘΕΣΣΑΛΙΑ

Σιδηροδρομική διακίνησης επιβατών έπι και πρὸς τοὺς σταθμούς Ἀρνίσης-  
 Φλωρίνης (535-580 κωδ.άρ.) καὶ Παλειοφερσάλου-Πειραιῶς κατὰ τὸ 1963

Πίναξ 6

Κωδ. 'Αριθ.	Σ τ α θ μ ο ς	'Αφίξεις		'Αποστολαί		Σύνολον	
		'Επιβάται	Χιλ./κοί έπιβ.	'Επιβάται	Χιλ./κοί έπιβ.	'Επιβάται	Χιλ./κοί έπιβ.
535	'Αρνίσα	68	29 600	77	43 000	145	72 600
539	'Αμύνταιον	954	567 000	1 636	957 000	2 590	1 524 000
548	Πτολεμαῖς	547	338 000	821	520 000	1 368	858 000
558	Κοζάνη (1)	5 650	3 770 000	2 780	1 750 000	8 430	5 520 000
565	Βεύη	370	228 000	130	78 000	500	306 000
580	Φλώρινα	2 480	1 557 000	3 329	2 242 000	5 809	3 799 000
	Σύνολον	10 069	6 489 600	8 773	5 590 000	18 842	12 079 600

†1) Περιλαμβανονται καὶ επιβάτες, οἱ ὁποῖοι ἐκινήθησαν διὰ τῆς μικτῆς ὑπηρεσίας μέσῳ Λαρίσης.

Παρατήρησης: Ἐκ τῶν ἄνωτέρῳ προκύπτει ὅτι ἡ μέση διάνυσις κατὰ ἐπιβάτην ἀνέρχεται εἰς 640 χιλμ. περίπου.

Ἡ συμμετοχή τῶν Σ.Ε.Κ. εἰς τὴν διακίνησιν τῶν ἐμπορευμάτων καὶ τῶν ἐπιβατῶν εἶναι λίαν περιωρισμένη - εἰδικῶς εἰς τὰ ἐμπορεύματα. Εἰς τὸν κατωτέρω πῖνακα 7 παρουσιάζεται ἡ συμμετοχή τῶν διαφόρων μεταφορικῶν μέσων εἰς τὰς ἐμπορευματικὰς καὶ ἐπιβατικὰς χερσαίας<sup>(1)</sup> μεταφορὰς μεταξύ Δ. Μακεδονίας καὶ Ν. Ἑλλάδος.

Πίναξ 7

ἔτος 1963	Ἐπιβατικαὶ Μεταφοραὶ		ἔτος 1963	Ἐμπορευματικαὶ μεταφοραὶ (2)	
	Σ.Ε.Κ.	Αὐτοκίνητα		Σ.Ε.Κ.	Αὐτοκίνητα
Εἰς χιλιά- δας ἐπιβ.	19,0	65,0	Εἰς χιλ. τόνους	36,9	233,8
Ποσοστὸν %	22,6%	77,4%	Ποσοστὸν	13,6%	86,4%

### 3.2 Σύνθεσις ἐμπορευματικῶν μεταφορῶν

Ἰδιαίτερον ἐνδιαφέρον παρουσιάζει ἡ σύνθεσις τοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῶν σιδηροδρόμων κατὰ κατηγορίαν ἀγαθῶν ὡς καὶ ἡ ποσοστιαία συμμετοχή αὐτῶν εἰς τὴν γενικὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν μεταξύ Δ. Μακεδονίας (Νομῶν Ὠλυπίνης, Καστοριάς, Κοζάνης καὶ Γρεβενῶν) καὶ Κεντρικῆς καὶ Νοτίου Ἑλλάδος.

Ἐν προκειμένῳ διὰ μὲν τὴν ἐμπορευματικὴν κίνησιν ἐλήφθησαν ὑπ' ὄψιν στοιχεῖα ἐκ τῆς εἰδικῆς μελέτης τῶν Σ.Ε.Κ. "Τὸ ὑφιστάμενον μεταφορικὸν ἔργον ἐν Ἑλλάδι κατὰ τὸ 1963" διὰ δὲ τὰς κατ' εἶδος μεταφορὰς τῶν σιδηροδρόμων ἐγένετο ἐπεξεργασία ὑφισταμένων στατιστικῶν στοιχείων τῆς Ὑπηρεσίας Γενικῶν Μελετῶν καὶ Προγράμματος τῶν Σ.Ε.Κ. Ἐξ αὐτῶν προέκυψεν ὁ πίναξ 7 κατωτέρω, εἰς τὸν ὁποῖον παρατίθεται συγκριτικῶς ἡ συμμετοχή τῶν Σ.Ε.Κ. εἰς τὰς κατὰ κατηγορίαν ἀγαθῶν μεταφορὰς μὲ προορισμὸν ἢ προέλευσιν τὰς ὑπὸ ἐξέτασιν περιοχάς.

(1) Αἱ ἀεροπορικαὶ ἐπιβατικαὶ μεταφοραὶ περιωρίζονται εἰς 3 000 περίπου ἄτομα (Ἀερολιμὴν Κοζάνης).

(2) Εἰς τὰς ἀνωτέρω ἐμπορευματικὰς μεταφορὰς δὲν περιλαμβάνονται αἱ μεταφοραὶ χωμάτων καθὼς καὶ αἱ τμηματικαὶ μεταφοραὶ.

Σιδηροδρομική διακίνησης εμπορευμάτων κατ'είδος μεταξύ  
Μακεδονίας (1) καί των σταθμών από Παλαιοφάρσλου καί  
έντεϋθεν κατά τό 1963

Πίναξ 8

Κατηγορία Προϊόντων	Πρός Δυτ. Μακεδονίαν (1)			'Από Δυτ. Μακεδονίαν (1)			Σύνολον	Σύνθεσις %
	'Από Πα- λαιοφάρσα- λου & έν- τεϋθεν(2)	'Από Νομ. Μαγνησίας (Βόλον)	Σύνολον	Πρός Πα- λαιοφάρσα- λον & έντε- ϋθεν (2)	Πρός Νομ. Μαγνησίας (Βόλον)	Σύνολον		
Τρόφιμα-Ποτά- Καπνός	3 010	--	3 010	9	--	9	3 019	8,2
Λίπη-Έλαια	705	--	705	--	--	--	705	1,9
Ίματισμός	16	--	16	15	--	15	31	0,1
Ευλεία	580	36	616	--	--	--	616	1,6
Χημικά	1 432	--	1 432	45	44	89	1 521	4,2
Κάσιμα	1 170	--	1 170	--	--	--	1 170	3,2
Λιπάσματα	540	--	540	--	--	--	540	1,4
Δομικά	--	8 190	8 190	--	--	--	8 190	22,3
'Αντικείμενα έν μετάλλου-μηχανάι	1 157	--	1 157	590	--	590	1 747	4,8
Διάφορα (2)	2 919	--	2 919	1 511	--	1 511	4 430	12,0
Λιγνίτης	--	--	--	11 210	1 580	12 790	12 790	34,6
Ύδωρ Μεταλλ.	--	--	--	152	--	152	152	0,4
Σιτηρά	1 552	35	1 587	105	180	285	1 872	4,9
Γεώμηλα	38	--	38	--	--	--	38	0,1
Κτηνοτροφάι	103	--	103	--	--	--	103	0,3
<b>Σύνολον</b>	<b>13 222</b>	<b>8 261</b>	<b>21 483</b>	<b>13 637</b>	<b>1 804</b>	<b>15 441</b>	<b>36 924</b>	<b>100,0</b>

(1) Νομοί Φλωρίνης, Καστοριάς, Κοζάνης καί Γρεβενών

(2) Περιλαμβάνεται καί ή περιοχή μεταξύ Παλαιοφάρσλου-Καλαμπάκας. Αί σχετικώς άσήμαντοι ποσότητες εμπορευμάτων, αί όποια διακινούνται σιδηροδρομικώς συμπεριελήφθησαν είς τά Διάφορα.

Ούτω ἐκ τῆς συγκρίσεως τῆς συμμετοχῆς τῶν Σ.Ε.Κ. εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφορὰς δι' ἕνα ἕκαστον εἶδος προκύπτει ὅτι τὰ ποσοστά αὐτῆς εἶναι δι' ὅλα τὰ εἶδη πολὺ χαμηλὰ. Τοῦτο συμβαίνει μάλιστα καὶ εἰς κατηγορίας ἀγασθῶν διὰ τὰς ὁποίας ἡ μεταφορὰ διὰ σιδηροδρόμων γενικῶς θεωρεῖται πλεονεκτικωτέρα, ὅπως εἰς τὴν περίπτωσιν τῶν σιτηρῶν, ὑγρῶν καυσίμων, ξυλείας κλπ. Μόνην ἐξάιρεσιν εἰς τὴν συμμετοχὴν τῶν Σ.Ε.Κ. εἰς τὰς ἐν λόγῳ μεταφορὰς ἀποτελεῖ ὁ λιγνίτης, ὅστις μεταφέρεται καθ' ὅλοκληρίαν σχεδόν διὰ σιδηροδρόμων καὶ ἀποτελεῖ τὸ 34% περίπου τοῦ ὅλου σιδηροδρομικοῦ μεταφορικοῦ ἔργου τῶν ἐν λόγῳ περιοχῶν καὶ τὸ μέγιστον μέρος (περὶ τὸ 85%) τῶν ἐκ Δ. Μακεδονίας πρὸς κεντρικὴν καὶ νότιον Ἑλλάδα τοιοῦτου.

Τὸ ἴδιον περίπου (40,6%) ὡς τοῦ λιγνίτου, ποσοστὸν συμμετοχῆς εἰς τὰς σιδηροδρομικὰς μεταφορὰς παρουσιάζουν ὁμοῦ τέσσαρες ἄλλαι κατηγορίαι εἰδῶν ἦτοι: "Δομικὰ (22,3% τοῦ σιδηροδρομικοῦ μεταφορικοῦ ἔργου), "Τρόφιμα, Ποτά, Καπνός" (8,2%), Σιτηρὰ (4,9%) καὶ "Μηχαναὶ καὶ Ἀντικείμενα ἐκ Μετάλλου" (4,8%). Ὑπογραμμίζεται δέ ὅτι ἅπαντα τὰ εἶδη αὐτὰ διακινεῖται πρὸς Δ. Μακεδονίαν ἀποκλειστικῶς σχεδόν σιδηροδρομικῶς ("Τρόφιμα, Ποτά, Καπνός" καὶ "Σιτηρὰ") ἢ κατὰ ἓν πολὺ μεγάλο ποσοστὸν ("Δομικὰ", "Μηχανήματα καὶ Μεταλλικά") ἐνῶ κατὰ τὴν μεταφορὰν των πρὸς νότον χρησιμοποιεῖται τὸ αὐτοκίνητον.

#### 4.- Μέγεθος καὶ σύνθεσις μεταφορῶν τῆς ὑφισταμένης ἀπ' εὐθείας ὁδικῆς συνδέσεως Δ. Μακεδονίας -Κεντρικῆς καὶ Νοτίου Ἑλλάδος

Ἡ ἀνάλυσις καὶ μελέτη τῆς διακινήσεως ἐμπορευμάτων καὶ ἐπιβατῶν δι' αὐτοκινήτου εἰς τὴν ὑπὸ ἐξέτασιν περιοχὴν κρίνεται οὐσιώδης καὶ ἀπαραίτητος, δοθέντος ὅτι πρόκειται περὶ μεταφορῶν μεταφορικοῦ μέσου στενῶς ὑποκαταστάτου τῶν σιδηροδρόμων.

Ὡς ἤδη ἐλέχθη εἰς τὸ προηγούμενον κεφάλαιον, αἱ δι' αὐτοκινήτου ἐμπορευματικαὶ μεταφοραὶ καλύπτουν τὸ 86,4% τοῦ συνόλου ἔναντι 13,6% τῶν σιδηροδρόμων, αἱ δέ ἐπιβατικαὶ μεταφοραὶ τὸ 77,4% ἔναντι 22,6% τῶν σιδηροδρόμων (βλ. Πίναξ 7) Οὕτω ὑπογραμμίζεται ἀφ' ἑνός μὲν ὁ βασικὸς ρόλος τῶν αὐτοκινήτων εἰς τὴν διακί-

τήν μεγαλύτερη πλειοψηφίαν τών μεταφερομένων αγαθών ακόμη και κατηγορίας αγαθών διά τās όποιας ή διά σιδηροδρόμου μεταφορά των θεωρείται πλεονεκτικώτερα (σιτηρά, ύγρά καύσιμα, ξυλεία κλπ). Μόνον ή μεταφορά λιγνίτου και ώριωμένων, όγκωδών, ώς φαίνεται μηχανημάτων και μεταλλικών κατασκευών, αποτελούν έξαιρεσι-  
-τοϋ πρώτου είς τήν πρόσ τά κάτω διακίνησίν του και τών δευτέρων είς τήν πρόσ τά άνω. Έκτός δέ τοϋ λιγνίτου (περί τό 85% τών σιδηροδρομικών μεταφορών) σχε-  
δόν άπαντα τά άλλα είδη διακινούνται πρόσ τό κεντρικόν και νότιον τμήμα τής Χώρας όδικώς, ένώ ένα μέγα μέρος τών πρόσ τά άνω μή όδικών μεταφορών άπο-  
τελούνται από κρατικά έφόδια, άτινα μεταφέρονται υπό τών σιδηροδρόμων.

#### 4.1 Άεροπορικά μεταφορά

Αί άεροπορικά μεταφορά μεταξύ Δ. Μακεδονίας και τών νοτιωτέρων περιοχών τής χώρας είναι πολύ περιωρισμένης σημασίας. Αί άεροπορικά μεταφορά έμπο-  
ρευμάτων είναι άσήμαντοι, ένψ αί τών έπιβατών δέν ύπερβαίνουν τās 3 000 έτη-  
σίως.

### 5. Προβλεπομένη κυκλοφορία τής υπό μελέτην νέας σιδηροδρομικής συνδέσεως

#### 5.1. Είσαγωγή

Αί προβλέψεις τοϋ παρόντος κεφαλαίου αναφέρονται είς τόν χῶρον, όστις μεταφορικώς έξυπηρετείται υπό τής μελετωμένης γραμμής.

Προκειμένου να ύπολογισθῆ ό όγκος τών διακινήθησομένων αγαθών έξεπονήθη είδική μελέτη προορισιοϋ - προελεύσεως έμπορευμάτων βάσει συνταχθέντος ίσοζυγίου παραγωγής-είσαγωγών-έξαγωγών-καταναλώσεως. Τό έν λόγω ίσοζύγιον ύπελογίσθη βάσει μακροοικονομικοϋ ύποδειγματος τής υπό έξέτασιν περιοχής, είς τό όποιον έλήφθησαν ύπ' όφιν τόσον αί μακροχρόνια είπιδιώξεις και ρυθμοί ανάπτυξεως όλοκλήρου τής οίκονομίας, όσον και αί είδικώτεροι είπιδιώξεις είς τά πλαίσια τής περιφερειακής ανάπτυξεως τής Δ. Μακεδονίας και Θεσσαλίας.

Διά τόν ύπολογισμόν τοϋ προβλεπομένου όγκου διακινήσεως έπιβατών είς τήν υπό έξέτασιν περιοχήν έλήφθη ύπ' όφιν ή είσοδηματική έλαστικότητα ζητήσεως τοιούτων ύπηρεσιών, βάσει τών δαπάνών διά μεταφοράς αίτινες έξετάζονται είς τούς "Οίκογενειακούς Προϋπολογισμούς 'Αστικών Οίκογενειών, ΕΣΥΕ, 1958" και ήκολούθησαν άνάλογοι διαρθρώσεις διά τήν προσαρμογήν τών άριθμών είς τά τυ-  
πικά χαρακτηριστικά τής περιοχής.

5.2 Εμπορευματικά μεταφορά

Είς τόν έν συνεχεία πίνακα ύπ' αριθ. 9 ώς καί είς τόν αναλυτικώτερον κατά κατηγορίαν προϊόντων, πίνακα ύπ' αριθ. 10, παρατίθεται ή άναμενομένη αύξησης τής διακινήσεως έμπορευμάτων μεταξύ Δ. Μακεδονίας καί νοτιωτέρων περιοχών τής χώρας.

Συμμετοχή τών Σ.Ε.Κ. είς τās έμπορευματικές μεταφοράς μεταξύ τών Νομών Φλωρίνης-Καστοριάς-Κοζάνης-Γρεβενών καί Κεντρικής καί νοτίου Ελλάδος κατά τό 1963 καί 1970

Πίναξ 9

Κατά τό έτος	Εμπορευματικά μεταφορά (χιλ. τόννους)			
	Σύνολον έμπορευματικών μεταφορ.	Συμμετοχή αυτοκινήτων	Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.	% Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.
1963	268,7	238,8	36,9	13,63%
1970	316,7	111,9	204,8	64,66%
% Μεταβολή μεταξύ 1964-1970	+ 11,7%	- 52,0%	+ 445,0%	

Εν τού ανωτέρω πίνακος προκύπτει ότι ο συνολικός όγκος τών διακινήθησόμενων αγαθών προβλέπεται ν' ανέλθη από 268 700 τόννους τό 1963 είς 316 700 τό 1970, δηλαδή άναμένεται νά σημειωθή αύξησης 11,7% ή 1,6% έτησίως. Η μικρά αύτη αύξησης κάθε άλλο παρά έντυπωσιακή, όφείλεται είς τήν άναμενομένην έντονον διακίνησην έμπορευμάτων μεταξύ Δ. Μακεδονίας καί Κεντρικής Μακεδονίας (κυρίως Θεσσαλονίκης) καθώς έπίσης καί είς τήν άναπτυσσομένην τοπικήν δραστηριότητα διά τās ανάγκαις τής περιοχής (βιοτεχνία κλπ.).

Προκειμένου διά τήν συμμετοχήν τών Σ.Ε.Κ. είς τήν ως άνω διακίνησην ύπολογίζεται ότι αύτη θά αύξηθῆ από 36 900 τόννους είς 204 800 τόννους. Η έν λόγω αύξησης, παρά τό γεγονός ότι φαίνεται έξαιρετικώς ύψηλή (455,0%) έν σχέσει πρός τήν αύξησην τού συνολικοῦ έργου (κατά 11,7%) κρίνεται έν τούτοις έφικτή εάν ληθῆ ύπ' όψιν πρώτον: ή σημαντική σμίκρυνσις τής άποστάσεως διά τής διανοίξεως τής νέας γραμμής-είδικώτερον διά τόν Νομόν Κοζάνης καί δεύτερον: προβλεπομένη παραγωγή όρυκτών καί βιομηχανικών ειδών (χρωμίται, άμίαντος, άζωτοϋχα λιπάσματα) άτινα δέν ύπήρχον είς τήν υπό έξέτασιν περίοδον καί τών όποιων ή μεταφορά είναι πλεονεκτικώτερα διά Σιδηροδρόμων.

Ἐάν ἐξετασθοῦν κεχωρισμένως τὰ ἐμπορεύματα τὰ ὅποια ἀναμένεται νά μεταφερθοῦν εἰς μεγάλας ποσότητας καί ἔνεκα τῶν ὁποίων προκύπτει ἡ ἀλματώδης αὐξησης, παρατηρεῖται ὅτι περιορίζονται κυρίως εἰς: α) τὰ λιπάσματα (ἄζωτοῦχα ἐκ Πτολεμαῖδος), τὰ ὅποια ὑπελογίσθη ὅτι θά μεταφερθοῦν κατά τό μέγιστον αὐτῆς μέρος 85,0% διά σιδηροδρόμου (40% τῶν προβλεπομένων σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν), β) τὰ δομικά ὑλικά, τὰ ὅποια ὑπελογίσθη ὅτι θά μεταφερθοῦν κατά 70,0% διά σιδηροδρόμου, εἰδικώτερον τὰ πρός τὰ ἄνω δικαινούμενα (75% περίπου) καί τὰ ὅποια θά ἀποτελέσουν τό 27,0% τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν, γ) τὰ σιτηρά, τό 52% τῶν ὁποίων ὑπελογίσθη ὅτι θά μεταφερθοῦν σιδηροδρομικῶς, δηλαδή τό 7% περίπου τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν καί δ) "Τρόφιμα-Ποτά-Καπνός" καί "Νωπαί Ὁπῶραι" τὰ ὅποια ὑπελογίσθη ὅτι θά μεταφερθοῦν κατά τό 1/3 τὰ πρῶτα καί κατά τό 1/2 τὰ δεύτερά, διά σιδηροδρόμου, ἀποτελοῦντα, οὕτω, τό 10% τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν. Εἰς μικροτέραν ἔντασιν ἀναμένεται ἐπίσης, ἡ διακίνησης ξυλείας, ἡ ὅποια, ἄν καί ὑπελογίσθη ὅτι θά ἀντιπροσωπεύει μόνον τό 2,5% περίπου τοῦ ὅλου μεταφορικοῦ ἔργου τῶν σιδηροδρόμων, ἐν τούτοις ἡ αὐξησης τῶν διὰ σιδηροδρόμων μεταφορῶν της προβλέπεται ὅτι θά δεκαπλασιασθῇ. Τό ὑπόλοιπον 13,5% περίπου τῶν σιδηροδρομικῶν μεταφορῶν θά ἀποτελεσθῇ κυρίως ἀπό τόν λιγνίτην (ἄνω τοῦ 7%) τοῦ ὁποίου ἡ προβλεπομένη διακίνησης δέν προβλέπεται νά αὐξηθῇ κατά πολύ εἰς τό μέλον (μόνον κατά 11,5%) - καί τὰ "διάφορα" ἄλλα προϊόντα (6,5%).

Αἱ ἄνωτέρω προβλέψεις δέον ὅπως θεωρηθοῦν συντηρητικαί διότι δέν ἦτο δυνατόν νά ληφθοῦν ὑπ' ὄψιν τυχόν ταχύτεραι τῶν ἀναμενομένων ἐξελίξεις εἰς τήν ἐκμετάλλευσιν τοῦ δασικοῦ καί, κυριώτερον, τοῦ ὀρυκτοῦ πλοῦτου τῆς περιοχῆς-ἐξελίξεις αἱ ὅποιαί θά ἐπέδρον λίαν εὐνοϊκῶς ἐπὶ τοῦ προβλεπομένου μεταφορικοῦ ἔργου τῶν σιδηροδρόμων. Διὰ τοῦτο καί ἐκρίθη σκόπιμον ὅπως κατά τήν ἐκτίμησιν τῶν ἀναμενομένων ὠφελειῶν ἐκ τῆς νέας σιδηροδρομικῆς συνδέσεως ἐξετασθῇ ἕτερος ἐναλλακτικὸς στόχος ὄγκου μεταφορῶν τῆς τάξεως τῶν 240 000 τόννων.

Επιπορευματική κίνηση μετεξδ Δυτικής Γερμανίας (1) και Κεντρικής και Νοτιού Γερμανίας κατά το έτος 1963 και 1970 (σε εκατομμύρια τόνους)

Παγε 10

Κατηγορία Προϊόντων	1963		1970		1953		1970		1953		1970	
	Γενική επιπορευματική κίνησης	Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.	Γενική επιπορευματική κίνησης	Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.	Γενική επιπορευματική κίνησης	Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.	Γενική επιπορευματική κίνησης	Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.	Γενική επιπορευματική κίνησης	Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.	Γενική επιπορευματική κίνησης	Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.
<b>Βιομηχανικά</b>												
Τρόφιμα-Ποτά-Καπνός	3,1	3,0	6,0	3,0	20,0	7,0	24,0	7,0	23,9	3,0	30,0	10,0
Δέντρα-Ψάλα	5,3	0,7	7,0	3,0	-	-	-	-	5,3	0,7	7,0	3,0
Υφαντικά-Βελούδα	1,1	-	1,0	-	4,0	-	-	-	5,1	-	1,0	-
Ξυλεία-Ψάλα	3,2	0,6	3,0	2,5	-	3,0	4,0	3,0	3,2	0,6	7,0	5,5
Χημικά	7,3	1,5	0,0	3,0	-	-	-	-	7,3	1,6	8,0	3,0
Αιπόματα	23,5	1,2	1,0	1,0	-	(3)	96,0	80,0	23,5	1,2	97,0	81,0
Καύσιμα	80,0	0,6	-	-	-	-	-	-	80,0	0,6	-	-
Δομικά	20,0	8,2	54,0	40,0	24,8	-	25,0	15,0	44,8	8,2	79,0	55,0
Μεταλλικά	3,3	1,2	8,5	2,5	1,0	0,6	-	-	3,8	1,8	6,5	2,5
Διάφορα	4,0	2,9	6,0	3,0	2,4	1,7	4,0	2,8	6,4	4,6	10,0	5,8
Λιγνίτης	-	-	-	-	13,0	12,6	15,0	15,0	13,0	12,8	15,0	15,0
<b>Σύνολον</b>	<b>151,3</b>	<b>19,9</b>	<b>94,5</b>	<b>59,0</b>	<b>66,0</b>	<b>15,1</b>	<b>163,0</b>	<b>122,8</b>	<b>216,3</b>	<b>35,1</b>	<b>262,5</b>	<b>160,8</b>
<b>Γεωργικά</b>												
Σιτηρά	2,0	1,6	2,0	2,0	25,0	0,3	25,0	12,0	27,0	1,9	27,0	14,0
Νοκας σπάραι	-	-	-	-	20,6	-	19,0	10,0	20,6	-	19,0	10,0
Ψάρια	-	-	-	-	1,4	-	1,2	-	1,4	-	1,2	-
Γεωμηλα-Κρόμμυα	-	-	-	-	-	-	2,0	-	-	-	2,0	-
Λαχανικά	0,3	-	0,5	-	-	-	1,0	-	0,3	-	1,5	-
Ψοφειδοειδή	3,1	-	3,5	-	-	-	-	-	3,1	-	3,5	-
<b>Σύνολον</b>	<b>5,4</b>	<b>1,6</b>	<b>6,0</b>	<b>2,0</b>	<b>47,0</b>	<b>0,3</b>	<b>43,2</b>	<b>22,0</b>	<b>52,4</b>	<b>1,9</b>	<b>54,2</b>	<b>24,0</b>
<b>Γενικόν σύνολον</b>	<b>156,7</b>	<b>21,5</b>	<b>100,5</b>	<b>61,0</b>	<b>113,0</b>	<b>15,4</b>	<b>216,2</b>	<b>144,8</b>	<b>268,7</b>	<b>36,9</b>	<b>316,7</b>	<b>204,8</b>

(1) Νομοί Φλωρίνης, Κασοριές, Κοζάνης, Γρεβενών  
 (2) Από Σταυρόν (Παλιγορφαλος) προς α) Καλαμάκι, β) Ψάλον και γ) Πετραιά.  
 (3) Κατά το 1964 μετεφέρθησαν σε δημόσια κλάση 41 600 τόννοι λιπαρών

### 5.3 Επιβατικά μεταφορά

Η μεταφορά έπιβατών εις τήν υπό εξέτασιν περιοχήν κατά τήν περίοδον 1963-1970 προβλέπεται νά εξέλιχθῆ κατά κατηγορίας μεταφορικών μέσων ως ακόλουθως:

Συμμετοχή τών Σ.Ε.Κ. εις τās χειρσαίας έπιβατικές μεταφοράς μεταξύ τών Νομών Φλωρίνης, Καστοριάς, Κοζάνης, Γρεβενών καί Κεντρικής καί Νοτίου Ελλάδος κατά τό 1963 & 1970

Πίναξ 11

Κατά τό έτος	Έπιβατικά μεταφορά (χιλ. έπιβ. )			
	Σύνολον έπιβατικών μεταφορών	Συμμετοχή αυτοκινήτων	Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.	% Συμμετοχή Σ.Ε.Κ.
1963	84,0	65,0	19,0	22,6%
1970	120,0	55,0	65,0	77,4%
% Μεταβολή μεταξύ 1964-1970	+ 45,0%	- 10,0%	+ 345,0%	

Ός προκύπτει έκ του ως άνω πίνακος ή άναμενομένη έτησία αύξησης μεταφορών διά τά χειρσαία μεταφορικά μέσα υπολογίζεται εις 6% κατά τήν περίοδον 1963-1970. Ο ρυθμός ούτος άποτελεῖ έκτίμησην στηριζομένην εις τά σχετικά δεδομένα τών "Οίκογενειαίων Προϋπολογισμών διά τās "Αστικές Περιοχές" κατόπιν προσαρμογῆς πρὸς τά μακροοικονομικά στοιχεία τῆς περιοχῆς.

Διά τῆς διανοίξεως τῆς νέας σιδηροδρομικῆς γραμμῆς, προβλέπεται ὅτι ή ποσοστιαία συμμετοχή τών Σ.Ε.Κ. εις τήν μεταφοράν έπιβατών θά τριπλασιασθῆ περίπου ένεκα τῆς λίαν σημαντικῆς σμικρύνσεως τών άποστάσεων, του μικροτέρου κόστους καί του πλέον άνέτου ταξειδίου, τό ὅποιον προσφέρει ὁ σιδηρόδρομος εις μακρινάς, ὡς αὕτη, διαδρομάς. Αντιθέτως ή ποσοστιαία συμμετοχή τῆς δι'αυτοκινήτου έπιβατικῆς μεταφορᾶς, ὄχι μόνον προβλέπεται νά μειωθῆ σημαντικῶτα, ἀλλά καί αὐτός ὁ αριθμός τών έπιβατών αυτοκινήτου προβλέπεται νά εἶναι μικρότερος εκείνου του 1963 (ἀπό 65 000 έπιβάται τό 1963, 55 000 τό 1970).

### 5.4 Προοπτικά αύξήσεως του μεταφορικού έργου τών σιδηροδρόμων κατά τά έτη 1980 καί 1990

Μέχρι τουδε ή μελέτη τῆς κυκλοφορίας τῆς υπό εξέτασιν νέας σιδηροδρομικῆς

συνδέσεως έγινετο εἰς τὰ πλαίσια μίας πενταετίας, διότι ὑπῆρχον ἐπαρκῆ ἀναλυτικά μακροοικονομικά στοιχεῖα διὰ νά θεμελιώσουν ἱκανοποιητικῶς τὰ μεγέθη τῶν διακινηθησομένων προσώπων καί πραγμάτων.

Ἐν τούτοις ἔν ἔργον ὑποδομῆς, ὡς τό ὑπό ἐξέτασιν, πρέπει νά κριθῆ ἀπό πλευρᾶς οἰκονομικῆς σκοπιμότητος (FEASIBILITY) εἰς τὰ χρονικά πλαίσια 15-25 ἐτῶν ἀπό τῆς ἐνάρξεως λειτουργίας, του, δοθέντος ὅτι πρόκειται περί ἔργου ὑψηλῆς ἐπενδύσεως καί μικρᾶς ἐτησίως ἀποδόσεως ἀλλά μακροχρονίου διαρκείας.

Συνεπῶς διὰ τήν αὐτοδύναμον ἐπιστροφῆν τῶν δαπανῶν χρηματοδοτήσεως τοῦ ἔργου ἀπαιτεῖται μακροχρόνιος δανεισμός ἀναλόγου διαρκείας καί ἀντίστοιχος προγραμματισμός.

Ἐπομένως, μέ ἔτος βάσεως τό 1970 κατὰ τό ὅποῖον θά τεθῆ εἰς λειτουργίαν ἡ νέα γραμμή, ἀναζητεῖται τό κυκλοφοριακόν ἔργον αὐτῆς κατὰ τό 1985 καί 1995. Προφανῶς τοιούτου εἴδους μακροχρόνιαι προοπτικαί δύναται νά στηριχθοῦν μόνον εἰς βασικάς ὑποθέσεις, ὡς τοῦ ρυθμοῦ αὐξήσεως τοῦ εἰσοδήματος καί τῆς εἰσοδηματικῆς ἐλαστικότητος ζήτησεως ὑπηρεσίας μεταφορῶν.

Καθ' ὅσον ἀφορᾷ τόν ρυθμόν αὐξήσεως τοῦ εἰσοδήματος μέχρι τοῦ 1985 καί 1995 ἐπὶ μὲν ἐθνικοῦ ἐπιπέδου ὑπολογίζεται νά ἐπιτευχθῆ 5,5% ἐτησίως, ἐπὶ δέ τοῦ περιφερειακοῦ καί συγκεκριμένως, διὰ τήν Δ. Μακεδονίαν (ὅπου εὑρίσκειται, σήμερα, εἰς λίαν χαμηλά ἐπίπεδα) 6%. Ὡς πρός τήν εἰσοδηματικὴν ἐλαστικότητα ζήτησεως ὑπηρεσιῶν μεταφορῶν δύναται ὁ συντελεστῆς 1,3 ἀντιστοιχῶν εἰς 7,8% ἐτησίως, ὅστις διεπιστώθη διὰ τὰς ἀστικές περιοχάς νά υἱοθετηθῆ καί εἰς τήν Δ. Μακεδονίαν, λόγω τῆς ἀναμενομένης καλλιτέρας ἀξιοποιήσεως τοῦ γεωργικοῦ καί ὀρυκτοῦ πλούτου τῆς περιοχῆς, τῆς τελείας ἐκβιομηχανοποιήσεως ὀρισμένων περιοχῶν τῆς (κυρίως Πτολεμαΐδος) καί τῆς αὐξήσεως τοῦ τουριστικοῦ ρεύματος (κυρίως ἐσωτερικοῦ).

Ἐν τούτοις διὰ λόγους συντηρητικῆς ἐκτιμῆσεως κρίνεται σκόπιμον ὅπως προκειμένου διὰ τόν σιδηρόδρομον υἱοθετηθοῦν οἱ κάτωθι ἐτήσιοι ρυθμοί αὐξήσεως κατ' ἐλάχιστον.

Σιδηροδρομικαί Μεταφοραί	Π ε ρ ῖ ο δ ο ς	
	1971-1985	1986-1995
Ἐπιβατῶν	5%	4%
Ἐμπορευμάτων	6%	5%

Συνεπώς αἱ προοπτικαὶ ἀναπτύξεως τοῦ ἔργου τῶν σιδηροδρόμων μεταξύ Δ. Μακεδονίας-Κεντρικῆς καὶ Νοτίου Ἑλλάδος βάσει τῶν κατωτέρω στόχων διαμορφοῦται ὡς ἀκολούθως:

	<u>1963</u>	<u>1970</u>	<u>1985</u>	<u>1995</u>
Ἐπιβάται (εἰς χιλιάδας)	19,0	65,0	130,0	190,0
Ἐμπορεύματα (εἰς χιλιάδας τόν.)	36,9	204,0	480,0	750,0

Εκδρομὴ στη Θεσσαλία