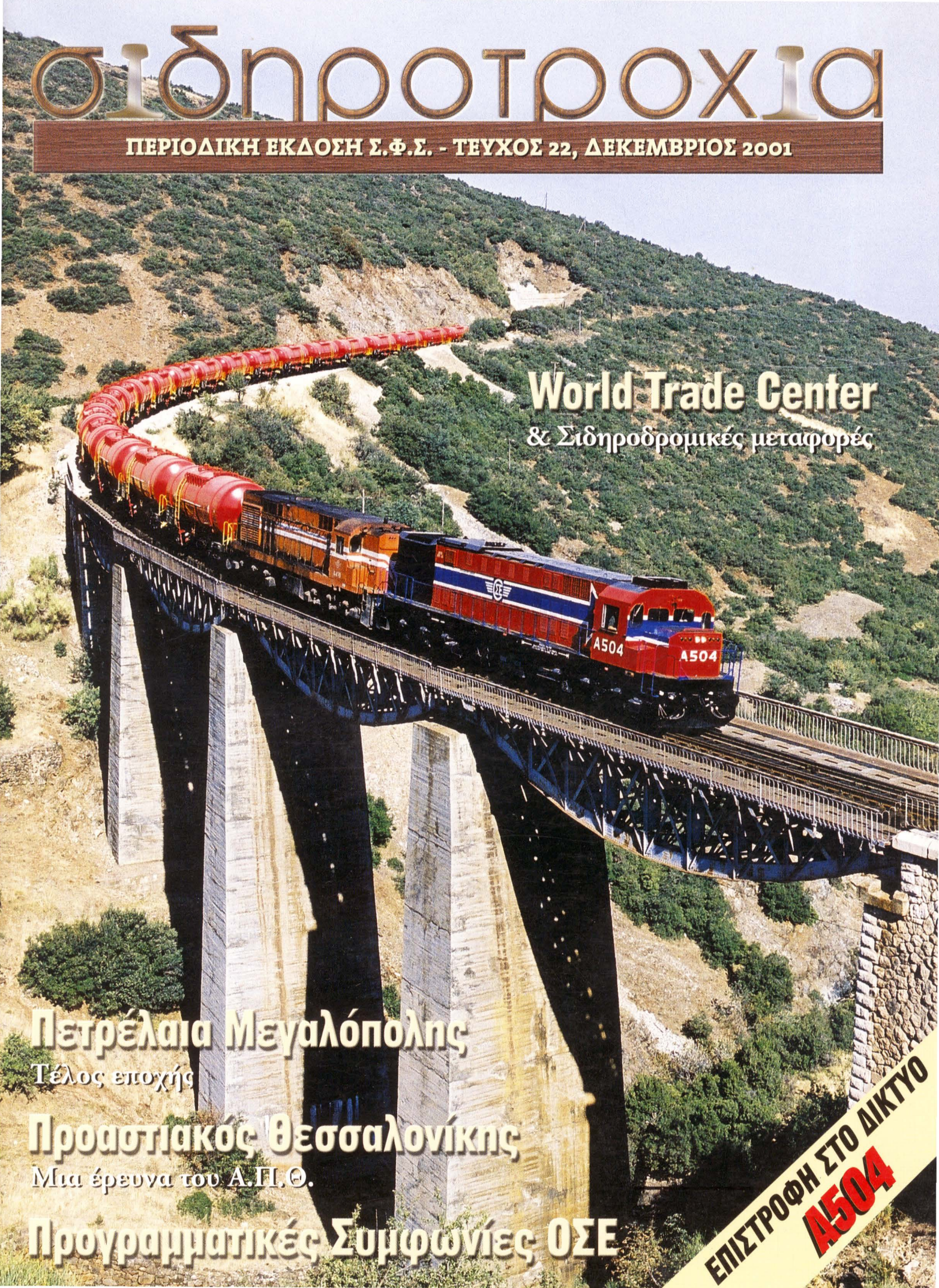
σιδηροτροχιά

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ. - ΤΕΥΧΟΣ 22, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2001



World Trade Center
& Σιδηροδρομικές μεταφορές

Πετρέλαια Μεγαλόπολης
Τέλος εποχής

Προαστιακός Θεσσαλονίκης
Μια έρευνα του Α.Π.Θ.

Προγραμματικές Συμφωνίες ΟΣΕ

ΕΠΙΣΤΡΟΦΗ ΣΤΟ ΔΙΚΤΥΟ
A504

σιδηροτροχια
ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ., ΤΕΥΧΟΣ 22, ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2001

Εκδότης
Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου
Σιώκου 4, 104 43 Αθήνα.
Τηλ/Fax (01) 51 30 300
e-mail: sfs@aias.net

Αρχισυντάκτης
Κλώνος Αρτέμης

Σύμβουλος Έκδοσης
Πιπίνης Κυριάκος

Συντακτική Ομάδα
Ζαρταλούδης Γιάννης,
Κουρμπέλης Απόστολος,

Συνεργάτες
Λαμπρόπουλος Τάσος
Πολιτικός Μηχανικός - Υ.Διδάκτωρ, Σιδηροδρομικής Τεχνικής
Μπίθας Άρης
Πολιτικός Μηχανικός, Συγκοινωνιολόγος Σιδ/μικών Συστημάτων
Νάθενας Γιώργος
Συγκοινωνιολόγος

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΕΣ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ
Περιοδικό "Σιδηροτροχιά"
Τ. Θ. 31962, 10035 Αθήνα
Fax (01) 9708429
E-mail:
artemisklonos@hotmail.com
e-mail: Zartas10@hotmail.com

"Σιδηροτροχιά" on-line:
http://www.sfs.gr

Κείμενα που αποστέλλονται για δημοσίευση στο περιοδικό δεν επιστρέφονται. Απαγορεύεται η αναδημοσίευση, αναπαραγωγή ή μετάδοση με οποιοδήποτε οπτικοακουστικό μέσο όλου ή μέρους του περιοδικού χωρίς την έγγραφη άδεια του εκδότη. Τα επώνυμα άρθρα εκφράζουν την άποψη των συντακτών τους.

Σχεδιασμός - DTP
Βαγγέλης Καρατζάς
Ιάσων Μαργαριτούλης

Επιμέλεια Παραγωγής
Χρήστος Κοσσίδας

Εκτύπωση
Σταθάτος ΑΕΒΕ

αγαπητοί φίλοι

Στις αρχές του περασμένου Σεπτέμβρη, οι Βρυξέλλες δημοσίευσαν μια ακόμα Λευκή Βίβλο για την Κοινοτική Πολιτική των μεταφορών με χρονικό ορίζοντα το 2010. Πέρυσι, 41000 άνθρωποι άφησαν τη ζωή τους στους ευρωπαϊκούς δρόμους και η ΕΕ στοχεύει στη μείωση αυτού του αριθμού κατά 50% μέχρι το 2010. Σύμφωνα με την Κοινότητα, αυτό το μικρό θαύμα θα επιτευχθεί με "προώθηση της χρήσης του ποδήλατου", με "εναρμόνιση της σήμανσης σε επιλεγμένα σημεία υψηλής επικινδυνότητας", με "εναρμόνιση των μεθόδων ελέγχου και των ποινών που επιβάλλονται για επικίνδυνη οδήγηση και οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ" και πολλά άλλα τέτοια θαυμαστά -και προπαντός ανέξοδα - μέτρα.

Απέναντι σε αυτόν τον εξοργιστικά αστείο βερμπαλισμό, ο σιδηρόδρομος -αποδεδειγμένα πολλές τάξεις μεγέθους ασφαλέστερος από το δρόμο- βρίσκεται αντιμέτωπος με την πολιτική της "Μπδενικής Ανοχής" ατυχημάτων που προωθούν οι ειδήμονες των Βρυξελλών ετοιμάζοντας μια σκληρή Οδηγία για τη Σιδηροδρομική Ασφάλεια και προωθώντας σοφιστικέ συστήματα σηματοδότησης και αυστηρότατες προδιαγραφές τροχαίου υλικού μέσω των Οδηγιών για τη διαλειτουργικότητα συμβατικών και υψηλής ταχύτητας σιδηροδρόμων. Αυτό σημαίνει πολλά, πάρα πολλά δισεκατομμύρια Ευρώ για μια μικρή, πολύ μικρή βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μεταφορών. Το ερώτημα είναι ποιος πληρώνει το λογαριασμό.

Η Κομισιόν ισχυρίζεται ότι "θα πρέπει" να τον πληρώσουν οι Χώρες-Μέλη χωρίς καν να αναρωτηθεί εάν αυτό το επιπλέον βάρος που ρίχνει στις πλάτες των φορολογούμενων μπορεί να οδηγήσει σε περικοπή, ακόμα και σε διακοπή, ζωτικής σημασίας κρατικών χρηματοδοτήσεων όπως π.χ. επενδύσεις υποδομής, οικονομική εξυγίανση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων ή υποστήριξη υπηρεσιών κοινωνικής ωφέλειας. Δεν είναι τυχαίο ότι στη Βρετανία, η πρόσφατη απόφαση για εγκατάσταση ETCS σε κάθε γραμμή άνω των 160 km/h μέχρι το 2008, θέτει σε άμεσο κίνδυνο την ολοκλήρωση του 10ετούς επενδυτικού προγράμματος 2000-2010. Σε κάθε περίπτωση, με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις θα κληθούν να αναλάβουν μέρος αυτού του επιπλέον κόστους -άμεσα ως επένδυση σε τροχαίο υλικό και έμμεσα ως αυξημένα τέλη χρήσης υποδομής- ενώ ταυτόχρονα πιέζονται φορτικά να λειτουργήσουν σαν εμπορικές επιχειρήσεις σε μια απελευθερωμένη αγορά μεταφορών.

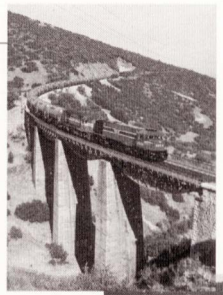
Με αυτές τις συνθήκες, αυτό το επιπλέον κόστος μοιραία θα μεταβιβαστεί στον πελάτη, ο οποίος είναι μαθηματικά βέβαιο ότι θα στραφεί αλλού. Με λίγα λόγια, η προσπάθεια ενός "απόλυτα ασφαλούς" σιδηροδρόμου μπορεί να οδηγήσει σε ακόμα περισσότερη μόλυνση, ακόμα μεγαλύτερη σπατάλη ενέργειας και ακόμα περισσότερους νεκρούς στην άσφαλτο. Την ίδια στιγμή η συμφόρηση οδικών και αεροπορικών μεταφορών στην Κοινότητα έχει φτάσει στα όρια συναγερμού και μόνο το εξωτερικό κόστος της οδικής συμφόρησης φτάνει το 0.5% του συνολικού ΑΕΠ των Χωρών Μελών και προβλέπεται αύξηση κατά 142% έως το 2010.

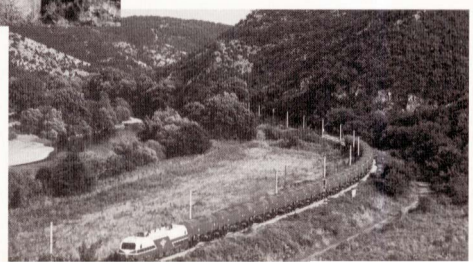
Ταυτόχρονα, η ΕΕ αποφεύγει κομψότατα να αναλάβει νομοθετική δράση για ορθολογικά τέλη κυκλοφορίας στους δρόμους και να επιβάλλει ένα ενιαίο μοντέλο υπολογισμού εξωτερικού κόστους στην αξιολόγηση και προτεραιότητα των επενδύσεων υποδομής μεταφορών. (Προς τιμήν της, η Σουηδία υιοθέτησε ένα τέτοιο μοντέλο και στο 12ετές Πρόγραμμα 2004-2016 θα επενδύσει περισσότερα χρήματα στο σιδηρόδρομο από ότι στο δρόμο).

Αντίθετα, η ΕΕ επιβάλλει δυσβάσταχτα κόστη στο τρένο, επιτάσσει την πλήρη απελευθέρωση των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών το 2008, διαλαλεί με υπερηφάνεια την "καλλιέργεια του εσωτερικού ανταγωνισμού", ελαστικοποιεί το θεσμικό πλαίσιο για την αδειοδότηση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και διατυμπανίζει την ευαρέσκειά της για τη διαφαινόμενη πληθώρα των open access operators, μιας κάστας ουρανοκατέβατων, οι οποίοι χωρίς να δεσμεύονται για επενδύσεις, θα δικαιούνται ελεύθερη πρόσβαση σε ένα δίκτυο 150.000 km. Εκεί θα ροκανίζουν ανενόχλητοι το έργο των κυρίων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων καταβάλλοντας τα ίδια πάνω-κάτω τέλη χρήσης υποδομής, ώστε να διασφαλιστεί ο "υγιής ανταγωνισμός" και να διασωθεί το politically correct προφίλ της "σιδηροδρομικά προσανατολισμένης" και "περιβαλλοντικά ευαίσθητης" Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Φιλικά,
Αρτέμης Κλώνος,
Αρχισυντάκτης

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ
Η "Σ" ευχαριστεί τον κ.Αντώνη Βράιλα και τον κ. Γιάννη Κούβαρη για τη συνεργασία τους σε αυτό το τεύχος.





Στο εξώφυλλο: Ο πρώτος συρμός δοκιμής με την ανακατασκευασμένη Α504 (αμαξ. 80514) περνάει από την γέφυρα των Κηφαίρων με την Α-470 στις 15 Σεπτεμβρίου 2001.
Στο Σαλόνι: Η Η563 φωτογραφίζεται δίπλα από τον Αξιό ποταμό, στο 67 χλμ. της γραμμής Θεσ/νίκης-Ειδομένης με την αμαξ. 80968 ομοιογενούς σύνθεσης νέων βυτιοφόρων του ΟΣΕ στις 30 Ιουνίου 2001.
(φωτογραφίες: Α. Κλώνος).

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

2 Editorial

4 **Λόγια του Συρμού.** Θέσεις & Σχόλια του Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ

5 **Οι Δραστηριότητες του Σ.Φ.Σ**

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

7 Microsoft Train Simulator (του Νίκου Φώτη).
Virtual διαδρομές με το πιο πολυσυζητημένο simulator των τελευταίων ετών.

ΚΙΝΗΤΗΡΙΑ ΜΟΝΑΔΑ

10 Νέο Τροχαίο Υλικό για τον Σ.Φ.Σ. (του Φραγκίσκου Ελλιοπ).
Γνωριμία με την πρώτη δηζελάμαξα του μουσειακού στόλου του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου.

12 Τα Σχόλια της 'Σ'

ΡΕΠΟΡΤΑΖ

14 Τέλος Εποχής - Πετρέλαια Πελοποννήσου (των Κ.Κακαβό & Θ.Αγότσα).
Ρέκβιεμ για το μοναδικό block-freight της νότιας Ελλάδας.

ΕΠΙΚΑΙΡΟΤΗΤΑ

18 World Trade Center και Σιδηρόδρομος (του Νίκου Σμπαρούνη).
Μια εμπεριστατωμένη ανάλυση για τις επιπτώσεις του χτυπήματος της 11ης Σεπτεμβρίου στις σιδηροδρομικές μεταφορές των Η.Π.Α., και όχι μόνο.

ΦΩΤΟΡΕΠΟΡΤΑΖ

22 Α 504 : Από το Illinois στο Μ.Α.Ι.
Επιστροφή στα "πάτρια" για την πλέον ενδιαφέρουσα δηζελάμαξα του ΟΣΕ.

ΑΦΙΕΡΩΜΑ

28 Λειτουργία Προαστιακού Σιδηροδρόμου στη Γραμμή Θεσσαλονίκη - Σκύδρα (του Χρ. Πυργίδη, Επίκουρου Καθηγητή Α.Π.Θ.).
Μια ενδιαφέρουσα ερευνητική εργασία από το Α.Π.Θ. για την ανάπτυξη προαστιακού σιδηροδρόμου στη Δυτική Μακεδονία.

ΜΟΥΣΕΙΑΚΟ ΘΕΜΑ

40 Μουσειακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (του Δημήτρη Καρατόλου).
Μία πρωτοβουλία για την τουριστική αξιοποίηση μιάς από τις πλέον ιστορικές γραμμές της Ελλάδας.

ΚΡΙΤΙΚΗ

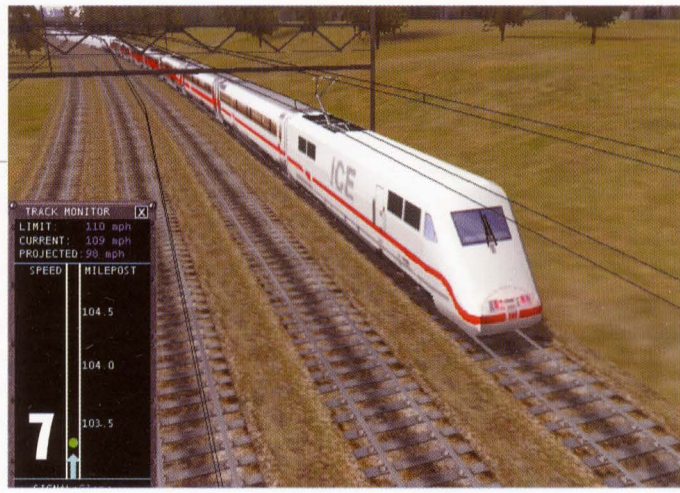
41 Ο Εθνικός σιδηρόδρομος χάνει το τραίνο.
Αποτίμηση της παρούσας κατάστασης των Ελληνικών Σιδηροδρόμων, σε μια εφ'όλης της ύλης κριτική.

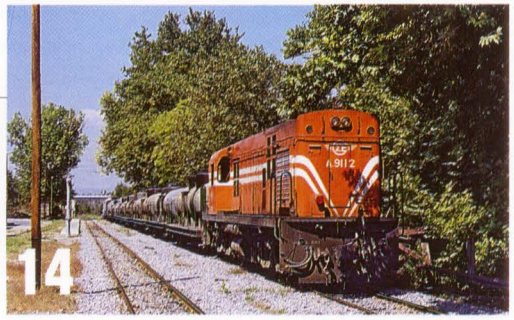
ΑΠΟΣΤΟΛΗ

46 Το Τραμ της Ρώμης (του Κυριάκου Πιπίνη).
Παρουσίαση του τροχιοδρομικού δικτύου της αιώνιας πόλης.

ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

49 Προγραμματικές Συμφωνίες.
Όλες οι εξελίξεις στην πορεία υλοποίησης των Προγραμματικών Συμφωνιών του ΟΣΕ.





Σχολιάζει ο Πέτρος Ράλλης, *πρόεδρος του ΣΦΣ.*

Όπως έχουμε επανειλημμένως επισημόνει, η διόσωση και αξιοποίηση του παλαιού σιδηροδρομικού τροχαίου υλικού καθώς και η καθιέρωση οργανωμένων μουσειακών γραμμών θα ενισχύσουν την ανόπτυξη του ποιοτικού και θεματικού τουρισμού στη χώρα μας και θα προσπορίσουν έσοδα στον ΟΣΕ και στην τοπική αυτοδιοίκηση.

Ο ΟΣΕ διαθέτει γραμμές που ενδείκνυνται για την κυκλοφορία τουριστικών ή μουσειακών τραίνων, και μια πανσπερμία μουσειακού τροχαίου υλικού όπως ατμάμαξες, δηζελόμαξες, αυτοκινητόμαξες, επιβατόμαξες κ.λπ, διαφόρων τύπων και εποχών, χωρίς όμως να διαφαίνεται κάποια προοπτική αποκατόστασης κάποιων από αυτό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα θρυλικό βαγόνια της Διεθνούς Εταιρίας Κλιναμαξών (CIWL) της δεκαετίας του '20, που του ανήκουν και έχουν κριθεί διατηρητέα από το Υπουργείο Πολιτισμού, μετά από ενέργειες του συλλόγου μας. Δυστυχώς, από αυτό έχουν επισκευασθεί μέχρι τώρα μόνο ένα όχημα-εστιατόριο και μια κλινάμαξα.

Είναι αλήθεια ότι η διόσωση και αξιοποίηση του παλαιού τροχαίου υλικού και η δημιουργία τουριστικών γραμμών στην χώρα μας δεν απετέλεσαν προτεραιότητα για τον ΟΣΕ. Δικαιολογημένα ως ένα βαθμό αφού επί δεκαετίες τα κονδύλια για την συντήρηση και ανόπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν μηδαμινό και επομένως θα ήταν παράλογο να πιστεύουμε ότι θα μπορούσαν να δαπανηθούν χρήματα για την υλοποίηση τέτοιων προγραμμάτων.

Σήμερα όμως ο ΟΣΕ έχει άλλες δυνατότητες και με την υλοποίηση των προγραμματικών συμφωνιών ένα μεγάλο μέρος τροχαίου υλικού θα αποσυρθεί. Από αυτό το υλικό θα μπορούσε να επισκευασθεί και να αποκατασταθεί, και μάλιστα στον αρχικό της χρωματισμό τουλόχιστον μια μονάδα από κάθε αξιόλογο είδος και να διαφυλαχθεί σε οργανωμένους και φυλασσόμενους χώρους, μέχρι να μεταφερθεί το σιδηροδρομικό μουσείο σε χώρο που θα του επιτρέπει την φιλοξενία περισσοτέρων εκθεμάτων. Σε περίπτωση που δεν υπάρχει η δυνατότητα όμεσης χρηματοδότησης, ας επιδιωχθεί η ένταξη του προγράμματος αυτού σε κάποιο κοινοτικό κονδύλι για την τουριστική ή την περιφερειακή ανόπτυξη, ή σε υποπρογράμματα του ΠΕΠ, ή και σε συνδυασμό των παραπάνω. Κάποιο δε από το υλικό αυτό θα μπορούσε να χρησιμοποιηθεί στις αρτηριακές γραμμές , ως συρμός εποχής, με οργανωμένα και προγραμματισμένα δρομολόγια για όλο το χρόνο (π.χ. τα προαναφερθέντα οχήματα της CIWL στη γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης). Για να μπορέσουν βέβαια να υλοποιηθούν τα ανωτέρω θα πρέπει να επισπευσθεί η δημιουργία θυγατρικής τουριστικής εταιρίας του ΟΣΕ, η οποία θα λειτουργεί αυτές τις αμαξοστοιχίες και θα διεξάγει και έρευνες αγοράς και προώθησης των τουριστικών της πακέτων. Για την διάσωση όμως του παλαιού υλικού θα μπορούσε να υπάρξει συνεργασία και με το Υπουργείο Πολιτισμού

Δυστυχώς μέχρι σήμερα το Υπουργείο Πολιτισμού, καθ' ύλην αρμόδιο για την διάσωση και προστασία της πολιτιστικής μας κληρονομιός, δεν έχει επιδείξει κανένα ενδιαφέρον για την σιδηροδρομική μας κληρονομιό. Ακόμα και η κήρυξη ως διατηρητέων των ιστορικών οχημάτων της CIWL, μοναδικών στην Ελλάδα, έγινε μετά από πρωτοβουλία του συλλόγου μας, ο οποίος συνέταξε και εισηγήθηκε την σχετική πρόταση.

Όσον αφορά την λειτουργία μικρών τοπικών τουριστικών διαδρομών (π.χ. γραμμή Νέστου, Κατόκωλου -Ολυμπίας, Διακοφτού - Καλαβρύτων κ.λπ), θα μπορούσε να γίνει και με την συνεργασία της τοπικής αυτοδιοίκησης. Ας σημειωθεί ότι σε ολόκληρο τον κόσμο και ιδιαίτερα στην Ευρώπη, κάθε χρόνο λειτουργούν και νέες τέτοιες γραμμές, τις περισσότερες φορές με πρωτοβουλία και επιστασία της τοπικής αυτοδιοίκησης, με πολύ θετικό αποτελέσματα για την περιοχή τους. Γιατί να μην γίνει και εδώ κάτι τέτοιο; Δυστυχώς μέχρι σήμερα η τοπική αυτοδιοίκηση στην Ελλάδα φόνηκε δειλή και απρόθυμη για κάτι τέτοιο, με αποτέλεσμα να χάνεται μια ακόμα ευκαιρία για σωστή τουριστική ανόπτυξη. Έτσι σήμερα, όπου επισκευάστηκε κάποιο παλαιό τροχαίο υλικό (πχ οι ατμάμαξες που βρίσκονται στην Δρόμα), είτε υπολειτουργεί, είτε φθείρεται χωρίς επαρκή συντήρηση και όταν ζητείται η μίσθωσή του, από διάφορες ομάδες, η κοστολόγησή του θεωρείται ένα δυσεπίλυτο πρόβλημα. Και είναι κρίμα διότι κάθε χρόνο όλο και περισσότερες ομάδες τουριστών ζητούν να περιηγηθούν με ιστορικό τροχαίο υλικό στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. ■

Την **Κυριακή 14 Ιανουαρίου 2001** πραγματοποιήθηκε στα γραφεία του Συλλόγου μας η ετήσια τακτική γενική συνέλευση. Ο απερχόμενος πρόεδρος Σπύρος Φασούλας έκανε τον απολογισμό της χρονιάς και βράβευσε τα μέλη του ΣΦΣ : Ελλιοτ Φραγκίσκο, Κακουλίδη Παναγιώτη, Κοκορέτση Νίκο και Παπανδρεάδη Σπύρο, για την ουσιαστική συμβολή τους στη μουσειακή αποκατάσταση τμήματος της εγκαταλελειμμένης ιστορικής γραμμής του Λαυρευωτικού σιδηροδρόμου. Ακολούθησαν οι αρχαιρεσίες για την ανάδειξη του νέου Διοικητικού Συμβουλίου για το 2001, η σύνθεση του οποίου έχει ως εξής :

Ράλλης Πέτρος,
Πρόεδρος, Επόπτης Τομέα δημοσιότητας.
Κωνσταντόπουλος Σπύρος,
Αντιπρόεδρος, Επόπτης Τομέα οργάνωσης.
Ζαχαρίου Θεμιστοκλής,
Γεν.Γραμματέας, Επόπτης Τομέα μοντελισμού.
Καπακλής Ανδρέας,
Ταμίας, Επόπτης Τομέα τεκμηρίωσης.
Χανδρινός Γεώργιος,
Μέλος, Επόπτης Τομέα μουσειακού.

Κατόπιν πρόσκλησης του ΟΣΕ , το **Σάββατο 27 Ιανουαρίου 2001** το ΔΣ και μέλη του ΣΦΣ ταξίδεψαν με το ειδικό δρομολόγιο αυτοκινητάμαξας ΙΟ έως την Καλαμπάκα για τα επίσημα εγκαίνια της τελευταίας φάσης της νέας κανονικού εύρους γραμμής Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας. Παρόντες στο τραίνο ο Υπουργός Μεταφορών & Επικοινωνιών κ.Χρ.Βερελής, ο Γεν.Γραμματέας του υπουργείου κ.Α.Βούλγαρης, Ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ.Κ.Παπαδημητρίου, ο Πρόεδρος του ΟΣΕ κ.Α.Λαμπρινόπουλος, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ κ.Τσίτουρας, ο Πρόεδρος της ΠΟΣ κ.Κούκος, υψηλόβαθμα στελέχη του ΟΣΕ και της ΕΡΓΟΣΕ και εκπρόσωποι των ΜΜΕ. Παράγοντες της Τοπικής Αυτοδιοίκησης και εκπρόσωποι φορέων της Θεσσαλίας υποδέχτηκαν την αμαξοστοιχία στους Σ.Σ.Τρικάλων και Καλαμπάκας, όπου έλαβαν χώρα οι τελετές των εγκαινίων με τη συμμετοχή αρκετού κόσμου παρά το αντίξοο των καιρικών συνθηκών.

Ύστερα από πρόσκληση της εταιρίας TRADEMCO που γιορτάζει τα 15 χρόνια λειτουργίας της, την **Τρίτη 23 Ιανουαρίου 2001**, παρευρέθη ο Σύλλογός μας που τον εκπροσώπησε ο Αντιπρόεδρος κ.Σπύρος Κωνσταντόπουλος και ο τομεάρχης δημοσιότητας κ.Σπύρος Φασούλας.

Την **Δευτέρα 23 Ιανουαρίου 2001** έγιναν στους σταθμούς του Μετρό στου Μακρυγιάννη και Φιξ εγκαίνια των έργων τέχνης που παρουσιάζονται στους τοίχους των σταθμών. Ο σύλλογος εκπροσωπήθηκε από τον Αντιπρόεδρο κ.Σπύρο Κωνσταντόπουλο.

Την **Τετάρτη 31 Ιανουαρίου 2001** ο τομεάρ-

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ ΤΟΥ ΣΥΛΛΟΓΟΥ

ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ:
Θέμης Ζαχαρίου,
Γραμματέας Σ.Φ.Σ.

χης δημοσιότητας κ.Σπύρος Φασούλας υποδέχθηκε στα γραφεία του συλλόγου μας τα παιδιά και καθηγητές του Γυμνασίου Μελισσίων. Ακολούθως τους ξενάγησε στο Μουσείο Σιδηροδρόμων.

Την **Τετάρτη 31 Ιανουαρίου 2001** ο Αντιπρόεδρος του συλλόγου κ.Σπύρος Κωνσταντόπουλος εκπροσώπησε το σύλλογο στη κοπή της πίτας του Συλλόγου Συνταξιούχων του ΗΣΑΠ που έγινε στο Ξενοδοχείο "Τιτάνια".

Στις **4 Φεβρουαρίου 2001** ο σύλλογός μας έκοψε την πρωτοχρονιάτικη πίτα του στη Χαλκίδα. Για το λόγο αυτό μίσθωσε ειδική αμαξοστοιχία με επικεφαλής τη μουσειακή Δ/Η Alco A325 και τρεις επιβατάμαξες. Την πίτα μας την κόψαμε σε αίθουσα του ξενοδοχείου "Paliria" και ακολούθησε γεύμα. Η συμμετοχή έφτασε τα διακόσια άτομα και η εκδήλωση κατά γενική ομολογία ήταν επιτυχής. Ακόμη να σημειωθεί ότι η βαφή της μουσειακής Δ/Η μηχανής έγινε με πρωτοβουλία μελών του συλλόγου μας.

Το Δ.Σ. καθώς και ο Τομεάρχης Δημοσιότητας κ. Σπύρος Φασούλας την **Πέμπτη 8 Φεβρουαρίου 2001** είχαν συνάντηση με τον Πρόεδρο του Δ.Σ. του ΟΣΕ κ. Ανδρέα Λαμπρινόπουλο.

Μεγάλη επιτυχία σημείωσαν οι εκδηλώσεις του Συλλόγου μας στη Μουσική σκηνή «Τσάι στη Σαχάρα BAR». Οι εκδηλώσεις πραγματοποιήθηκαν τρεις συνεχόμενες **Κυριακές 4-11** και **18Φεβρουαρίου 2001** και περιλάμβαναν την προβολή ηχοράματος, σχετικά θεατρικά δρώμενα και ζωντανή μουσική από γνωστούς καλλιτέχνες. Ουσιαστική ήταν η συμβολή του μέλους μας Αντώνη Φιλιππουπολίτη στην διοργάνωση αυτών των εκδηλώσεων.

Το **Σάββατο 10 Μαρτίου 2001** ο Τομεάρχης Δημοσιότητας κ. Σπύρος Φασούλας υποδέχτηκε στα γραφεία του Συλλόγου μας το Νηπιαγωγείο Σελιανίτικων Αχαΐας και ακολούθως το ξενάγησε στο Μουσείο Σιδηροδρόμων.

Κατόπιν πρόσκλησης του Νομαρχιακού Συμβουλίου Νέων Ν.Κορινθίας ο σύλλογος μας συμμετείχε στην εκδήλωση που πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία στο Σ.Σ Κορίνθου την **Κυριακή 11 Μαρτίου** με θέμα την ιστορία του Σιδηροδρόμου στην Κορινθία και στη συνέχεια συζήτηση για την μελλοντική ανάπτυξη της υφιστάμενης και νέας γραμμή .Συνδιοργανωτές η Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Ν. Κορινθίας ο Σύλλογος μας ο Σύλλογος Φίλων Τραίνου Κορινθίας και ο ΟΣΕ Κορίνθου. Στην εκδήλωση έγιναν ομιλίες από αρμόδιους φορείς και ακολούθησε συζήτηση με το κοινό.

Εκ μέρους του Συλλόγου μας μίλησε το μέλος του Δ.Σ. κ.Γεώργιος Χανδρινός και παρέμβαση στη συζήτηση έκανε ο Τομεάρχης Δημοσιότητας κ. Σπύρος Φασούλας. Στην εκδήλωση έγινε προβολή του ηχοράματος του Αντώνη Φιλιππουπολίτη «Σιδηρόδρομοι, σταυροδρόμι τεχνολογίας και πολιτισμού».

Το **Σάββατο 17 Μαρτίου** επισκεφθήκαμε το υπέροχο «Μικρό Μουσείο» που δημιούργησε ο Σύλλογος Συνταξιούχων ΗΣΑΠ . Στόχος του Μουσείου είναι να αναδειχθεί η ιστορία του Ηλεκτρικού,Τράμ και των πράσινων Λεωφορείων με την συλλογή και διάσωση του υλικού.

Το **Σάββατο 7 Απριλίου 2001** ο Σύλλογος μας επισκέφτηκε τα μηχανεργοστάσια του ΟΣΕ (Μηχανοστάσιο Αγ.Ιωάννη Ρέντη, κέντρο επισκευών, Μηχανοστάσιο Πειραιώς)

Την **Πέμπτη 5 Απριλίου** σε εκδήλωση που έγινε στο Γυμνάσιο Μελισσίων μίλησε ο Τομεάρχης Δημοσιότητας κ. Σπύρος Φασούλας ενώ το μέλος μας Αντώνης Φιλιππουπολίτης παρουσίασε το ηχόραμα «Σιδηρόδρομοι, σταυροδρόμι τεχνολογίας και πολιτισμού».

Σάββατο 28 και **Κυριακή 29** Απριλίου 2001 στην έκθεση Festirail 2001 που έγινε στην πόλη Λίλλη της Γαλλίας τη παρουσίαση των Ελληνικών Σιδηροδρόμων έκανε το μέλος του Συλλόγου μας κ. Αντώνης Φιλιππουπολίτης. Στην έκθεση υπήρχε άφθονο έντυπο υλικό και προβλήθηκαν διαφάνειες και video σχετικό με το προβαλλόμενα θέματα στην έκθεση. Τα έξοδα κάλυψε ο ΟΣΕ.

Ο Σύλλογος μας συνδιοργάνωσε εκδήλωση την **Παρασκευή 18 Μαΐου 2001** σε ανάμνηση της επιχείρησης ανατίναξης της Σιδηροδρομικής Γέφυρας του Ασωπού , κατά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, κατά την διάρκεια της οποίας, αλλά και κατά την πτώση, της υπό ανέγερση νέας γέφυρας, πολλοί Έλληνες εργάτες αλλά και Γερμανοί στρατιωτικοί έχασαν την ζωή τους. Η εκδήλωση έγινε στη γέφυρα του Ασωπού . Η μετάβαση στο σημείο της γέφυρας έγινε με ειδικό εκδρομικό τραίνο, μισθωμένο από το ελβετικό τουριστικό γραφείο Schoellers Travel. Παρευρέθηκαν επιζώντες βετεράνοι του πολέμου από όλες τις εθνικότητες που έλαβαν μέρος στα γεγονότα της εποχής, όπως Έλληνες αντιστασιακοί και εργαζόμενοι στο έργο αποκατάστασης, ο Αγγλος σαμποτέρ Kenn Scott που ανατίναξε τη γέφυρα, ο Φράνκ Μαγιερ, γιος του γερμανού αξιωματικού Herman Meyer , που ξανάχτισε τη γέφυρα στο Γοργοπόταμο, ομάδα γερμανών του μηχανικού τάγματος που έδρευε στο Λιανοκλάδι, ο Θέμης Μαρίνος , Γερμανοί και Ελβετοί Φίλοι των Σιδηροδρόμων. Εφάλη επιμνημόσυνος δέηση, εδόθησαν αναμνηστικά διπλώματα από τον Πρόεδρο του Συλλόγου κ.Ράλλη Πέτρο. Σημαντική ήταν η συμβολή στην προετοιμασία και επιτυχία της εκδήλωσης του Αντώνη Βραΐλα, του ΟΣΕ Λαμίας και του προέδρου της κοινότητας Κωσταλέξη Δημήτρη Κανατά.

Μεγάλη επιτυχία σημείωσε η εκδρομή κατά το τριήμερο του Αγ.Πνεύματος στην Καλαμπάκα. Η αναχώρηση έγινε το **Σάββατο 2 Ιουνίου 2001** από την Αθήνα με την αμαξ. 500 με δυο μισθωμένα οχήματα. Τα οχήματα αποκόπηκαν στον Παλαιοφάρσαλο και προωθήθηκαν στην Καλαμπάκα με την Δ/Η Α-206. Την Κυριακή 3 Ιουνίου 2001 με πούλμαν είχαμε ημερήσια περιήγηση στον Κόζιακα. Ξεκινώντας από την Καλαμπάκα, Χάνι Μουργκάνι, Καστανιά, Κουκουρλή, Ασπροπόταμο, Νεραϊδοχώρι όπου το μεσημέρι φάγαμε, Περτούλι, Ελάτη, Πύλη, Τρίκαλα και επιστροφή στην Καλαμπάκα. Την Δευτέρα 4 Ιουνίου 2001 επισκεφθήκαμε στα Μετέωρα την Μονή του Αγ. Στεφάνου και την Μονή Ρουσάνου, και το μεσημέρι αναχώρηση για την Αθήνα. Στην διαδρομή Καλαμπάκα - Παλαιοφάρσαλο με την Δ/Η Α-206 και Παλαιοφάρσαλο - Αθήνα με πρόσδεση των εκδρομικών οχημάτων στην αμαξ. 507. Στην εκδρομή συμμετείχαν 80 άτομα.

Μεγάλη επιτυχία είχε η εκδήλωση που έγινε την **Τετάρτη 20 Ιουνίου** στο Μουσείο Σιδηροδρόμων με θέμα "Τα 120 χρόνια από την έναρξη των αστικών συγκοινω-

Από την επίσκεψη στο Μουσείο του Συλλόγου Συνταξιούχων ΗΣΑΠ

Χ. ΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

νιών στην Αθήνα". Ήταν μια κοινή εκδήλωση του Οργανισμού Αστικών Συγκοινωνιών Αθήνας (ΟΑΣΑ) και του Συλλόγου μας. Στην εκδήλωση ήταν παρόντες ο Γ.Γραμματέας του Υπουργείου Μεταφορών, Δ/ντες Σύμβουλοι και Πρόεδροι ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΗΣΑΠ, ΤΡΑΜ ΑΕ, ΑΜΕΛ ΑΕ κλπ. Έγινε προβολή ολαΐτς, υπήρχε έκθεση φωτογραφίας στο χώρο του Μουσείου. Μετά την εκδήλωση ακολούθησε μπουφές και χορός.

Την **Πέμπτη 28 Ιουνίου 2001** στο Πασαλιμάνι έγινε εκδήλωση από την Ομάδα Περιβάλλοντος "Το λιμάνι της αγωνίας" με θέμα το κυκλοφοριακό. Το σύλλογό μας εκπροσώπησε το μέλος μας κ.Γεώργιος Νάθενας.

Την **Τετάρτη 19 Σεπτεμβρίου** οργανώθηκε από τον Σύλλογο μας σε συνεργασία με την Πνευματική Εστία του Δήμου Βούλας συζήτηση με θέμα "Το Τραμ ξανά στη ζωή μας". Ακόμα έγινε προβολή του ηχοράματος για το τραμ, του μέλους μας Αντώνη Φιλιππουπολίτη.

Το **Σαββατοκύριακο 22** και **23 Σεπτεμβρίου 2001** ο σύλλογός μας πραγματοποίησε με επιτυχία εκδρομή στην Καλαμάτα με ειδική ελκόμενη αμαξοστοιχία. Πραγματοποιήθηκαν στάσεις για φωτογράφηση και φαγητό στο Ελαιοχώρι καθώς και στην επιστροφή επίσκεψη με πούλμαν στη Βάστα κοντά στην περιοχή Λεύκτρου.

Την **Τρίτη 2 Οκτωβρίου 2001** ο σύλλογός μας παρευρέθηκε έπειτα από πρόσκληση του ΟΣΕ στη παραλαβή-παρουσίαση τροχαίου υλικού (Ανακατασκευασμένης δηζελοηλεκτράμαξας MLW A-504, αναπερπόμενες φορτάμαξες Eaoss-x, αυτοκινούμενων μονάδων σιδηροδρομικού/οδικού τύπου) που έγινε στον Κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό Αθηνών (Λαρίσης).

Την **Τετάρτη 17 Οκτωβρίου** ο Σύλλογός μας συμμετείχε στην εκδήλωση της Ελληνικής Φωτογραφικής Εταιρείας που περιείχε έκθεση σιδηροδρομικής φωτογραφίας, προβολή διαφανειών και ομιλίες.

Το **Σαββατοκύριακο 17** και **18 Νοεμβρίου 2001** πραγματοποιήθηκε με μεγάλη επιτυχία εκδρομή του συλλόγου μας στις Πρέσπες και την Κοζάνη με μεγάλη συμμετοχή (120 άτομα) Αναχωρήσαμε το βράδυ της Παρασκευής με την αμαξ.504 για Θεσσαλονίκη. Από εκεί με την μουσειακή αυτοκινητάμαξα FIAT μεταβήκαμε στην Αρνισσα όπου με πούλμαν φτάσαμε στην Παναγίτσα. Στη συνέχεια με πούλμαν επισκεφθήκαμε την περιοχή των Πρεσπών. Την Κυριακή το πρωί όσοι επιθυμούσαν έκαναν εκδρομή με το FIAT μέχρι την Κοζάνη και επιστροφή στην Έδεσσα όπου με την Αμαξ. ΙΟ 67 αναχωρήσαμε για την Αθήνα. ■

Διπλ.-Μηχ. ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ
Διευθυντής ΟΣΕ
1926-2000

Το Δεκέμβριο συμπληρώθηκε ένος χρόνος από το θάνατο του αγαπητού μας Χριστόδουλου, που υπέκυψε κατόπιν επώδυνης μάχης με ανίατη νόσο. Ο Σύλλογος μας θεωρεί χρέος του αναφερθεί στο γεγονός υπό τύπο ετήσιου μνημόσυνου.

Ο Χριστόδουλος Χριστοδούλου γεννήθηκε το 1926 στο Βόλο. Σπούδασε μηχανολόγος - ηλεκτρολόγος στο Ε.Μ.Π. και μετά τη στρατιωτική του θητεία προσελήφθη το 1952 ως μηχανικός έλξεως στους Σιδηροδρόμους Θεσσαλίας. Γρήγορα έδειξε τις ικανότητές του στη σιδηροδρομική τεχνολογία υλοποιώντας αξιόλογα έργα, όπως η μετοσκευή της ονομαζόμενης ατμάμαξας 34 Krupp χρησιμοποιώντας λέβητο από Εα των ΣΕΚ. Μετά την κρατικοποίηση των Σ.Θ. πορήλασε από διάφορες θέσεις του γνωστικού αντικειμένου του, όπως το Εργοστάσιο Πειραιώς, έγινε Αρχιμηχανικός Έλξεως, υπηρέτησε και στη Δνση Προμηθειών και συνταξιοδοτήθηκε το 1985 με το βαθμό του Διευθυντή.

Περισσότερο όμως από το αξιόλογο έργο του μηχανικού, ο Χ.Χ. έγινε γνωστός και θα παραμείνει στην Ιστορία ως ο πρώτος συστηματικός διασώστης της Σιδηροδρομικής Ελληνικής Κληρονομιάς και ιδρυτής του Σιδηροδρομικού Μουσείου Αθηνών. Ακάματος εντοπιστής ιστορικού υλικού ανά την επικράτεια, μορκάριζε ως μουσειακό είδος και περισυνέλεγε οτιδήποτε μπορούσε να διαφυλάξει, σώζοντάς το από τους εμπόρους πολυοσιδηρικών ενίοτε την τελευταία στιγμή. Δεν είχε τη στενομυαλιά να περιορισθεί σε υλικό του ΟΣΕ, αλλά διέσωσε πλείστο όσο τεμάχιο και από αστικούς και βιομηχανικούς Σιδηροδρόμους. Για τη μουσειακή δραστηριότητα αφιέρωνε προσωπικό χρόνο, παρολλήλως προς το λοιπά υπηρεσιακά του καθήκοντα, χωρίς να χρεώσει ποτέ την επιχείρηση ούτε μία υπερωρία.

Σιγά - σιγά, σχημάτισε την πρωτόλειο συλλογή του σημερινού Σιδηροδρομικού Μουσείου Αθηνών, το οποίο μπόρεσε ν'ανοίξει τις πύλες του στο κοινό τον Ιούνιο 1979. Εκείνο το εγκαίνια απετέλεσαν την κορυφαίο ίσως στιγμή της σταδιοδρομίας του. Είχαν προηγηθεί αρκετά δύσκολο χρόνια, όπου εκτός από την αδιαφορία των διοικήσεων, είχε να αντιμετωπίσει τις λοιδωρίες (ή και την εχθρότητα) διαφόρων "συναδέλφων" του. Πρέπει να αναφέρουμε εδώ και τη θετική στάση του τότε Διοικητή του ΟΣΕ Ι. Λάμπρου, ο οποίος διέθεσε το παλαιό συνεργείο των ΣΠΑΠ, όπου στεγάζεται ως σήμερο το Μουσείο.

Στον ίδιο χώρο συνελήφθη, υλοποιήθηκε, φιλοξενήθηκε και ονοπτύχθηκε ο ΣΦΣ, του οποίου επίτιμο μέλος ονοκηρύχθηκε ο Χ.Χ. Πάντοτε μας ενθάρρυνε βλέποντας σε μας τους πλέον ελπιδοφόρους συνεχιστές της μουσειακής δραστηριότητος.

Ο Χ.Χ. πίστευε βαθιά ότι ο Μηχανικός Σιδηροδρόμων οφείλει ανεξαρτήτως της συγκεκριμένης του ειδικότητος να γνωρίζει το σιδηρόδρομο σε βάθος και σε πλάτος, ώστε να εκτιμά ορθώς τις αλληλεπιδράσεις των επί μέρους υποσυστημάτων. Να διακρίνεται από ευρύτητο πνεύματος χωρίς να εγκλωβίζεται σε στερεότυπο. Ακόμη να είναι πραγματικός μάστορας, να επινοεί, να κατασκευάζει, να μετατρέπει, όχι μόνο να διαλέγει ετοιμοτζίδικο από το φυλλάδιο των προμηθευτών.

Υπήρξε πιστότατος και σεμνός χοροκτήρος και ποτέ δεν τον ακούσομε να κακολογεί ή να περιαυτολογεί. Πάντοτε προσηνής και ευγενέστατος, αλλ'ουδέποτε οσφυοκάμπτης, δε δίσταζε να υποστηρίζει ευθαρσώς τις απόψεις του ενώπιον της διοικήσεως τόσο σε θέματα Σιδηροδρομικής Κληρονομιάς, όσο και στο υπόλοιπο, επαγγελματικά ζητήματο (όπου συνήθως είχε δίκιο), έστω κι αν αυτό είχε πολλάκις ορνιτικό αντίκτυπο στην υπηρεσιακή του αντιμετώπιση. Σ'αυτόν τον τόπο, όποιος υφίσταται τέτοιο μετοχείριση συνήθως σημαίνει ότι κάνει σωστά τη δουλειά του και είναι αδιάφθορος. Υπάρχει εξοιρετική έλλειψη από τέτοιο στελέχη στις σημερινές ελληνικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

Εναπομένει λοιπόν σε εμάς το βαρύ καθήκον της συνέχισης του έργου του, ο εμπλουτισμός και η κατά το δυνατόν μουσειακή επαναλειτουργία του πάσης φύσεως (τροχαίου και μη) ιστορικού Σιδηροδρομικού εξοπλισμού.

Με την ευκαιρία της συμπλήρωσης ενός χρόνου από το τραγικό γεγονός, ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου τιμώντας τη μνήμη του Χριστόδουλου Χριστοδούλου, προτείνει να δοθεί το όνομα του στο Μουσείο, που ο ίδιος δημιούργησε. ■

Νίκος Σμαρούνης, εκ μέρους του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου

Microsoft Train Simulator

Του Ν.Φώτη

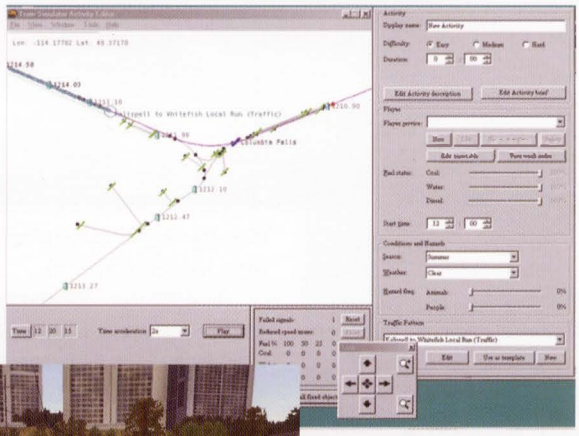
Τι είναι δυο χιλιόμετρα μακρύ, ζυγίζει 6000 τόνους, και είναι κάτω απο τον άμεσο έλεγχό σας;

Οδηγείστε με προσοχή.

(απο διαφήμιση της Microsoft)

Ελοιπόν, έγινε κι αυτό. Η Microsoft είδε πως έχει γεμίσει ο τόπος από εξομοιωτές οδήγησης παντός είδους, από αυτοκίνητα μέχρι άρματα μάχης και από αεροπλάνα κι ελικόπτερα μέχρι καράβια. Ελα όμως που η εταιρεία εντόπισε μια μεγάλη αγορά εκεί που ελάχιστοι το διανοούνταν. Μόνο στη Δυτική Γερμανία υπάρχουν περίπου μισό εκατομύριο άτομα εγγεγραμένα σε συλλόγους φίλων του σιδηροδρόμου.

Ετσι, η Αγγλική εταιρεία Kuju Entertainment ανέλαβε τη δημιουργία του εξομοιωτή/παιχνιδιού για λογαριασμό της Microsoft, και το αποτέλεσμα ήταν...



[ώρα για την εξομολόγησή σας:

Θέλατε από πάντα να οδηγήσετε ένα τραίνο; Ξέρετε τώρα, απο αυτά που χαζεύατε στη βιτρίνα όταν είσασταν μικρά παιδιά... Έστω, από αυτά με τα οποία ταξιδεύετε σε τακτική βάση μέχρι Θεσσαλονίκη για φραπέ και πάλι πίσω (εντάξει, υπερβάλλουμε λίγο). Μήπως θα θέλατε να δείτε πως είναι να βρίσκεστε στη θέση του μηχανοδηγού κι εσείς μια φορά βρε αδερφέ, να δείτε πόσο εύκολα μπορείτε να φτάσετε στον προορισμό σας χωρίς καθυστερήσεις; Να πατάτε τη κόρνα όπου και όταν θέλετε εσείς;

Πείτε το ελεύθερα, μεγάλα παιδιά είμαστε κι αμαρτία ομολογημένη ουκ έστιν αμαρτία].

... το Microsoft Train Simulator.

Μόνο που οφείλουμε να σας προειδοποιήσουμε ότι δεν είναι και τόσο εύκολο να κάτσετε στη θέση του μηχανοδηγού...

ΠΡΩΤΕΣ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ

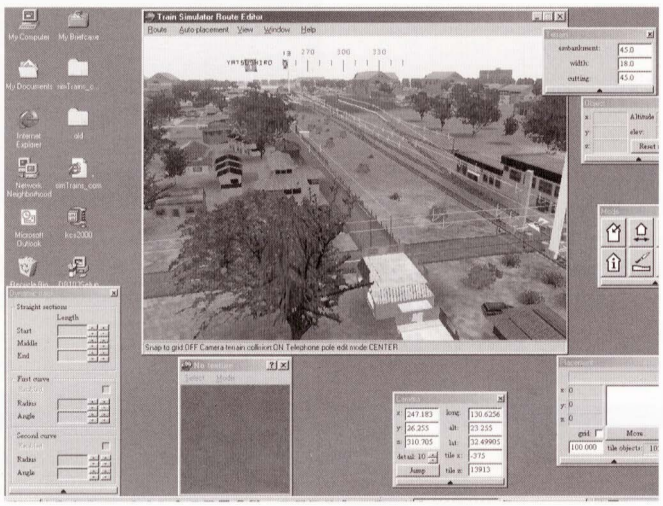
"Ωραίο κουτί" θα πείτε (α ναί, και με διαφορετική συσκευασία αν το πάρετε ΗΠΑ, Ευρώπη ή Ιαπωνία - οι τοπικές αγορές βλέπετε). Πληρώνετε το (καθόλα σεβαστό) αντίτιμο και φτάνετε σπίτι. Εκεί σας περιμένει μια μεγάλη απογοήτευση. ΔΕΝ ΥΠΑΡΧΕΙ τυπωμένο εγχειρίδιο οδηγιών! Μα είναι σοβαρά πράγματα αυτά; Ένας εξομοιωτής τέτοιας πολυπλοκότητας και να μην έχει ένα τυπωμένο βιβλίο στη συσκευασία; Ένας πόντος μείον για την εταιρεία (δε ξέρω για τη τιμή του παιχνιδιού στις ΗΠΑ, αλλά όταν εδώ κάνει 20.000 παρά κάτι δραχμές, ένα βιβλίο μάλλον το δικαιούμαστε...)

Πέρα από το φακελάκι με τα δύο CD, θα βρείτε τα κλασικά κείμενα για τη (μη) εγγύηση που έχουν τα διάφορα πακέτα λογισμικού, μια καρτέλα με τα πλήκτρα του παιχνιδιού και τα σήματα που μπορεί να συναντήσετε στις έτοιμες διαδρομές, συν ένα μικρούτσικο βιβλιαράκι (Quickstart). "Το εγχειρίδιο;" σας ακούμε να ρωτάτε. Α ναι, η εταιρεία το έβαλε σε ηλεκτρονική μορφή (Acrobat .pdf) στα CD, κι αν θα κάτσετε τώρα να το διαβάσετε όλο στην οθόνη σας, χαρά στο κουράγιο σας (εντάξει, δεν είναι και τόοοσο μεγάλο, κάπου 100 σελίδες είναι). Ξέχασα να πω ότι η εταιρεία Sybex έχει ήδη βγάλει ένα "εγχειρίδιο στρατηγικής" για το παιχνίδι, σε αγαστή συνεργασία με τη Microsoft. Δεν το έχω πιάσει ακόμα στα χέρια μου, αλλά οι κριτικές στο www.Amazon.COM δεν είναι και οι θετικότερες.

ΤΙ ΘΑ ΧΡΕΙΑΣΤΕΙΤΕ ΓΙΑ ΝΑ ΠΑΙΞΕΤΕ

Πολύ, μα πάρα πολύ δίσκο (δυο Gigabytes είναι μόνο η αρχή, αν θέλετε το πλήρες πακέτο - και

δε μιλάμε ακόμα για τις επερχόμενες προσθήκες). Και ένα γρήγορο (δε τολμούμε να πούμε βαρβάτο, ελέω πολιτικής ορθότητας) υπολογιστή. Α, ρίξτε και μια κάρτα γραφικών της προκοπής στο μίγμα (και αρκετή μνήμη). Σας το λέμε, πρόκειται για ΒΑΡΥ παιχνίδι που δε σηκώνει αστεία (δυστυχώς!), και μη πιστεύετε το κουτί που λέει "ελάχιστη ταχύτητα 266 MHz".



Α ναί, θέλετε και μπόλικο ελεύθερο χρόνο (αλλά θεωρούμε δεδομένο ότι τον έχετε, αλλιώς δε θα μας διαβάζατε τώρα, έτσι δεν είναι;), τόσο για την εγκατάσταση (μισή ώρα με το ρολόϊ) όσο και για το παιχνίδι.

Για ν'ακριβολογούμε, το μηχάνημα που κάναμε τις περισσότερες δοκιμές ήταν ένας AMD Athlon 800 MHz, με 256 MB μνήμη και μια αρχαία κάρτα γραφικών TNT2. Η πρώτη επαφή με μια δοκιμαστική έκδοση του παιχνιδιού ήταν σε ένα φορητό με Pentium/650 (ή κάπου τόσο), και ήταν κουραστική - αλλά δε παίρνω όρκο ότι έφταιγε η δοκιμαστική έκδοση ή ο υπολογιστής. Τέλος πάντων, με τον Athlon στα 800 X 600 σημεία (κοινώς pixels) και 16 bits χρωματικό βάθος βλέπαμε κοντά στα 10 καρέ το δευτερόλεπτο την περισσότερη ώρα (με δείκτη ποιότητας στα 4/5), και πτώσεις σε μονοψήφια καρέ κάθε φορά που έπαιζε κάποιο ηχητικό ή ατμοσφαιρικό εφέ. Με άλλα λόγια, ενοχλητικό.

Η κατάσταση ήταν πλέον εκνευριστική, κι έτσι το πήρα απόφαση και πήρα μια κάρτα γραφικών GeForce2 GTS. Δε θα πω ότι ήταν "η μέρα με τη νύχτα", αλλά η εμπειρία μου συνοψίζεται στα ακόλουθα: σχεδόν όλη την ώρα πάνω από 15 καρέ το δευτερόλεπτο, σαφώς καλύτερη ποιότητα (τέρμα δεξιά ο δείκτης στα 800 X 600 σημεία), και πιο ραφιναρισμένα εφέ. Κοντολογής, πριν πετάξετε τον Pentium/333, δοκιμάστε πρώτα να κάνετε μια τέτοια αναβάθμιση - μπορεί να εκπλαγείτε πολύ ευχάριστα (και ίσως είναι φτηνότερο απο το να πάρετε καινούργιο Pentium/1000 πχ.). Μετά απο λίγο ψάξιμο, κατέληξα στο συμπέρασμα πως η καλύτερη ποιότητα βγαίνει στα 1024x768x16bpp, καθώς πολλά απο τα textures του παιχνιδιού είναι φτιαγμένα για τέτοια ανάλυση. Σε αυτή την ανάλυση, ο υπολογιστής "κρατιόταν" κοντά στα 15 fps την περισσότερη ώρα.

Πέρα από τα ωραία σκηνικά (δοκιμάστε το σενάριο "Grain train into the night" στο Marias Pass για να πάρετε μια γεύση απο νυχτερινή διαδρομή με χιόνια, και οι προβολείς απο τις General Electric να σκίζουν το σκοτάδι και θα με θυμηθείτε...), ο ήχος παίζει αρκετά σημαντικό ρόλο στο παιχνίδι. Η αλήθεια είναι πως σε σχέση με τα (εντυπωσιακά) γραφικά, ο ήχος είναι αρκετά πιο κάτω σε ποιότητα (συγκρίνοντας πάντα με το αληθινό τραίνο), αλλά συνεισφέρει κι αυτός.

ΚΑΙΡΟΣ ΓΙΑ ΠΑΙΧΝΙΔΙ (ΚΙ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ)

Με μια φράση, μπορώ να σας πω ότι το παιχνίδι είναι πολύ πειστικό.

Ξέρουμε όμως οτι αυτό δε λέει και πολλά, κι έτσι ίσως είναι καλή ιδέα να περιγράψουμε τι (μπορείτε να) κάνετε στο παιχνίδι. Η Microsoft σας δίνει περισσότερα απο 800 χιλιόμετρα διαδρομής για να οδηγήσετε το τραίνο σας, στις ακόλουθες διαδρομές:

- Northeast Corridor (ηλεκτροκίνηση, 214 χιλιόμετρα στον εξομοιωτή, τμήμα από Φιλαδέλφεια ως Ουάσινγκτον) - τυπικά θα έχετε να οδηγήσετε το Acela Express της Amtrak.
- Marias Pass (ορεινή διαδρομή στη Μοντάνα μήκους 245 χλμ.) - τυπικά θα τραβάτε φορτηγά τραίνα της BNSF (Burlington Northern Santa Fe) ή θα κάνετε ελιγμούς, με ντιζελ-ηλεκτρικές μηχανές.
- Innsbruck - St.Anton (Αυστριακές Άλπεις, 101 χλμ. στη δεκαετία του 1930) - τυπικά θα προσπαθείτε να κινήσετε το Οριάν Εξπρές με ατμάμαξα των Αυστριακών σιδηροδρόμων.
- Settle & Carlisle (Βορειοδυτική Αγγλία, 116 χλμ., δεκαετία 1930) - τυπικά θα εκτελείτε δρομολόγια με την ατμάμαξα "Ιπτάμενος Σκωτσέζος" (Flying Scotsman) της LNER (London and North Eastern Railway).
- Tokyo - Hakone (88 χλμ. στην Ιαπωνία) - τυπικά οδηγείτε Ιαπωνικά ηλεκτροκίνητα τραίνα σε διάφορα σενάρια και αστικό σκηνικό.
- Hisatsu (νήσος Kyushu Ιαπωνίας, 86 χλμ.) - τυπικά οδηγείτε μια ντίζελ αυτοκινητάμαξα (ωτομοτρίς για τους παλιούς) σε ορεινές διαδρομές.

Μπορείτε φυσικά να "στήσετε" τα δικά σας σενάρια - πχ. μπορείτε να βάλετε ένα βαρύ φορτηγό της BNSF να προσπαθεί ν'ανέβει τα απότομα βουνά κοντά στο Τόκιο, ή τον "Ιπτάμενο Σκωτσέζο" να προσπαθεί να τρέξει γρήγορα στο Northeast Corridor. Τώρα, το αν θα τα καταφέρουν είναι τελείως άλλο ζήτημα... Και μερικά απο τα σενάρια είναι τόσο δύσκολα, που με έχουν κάνει να σέβομαι περισσότερο τους μηχανοδηγούς που καταφέρνουν να δαμάζουν τέτοια τέρατα σε καθημερινή βάση με ασφάλεια (δοκιμάστε το 'Noon Freight' σενάριο στο Marias Pass, να κατεβαίνετε το βουνό με φρένα, δυναμική πέδη στο τέρμα και να παλεύετε να κρατήσετε το φορτηγό με σαράντα βαριά βαγόνια κάτω από τον έλεγχό σας στο χιόνι και θα με καταλάβετε...)

Η εξομοίωση όμως πάει πολύ πιο μακριά από το να παίξετε τα διάφορα προκατασκευασμένα σενάρια, ή έστω παραλλαγές τους. Η ομοιότητα του τίτλου σαν όνομα με το MS Flight Simulator δεν είναι τυχαία. Η εταιρεία προσβλέπει στη δημιουργία επιπλέον μηχανών, σεναρίων και διαδρομών, όπως έγινε και με το Flight Simulator - κι εδώ εντοπίζω το δεύτερο σημαντικό πρόβλημα του πακέτου.

Το οποίο είναι ότι τα εργαλεία που παρέχονται είναι τελείως δύσχρηστα και αντιπαραγωγικά. Από το λίγο που διάβασα τις (μάλλον κακογραμμένες) οδηγίες, πρακτικά απαιτείται το 3D Studio της Autodesk για να φτιάξει κάποιος τουλάχιστον το τροχαίο υλικό (μηχανές και βαγόνια) - κι ας μην αναφερθούμε σε κτίρια, κλπ. Κι αυτό είναι απαράδεκτη απαίτηση - γιατί να πρέπει ν'αγοράσω ένα πακέτο που κάνει τρεις χιλιάδες δολάρια ΗΠΑ για να προσθέσω υλικό σ'ένα παιχνίδι των τριάντα δολαρίων;

Έτσι όπως έχουν τα πράγματα, μόνο εταιρείες μπορούν να δημιουργή-

σουν επιπλέον πακέτα επεκτάσεων για το παιχνίδι, αν και ορισμένοι φανατικοί έχουν ήδη αρχίσει να "παράγουν" επιπλέον πακέτα. Ενδεικτικά, έχουν ήδη αρχίσει να κυκλοφορούν στο Internet το Γερμανικό εξπρές ICE και η ηλεκτράμαξα DB 103, καθώς και η επιβλητική ατμάμαξα της New York Central J3a Hudson (τα στοιχήματα για το πότε θα εμφανιστεί και το Big Boy, δεκτά...)

Στο Internet επικρατεί αναβρασμός όσον αφορά το παιχνίδι - ήδη έχουν αρχίσει να βγαίνουν διάφορα βοηθήματα, όπως το TrainBuddy, που επιτρέπει να φτιάξει κάποιος γρήγορα και εύκολα consists (συρμούς, αν προτιμάτε), χωρίς να μπλέξει με το Activity Editor. Από στιγμή σε στιγμή αναμένεται CD που περιέχει το μυθικό Tecachapi Loop και τη τριγύρω περιοχή, ενώ κι άλλες εταιρείες έχουν ανακοινώσει πακέτα με προσθήκες για Αμερική κι Ευρώπη (κανείς για Ελλάδα;)

Επίσης, έχουν εμφανιστεί και πολλές διορθώσεις και μετατροπές για τις μηχανές (βελτιωμένη δυναμική πέδη στις Dash-9, διορθωμένες σκάλες στο GP-38, βαψίματα για διαφορετικές εταιρείες, κ.α.).

Παρατήρησα πως η εξομοίωση της δυναμικής συμπεριφοράς του τραίνου γίνεται τρομακτικά αργή για μεγάλα τραίνα (υπολογίζεται κάθε βαγόνι και μηχανή, πως αλληλεπιδρά με τ'άλλα, οι δυνάμεις που ασκούνται στους couplers και τα βαγόνια, κλπ).

Ενδεικτικά, στο Marias Pass με 2 μηχανές και 40 βαγόνια είχα 15 frames/δευτ., όταν έστησα ένα συρμό με 5 μηχανές και 110 βαγόνια, η ταχύτητα απεικόνισης έπεσε στα 5 καρέ/δευτερόλεπτο (δε γινόταν πια να το παίξεις ευχάριστα, και μάλλον ακόμα και μια GeForce3 κάρτα δε θα μπορούσε να διασώσει τη κατάσταση). Ίσως ένας Athlon/1400 να ήταν μια καλή "επένδυση" εδώ...

Μικρό "hint" για πιο "φωτογραφική" εμπειρία: αν πατήσετε το συνδυασμό πλήκτρων control-shift-F9, ο "φακός" της εξωτερικής κάμερας μένει ακίνητος (δεν ακολουθεί πλέον τη μηχανή), μέχρι να το ξαναπατήσετε (θα διαπιστώσετε τη διαφορά αυτή αν κοιτάτε από την εξωτερική κάμερα με το πλήκτρο '4')

ΤΟ RESUME (Αξίζει τα λεφτά του;)

Συνοπτικά, η εντύπωσή μου είναι "πολύ καλός εξομοιωτής, φρικτοί editors". Η εταιρεία προσπάθησε σκληρά να κρατήσει μια (δύσκολη) ισορροπία ανάμεσα στο ρεαλισμό και τη διασκέδαση, και πιστεύω ότι τα πήγε αρκετά καλά. Ελπίζουμε πως η Microsoft θα βγάλει μια δραστικά βελτιωμένη έκδοση σε όλους τους τομείς (ιδιαίτερα τους editors) - άλλωστε, ο MS Flight Simulator έπρεπε να φτάσει στην όγδοη έκδοση σήμερα για να θεωρείται σημείο αναφοράς.

Ο μόνος (επερχόμενος) ανταγωνιστής φαίνεται να είναι η Αυστραλιανή Auran με το Trainz, το οποίο φαίνεται αρκετά προσεγμένη δουλειά. Οι μέχρι τώρα διαθέσιμοι εξομοιωτές είναι παρασάγγας πίσω στον τομέα του ρεαλισμού στην απεικόνιση.

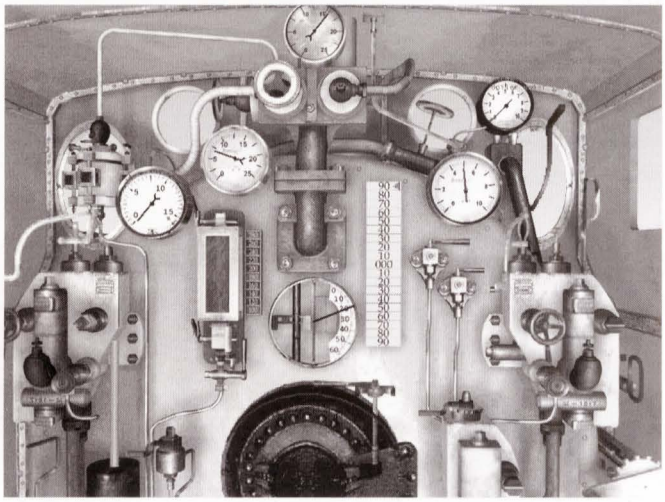
Αν τώρα η εταιρεία το έβγαζε και για Linux... (καλά, μπορούμε να ονειρευόμαστε, έτσι δεν είναι;) ■

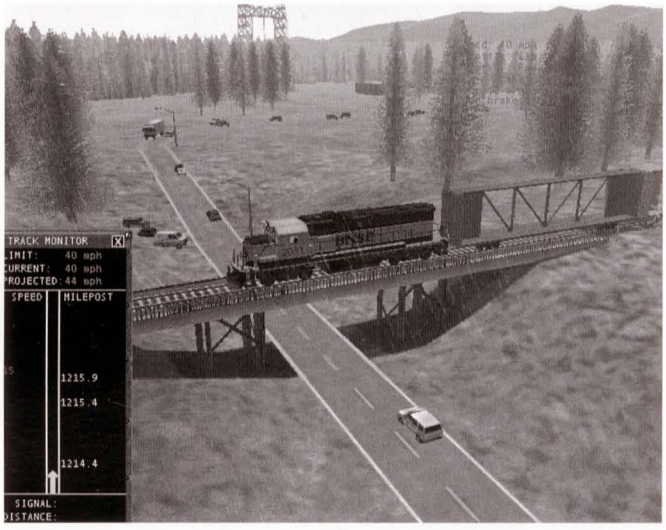
LINKS

http://www.microsoft.com/games/trainsim/
http://www.auran.com/

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΑ FAN SITES ΓΙΑ ΕΞΟΜΟΙΩΤΕΣ ΤΡΑΙΝΩΝ

http://www.3dtrainstuff.com/
http://www.train-sim.com/
http://www.aluminumcloud.com/
http://www.trainartisan.com/
http://www.black5.co.uk





Δ. ΚΑΡΑΤΟΛΟΣ

ΝΕΟ ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΦΣ

του Φραγκίσκου Έλλιοτ

Ύστερα από την αναστολή εκμετάλλευσης της μήκους 80 km μετρικής γραμμής Βόλου - Βελεστίνου - Φαρσάλων - Παλαιοφάρσαλου το 1998, μέλη του ΣΦΣ προχώρησαν στη σύσταση μιας ομάδας εργασίας -όπως αυτής του μουσειακού σιδηροδρόμου Καλυβίων Αττικής- με σκοπό την μουσειακή και τουριστική αξιοποίηση του εν λόγω τμήματος των πάλαι ποτέ "Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων". Ήδη βρίσκονται σε εξέλιξη εκτεταμένες εργασίες συντήρησης και αποκατάστασης τμημάτων επιδομής με στόχο, αφενός την προστασία του διαδρόμου από βέβαιες καταπατήσεις και αφετέρου την διατήρησή του σε κατάσταση κυκλοφορίας ώστε να εξασφαλιστεί η λειτουργία μουσειακών - τουριστικών συνθέσεων τροχαίου υλικού ιστορικής αξίας . Αξίζει να σημειωθεί ότι η ομάδα του ΣΦΣ στοχεύει στην αποκατάσταση της γραμμής σε όλο το μήκος των 80 km, επιδιώκοντας έτσι τη δημιουργία ενός από τους μεγαλύτερους μουσειακούς σιδηροδρόμους στην Ευρώπη.

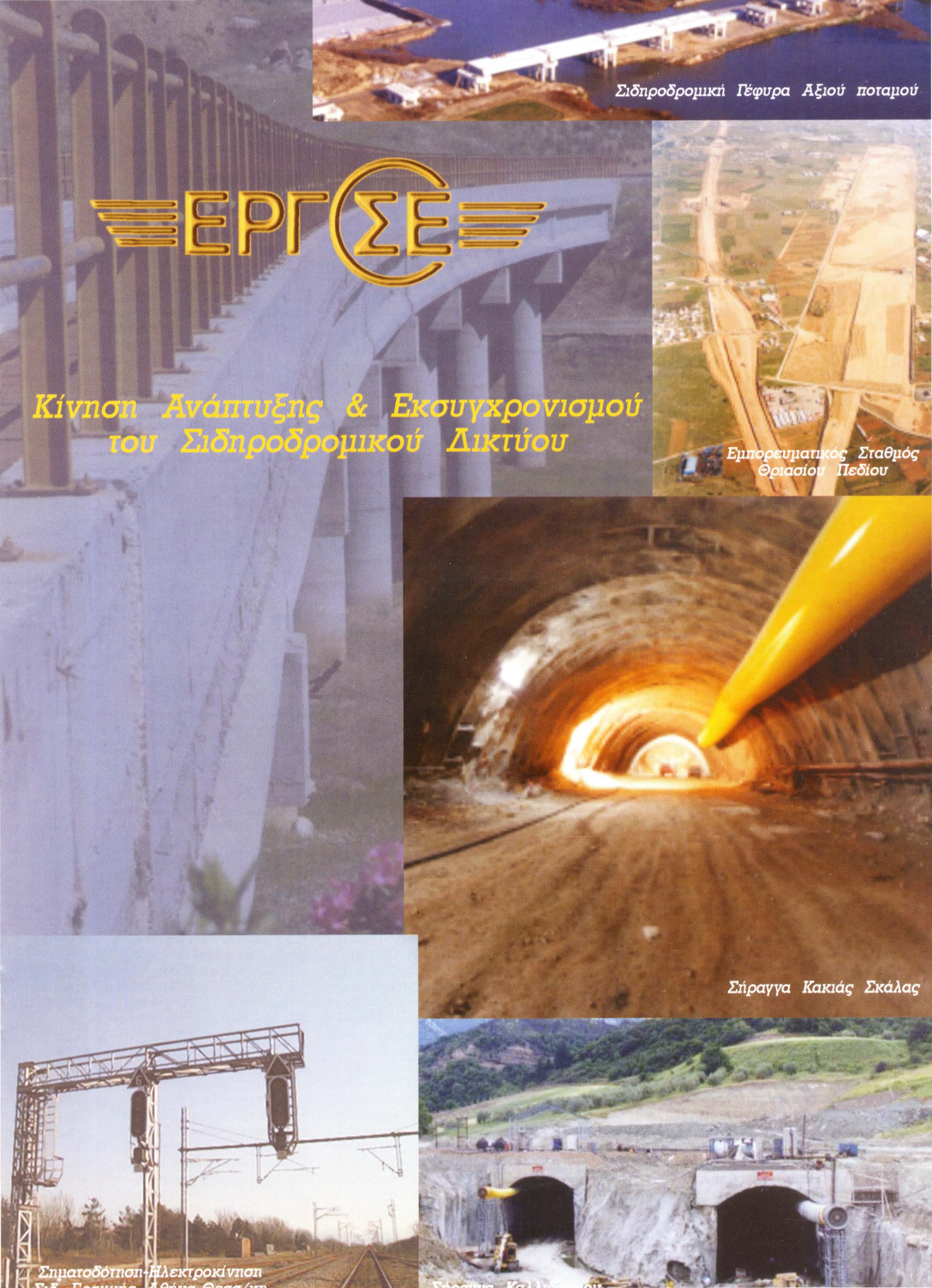
Όλα αυτά βέβαια δεν θα μπορούσαν να γίνουν χωρίς την πολύτιμη και απαραίτητη βοήθεια του ΟΣΕ, ο οποίος είναι σύμφωνος και έχει εκφραστεί θετικά για αυτήν την προσπάθεια της ομάδας του ΣΦΣ.

Θερμές ευχαριστίες για την πολύτιμη βοήθειά τους, ανήκουν στο προσωπικό του 4ου Τμήματος Γραμμής, στο προσωπικό σταθμού και ελιγμών των ΣΣ Βόλου και Βελεστίνου και στο προσωπικό συντήρησης και έλξης του Μηχανοστασίου-Εργοστασίου Βόλου.

Πολλές ευχαριστίες ανήκουν επίσης και στη ΔΕΗ, η οποία παραχώρησε στο Σύλλογο μια από τις βιομηχανικές δηζελάμαξες που δούλευαν στα Λιγνιτορυχεία Αλιβερίου στην Εύβοια. Πιο συγκεριμένα η Δ/Α "Νο. 3 ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ ΔΕΗ ΑΛΙΒΕΡΙΟΥ" εξυπηρετούσε το λιγνιτορυχείο έως τα μέσα της δεκαετίας του 1980, εποχή που σταμάτησε η εξόρυξη λιγνίτη. Έκτοτε φυλλάσοταν στεγασμένη στο Αλιβέρι μαζί με τις υπόλοιπες τρεις, ιδίου τύπου, μηχανές Ύστερα από τις απαραίτητες εργασίες συντήρησης και κατόπιν κάποιων αναγκαίων επεμβάσεων (όπως η προσαρμογή οργάνων ζεύξης & πρόσκρουσης συμβατών με το υλικό του "Θεσσαλικού"), η παρθενική δηζελάμαξα του Συλλόγου βρίσκεται σε πολύ καλή λειτουργική καταστάση, γεγονός που επιβεβαιώθηκε και από σειρά δοκιμαστικών διαδρομών.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Κατασκευαστής: Nippon Sharyo Seizo Kaisha Ltd
Χώρα Προέλευσης Ιαπωνία
Εύρος γραμμής : 1000 mm
Έτος κατασκευής : 1971
Διάταξη αξόνων : B
Μήκος (πρό προσκρουστήρων) : 6500 mm
Πλάτος : 2400 mm
Ύψος : 3200 mm
Διάμετρος τροχών (νέων) : 774 mm
Βάρος σε τάξη πορείας : 20000 kg
Απόβαρο : 19500 kg
Μέγιστη ταχύτητα : 30 km/h (93 mph)
Ελάχιστη ταχύτητα συνεχούς λειτουργίας : 5,4 km/h
Μέγιστη ελκτική δύναμη (μ=0.25): 5000 kg (49 kN)
Ονομαστική ισχύς δηζελοκινητήρα (Δ/Κ): 180 HP στις 2000 rpm
Τύπος Δ/Κ: Τετράχρονος Cummins NH-220-BI license-built από την Komatsu
Αριθμός κυλίνδρων Δ/Κ: 6 σε σειρά
Μετάδοση: Υδραυλική - Μηχανική
Τύπος υδραυλικού μετατροπέα: Twin disc Nigata DB-100
Σύστημα πεδήσεως: Ανεξάρτητη πέδη δηζελάμαξας, πεπιεσμένου αέρα 5M-3 Mitsubishi
Χωρητικότητα Καυσίμου: 500 l


ΕΡΓΣΕ
Κίνηση Ανάπτυξης & Εκσυγχρονισμού
του Σιδηροδρομικού Δικτύου
Σιδηροδρομική Γέφυρα Αξιού ποταμού
Εμπορευματικός Σταθμός
Θριασίου Πεδίου
Σήραγγα Κακιάς Σκάλας
Σηματοδότηση-Ηλεκτροκίνηση

ΠΕΡΙ ΓΡΑΜΜΩΝ ΚΑΙ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Σταδιακές αλλαγές στα δρομολόγια του δικτύου κανονικής γραμμής έγιναν μέσα στο 2001. Συγκεκριμένα:

1. ΜΕΙΩΣΗ ΧΡΟΝΟΥ ΑΘΗΝΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ. Από 24.3.2001 αυξήθηκαν οι οριακές ταχύτητες στα νέα και ανακατασκευασθέντα τμήματα διπλής γραμμής Δομοκού - Ευαγγελισμού και Λεπτοκαρυάς - Θεσσαλονίκης και μειώθηκαν αντίστοιχα οι χρόνοι διαδρομής κατά 30 περίπου λεπτά. Η μείωση έγινε για όλες τις αμαξοστοιχίες στο τμήμα Λάρισας - Θεσσαλονίκης και άλλαξαν μόνο οι ώρες αναχώρησης και άφιξης στη Θεσσαλονίκη. Οι αμαξοστοιχίες IC 50 και 51 διανύουν πλέον την απόσταση Αθήνας - Θεσσαλονίκης σε 5 ώρες και 30 λεπτά, οι υπόλοιπες αμαξοστοιχίες IC σε 5 ώρες και 50 λεπτά περίπου και οι αμαξοστοιχίες που εκτελούνται από δηζελοσυρμούς σε 6 ώρες και 50 λεπτά περίπου.

Σημειώνουμε ότι δεν έγινε επαναχάραξη των δρομολογίων στο τμήμα Αθήνας - Λάρισας, ώστε να ληφθεί υπ' όψιν η αδυναμία εκτελέσεως διασταυρώσεων στον κατεστραμμένο από τον Ιούλιο του 2000 σταθμό Καλλιπεύκης. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα οι αμαξοστοιχίες που είχαν και εξακολουθούν να έχουν προγραμματισμένες διασταυρώσεις στο σταθμό αυτό, να καθυστερούν στους εκατέρωθεν σταθμούς Αγγειών και Καρυάς. Οι καθυστερήσεις αυτές είναι πολύ δύσκολο να ανακτηθούν στην υπόλοιπη διαδρομή των αμαξοστοιχιών. Απορίας άξιον είναι το γεγονός ότι ο ΟΣΕ δεν προχώρησε σε επάνδρωση του σταθμού, ώστε να εκτελούνται οι διασταυρώσεις χειροκίνητα και προτιμά να καθιστά τα δρομολόγιά του αναξιόπιστα. Σε περιπτώσεις δε ήδη καθυστερημένων αμαξοστοιχιών οι επιπλέον καθυστερήσεις είναι απρόβλεπτες και προκαλούν την δικαιολογημένη αγανάκτηση του κοινού. Όσο για τις εμπορικές αμαξοστοιχίες οι αναμονή επί 2 και 3 ώρες στους προαναφερόμενους σταθμούς είναι συνηθισμένο φαινόμενο.

Οι "προγραμματισμένες" καθυστερήσεις για IC και ταχείες κυμαίνονται μεταξύ 18-25 λεπτών. Εκτός από τις παραπάνω, "προγραμματισμένες" καθυστερήσεις προκύπτουν και από τη μη λειτουργία της διπλής γραμμής μεταξύ Λιβαδειάς - Τιθορέας, όπου γίνεται ανακαίνιση εδώ και ενάμιση χρόνο. Αυτές είναι, η αμαξοστοιχία 1520 επί 23΄ λεπτά στο σταθμό Λιβαδειάς για αναμονή της αμαξοστοιχίας IC 51 και η αμαξοστοιχία IC 53 επί 20΄ λεπτά στο σταθμό Τιθορέας για αναμονή της αμαξοστοιχίας IC 50.

Αν στις παραπάνω προστεθούν και αυτές που προκύπτουν από τη μη λειτουργία τμημάτων της διπλής γραμμής μεταξύ Π. Βασιλίσσης - Αγ. Στεφάνου, όπου γίνονται εργασίες ανακαίνισης, μπορεί να κατανοηθεί το μέγεθος της αναξιοπιστίας πολλών δρομολογίων.

2. ΜΕΙΩΣΗ ΧΡΟΝΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΒΕΡΟΙΑΣ. Από την ίδια ημερομηνία τροποποιήθηκαν και τα δρομολόγια προς τη Δυτική Μακεδονία, λόγω αύξησης της ταχύτητας στα ανακαινισμένο τμήμα Πλατέος - Σκύδρας από 100 Km/h σε 110 Km/h. Ο χρόνος που απαιτείται πλέον για τη διαδρομή Θεσσαλονίκης - Έδεσσας είναι 1 ώρα και 50 λεπτά. Δυστυχώς όμως και παρά την επαναφορά της διαθεσιμότητας των A/A MAN του ΜΘ στα κανονικά επίπεδα, πριν την ακινητοποίησή τους από έλλειψη ανταλλακτικών, δεν έγινε επαναφορά των δρομολογίων στα προηγούμενα επίπεδα, επειδή οι A/A MAN χρησιμοποιήθηκαν στα δρομολόγια Λάρισας - Θεσσαλονίκης και Λάρισας - Βόλου, όπου μειώθηκε η διαθεσιμότητα των A/A Ganz Mavag. Προβλέπεται να χρησιμοποιηθούν και στη γραμμή Καλαμπάκας μόλις τροποποιηθεί το σύστημα ανοίγματος των θυρών και δεν φρακάρουν στις νέες υψηλές αποβάθρες των σταθμών Παλαιοφαρσάλου, Καρδίτσας και Τρικάλων.

Αξίζει να αναφερθεί ότι εκτελούνται 2 δρομολόγια Θεσσαλονίκης - Φλώρινας, 1 προς Κοζάνη, 1 προς Έδεσσα ενώ προστέθηκαν δύο ζεύγη δρομολογίων Θεσσαλονίκης - Αλεξάνδρειας. Από το Φθινόπωρο οι αμαξοστοιχίες προς και από Φλώρινα τερματίζουν στο Αμύνταιο, όπου υπάρχει ανταπόκριση με λεωφορεία, λόγω ανακαίνισης του τμήματος Αμυνταίου - Βεύης.

3. ΒΟΛΟΣ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ. Από 3.6.2001 τροποποιήθηκαν και τα δρομολόγια της Δυτικής Θεσσαλίας, ώστε να υπάρχει απ' ευθείας σύνδεση Βόλου - Καλαμπάκας (μέσω Λάρισας). Οι αμαξοστοιχίες αυτές αναχωρούν από Βόλο 05:48 και 11:15 και από Καλαμπάκα 09:38 και 17:23. Εκτός από αυτές εξακολουθούν να κυκλοφορούν ένα ζεύγος Καλαμπάκας - Παλαιοφαρσάλου με ανταπόκριση στο IC 71, το ζεύγος IC 48 και 47 Αθήνας - Καλαμπάκας και το ζεύγος IC Λάρισας - Καλαμπάκας.

4. ΛΟΙΠΗ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ. Από 10.6.2001 τροποποιήθηκαν και τα δρομολόγια Θεσσαλονίκης - Ειδομένης - Εξωτερικού και Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου. Η τροποποίηση έγινε εξ' αιτίας της δρομολόγησης ενός νέου ζεύγους αμαξοστοιχιών Θεσσαλονίκης - Σκοπίων (394 και 395) με αναχώρηση από Θεσσαλονίκη 07:23 και άφιξη 22:58, ενός νέου ζεύγους Στρυμόνος - Σόφιας (1660 και 1661) με ανταπόκριση στις αμαξοστοιχίες 1632 και 1633 και της χάραξης ενός ζεύγους δρομολογίων Θεσσαλονίκης - Κωνσταντινούπολης (4616 και 4615 "Δαρδανέλια Express") με αναχώρηση από τη Θεσσαλονίκη 17:34 και άφιξη 09:16 το οποίο, αν και διεθνές, χαρακτηρίστηκε "προαιρετικό" και ουδείς είναι σε θέση να μας πληροφορήσει πότε και αν θα υλοποιηθεί.

Στα νέα δρομολόγια καμία συντόμευση δεν έγινε στα υπερβολικά "ανοιχτά" δρομολόγια των δηζελοκινήτων ημερησίων αμαξοστοιχιών που ενώ χαράχτηκαν με προδιαγραφές της περασμένης δεκαετίας (Δ/Η Alsthom και 7 - 8 επιβατάμαξες) εκτελούνται με Δ/Η Adtranz και 3 - 4 επιβατάμαξες (αμαξοστοιχίες 613 και 614).

Λόγω του ότι το δρομολόγιο της προαιρετικής αμαξοστοιχίας 4615 συνέπιπτε με το δρομολόγιο της αμαξοστοιχίας 1631, το ζεύγος των αμαξοστοιχιών 1634 - 1631 καταργήθηκε στο τμήμα Σερρών - Δράμας.

5. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ: ΠΟΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ;. Για μια ακόμη χρονιά εξακολουθούν να ισχύουν τα ίδια δρομολόγια στο δίκτυο Πελοποννήσου (ισχύουν από το 1997 αν δεν μας απατά η μνήμη μας). Η προσπάθεια εφαρμογής ενός νέου πλέγματος δρομολογίων με πέντε ζεύγη IC (ένα παραπάνω) στη γραμμή Αθήνας - Πάτρας - Κυπαρισσίας, από τα οποία δύο θα τερμάτιζαν στην Ολυμπία, δύο στην Κυπαρισσία και ένα στον Πύργο και βελτίωση των δρομολογίων στις υπόλοιπες γραμμές, ναυάγησε όπως και τις προηγούμενες φορές. Αυτή τη φορά προσέκρουσε σε νέες παραμέτρους που ετέθησαν από την πλευρά της υπηρεσίας Έλξης της Διεύθυνσης Πελοποννήσου. Όπως μας πληροφόρησαν συνδικαλιστές του χώρου, ζητήθηκε να μην υπολογιστούν οι A/A Ganz Mavag για την εκτέλεση δρομολογίων μεγάλου μήκους, παρά μόνο για τοπικά - προαστιακά, να μη δρομολογούνται οι A/A MAN/EN (προαστιακές και IC) πριν παρέλθει τετράωρο από την άφιξή τους στο κεντρικό μηχανοστάσιο και να μην υπολογίζεται η εφεδρική μονάδα για κάλυψη καθυστέρησης προηγούμενου δρομολογίου. Όπως μας επεσήμαναν η αδικαιολόγητα χαμηλή διαθεσιμότητα των A/A IC που φτάνει το 50 - 60%, δεν επέτρεπε την εκτέλεση ούτε των ισχυόντων δρομολογίων και καθιστούσε δυσχερέστατη την ενίσχυση τους τις ημέρες αυξημένης κίνησης. Παρόλα αυτά οφείλουμε να ομολογήσουμε ότι τις περιόδους των εορτών της Καθαρής Δευτέρας, του Πάσχα και κατά τη θερινή περίοδο, όλα τα δρομολόγια της Πελοποννήσου ενισχύθηκαν θεαματικά και εκτελέστηκαν έκτακτα δρομολόγια. Αντίθετα στο δίκτυο της ΔΠΑ υπήρξαν ενισχύσεις ορισμένων μόνο IC εξ αιτίας της συνεχιζόμενης έλλειψης επιβαταμαξών.

Στα προταθέντα δρομολόγια υπήρχε πρόβλεψη, εάν απελευθερωνόταν η A/A του προαστιακού Πατρών, να επαναχαραχθούν τρία απ' ευθείας ζεύγη δρομολογίων Πειραιά - Ναυπλίου. Τελικά τα προαστιακά δρομολόγια της Πάτρας ανεστάλησαν μετά τις γνωστές καταργήσεις "Παπαδημητρίου" τον περασμένο Οκτώβριο.

Όμως με τα δρομολόγια που παραμένουν, εξακολουθεί η υποβάθμιση της γραμμής Ναυπλίου που έχει 2 απ' ευθείας ζεύγη δρομολογίων από τον Πειραιά και ένα τοπικό ζεύγος από το Άργος που ανταποκρίνεται με τις αμαξοστοιχίες 421 προς Πειραιά (επισφαλής λόγω ελαχίστου χρόνου αναμονής) και 423 από την Τρίπολη. Κατάλοιπο της ανεγκέφαλης ή κατευθυνόμενης πολιτικής δρομολογίων της προηγουμένης Διοικήσεως, που δεν ξεχώριζε τα ανταποκρινόμενα από τα αμιγώς τοπικά δρομολόγια, δεν υπάρχουν ανταποκρίσεις στην αμαξοστοιχία 422 από Πειραιά προς Ναύπλιο και στην αμαξοστοιχία 423 από Ναύπλιο προς Πειραιά. Έτσι οι επιβάτες από και προς Αθήνα - Πειραιά, έχουν να επιλέξουν ανάμεσα σε ένα πολύ πρωινό δρομολόγιο (από Αθήνα 07:24 και από Ναύπλιο 06:10) και ένα απογευματινό (από Αθήνα 16:02 και από Ναύπλιο 18:32). Αν σε αυτά προστεθεί και η αναστολή λειτουργίας του σταθμού Ναυπλίου και η συντόμευση του χρόνου της οδικής μεταφοράς λόγω της κατασκευής των νέων αυτοκινητοδρόμων, τότε γίνονται φανερά τα αίτια της πτώσης της επιβατικής κίνησης της γραμμής.

Ιδιαίτερα υποβαθμισμένο παραμένει και το τμήμα Κυπαρισσία - Ζευγολατιό - Καλαμάτα όπου μόνο δύο ζεύγη δρομολογίων εκτελούνται. Στα δρομολόγια που δεν εφαρμόστηκαν είχαν

προβλεφθεί τρία, καθώς και ένα τοπικό ζεύγος Καλαμάτας - Ζευγολατιού.

ΑΠΥΘΜΕΝΟΣ ΑΝΟΗΣΙΑ ΚΑΙ ΕΛΑΦΡΟΤΗΤΑ ΕΝΑΝΤΙΟΝ ΤΡΑΜ.

Το νέο τραμ της Αθήνας μπήκε επιτέλους στην τελική ευθεία, μετά την υπογραφή της σύμβασης κατασκευής με την Κοινοπραξία TERNA - IMPREGILO. Ένα όνειρο ετών για όλους εμάς, που επί σειράν ετών αγωνιστήκαμε για την επαναφορά αυτού του πλέον οικολογικού μέσου αστικής μεταφοράς,γίνεται πλέον πραγματικότητα.

Την στιγμή αυτή λοιπόν διάλεξαν διάφορες ετερόκλιτες μικρές μειοψηφίες των τοπικών κοινωνιών των περιοχών διέλευσης του τραμ, συνεπικουρούμενες από έναν υπέργηρο επιφυλλιδογράφο αθηναϊκής εφημερίδας, ένα γηραιό Καθηγητή του Πολυτεχνείου και έναν αποτυχημένο πρώην Δήμαρχο Αθηνών, για να επιτεθούν με απαράδεκτα, έως και γελοία επιχειρήματα εναντίον ενός ευέλικτου, αξιόπιστου φιλικού και άνετου μέσου μεταφοράς,επιχειρήματα πού βρίθουν εμπάθειας,προκατάληψης,πλήρους άγνοιας και ασχετοσύνης περί του τι είναι το σύγχρονο τραμ, και προδίδουν "τρικυμία εν κρανίω ". Για παράδειγμα, η "Συντονιστική Επιτροπή για τη Διάσωση της Παραλίας του Σαρωνικού" σε ανακοινώσεις της αναφέρει μεταξύ άλλων ότι:

● Το τραμ "Καταστρέφει το παραλιακό πεζοδρόμιο και κόβει τους πανέμορφους φοίνικες". Εδώ απλά ψεύδεται ασυστόλως αφού επανειλημένα η ΤΡΑΜ Α.Ε. έχει απαντήσει, επιδεικνύοντας και τα σχετικά σχέδια, ότι ούτε οι φοίνικες κόβονται, ούτε το πεζοδρόμιο στενεύει σημαντικά, όπως ισχυρίζονται.

● "Η γραμμή χωροθετείται στις στενές οδούς Αχιλλέως και Ελ. Βενιζέλου και θα δημιουργηθούν κυκλοφοριακά προβλήματα ...". Μα το 80% των δρόμων πού κυκλοφορούν τραμ διεθνώς είναι δρόμοι με πλάτος ίδιο ή μικρότερο εκείνου πού έχουν οι προσφερθέντες δρόμοι. Ίσα- ίσα πού το τραμ έχει αποδείξει σαφώς την υπεροχή του σε στενούς κεντρικούς δρόμους λόγω της μεγάλης μεταφορικής του ικανότητας (αποδοτικότερη αξιοποίηση της λωρίδας του) και της προσδιορισμένης πορείας του (μεγαλύτερη ασφάλεια λόγω προβλέψιμης κίνησης). Όμως από πού και ως πού η Ελ. Βενιζέλου με πλάτος 60μ. μεταξύ ρυμοτομικών γραμμών είναι στενός δρόμος; Σήμερα στο δρόμο αυτό επικρατεί πρωτοφανές κομφούζιο γιατί υπάρχουν ουσιαστικά μόνο δύο λωρίδες κυκλοφορίας (μία ανόδου και μία καθόδου) στις οποίες συνωστίζονται λεωφορεία, τρόλλεϋ και Ι.Χ., ενώ το υπόλοιπο πλάτος του δρόμου είναι αδιαμόρφωτο και χρησιμοποιείται άναρχα και σπάταλα για παράνομη στάθμευση Ι.Χ., ρίψη μπάζων, "τραπεζάκια έξω" κλπ. Με το έργο του τραμ αναδιατάσσεται και διευρύνεται το ωφέλιμο πλάτος της λεωφόρου για να αποδοθεί στις διαχωρισμένες ροές γενικής κυκλοφορίας και τροχιοδρομικής συγκοινωνίας (μεσαία νησίδα με φύτευση δενδρυλλίων, γκαζόν και διπλή τροχιά τραμ). Έτσι και ο κοινόχρηστος χώρος θα αναβαθμιστεί και θα τονωθεί περαιτέρω το τοπικό κέντρο της Νέας Σμύρνης και οι υπάρχουσες λειτουργίες του (εμπορικές, αναψυχής κλπ.), ενώ οι αξίες γής και ακινήτων κατά μήκος της γραμμής θα αυξηθούν λόγω της βελτιωμένης προσπελασιμότητας πού θα προσφέρει το νέο σύστημα καθώς και των έργων ανάπλασης πού θα γίνουν. Το ίδιο ακριβώς θα συμβεί και στις άλλες γειτονιές πού θα εξυπηρετήσει το νέο τραμ . Αυτό άλλωστε δείχνει η πρόσφατη εμπειρία σε πάνω από 100 ευρωπαϊκές και αμερικάνικες πόλεις πού εγκατέστησαν εξαρχής σύγχρονο τραμ.

● "Το σύγχρονο τραμ δεν είναι το ειδυλλιακό τραμ των γονιών μας αλλά ένα ηλεκτρικό τραίνο". Θα το πούμε μια ακόμα φορά. Το σύγχρονο τραμ είναι ένα ηλεκτροκίνητο μέσο σταθερής τροχιάς που έχει τη μοναδική ικανότητα να μεταφέρει με απόλυτη επιτυχία τα εγγενή πλεονεκτήματα του κλασσικού τραίνου (ενεργειακά, συγκοινωνιακά, περιβαλλοντικά) στην κλίμακα των επιφανειακών αστικών μεταφορών, συμβιώνοντας αρμονικά με την πόλη.

● "Είναι τρισδιάστατη σιδερένια κατασκευή" (sic). Έχετε άραγε δεί συγκοινωνιακό μέσο διδιάστατο ή μονοδιάστατο; Και τα λεωφορεία μήπως είναι χάρτινα; Μάλιστα τα σύγχρονα τραμ κατασκευάζονται ως επί το πλείστον από ελαφρά κράματα αλουμινίου.

● "Φράγμα ανάμεσα στην πόλη και στην θάλασσα". Μήπως το μπερδεύουν με την επιχειρούμενη αυτοκινητοδρομοποίηση της Λεωφ. Ποσειδώνος; Γιατί αν το τραμ είναι φράγμα, τότε πώς το αφήνουν να διασχίζει τόσους και τόσους κεντρικούς δρόμους και πεζόδρομους σε πάμπολλες σημαντικές πόλεις του κόσμου (Βιέννη, Ζυρίχη, Άμστερνταμ, Στρασβούργο, Βρυξέλλες, Σαν Φραντζίσκο κλπ) και μάλιστα με περισσή ασφάλεια για τους πεζούς;

● "Θα διαθέτει πυλώνες και σύρματα". Μα και το τρόλλεϋ που μας αντιπροτείνουν δεν διαθέτει τα ίδια και μάλιστα εις πολλαπλούν (διπλά σύρματα αντί των μονών του τραμ).

● "Θα έχει βαγόνια (sic) των 250 ατόμων πού θα διέρχονται ανά 4 λεπτά". Μα η υψηλή χωρητικότητα είναι ακριβώς το ζητούμενο από μία αναβαθμισμένη αστική συγκοινωνία.

● "Θα απαγορεύει τη θάλασσα στους πολίτες με τη βία της ταχύτητάς του και του μεταλλικού γιγάντιου οπλικού του όγκου". Αν υπάρχει κάποια βία από ταχύτητα, αυτή αφορά την κόλαση των Ι.Χ. πού διασχίζουν την Ποσειδώνος και για αυτήν δεν βγάζουν τσιμουδιά οι ψευδο-οικολόγοι της συμφοράς. Όσο για το "μεταλλικό γιγάντιο όγκο", αλήθεια δεν ξέραμε ότι τα χαμηλοδάπεδα, κομψά και φουτουριστικά οχήματα του σύγχρονου τραμ πού αποτελούν εικαστική παρέμβαση στην πόλη (βλ. φωτογραφία), μπορούν να παραβληθούν με τον "Τιτανικό" (αλήθεια για τα αρθρωτά λεωφορεία και τις νταλίκες τσιμουδιά;).

● "Θα μειωθούν επικίνδυνα τα πλάτη των λωρίδων των αυτοκινήτων". Σπουδαίοι "οικολόγοι" που νοιάζονται για τα ρυπογόνα Ι.Χ. αντί για την προτεραιότητα και έμφαση στα μαζικά μέσα μεταφοράς και την ποιότητα ζωής σε αυτή την παλαίπωρη πόλη

● "Αφθονούν τα λεωφορεία στις διαδρομές που θα μπεί τραμ " Μα το τραμ (όπως έγινε και με το μετρό) θα έρθει να αντικαταστήσει το άθροισμα όλων αυτών των λεωφορείων πού δεν μπορούν πιά να εξυπηρετήσουν και έχουν φτάσει σε κορεσμό.

● "Ένας παραλιακός λεωφορειόδρομος με πύκνωση λεωφορείων θα έλυνε το πρόβλημα...". Κατ' αρχήν ας μας πούν ο λεωφορειόδρομος πού θα γίνει, στον αέρα; δεν απαιτεί ειδικό χώρο όπως ο διάδρομος του τραμ και μάλιστα μεγαλύτερου πλάτους καθώς τα λεωφορεία δεν είναι οχήματα σταθερής τροχιάς; Και ποιος τους είπε ότι ο λεωφορειόδρομος μπορεί να φτάσει την μεταφορική ικανότητα του τροχιόδρομου σε αποκλειστική λωρίδα (η σχέση τους είναι 1 προς 4); Και ποιος λεωφορειόδρομος στην Αθήνα δεν έχει αχρηστευτεί από παρκαρισμένα αυτοκίνητα (κάτι που δεν μπορεί να γίνει με το τραμ);

● "Το τραμ είναι εξαιρετικά ενεργοβόρο". Συγχαρητήρια στις κυρίες και στους κυρίους της Επιτροπής που κατάφεραν να καταργήσουν τους νόμους του Νεύτωνα. Το τραμ απαιτεί μόλις το 1/3 της ενέργειας που καταναλώνουν λεωφορεία και τρόλλεϋ για ισοδύναμο μεταφορικό έργο..

● "Το τραμ είναι αθόρυβο και θα πατάει τους γέροντες που δεν θα το ακούνε...". Μα επιτέλους, αποφασίστε πότε είναι κακό το τραμ, όταν είναι θορυβώδες ή όταν είναι αθόρυβο; και το καμπανάκι του τραμ γιατί υπάρχει αλήθεια;

Τελειώνοντας, ας μας πούν όλοι αυτοί πού μιλούν εμπαθώς για "σιδερένια τέρατα" γιατί 450 πόλεις σε όλο τον κόσμο εξυπηρετούνται από νέα, ή αναβαθμισμένα συστήματα τραμ; Αυτές άραγε δεν είχαν "οικολόγους" και "ευαισθητοποιημένους" πολίτες; ■

ΤΑ ΠΕΤΡΕΛΑΙΑ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΟΠΟΛΗΣ: τέλος εποχής

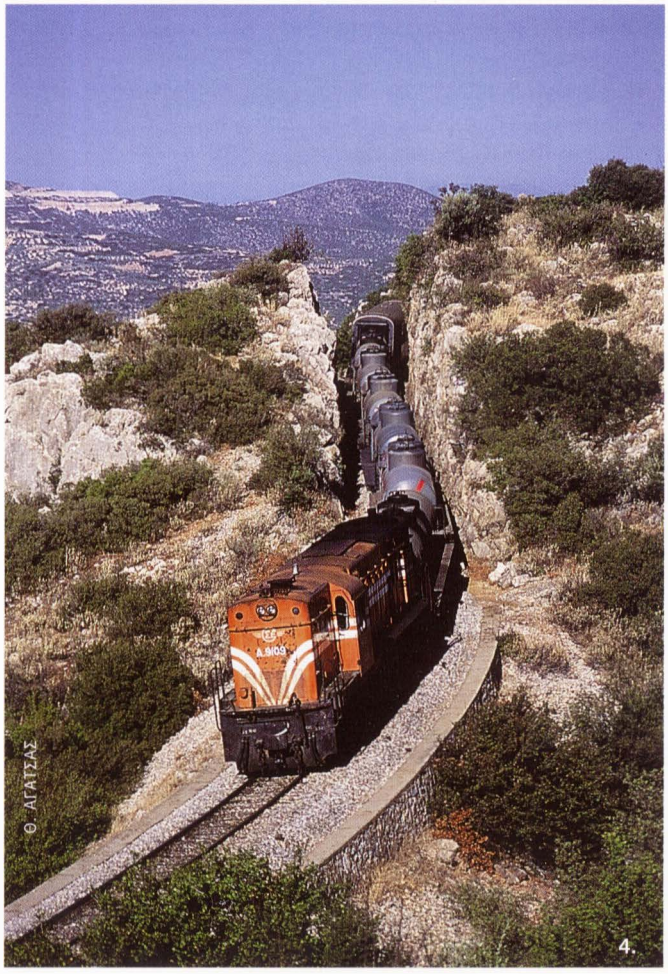
Των: Κώστα Κακαβά & Θωμά Αγάτσα

Μία από τις πιο όμορφες σιδηροδρομικές διαδρομές στη χώρα μας είναι η γραμμή Κορίνθου - Τρίπολης - Καλαμάτας. Διασχίζει την ορεινή ενδοχώρα της Πελοποννήσου και η χάραξή της είναι πολύ δύσκολη, επειδή συνδέει τον Αργολικό κάμπο με τα οροπέδια της Τρίπολης και της Μεγαλόπολης, πρίν καταλήξει στον κάμπο της Μεσσηνίας.

Οι μεγάλες υψομετρικές διαφορές των περιοχών αυτών ανάγκασαν τους μηχανικούς να την περάσουν μέσα από φαράγγια και πλαγιές βουνών κατασκευάζοντας πλήθος τεχνικών έργων (ενιυπωσιακές πέτρινες και μεταλλικές γέφυρες, επιχώματα, λιθοδομές, ορύγματα και τούνελ). Την εποχή που κατασκευάστηκε απετέλεσε ένα τεχνικό θαύμα.

Κ. ΚΑΚΑΒΑΣ

3.



Θ. ΑΓΑΪΤΣΑΣ

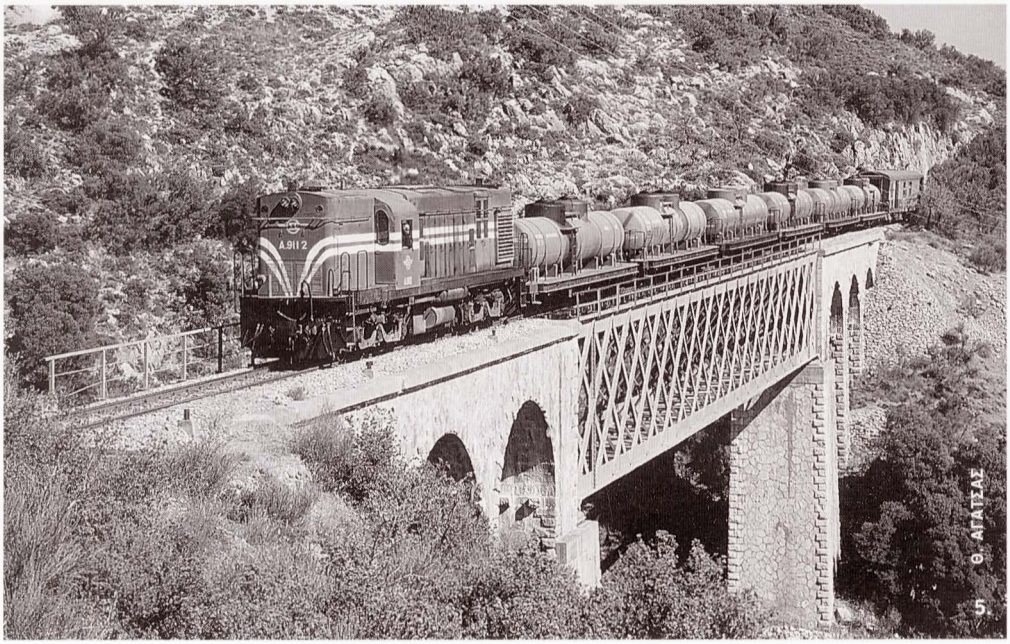
4.

Εξ αιτίας του σύγχρονου αυτοκινητόδρομου που άρχισε να παραδίδεται ιμηματικά από το 1990, η κίνηση του σιδηροδρόμου έπεσε κατακόρυφα και εξακολουθεί να συρρικνώνεται, καθώς ο απαιτούμενος χρόνος για τη σύνδεση των αστικών κέντρων που εξυπηρετεί είναι περίπου διπλάσιος από τον απαιτούμενο για τα οδικά μέσα.

Παρ'όλα αυτά, η γραμμή έως πρόσφατα παρουσίαζε κάποια εμπορική κίνηση. Ο Ο.Σ.Ε. είχε αναλάβει, για λογαριασμό της Δ.Ε.Η., τη μεταφορά πετρελαίου από τα διϋλιστήρια του Ασπροπύργου στον ατμοηλεκτρικό σταθμό (ΑΗΣ) της Μεγαλόπολης, για τον εμπλουτισμό του φτωχού σε θερμική αξία λιγνίτη, που εξορύσσεται στην περιοχή.

Η κυκλοφορία των τρένων ξεκίνησε περί το 1985. Η σύνθεση κάθε αμαξοστοιχίας περιελάμβανε 7 βυτιοφόρα Ρ16 και μία επιβατική σκευοφόρο, ενώ η έλξη της εξασφαλιζόταν πάντα από δηζελάμαξα ALCO σειράς Α.9101 - Α.9112. Η ποσότητα του πετρελαίου που μεταφερόταν ανέρχοταν σε 175.000 λίτρα ανά συρμό. Την περίοδο 1990 - 1992 το μέτωπο εξορύξεως συνάντησε κοίτασμα λιγνίτη ακόμα πιό φτωχού σε θερμική αξία. Για το λόγο αυτό απαιτούνταν μεγαλύτερες ποσότητες πετρελαίου για τον εμπλουτισμό του. Τότε οι αμαξοστοιχίες κυ-

1.Η Δ/Η ALCO Α.9107 περνάει με την αμαξοστοιχία 53421 την γέφυρα του Ελαιοχωρίου, τον Αύγουστο του 2000.
2.Η Α.9106 με την αμαξοστοιχία 53420 στο Ελαιοχώρι, τον Αύγουστο του 2000.
3.Η Α.9101 φωτογραφίζεται στο Χ.Σ. 102 τον Ιούνιο του 2000 με την αμαξοστοιχία 53420.
4.Η ALCO Α.9109 στο Ελαιοχώρι με την αμαξοστοιχία 53421 (12-10-2000).



5.Η Δ/Η ALCO Α.9112 στο Χ.Σ. 102 με την αμαξοστοιχία 53420 (3-8-2000).
6.Η Α.9106 περνάει από τη Νεμέα με την αμαξοστοιχία 53420 στις 28 Αυγούστου 2000.
7.Η Α.9112, με τα παλιά χρώματα, το 1989 στο σταθμό της Μεγαλόπολης.
8.Η Α.9107 μαζί με την Α.9112 φωτογραφίζονται στη γέφυρα της Μάκρης με την αμαξοστοιχία 53461 στις 13 Δεκεμβρίου 2000.

κλοφορούσαν με ενισχυμένη σύνθεση 12 βυτιοφόρων ενώ εξασφαλίζονταν από δύο δηζελάμαξες ALCO σε διπλή έλξη. Από το 1998, λόγω της καταπόνησης των ALCO, τα βυτιοφόρα μειώθηκαν σε 6 ανά αμαξοστοιχία.

Ο "μαύρος χρυσός" φορτωνόταν νωρίς το πρωί στον Ασπρόπυργο και το τρένο αναχωρούσε στις 11:15 ως αμαξοστοιχία 53420. Έφτανε στην Τρίπολη στις 18:00 και αφού διανυκτέρευε, στις 04.30 της επομένης αναχωρούσε ως αμαξοστοιχία 53460 για τη Μεγαλόπολη όπου έφτανε στις 06:00. Μετά την εκφόρτωση, στις 13:30, ο κενός συρμός αναχωρούσε ως αμαξοστοιχία 53461 για την Τρίπολη. Μετά την αναστροφή μετώπου και την πετρελαιοδότηση της δηζελάμαξας αναχωρούσε ως αμαξοστοιχία 53421 και έφτανε αργά το απόγευμα στην Κόρινθο όπου και διανυκτέρευε.

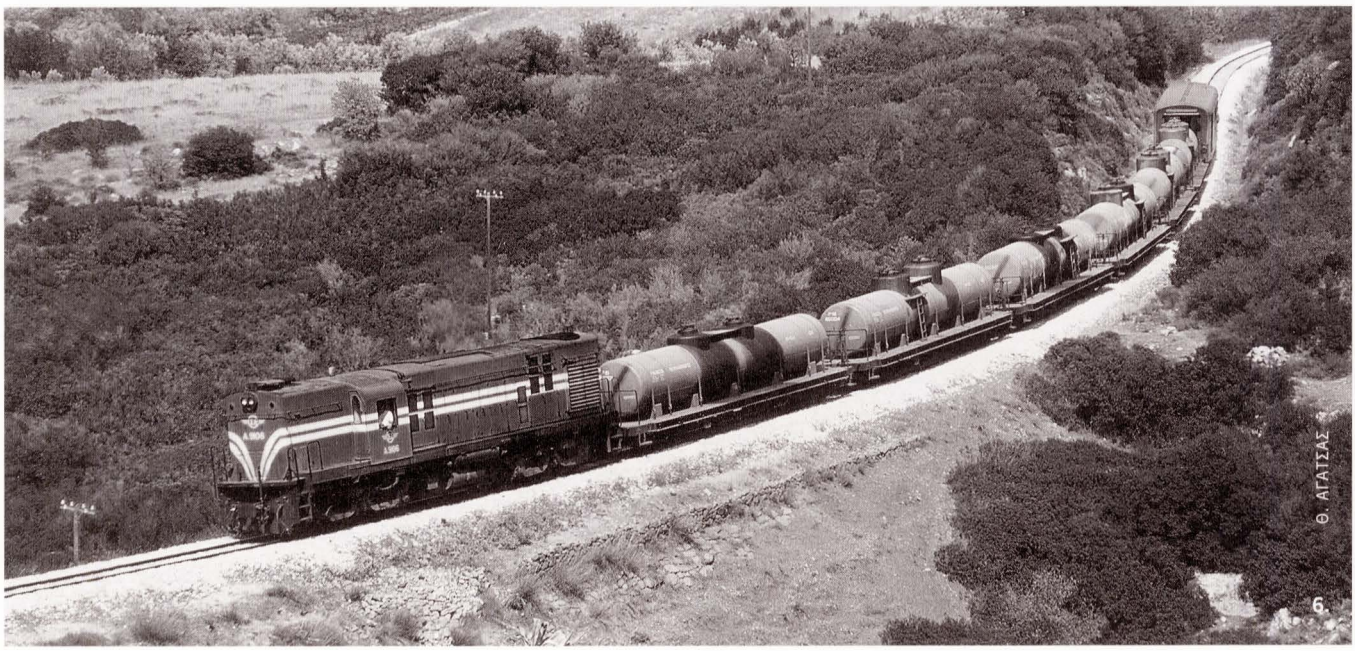
Νωρίς το πρωί της επομένης αναχωρούσε και πάλι για τα διυλιστήρια του Ασπροπύργου. Αρχικά οι αμαξοστοιχίες είχαν αφετηρία και τέρμα τον Πειραιά, επειδή όμως η μετακίνηση των βαγονιών μεταξύ Πειραιά - Ασπροπύργου ήταν περιττή, αποφασίστηκε η διανυκτέρευσή τους στην Κόρινθο.

Η μέση ετήσια μεταφερόμενη ποσότητα πετρελαίου ήταν αρχικά 35.000.000 λίτρα αλλά τα τελευταία χρόνια είχε μειωθεί σημαντικά. Συγκεκριμένα το 1997 μεταφέρθηκαν περίπου 15.000.000 λίτρα, ενώ τα έτη 1998, 1999 και 2000 γύρω στα 10.000.000 λίτρα.

Η Δ.Ε.Η. παράλληλα ανέθετε μεταφορά πετρελαίου και σε φορτηγά αυτοκίνητα.

Η σιδηροδρομική μεταφορά παρουσίαζε όμως και μειονεκτήματα:

Στο σταθμό της Μεγαλόπολης γινόταν μεταφόρτωση του πετρελαίου από τα βαγόνια σε φορτηγά αυτοκίνητα (με ανάλο-



γο κόστος φυσικά), τα οποία το μετέφεραν τελικά στον ΑΗΣ, σε απόσταση 5 χιλιομέτρων. Εάν μαζί με τις παραλλαγές της χάραξης που έγιναν το 1990 - 1991 στη γραμμή Λεύκτρου-Μεγαλόπολης, είχε ληφθεί μέριμνα για την επέκταση της γραμμής μέχρι και τον ΑΗΣ, το μειονέκτημα αυτό θα εξέλειπε.

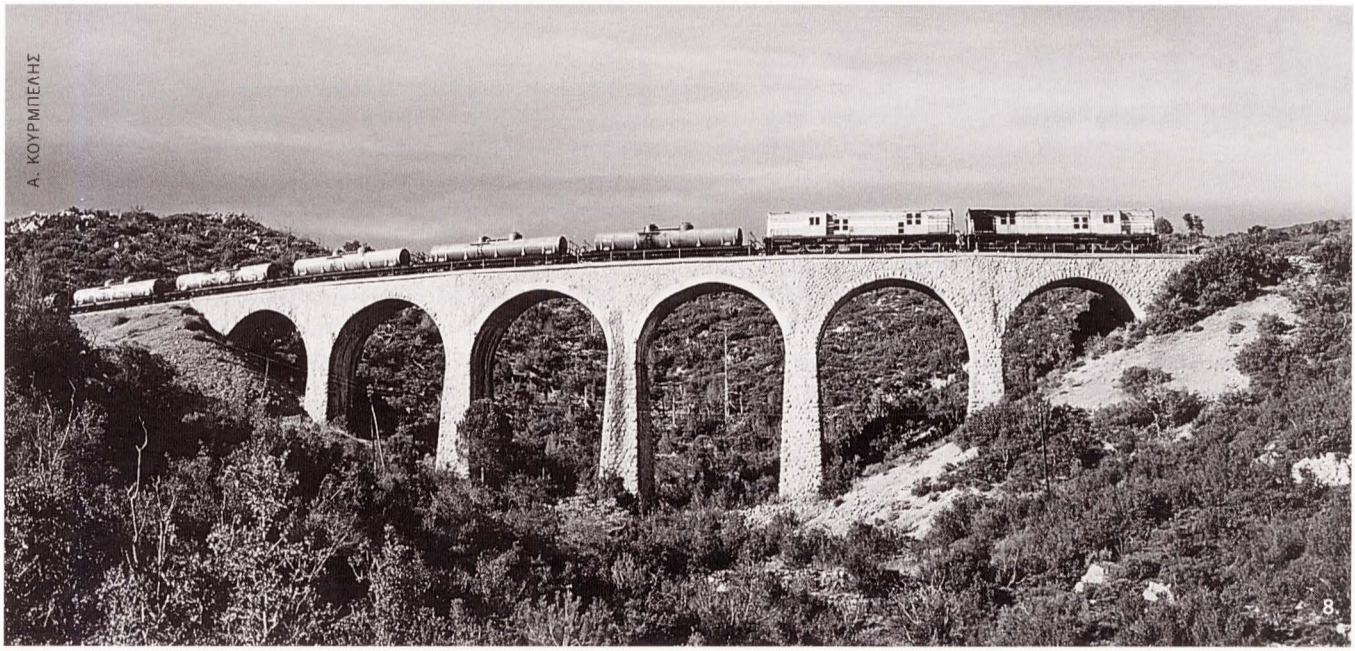
Ο στόλος των βυτιοφόρων Ρ16 ήταν γηρασμένος και καταπονημένος και χρειαζόταν αντικατάσταση.

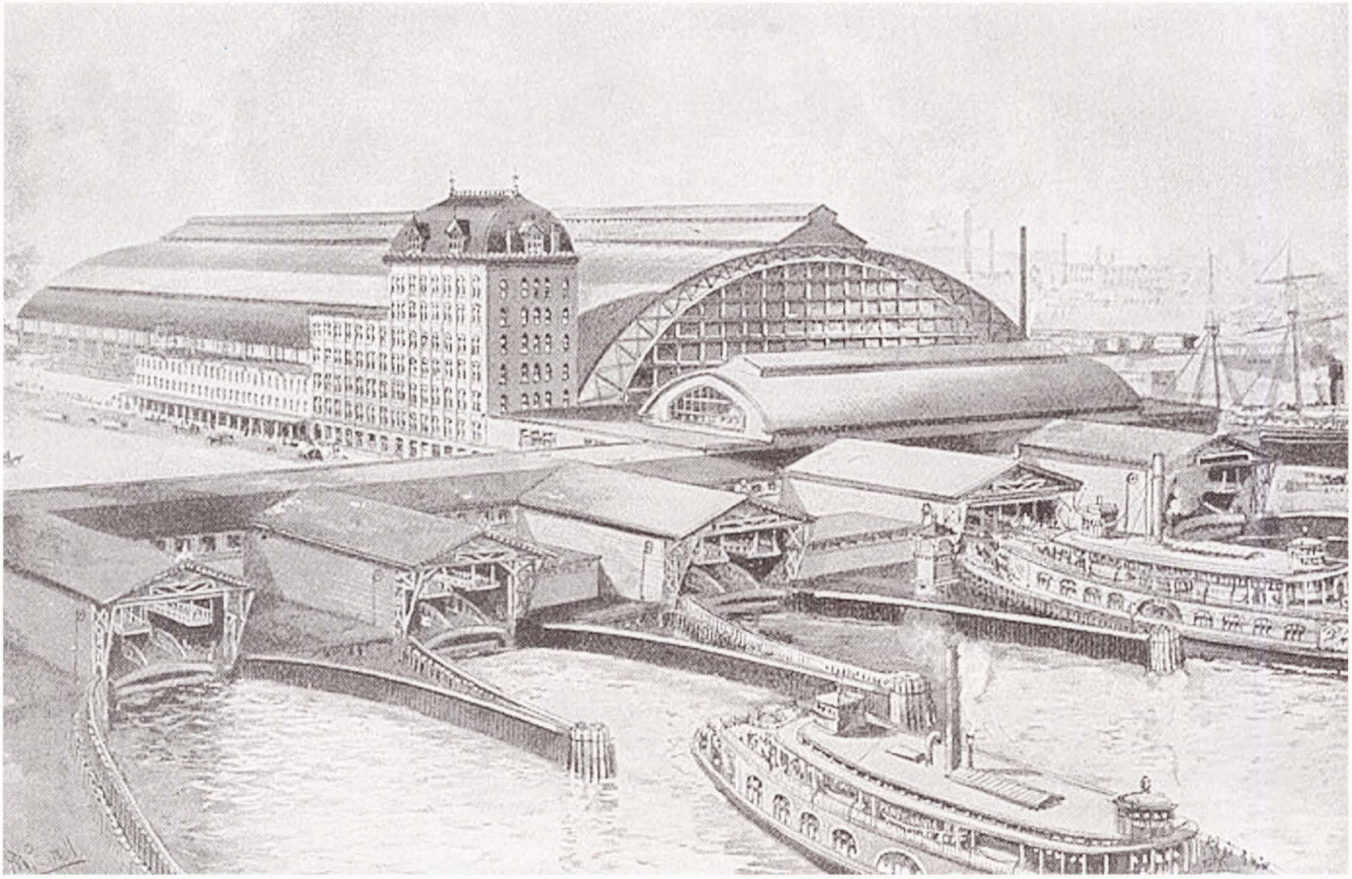
Ο Ο.Σ.Ε διόγκωνε το κόστος μεταφοράς εξ αιτίας της πολλών πληρωμάτων Έλξης και Συνοδείας. Από τον Ασπρόπυργο μέχρι και τη Μεγαλόπολη το τρένο άλλαζε 3 διαφορετικά πληρώματα Έλξης και 4 πληρώματα Συνοδείας.

Παρουσιαζόταν τέλος "περίεργη" διαφορά βάρους του πετρελαίου μεταξύ παραλαβής και παράδοσης, που κυμαινόταν από 100 - 1000 λίτρα ανά συρμό, ενώ σε κάποιες περιπτώσεις ανήλθε ακόμα και σε 2000 λίτρα. Οι διαφορές ήταν πάντα εις βάρος του Ο.Σ.Ε. και επιβάρυναν ακόμα περισσότερο το οικονομικό αποτέλεσμα της μεταφοράς.

Γιά όλους αυτούς τους λόγους ο Ο.Σ.Ε. αποφάσισε στις αρχές Μαρτίου του 2001 την αναστολή κυκλοφορίας του μοναδικού κλειστού εμπορικού συρμού στην Πελοπόννησο, χωρίς να προσπαθήσει να επιλύσει τα προαναφερθέντα προβλήματα. Η "εύκολη λύση" επιλέχθηκε γιά μιά ακόμη φορά. Ειναι άξιο θαυμασμού το πώς ο Ο.Σ.Ε. καθιστά οικονομικά ασύμφορες μεταφορές που σε οποιοδήποτε άλλο σοβαρό σιδηροδρομικό δίκτυο θα αποτελούσαν πηγή κέρδους.

Στις φωτογραφίες που συνοδεύουν το άρθρο μας παρουσιάζουμε τις αμαξοστοιχίες των πετρελαίων σε κάποια πανέμορφα σημεία της διαδρομής. Ελπίζουμε κάποτε να ξανακούσουμε το αγκομαχητό της ALCO καθώς θα ανεβαίνει τον Αχλαδόκαμπο, το Ελαιοχώρι ή το Καλογερικό... ■





Η 11η Σεπτεμβρίου και οι Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Το πρωί της 11/ 09 /2001, επιβατικά αεροσκάφη κατελήφθησαν από φανατισμένους τρομοκράτες και οδηγήθηκαν στη συντριβή επί των δίδυμων ουρανοξυστών του Διεθνούς Κέντρου Εμπορίου (WTC) της Ν. Υόρκης. Η καταστροφή πού επήλθε, είχε θεαματικές επιπτώσεις στο χώρο των μεταφορών, ως επί το πλείστον θετικές για τα μέσα σταθερής τροχιάς.

του Νίκου Σμπαρούνη

Είναι παρατηρημένο ότι σε εποχές κρίσεων καθίστανται λίαν αισθητά τα πλεονεκτήματα των σιδηροδρόμων, περιβαλλοντικά, οικονομικά, ενεργειακά, κοινωνικά, ενώ σε ομαλότερες περιόδους τείνουν να παραμελούνται αδικαιολόγητα. Έτσι, αλλεπάλληλες πετρελαϊκές κρίσεις, φυσικές καταστροφές, τοπικοί και παγκόσμιοι πόλεμοι, διάφορα οικονομικά κραχ είχαν κατά καιρούς ποικίλες επιπτώσεις, ενδιαφέρουσες για το αντικείμενό μας, όπως αυξημένη χρήση του σιδηροδρόμου και σημαντικότερα της αιμηλάτου έλξεως, παράταση ζωής ή και επαναλειτουργία εγκαταλελειμμένων δικτύων καί εξοπλισμού, εμφάνιση ενδιαφερουσών μορφών τροχαίου υλικού και μεθόδων εκμεταλλεύσεως.

Αυτό φυσικά επ' ουδενί σημαίνει ότι οι σιδηρσδρομόφιλοι έχουν την παράνοια να επιχαίρουν για διάφορες κατάπτυστες βιαιότητες, προκειμένου να απολαμβάνουν το αγαπημένο τους αντικείμενο. Απλούστατα, θα ήθελαν να μη λησμονιέται ο σιδ/μος σε πρώτη ευκαιρία χάριν σκανδαλώδους ευνοίας προς ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο στην περιοχή της επίθεσης

Η ανάπτυξη της Ν. Υόρκης, ως σημαντικότερου αστικού κέντρου και λιμένος της Ανατολικής Ακτής των ΗΠΑ επί των εκβολών του ποταμού Hudson και μιας σειράς παρακειμένων νησιών, είχε ως αντίκτυπο ορισμένες δυσκολίες στην ενδοεπικοινωνία της, πού οδήγησαν συν τω χρόνω στη δημιουργία μερικών από τις θεαματικότερες γέφυρες και υποβρύχιες σήραγγες διεθνώς.

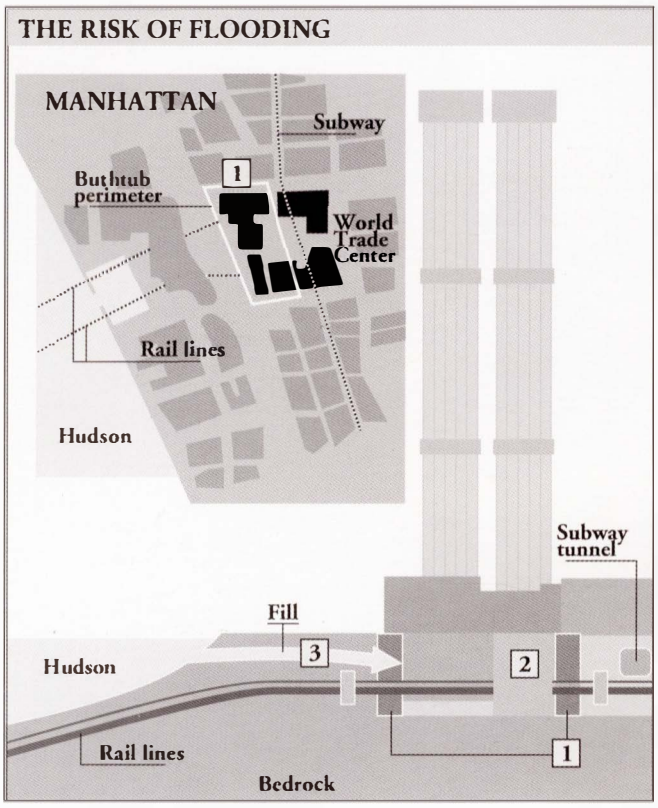
Ως τα τέλη του 19ου αι., οι προαστιακές απολήξεις των διηπειρωτικών γραμμών, π.χ. των διασήμων σιδ/μων Pennsylvania, Erie, New York Central κ.α., βρίσκονταν στην προκυμαία του Hoboken, σε φυσική επαφή με τούς τερματικούς των ιδιοκτήτων πορθμείων τους, πού διαπόρθμευαν προς τις πολυάσχολες επιχειρήσεις του απέναντι νησιού Μανχάταν τούς τοπικούς επιβάτες (commuters) και τις φορτάμαξες των σιδηροδρόμων. Για μία τέτοια διαδικασία θεωρούνται αυτονόητες οι δυσχέρειες, η σπατάλη ανθρωποωρών και η εξάρτηση από τις καιρικές συνθήκες.

Οι πρώτοι σχεδιασμοί για υποβρύχια σήραγγα ανάγονται στη 10ετία του 1880, και η υλοποίησή της με διάνοιξη ασπίδας με επιχειρηματική πρωτοβουλία του δικηγόρου Mc Addoo, ενθουσιώδους υποστηρικτή των υπογείων σιδηροδρόμων, απαίτησε πολλά χρόνια. Τα εγκαίνια των Manhattan - Hudson Tubes το 1904 θεωρήθηκαν ως σημαντικότατος σταθμός στη σύνδεση των κομματιών της πόλης. Από τη μεριά του Μανχάταν, ο τερματικός σταθμός διαμορφώθηκε σε θηλιά αναστροφής επί κλειστής καμπύλης, διάταξη πού με τροποποιήσεις επέζησε ως την 11 Σεπτεμβρίου . Η συγκεκριμένη γραμμή, ηλεκτροδοτούμενη με 600V DC από 3η ράβδο, λόγω διασυνδεσιμότητός της με τις απέναντι προαστιακές διαδρομές βρισκόταν υπό συνεκμετάλλευση με τα υπεραστικά δίκτυα της περιοχής, υπό την προεδρία του Mc Addoo.

Με τον καιρό το τέρμα στο Κάτω Μανχάταν συνδέθηκε και με υπόγειες γραμμές Μετρό της μετέπειτα ενοποιημένης NYCTA (New York City Transportation Authority), οι οποίες εξασφάλιζαν μετεπιβιβάσεις προς όλα τα σημεία της πόλης ανατολικά του Hudson.

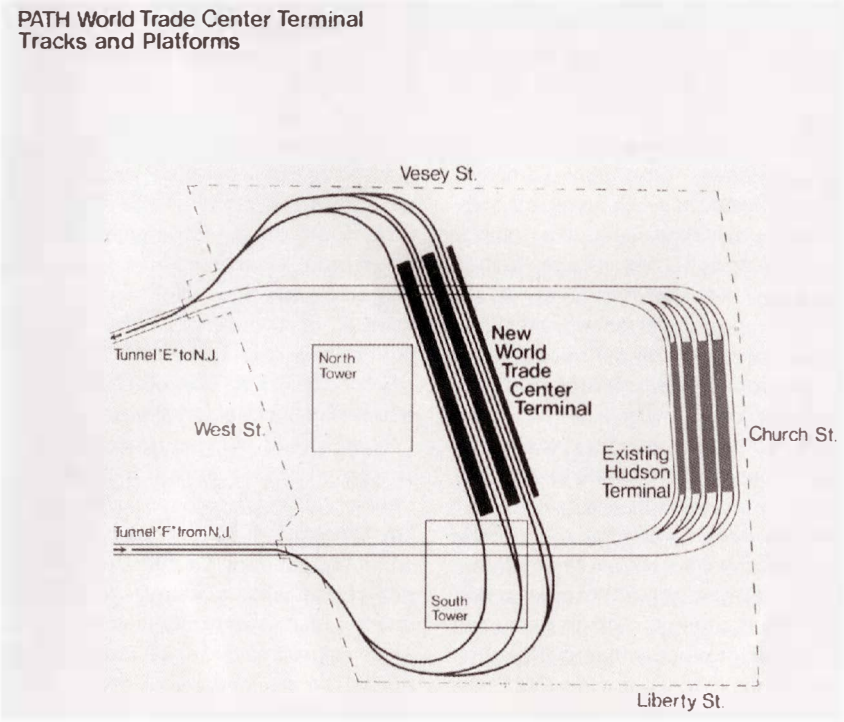
Η πενιχρή οικονομική αποδοτικότητα της εταιρείας εκμεταλλεύσεως μετά το 1927, όταν κατασκευάστηκε παρακείμενη οδική σήραγγα, οδήγησε σε εξέταση εναλλακτικών λύσεων όπως εγκατάλειψη η παραχώρησή της σήραγγας στις γραμμές τραμ, πού διείσδυαν στο Μανχάταν βαθύτερα και πυκνότερα δικτυωμένες, μειώνοντας έτσι τις σχληρές μετεπιβιβάσεις στην ανωτέρω θηλιά. Ενδεχομένως μία τέτοια λύση θα είχε περισώσει το εκεί δίκτυο τροχιοδρόμων, καθιστώντας το σχεδόν αναντικατάστατο για τη διασύνδεση της πόλης.

Η φυτοζωία της γραμμής οδήγησε το 1964 στην υπαγωγή της στον Οργανισμό Λιμένος (Port Authority) παρά τις αντιρρήσεις του τελευταίου. Επειδή ο ίδιος εκμεταλλευόταν και την οδική παρακείμενη σήραγγα, αντέτεινε ότι η ανάληψη και του σιδηροδρόμου θα έθετε σε κίνδυνο το ομολογιακό δάνειο πού είχε συνάψει προς όφελος της οδικής συνδέσεως. Ήταν από τις ίσως ελάχιστες περιπτώσεις, όπου δικαστήριο επέβαλε σε φορέα την ανάληψη μιας εκμετάλλευσης πού ο ίδιος δεν ήθελε! Το σιδηροδρομικό δίκτυο του Οργανισμού Λιμένος ονομάστηκε PATH.



1.Το "κιβώτιο" που περιβάλλει τα θεμέλια
2.Το κατεστραμμένο WTC άφησε υπό έντονη υδροστατική πίεση το "κιβώτιο"
3.Οι μηχανικοί φοβούνται εισροή του Hudson στις σιδηροδρομικές σήραγγες

Το καλύτερο λοιπόν πού σκέφθηκε να κάνει ο Οργανισμός ήταν η ανάπτυξη των παρά την γραμμή εκτάσεων με τρόπο πού να ωφελεί και την ίδια τη γραμμή. Έτσι, στο τέλος της 10ετίας του 1960 οικοδομήθηκε το κτιριακό συγκρότημα του WTC με τούς δίδυμους ουρανοξύστες και 4 ενδιάμεσα υπόγεια επίπεδα Park & Ride υπεράνω της τερματικής θηλιάς. Έτσι, ένα υπερτοπικό κέντρο δημιουργήθηκε, πού και από μόνο του γεννούσε αρκετές μετακινήσεις, οπότε οι μετεπιβιβάσεις εκεί δεν αποτελούσαν πια τόσο μεγάλη επιβάρυνση. Η δόμηση έλαβε χώρα σε εκτάσεις επιχωμένες εν μέρει, ανακτηθείσες από τον ποταμόκολπο της Ν. Υόρκης, εδαφοτεχνική απεριοκεψία πού πληρώθηκε ακριβά στις 11/09.



Η καταστροφή

Τη στιγμή, πού το πρώτο αεροσκάφος έπληττε τον πύργο #1, ένας συρμός του PATH βρισκόταν έτοιμος προς αναχώρηση στον τερματικό του WTC, ενώ εκκινούσε από τον προηγούμενο σταθμό άλλος ένας προς τα εκεί. Το προσωπικό κινήσεως κράτησε τον συρμό στην αποβάθρα. Όταν έγινε αντιληπτή η πηγή του κινδύνου, αποφασίστηκε η εκκένωση του σταθμού υπογείως, και οι 2 συρμοί απομάκρυναν περί τα 3000 άτομα. Όταν ο σταθμάρχης βεβαιώθηκε για την εκκένωσης και το σφράγισμα του σταθμού, επιβιβάστηκε στο δεύτερο συρμό τελευταίος και αναχώρησε. Παρά την ώρα αιχμής, η ψυχραιμία και η ετοιμότητα των υπαλλήλων επέτρεψε να μη χαθεί ΟΥΤΕ ΕΝΑΣ σιδηροδρομικός ή επιβάτης. Τα συνεργεία διάσωσης δεν βρήκαν κανέναν στις εγκαταστάσεις του σιδηροδρόμου.

Μπρος γκρεμός και πίσω μπάζα

Όμως, οι καταστροφές από τις καταρρεύσεις των κτιρίων είναι τεράστιες. Μεταλλικές προσόψεις των πύργων διέτρησαν τις ενδιάμεσες τσιμεντένιες πλάκες και καρφώθηκαν στις γραμμές! Εκφράζεται φόβος ότι το σκυρόδετο "κιβώτιο", πού περικλείει τα θεμέλια του WTC και λόγω των επιχώσεων "πλέει" μέσα στον υδροφόρο ορίζοντα του Hudson, αντέχει πλέον μόνο χάρη στα μπάζα πού το έχουν κατακλύσει, οποιαδήποτε απομάκρυνση των οποίων, θα επιτρέψει στα νερά του Hudson να πλημμυρίσουν όλο το υπόγειο σιδηροδρομικό δίκτυο!

Τα επακόλουθα

Αμέσως μετά την επίθεση και την εκκένωση, έκλεισαν όλοι οι υπόγειοι σιδ/μοι λόγω της δημιουργηθείσας ανασφάλειας. Ώρες υπερφόρτωσης ξανάζησαν τα υποβαθμισμένα πορθμεία. Όμως, με την επάνοδο της ψυχραιμίας, όλες οι άθικτες αστικές γραμμές επαναλειτούργησαν την επομένη ημέρα ήδη. Το αυτό συνέβη και στην Ουάσιγκτον μετά τη συντριβή στο Πεντάγωνο του 3ου αεροσκάφους. Βεβαίως, όσες γραμμές περνούσαν κάτω από το WTC παραμένουν εκτός λειτουργίας και ο χρονικός ορίζοντας αποκατάστασης της βιβλικής καταστροφής πού υπέστησαν είναι φυσικά απροσδιόριστος.

Η ολιγοήμερη καθήλωση της πολιτικής αεροπορίας προκάλεσε αύξηση της κινήσεως του ημικρατικού φορέα των υπεραστικών σιδηροδρομικών επιβατικών συγκοινωνιών (Amtrak) κατά το 1/3. Πολλές αμαξοστοιχίες κινήθηκαν στα όρια της χωρητικότητάς τους, ενώ επιστρατεύθηκε κάθε διαθέσιμη επιβατάμαξα και εκτελέστηκαν πολυάριθμα ενισχυτικά δρομολόγια. Ο διάχυτος φόβος έκτο-

Ιστορική φωτογραφία εποχής που δείχνει την ανταποκρινόμενη γραμμή τραμ 43 δίπλα στην είσοδο του υπόγειου σταθμού στό Μανχάταν

Η δόμηση του WTC έλαβε χώρα σε εκτάσεις επιχωμένες εν μέρει, ανακτηθείσες από τον ποταμόκολπο της Ν. Υόρκης, εδαφοτεχνική απερισκεψία πού πληρώθηκε ακριβά στις 11/09...

τε συντηρεί την πελατεία της σε επίπεδα ρεκόρ για τις τελευταίες δεκαετίες.

Η δημιουργηθείσα κατάσταση προκάλεσε την επανεξέταση της συγκοινωνιακής πολιτικής, και με βάση τα συγκλονιστικά συμβάντα πολλά φιλόδοξα σιδηροδρομικά σχέδια τώρα εμφανίζονται με ενισχυμένες προοπτικές, όπως αναβάθμιση του δικτύου της Amtrak και επάνοδος σε αρκετές γραμμές της επιβατικής εκμεταλλεύσεως, το προγραμματιζόμενο δίκτυο TGV της Ινδιάνα κ.α. Όμως η έξαρση των αεροπορικών τραγωδιών διεθνώς προκάλεσε γενικευμένο φόβο για τις πτήσεις και εκτός Η.Π.Α. Ακόμη και ο χρεοκοπημένος ΟΣΕ αύξησε την επιβατική του κίνηση κατά 17% σαν αποτέλεσμα.

Στο περιθώριο των γεγονότων, είναι αξιοθαύμαστη (και για μερικούς αξιοπερίεργη) η κοινωνική αλληλεγγύη πού επέδειξαν και οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπρος στις απροσδόκητες καταστροφές. Η Amtrak μετέφερε δωρεάν αποκλεισμένους κατόχους αεροπορικών εισιτηρίων, ενώ αλλά δίκτυα (περιλαμβανομένου και του ελαφρού νεοεγκαινιαοθέντος σιδ/μου Hudson - Bergen) προσέφεραν δωρεάν αρκετές υπηρεσίες.

Οι αλλεπάλληλες αεροπορικές τραγωδίες μετά την 11/09 επιτείνουν τις επιπτώσεις

Επειδή ενός κακού μύρια έπονται, η επίθεση της 11/09 έδωσε θαρρεί κανείς το εναρκτήριο σύνθημα για μία σειρά αλλεπαλλήλων αεροπορικών τραγωδιών. Κατάρριψη αεροσκάφους της Αεροφλότ από πύραυλο, σύγκρουση και πρόσπτωση σε κτίριο αεροδρομίου του Μιλάνου, θεαματικές και πολύνεκρες συντριβές σε Ν. Υόρκη και Ζυρίχη σοκάρουν το επιβατικό κοινό, πού εγκαταλείπει τις αερομεταφορές πανικόβλητο, τις ασφαλιστικές εταιρείες, πού διογκώνουν τις απαιτήσεις τους, και την πολιτική εξουσία, πού εμβρόντητη ενισχύει δαπανηρά τα μέτρα ασφαλείας. Συνθλιβόμενες στο φαύλο κύκλο δραματικών απωλειών πελατείας και αυξήσεως των μοναδιαίων δαπανών, εξαναγκάζονται σε συρρίκνωση ή και λουκέτο πολλοί αερομεταφορείς, ακόμη και πρώην "ιερά τέρατα" όπως η SABENA.

Αναλογίζεται κανείς μήπως είναι το ίδιο ή και περισσότερο συνυπαίτια των τρομοκρατών η συνεχής υποβάθμιση της ασφαλείας χάριν του κέρδους. Θα έλεγε κανείς ότι σαν θεία δίκη, εσωτερικοποιήθηκε με μιας το εξωτερικό κόστος των αερομεταφορών (τουλάχιστον ποσοτικά)! Ίσως αυτή είναι η τραγική αφορμή να αναρωτηθεί η κοινή γνώμη ποιο είναι το πραγματικό κόστος των ανταγωνιστικών του σιδηροδρόμου μέσων και ποιος το επωμίζεται! Η απληστία ορισμένων επιχειρηματιών οδήγησε σε:

— Αεροδρόμια που λειτουργούν στα όρια της χωρητικότητάς τους

—Υποβιβασμός των υπαλλήλων ασφαλείας σε κακοπληρωμένους part timers ευκαιριακής απασχόλησης, χωρίς κίνητρα για επαγγελματισμό και σταδιοδρομία στο αντικείμενο

— Κακοσυντηρημένα αεροσκάφη, πού χάνουν μέχρι και κινητήρες στον αέρα

Αντίστοιχα "ξεζουμίσματα" και "τσιγκουνιές" επιχειρούν τελευταία σε κάποιες Ευρωπαϊκές χώρες με ατυχείς απόπειρες "φιλελευθεροποιήσεως" των σιδ/μων μερικοί μαθητευόμενοι μάγοι. Ελπίζουμε το ναυάγιο της Θατσερικής και πολυδιαφημισμένης Railtrack να λειτουργήσει σωφρονιστικά αποτρέποντας χειρότερα περιστατικά στις ράγες. ■

A504 από το Illinois στο Μ.Α.Ι.

Ένα από τα σημαντικότερα σιδηροδρομικά γεγονότα του 2001 ήταν αναμφίβολα η επιστροφή της ανακαινισμένης A504 από τις ΗΠΑ. Υπενθυμίζουμε ότι η συγκεκριμένη δηζελοηλεκτράμαξα είχε αναχωρήσει για το Mount Vernon στο Illinois, πάλαι ποτέ έδρα της ιστορικής ALCo, στις 26 Αυγούστου του 2000 για σειρά εκτεταμένων μετατροπών και βελτιώσεων από τον εξειδικευμένο αμερικανικό οίκο NREC (National Railway Equipment Company).

Φωτογραφίες: Α. Κλώνος

Η μηχανή επέστρεψε με πλοίο στο λιμάνι του Ικονίου στις 17 Αυγούστου και μεταφέρθηκε οδικά στο ΣΣ Πειραιώς στις 24 Αυγούστου, για να ρυμουλκηθεί στο Μ.Α.Ι. από την Α-469. Ακολούθησε περίοδος δοκιμών και τελικών ρυθμίσεων με στόχο την προσαρμογή της μηχανής στις συνθήκες του ελληνικού δικτύου και φυσικά την εξοικείωση του προσωπικού με τα νέα συστήματα. Η πρώτη δοκιμή έλαβε χώρα στις 15 .09.2001 μεταξύ ΑΙΡ - Δομοκού με φορτίο 664 τόνων (Α-470 "ψυχρά" + 21 βυτία Zaces + 1 Ε/Α) και τα αποτελέσματα ήταν αρκετά ικανοποιητικά. Τα επίσημα εγκαίνια τελέστηκαν στον σταθμό Λαρίσης στις 02.10.2001 παρουσία του Υπουργού Μεταφορών.

Η Α504 αποτελεί πρωτότυπη μονάδα στο πλαίσιο προγράμματος "αναγέννησης" και των υπολοίπων 7 MLW MX636 της σειράς Α-500, εργασία που βρίσκεται ήδη σε ικανοποιητική εξέλιξη στο Εργοστάσιο Πειραιά, με ελληνικό τεχνικό προσωπικό υπό την επίβλεψη της NREC.(η επόμενη "νέα" MLW θα είναι η Α-508). Στόχος του προγράμματος ανακατασκευών είναι η ανασύσταση μιας σειράς heavy-duty δηζελοηλεκτραμαξών με σαφώς βελτιωμένες επιδόσεις, μεγαλύτερη αξιοπιστία, μικρότερη κατανάλωση καυσίμου, δραστικά μειωμένους ρύπους και ελαχιστοποίηση των αναγκών συντήρησης. Ενδεικτικά, οι νέες επιδόσεις αφορούν 3000 HP συνεχή ισχύ επί αγκίστρου, μέγιστη ταχύτητα 112

Οι φωτογραφίες τραβήχτηκαν κατά τη διάρκεια της πρώτης δοκιμής στις 15 Σεπτεμβρίου 2001, στη διαδρομή Α.Ι.Ρ. - Δομοκός - Α.Ι.Ρ., με την αμαξοστοιχία 80514/80515.

km/h (από 149 km/h) με παράλληλη αύξηση της ελκτικής δύναμης και ελάχιστη ταχύτητα συνεχούς λειτουργίας 25 km/h. Σημειώνεται ότι "νέες πεντακοσάρες" προορίζονται αποκλειστικά για εμπορευματικά καθήκοντα με έδρα το ΜΘ. Υπεύθυνος του προγράμματος ανακατασκευών είναι ο υπαρχιμηχανικός κ. Α. Τσαβδάρης, ενώ η εμπειρία και τεχνογνωσία που θα αποκτήσουν οι έλληνες μηχανικοί και τεχνίτες είναι βέβαιο ότι μελλοντικά θα αποδειχθεί χρησιμότατη. Περιληπτικά οι κυριότερες βελτιώσεις-μετατροπές έχουν ως εξής:

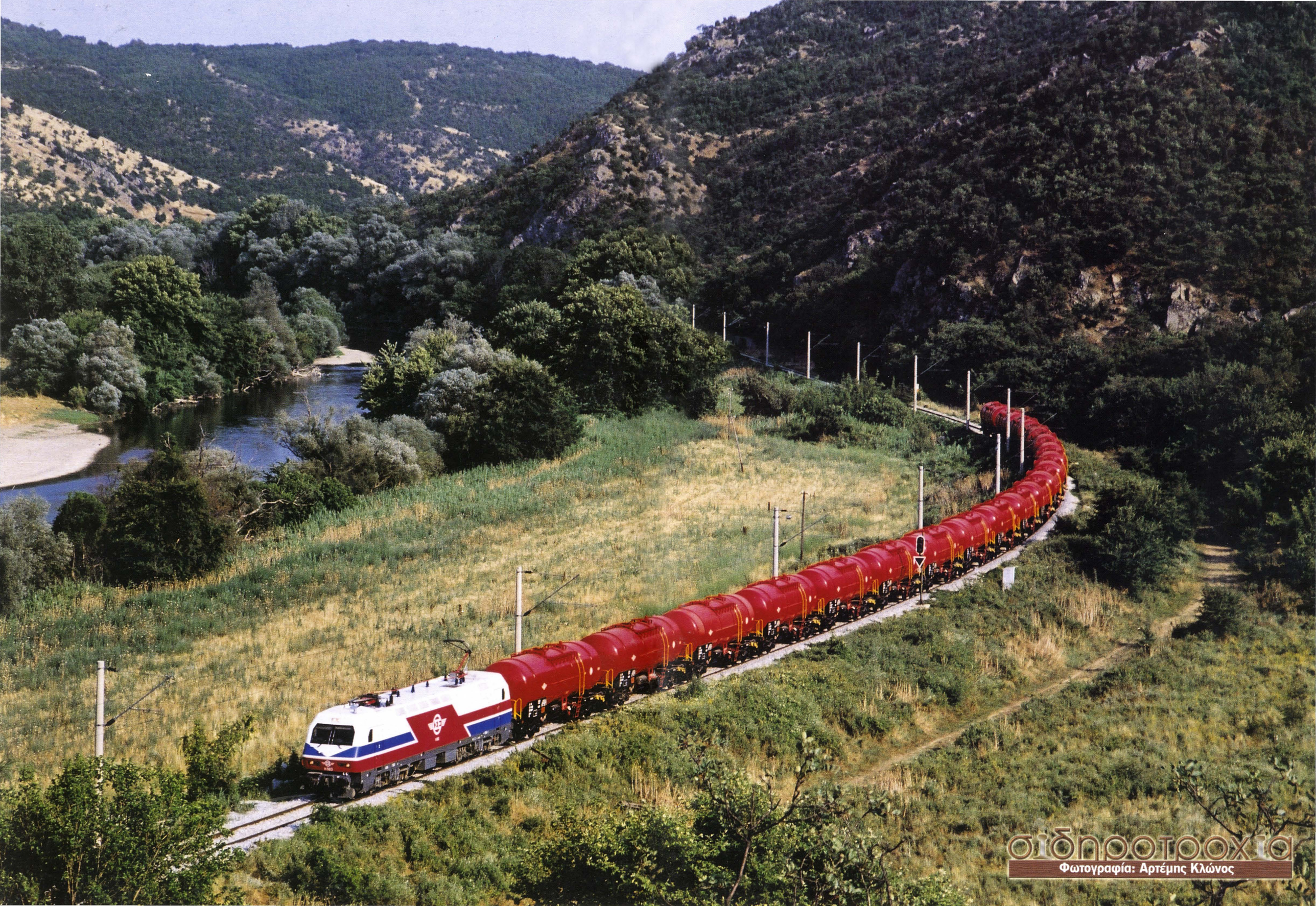
- Πλήρης ανακατασκευή του δηζελοκινητήρα 251F16 με αναβαθμισμένα επιμέρους στοιχεία (κυλινδροκεφαλές, έμβολα, χιτώνια κ.α.).
- Νέος υπερτροφοδότης 7S1716 της General Electric
- Ανακατασκευή αμαξώματος & χειριστηρίων με αφαίρεση ενός πύργου οδήγησης, εγκατάσταση κλιματισμού, αναβάθμιση του ηλεκτρονικού ελέγχου ισχύος στο πρότυπο "Dash-8" με νέο σύστημα διέγερσης και αντιολίσθησης και οθόνες διαγνωστικού ελέγχου
- Αφαίρεση των αξονικών γεννητριών, νέα κύρια γεννήτρια με ομοαξονική βοηθητική γεννήτρια για την τροφοδοσία των βοηθητικών μεταδόσεων (ανεμιστήρας ψύξεως δηζελοκινητήρα, αεροσυμπιεστής κ.α.)
- Αφαίρεση της γεννήτριας ηλεκτρικής θέρμανσης (όπως

προαναφέραμε οι συγκεκριμένες Δ/Η θα χρησιμοποιηθούν αποκλειστικά σε εμπορευματικά τρένα).

- Πλήρης ανακαλωδίωση της δηζελάμαξας και αναπεριέλιξη των ηλεκτροκινητήρων έλξης (που συνδέονται πλέον μονίμως παράλληλα).

Τέλος να αναφέρουμε και το νέο εξωτερικό χρωματισμό στις "συνήθεις" αποχρώσεις των τελευταίων ετών, που μάλλον απέτυχε να μας εντυπωσιάσει.

Εν κατακλείδι, θεωρούμε ιδιαίτερα θετικό το γεγονός ότι, για τον υπερευαίσθητο τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, ο ΟΣΕ προτίμησε την ανακαίνιση-αναβάθμιση μιας επιτυχημένης σειράς δηζελαμαξών, από την "εύκολη οδό" της προμήθειας νέου τροχαίου υλικού. Με αυτόν τον τρόπο είχε την δυνατότητα να συμμετάσχει ενεργά στη βελτίωση μιας κινητήριας μονάδας τις επιδόσεις της οποίας γνωρίζει πολύ καλά, δέχτηκε και δέχεται πολύτιμη τεχνογνωσία και ταυτόχρονα εξοικονόμησε ένα σημαντικό ποσό χρημάτων. Αξίζει να σημειωθεί ότι το συνολικό κόστος για την ανακατασκευή και των 8 μονάδων, ονομαστικής ισχύος 3600 HP έκαστη, φτάνει τα 10.2 εκατ. δολάρια, ενώ οι τιμές των καινούργιων μηχανών στην (συγκριτικά φθηνότερη) αμερικανική αγορά κυμαίνονται από 500 έως 800 δολάρια ανά HP. ■



σιδηροτροχιά

Φωτογραφία: Αρτέμης Κλώνος

Αρθρωτή Α/Α GTW 2-6, παρόμοια με αυτές που θα προμηθευτεί ο ΟΣΕ για τοπικές και προαστιακές διαδρομές.

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Σκύδρας

Του Χρ. Πυργίδη, Επίκουρου Καθηγητή Α.Π.Θ.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στην εργασία αυτή διερευνάται η τεχνική και λειτουργική εφικτότητα της δρομολόγησης συρμών με χαρακτήρα προαστιακής εξυπηρέτησης στην υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης - Σκύδρας. Στα πλαίσια αυτά:

· Παρουσιάζονται στοιχεία που περιγράφουν την υφιστάμενη κατάσταση στη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Βέροιας - Νάουσας - Σκύδρας και στις οδικές συνδέσεις του πολεοδομικού συγκροτήματος της Θεσσαλονίκης με τα παραπάνω αστικά κέντρα.

· Εξετάζονται οι τεχνικές και λειτουργικές δυνατότητες που παρέχει η συγκεκριμένη γραμμή για τη λειτουργία προαστιακού σιδηροδρόμου και καταγράφονται οι λόγοι που δικαιολογούν τη διερεύνηση υιοθέτησης μιας τέτοιας λύσης.

· Καθορίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται σε επίπεδο γραμμής, τροχαίου υλικού και εκμετάλλευσης, έτσι ώστε να μπορέσει να υλοποιηθεί και να λειτουργήσει αποδοτικά προαστιακός σιδηρόδρομος στην εξεταζόμενη σύνδεση.

Πολλά από τα στοιχεία που απαιτήθηκαν για την υλοποίηση της εργασίας αυτής, συλλέχθηκαν με έρευνα ερωτηματολογίου που απευθύνθηκε:

· στους επιβάτες των αμαξοστοιχιών που δρομολογούνται στη συγκεκριμένη διαδρομή,

· στους επιβάτες των λεωφορείων κατά τη διάρκεια του ταξιδιού τους, αλλά και στους σταθμούς επιβίβασης / αποβίβασης,

· στους χρήστες των Ι.Χ.

Με τη βοήθεια των ερωτηματολογίων:

· Αναλύθηκαν τα βασικά χαρακτηριστικά των μετακινήσεων των επιβατών και συγκεκριμένα τα ζεύγη προέλευσης - προορισμού, ο σκοπός, η συχνότητα των μετακινήσεων, οι λόγοι επιλογής του συγκεκριμένου μέσου μεταφοράς, τα κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά των επιβατών.

· Αξιολογήθηκε το επίπεδο εξυπηρέτησης που παρέχουν τα διάφορα μέσα μεταφοράς και καταγράφηκαν και ιεραρχήθηκαν οι προτάσεις των χρηστών για βελτιωτικές επεμβάσεις.

· Εκτιμήθηκαν οι προθέσεις των χρηστών για τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου στην υπόψη περιοχή.

Σημείωση της "Σ": Η παρούσα εργασία από το Α.Π.Θ., έλαβε χώρα πριν ολοκληρωθούν τα έργα ανακαίνισης Πλατέος - Σκύδρας και επέλθουν αλλαγές σε ορισμένα δρομολόγια της ΔΠΜΘ. Οι εξελίξεις αυτές, σε καμμία περίπτωση δεν αλλοιώνουν ούτε την επάρκεια ούτε και τον αντικειμενικό στόχο της εργασίας. Οι φωτογραφίες είναι των Α. και Ν. Κλώνου.

2. ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ

2.1. Γενική περιγραφή της γραμμής

Η σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης - Σκύδρας έχει μήκος 97,10 Km και αποτελεί τμήμα του διαδρόμου Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Φλώρινας. Ο διάδρομος αυτός, συνολικού μήκους 193 Km περίπου, υπάγεται διοικητικά στη Δ.Π.Μ.Θ και εξυπηρετεί τις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές της Δυτικής και Κεντρικής Μακεδονίας.

2.2 Σιδηροδρομική υποδομή

Στο τμήμα Πλατέος - Σκύδρας ολοκληρώνονται σύντομα εργασίες ανακαίνισης της γραμμής που θα επιτρέψουν την ανάπτυξη ταχυτήτων 110 km/h σε όλο το μήκος του*. Στον Πίνακα 1 δίδονται τα βασικά χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής υποδομής της γραμμής Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας. (γραμμή, τεχνικά έργα, εγκαταστάσεις). [1], [2]

2.3 Τροχαίο υλικό

Στον Πίνακα 2 δίδονται οι τύποι και η σύνθεση των επιβατικών συρμών που κυκλοφορούν στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Σκύδρα, ενώ στον Πίνακα 3 δίδονται τα βασικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά τους. [1], [2]

2.4 Στοιχεία εκμετάλλευσης

Στον Πίνακα 4 δίδονται στοιχεία που αφορούν τον αριθμό των συρμών που κυκλοφορούν στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Σκύδρας, τους σταθμούς και τις στάσεις, τις ταχύτητες και τη χωρητικότητα της γραμμής. [3], [4], [1]

Πίνακας 1: Γραμμή Θεσσαλονίκη - Πλατύ - Σκύδρα. Βασικά χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής υποδομής

	Τμήμα Θεσ/νίκη - Πλατύ	Τμήμα Πλατύ - Σκύδρα
Μήκος	37,66 km	59,44 km
Είδος / Εύρος γραμμής	Διπλή κανονική	Μονή κανονική
Επιτρεπόμενο βάρος κατ' άξονα	20t	20t
Κατά μήκος κλίσεις	Ήπιες (i_{max} = 8‰)	Σχετικά ήπιες (i_{max} = 12‰)
Ακτίνες οριζοντιογραφίας	R_{min}= 500m (συνήθεις: 700-1000m)	R_{min}= 350m (συνήθεις: 1000m)
Επιδομή	Σιδηροτροχιές UIC 54 με συνεχή συγκάλληση και στρωτήρες ξύλινους και διμερείς	Σιδηροτροχιές UIC 54 με αμφίδεση και στρωτήρες μεταλλικούς
Υποδομή	Χαμηλά επιχώματα ύψους 0,5-1,0m	Χαμηλά επιχώματα ύψους μέχρι 2,0m
Σήραγγες	Καμία	Καμία
Γεφυρώσεις	1.068m (μεταλλικές Γαλλικού, Αξιού, Βαρδαρόβασι)	412m (μεταλλική Κουλούρας, κ.ά.)
Ισάπεδες διαβάσεις	17 (4 ΑΣΙΔ)	55 (27 ΑΣΙΔ)
Σηματοδότηση	Ηλεκτρική (κυκλώματα γραμμής)	Μηχανική (σημαφόροι)
Έλξη	Diesel (σε εξέλιξη εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης)	Diesel
Τηλεπικοινωνίες	Υπόγεια καλωδίωση	Εναέρια καλώδια

*** Σύμφωνα με στοιχεία της Υπηρεσίας Γραμμής της ΔΠΜΘ, απομένει η ανακαίνιση των γραμμών εντός των σταθμών, η απελευθέρωση τάσεων σε μικρό τμήμα της γραμμής και η ανακαίνιση των παλαιών αλλαγών της κυρίως γραμμής.**

Πίνακας 2: Τύποι και σύνθεση επιβατικών συρμών που κυκλοφορούν στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Σκύδρα

Τύπος συρμών	Σύνθεση	Χωρητικότητα	Αριθμός Αμαξοστοιχίας
Intercity σειράς 601 - S.F.- AEG (Αυτοκινητάμαξα)	1K + 1E + 1E + 1K	36 (Α' θέση) - 144 (Β' θέση)	60/65, 66/61, 80, 81
EN- MAN σειράς 701 (Αυτοκινητάμαξα)	1K + 1E	144 (Β' θέση)	720, 721, 722, 723, 730, 731, 732, 733, 1740, 1741, 1742, 1743, 1744, 1745

Πίνακας 3: Βασικά τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά των επιβατικών συρμών που κυκλοφορούν στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Σκύδρα

Ονομασία / Τύπος	Χώρα προέλευσης	Έτος πρώτης κυκλοφορίας	Βάρος σε τάξη πορείας (tn)	Κατασκευαστι-κή ταχύτητα V_{max} (km/h)	Ονομαστική ισχύς	Μετάδοση κίνησης	Σύστημα πέδησης	Μήκος συρμού (m)
Τετράδυμες αυτοκινητάμαξες IC σειράς 601	Γερμανία	1989	210 (4 οχήματα)	160	2000 KW (2700 PS)	Ηλεκτρική	KNORR KE-R-D	101,8
Δίδυμες προαστιακές αυτοκινητάμαξες	EN-MAN Γερμανία	1990	96 (2 οχήματα)	120	512 KW (700 PS)	Ηλεκτρική	KNORR KE-R-A-D	47,20

Πίνακας 4: Γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας. Στοιχεία εκμετάλλευσης

	Τμήμα Θεσ/νίκη - Πλατύ	Τμήμα Πλατύ - Σκύδρα
Αριθμός σταθμών / στάσεων	5 σταθμοί + 1 στάση	6 σταθμοί + 8 στάσεις
Μέση απόσταση σταθμών / στάσεων	7,26 km	4,25 km
Αριθμός κυκλοφορούντων συρμών (τακτικοί)	42 επιβατικές (12 IC + 18 ταχείες + 12 κοινές) 10 εμπορικές	18 επιβατικές (4 IC + 8 ταχείες + 6 κοινές) 2 εμπορικές
Χωρητικότητα γραμμής	108 τρένα / 24ωρο / τροχιοσειρά	33 τρένα / ώρες λειτουργίας της γραμμής
V_{max}	120 km/h	100 km/h
$V_{εμπορική}$	75-80 km/h (IC)	55-65 km/h (κοινές)

Πίνακας 5: Οδική, λεωφορειακή και σιδηροδρομική εξυπηρέτηση αστικών κέντρων της περιοχής μελέτης

Σύνδεση	Εξυπηρέτηση Ι.Χ.			Λεωφορειακή εξυπηρέτηση			Σιδηροδρομική εξυπηρέτηση				
	Μήκος διαδρομής[1]	Χρόνος διαδρομής	Κόστος μεταφοράς[2]	Χρόνος διαδρομής	Κόμιστρο	Αριθμός δρομολογίων	Μήκος διαδρομής	Χρόνος διαδρομής		Κόμιστρο (Β' θέση)	Αριθμός δρομολογίων
								Ταχεία αμαξοστοιχία			
	(km)	(h)	(δρχ.)	(h)	(δρχ.)	Ημερησίως	(km)	Ισχύων	Νέος[3]	(δρχ.)	Ημερησίως
Θεσσαλονίκη - Σίνδος	14	0:17'	630	0:30'	ΟΑΣΘ=115	22	11	0:15'	0:10'	200	7
Θεσσαλονίκη - Πλατύ	45	0:30'	2025	0:41'	800	22	37	0:33'	0:26'	450	20
Θεσσαλονίκη - Αλεξάνδρεια	49	0:34'	2205	0:58'	900	22	45	0:42'	0:33'	450	9
Θεσσαλονίκη - Βέροια	79	1:05'	3555	1:30' (απλό)	1400	36	68	1:05'	0:55'	700	9
	68	0:48'	3560	1:00' (εξπρές)							
Θεσσαλονίκη - Νάουσα	87	1:02'	4415	1:33'	1750	14	80	1:20'	1:03'	800	9
Θεσσαλονίκη - Σκύδρα	75	1:10'	3375	1:31'	1400	28	96	1:37'	1:16'	900	9
Βέροια - Νάουσα	19	0:14'	855	0:33'	400	23	12	0:15'	0:8'	200	9
Νάουσα - Σκύδρα	28	0:20'	1260	0:37'	300	6	17	0:18'	0:13'	200	9
Βέροια - Σκύδρα	35	0:25'	1575	0:45'	650	6	28	0:33'	0:21'	400	9

[1] Αφετηρία μετρήσεων θεωρήθηκε η Πλατεία Δικαστηρίων (κέντρο Θεσσαλονίκης)
[2] Θεωρήθηκε κόστος 45 δρχ./Km. Στη διαδρομή Θεσσαλονίκης - Βέροιας μέσω της Εθνικής Οδού προστέθηκαν διόδια αξίας 500 δρχ.
[3] Με την ολοκλήρωση των εργασιών ανακαίνισης της γραμμής

2.5 Επίπεδο εξυπηρέτησης

2.5.1 Λειτουργικά και οικονομικά στοιχεία

Στον Πίνακα 5 δίδονται στοιχεία (χρόνος διαδρομής, κόστος διαδρομής, συχνότητα δρομολογίων) που αφορούν την υφιστάμενη σιδηροδρομική και οδική εξυπηρέτηση μεταξύ των σημαντικών αστικών κέντρων της περιοχής.

Η λεωφορειακή εξυπηρέτηση καλύπτεται από τα ΚΤΕΛ των νομών Ημαθίας και Πέλλας.

Οι οδικές μετακινήσεις γίνονται :

· μέσω της νέας Εθνικής Οδού Θεσσαλονίκης - Βέροιας μέσω των διοδίων των Μαλγάρων,

· μέσω της παλιάς Εθνικής Οδού Θεσσαλονίκης - Έδεσσας (στο ύψος της Χαλκηδόνας διακλάδωση για Σκύδρα και Βέροια).

Η λεωφορειακή σύνδεση Θεσσαλονίκης - Βέροιας και Θεσσαλονίκης - Νάουσας σε σχέση με τη σιδηροδρομική πλεονεκτεί:

· ως προς τον αριθμό των εκτελουμένων δρομολογίων ημερησίως,

· ως προς το ότι οι τερματικοί σταθμοί σε Βέροια και Νάουσα βρίσκονται μέσα στην πόλη (στη Βέροια ο σιδηροδρομικός σταθμός απέχει 1,5 km περίπου από το κέντρο της πόλης και στη Νάουσα 6 km),

μειονεκτεί:

· ως προς το χρόνο διαδρομής,

· ως προς το κόμιστρο.

Αντίθετα, στη σύνδεση Θεσσαλονίκης - Σκύδρας το λεωφορείο υπερτερεί σε όλους τους τομείς.

Η μετακίνηση με οδικό όχημα Ι.Χ. εξασφαλίζει σε όλες τις περιπτώσεις μεγαλύτερη άνεση και μικρότερο χρόνο διαδρομής, Ωστόσο, το κόστος είναι μεγαλύτερο από εκείνο του λεωφορείου και προκειμένου να εξασφαλιστεί ίση οικονομικά μεταφορά πρέπει να θεωρηθεί πληρότητα οχήματος 3 επιβάτες.

2.5.2 Απόψεις των χρηστών

Από την επεξεργασία των απαντήσεων των χρηστών στα ερωτηματολόγια προέκυψαν στοιχεία που δίνουν την εικόνα του επιπέδου εξυπηρέτησης που παρέχεται από κάθε μέσο (δείγμα 250 ατόμων για κάθε μέσο μεταφοράς, 4% επί του συνόλου των χρηστών). [1]

Οι χρήστες του τρένου το προτιμούν για το μικρό κόμιστρο (ποσοστό 34%) και την ασφάλεια που τους παρέχει (ποσοστό 18%), καθώς και για την άνεση του ταξιδιού (ποσοστό 18%).

Οι χρήστες του λεωφορείου το επιλέγουν λόγω έλλειψης Ι.Χ. (ποσοστό 44%), λόγω της καλής εξυπηρέτησης των δρομολογίων (ποσοστό 17%), καθώς και λόγω του μικρού χρόνου διαδρομής (ποσοστό 13%).

Οι χρήστες του Ι.Χ. το προτιμούν για την άνεση και την ευελιξία που παρέχει (ποσοστό 48%), καθώς και για το μικρό χρόνο διαδρομής (ποσοστό 46%).

Σχετικά με τα λειτουργικά χαρακτηριστικά η πλειοψηφία, τόσο των χρηστών των τρένων όσο και των λεωφορείων, κρίνουν το επίπεδο εξυπηρέτησης που τους παρέχεται από τα αντίστοιχα μέσα ως ικανοποιητικό (ποσοστά 36% και 52% αντίστοιχα). Ωστόσο, για το σιδηρόδρομο, το ποσοστό των

χρηστών που το θεωρούν "απαράδεκτο" είναι συγκριτικά, με αυτό του λεωφορείου, πολύ μεγαλύτερο (18% έναντι 5%).

Σχετικά με τους τομείς στους οποίους είναι δυσαρεστημένοι οι χρήστες του τρένου, προέκυψε ότι είναι δυσαρεστημένοι με το χρόνο διαδρομής (ποσοστό 39%) και τη συχνότητα των δρομολογίων (ποσοστό 23%). Στην περίπτωση των χρηστών του λεωφορείου προέκυψε ότι είναι δυσαρεστημένοι με την άνεση του ταξιδιού (ποσοστό 25%) και το υψηλό κόμιστρο (ποσοστό 20%).

3. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΕΩΝ

Συνολικά για όλα τα ζεύγη προέλευσης προορισμού μεταξύ των αστικών κέντρων του τμήματος Θεσσαλονίκης - Σκύδρας, καταμετρήθηκαν κατά μέσο όρο 18.478 άτομα ημερησίως. [1]

Εξ' αυτών:

· Τα 1.316 άτομα (ποσοστό 7%) διακινούνται με το σιδηρόδρομο. Στα άτομα αυτά δεν συμπεριλαμβάνονται :

- οι χρήστες των συρμών Intercity καθ' όσον αυτοί δεν εξυπηρετούν όλες τις ενδιάμεσες στάσεις και επομένως δεν μεταφέρουν επιβάτες που έχουν ενδιαφέρον για μετακινήσεις με καθαρά "προαστιακό" χαρακτήρα,

- οι χρήστες των επιβατικών αμαξοστοιχιών που κινούνται μόνο στο τμήμα Θεσσαλονίκης - Πλατέος της γραμμής Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας. Ορισμένες από τις αμαξοστοιχίες αυτές μπορούν επίσης να εξυπηρετήσουν, με χαρακτήρα "προαστιακό", αστικά κέντρα της γραμμής μελέτης (π.χ. Σίνδος, Άδενδρο ...)

· Τα 5.000 άτομα (ποσοστό 27%) διακινούνται με τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ Ημαθίας (3.504 άτομα) και Πέλλας (1.496 άτομα).

· Τα 12.162 άτομα (ποσοστό 66%) διακινούνται με Ι.Χ.

Στους Πίνακες 6 έως 9 που ακολουθούν δίδονται στοιχεία για τα χαρακτηριστικά των επιβατικών μετακινήσεων στη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Σκύδρα όπως αυτά προέκυψαν από την έρευνα ερωτηματολογίων και τις επιτόπου μετρήσεις που έγιναν.

Με βάση τους παραπάνω πίνακες αλλά και άλλα στοιχεία που καταγράφηκαν προκύπτουν τα εξής:

Μετακινήσεις με σιδηρόδρομο

· Η μεγαλύτερη κίνηση επιβατών παρατηρείται από και προς τη Θεσσαλονίκη (ποσοστό 65%). Σημαντική κίνηση παρατηρείται ωστόσο και μεταξύ των ενδιάμεσων σταθμών της διαδρομής Θεσσαλονίκης - Σκύδρας (ποσοστό 35% των μετακινήσεων) κάτι που είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικό για τη δημιουργία προαστιακού σιδηροδρόμου.

· Εκτός από το σταθμό Θεσσαλονίκης μεγάλη κίνηση παρουσιάζουν οι σταθμοί Πλατέος, Αλεξάνδρειας, Βέροιας, Νάουσας, Σκύδρας και Άδενδρου.

· Η ζήτηση για μετακινήσεις στη συγκεκριμένη διαδρομή δεν παρουσιάζει εποχιακές διακυμάνσεις.

· Η μέση πληρότητα των συρμών ανέρχεται σε 82% (η πληρότητα θεωρείται μόνον ως προς τις 144 θέσεις καθήμενων.

Πίνακας 6: Ποσοστιαία κατανομή των χρηστών σε σχέση με τα μέσα μεταφοράς που επιλέγουν για τις μετακινήσεις τους (1η επιλογή)

	Τρένο	ΚΤΕΛ	Ι.Χ.	Ταξί	Δίκυκλο
Χρήστες τρένου	71%	17%	12%	0	0
Χρήστες ΚΤΕΛ	6%	65%	21%	4%	4%
Χρήστες Ι.Χ.	10%	34%	52%	2%	2%

Πίνακας 7: Ποσοστιαία κατανομή των χρηστών σε σχέση με το σκοπό του ταξιδιού τους

	Εργασία	Επιστροφή στο σπίτι	Ψυχαγωγία / Κοινωνικοί λόγοι	Προσωπικές υποθέσεις	Εκπαίδευση	Αγορές	Επαγγελματικοί λόγοι
Χρήστες τρένου	20%	16%	20%	19%	10%	3%	13%
Χρήστες ΚΤΕΛ	17%	37%	11%	11%	12%	4%	8%
Χρήστες Ι.Χ.	34%	29%	9%	7%	2%	5%	14%

Πίνακας 8: Ποσοστιαία κατανομή των χρηστών σε σχέση με τη συχνότητα των μετακινήσεων

	2 φορές την ημέρα	1 φορά την ημέρα	2-3 φορές την εβδομάδα	2-3 φορές το μήνα	Σπάνια
Χρήστες τρένου	10%	5%	23%	28%	34%
Χρήστες ΚΤΕΛ	17%	5%	26%	30%	22%
Χρήστες Ι.Χ.	1%	9%	47%	41%	2%

Δίδυμη δηζελοκίνητη Α/Α των DSB, μέλος της οικογένειας Desiro. Ο ΟΣΕ θα προμηθευτεί την πεντάδυμη ηλεκτροκίνητη έκδοση.

Πίνακας 9: Ποσοστιαία κατανομή των χρηστών σε σχέση με το φύλο και την ηλικία τους

	Άνδρες	Γυναίκες	16-25 ετών	25-35 ετών	35-50 ετών	50-65 ετών	65 και άνω ετών
Χρήστες τρένου	49%	51%	42%	20%	19%	9%	10%
Χρήστες ΚΤΕΛ	35%	65%	59%	25%	9%	4%	3%
Χρήστες Ι.Χ.	67%	33%	15%	36%	41%	6%	1%

Προσμετρήθηκαν ταυτόχρονα οι επιβάτες που επιβιβάζονται στην αφετηρία αλλά και στις ενδιάμεσες στάσεις).

· Όσοι ταξιδεύουν με το τρένο είναι ιδιαίτερα σταθεροί χρήστες καθώς το 71% από αυτούς το χρησιμοποιεί σαν πρώτη επιλογή. Αντίθετα, δεν ταξιδεύουν συχνά.

· Με το τρένο ταξιδεύουν κυρίως νεαρά άτομα. Η αναλογία ανδρών / γυναικών είναι περίπου η ίδια.

Μετακινήσεις με λεωφορεία ΚΤΕΛ

· Με το λεωφορείο ταξιδεύουν στην πλειοψηφία νεαρά άτομα και κυρίως γυναίκες.

· Οι χρήστες των λεωφορείων ταξιδεύουν συχνότερα. Ένα ποσοστό 17% ταξιδεύει δύο φορές την ημέρα.

· Η μέση πληρότητα των λεωφορείων ανέρχεται στο 92% για τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ Ημαθίας και στο 65% για τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ Πέλλας. (Η πληρότητα εκτιμήθηκε με α-

νάλογες παραδοχές που έγιναν και για τα τρένα.)

Μετακινήσεις με Ι.Χ.

· Οι χρήστες των Ι.Χ. δεν είναι ιδιαίτερα σταθεροί στην επιλογή τους, καθώς ένα ποσοστό 34% από αυτούς έχει σαν 1η επιλογή το λεωφορείο.

· Με το Ι.Χ. ταξιδεύουν κυρίως για επαγγελματικούς λόγους και μάλιστα συχνά.

· Οι χρήστες των Ι.Χ. είναι κυρίως άνδρες ηλικίας 25-50 ετών.

· Η μέση πληρότητα των οχημάτων είναι περίπου 2 άτομα.

4. ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΣΚΥΔΡΑΣ

4.1 Λόγοι εφαρμογής ενός τέτοιου συστήματος

4.1.1 Οι υφιστάμενες τεχνικές και λειτουργικές δυνατότητες της γραμμής και τα χαρακτηριστικά των επιβατικών μετακινήσεων

Συγκρίνοντας τα τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά που πρέπει να πληροί ένας προαστιακός σιδηρόδρομος [5[, [6], [7], με αυτά που περιγράφηκαν από την ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης της σιδηροδρομικής υποδομής και των χαρακτηριστικών των επιβατικών μετακινήσεων, προκύπτουν στοιχεία που ενθαρρύνουν τη δρομολόγηση συρμών προαστιακής εξυπηρέτησης στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Σκύδρας και αποδεικνύουν την τεχνική εφικτότητα μιας τέτοιας λύσης.

Σαν θετικά σημεία αναφέρονται τα εξής:

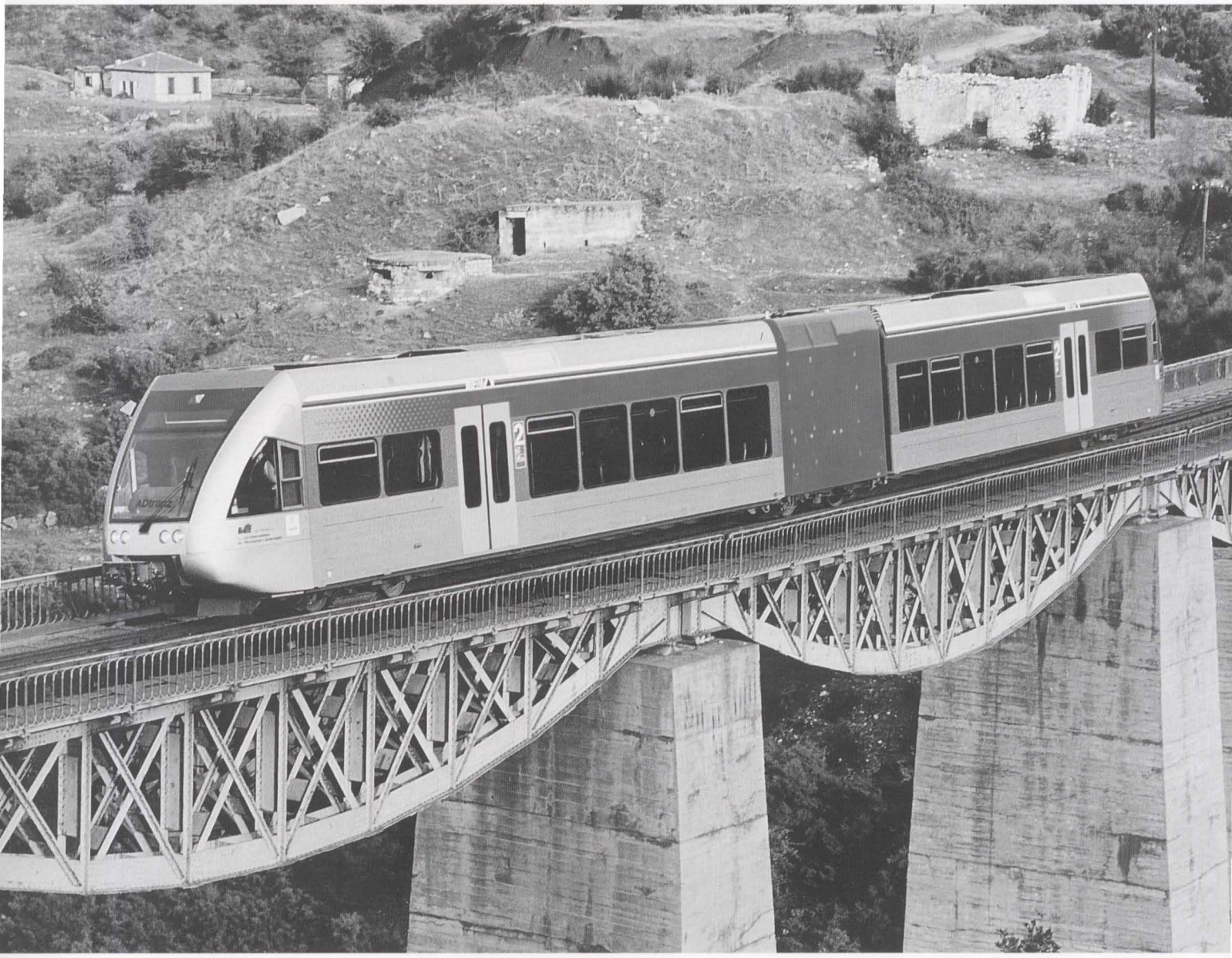
· Η έντονη εξάρτηση των δορυφορικών αστικών κέντρων από την πόλη της Θεσσαλονίκης, που αποτελεί το μητροπολιτικό κέντρο, έχει δημιουργήσει ένα σύνολο αναγκών που εξυπηρετούνται με την καθημερινή ή συχνά επαναλαμβανόμενη μετακίνηση.

· Το επιβατικό έργο δεν παρουσιάζει εποχιακή διακύμανση.

· Κατά μήκος της γραμμής μελέτης υπάρχουν πολλά αστικά κέντρα σε μικρές μεταξύ τους αποστάσεις.

· Παρατηρείται επιβατικό έργο μεταξύ όλων σχεδόν των ενδιάμεσων αστικών κέντρων (το 35% των μετακινήσεων).

· Υπάρχει ήδη σιδηροδρομική υποδομή που ανακαινίζεται.



· Η χιλιομετρική απόσταση Θεσσαλονίκης - Σκύδρας δεν είναι απαγορευτική.

· Στο τμήμα Θεσσαλονίκης - Πλατέος, μήκους 37,66 Km η γραμμή είναι διπλή με ήπια χαρακτηριστικά χάραξης ενώ η σηματοδότηση είναι ηλεκτρική. Η χωρητικότητα της γραμμής καλύπτεται σήμερα μόλις στο 28-30%, γεγονός που επιτρέπει τη δρομολόγηση πρόσθετων συρμών.

· Η επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα με την ανακαίνιση που γίνεται θα ανέρχεται σε 110km/h που είναι αποδεκτή για έναν προαστιακό σιδηρόδρομο.

Στα αρνητικά σημεία πρέπει να αναφερθούν τα εξής:

· Η γραμμή στο τμήμα Πλατέος - Σκύδρας είναι μονή και η σηματοδότηση μηχανική. Η χωρητικότητα της γραμμής καλύπτεται στο 63%.

· Σε όλο το μήκος της γραμμής δεν υπάρχει σήμερα ηλεκτροκίνηση. Ωστόσο, είναι σε εξέλιξη η ηλεκτροκίνηση του τμήματος Θεσσαλονίκης - Πλατέος.

· Το ποσοστό των ΙΔ είναι σχετικά μεγάλο (0,8 ΙΔ/Km).

· Στο τμήμα Πλατύ - Σκύδρα ύπαρξη μεταλλικών στρωτήρων που δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων ως επίσης και παρουσία παλαιών αλλαγών που επιβάλλουν βραδυπορίες των 55 Km/h.

Από τη σύγκριση οδικής και σιδηροδρομικής εξυπηρέτησης προκύπτει επίσης το συμπέρασμα ότι ο προαστιακός σιδηρόδρομος θα είναι σε θέση να εξασφαλίσει ισόχρονες μετακινήσεις συγκριτικά με το Ι.Χ.

4.1.2 Οι θετικές προθέσεις των χρηστών

Οι χρήστες των τρένων, των λεωφορείων και των Ι.Χ. ρωτήθηκαν για το αν θα επέλεγαν το σιδηρόδρομο αντί των μέσων που χρησιμοποιούν, εάν ο τελευταίος λειτουργούσε με χαρακτηριστικά προαστιακής εξυπηρέτησης (μείωση χρόνου διαδρομής σύμφωνα με τον Πίνακα 5 (νέος χρόνος), περισσότερα δρομολόγια, καλύτερη εξυπηρέτηση στους σταθμούς). Από τα ερωτηματολόγια προέκυψαν τα εξής: [1]

· οι χρήστες του τρένου θα το επέλεγαν πάλι στη συντριπτική τους πλειοψηφία (ποσοστό 98%),

· οι χρήστες του λεωφορείου θα το προτιμούσαν σε ποσοστό 75%,

· οι χρήστες του Ι.Χ. θα το επέλεγαν σε ποσοστό 36%.

Με βάση τα παραπάνω ποσοστά, θεωρώντας ότι το 50% των χρηστών των λεωφορείων και των Ι.Χ. θα πραγματοποιούσαν τελικά την προτίμησή τους, το επιβατικό έργο με το σιδηρόδρομο θα μπορούσε να τετραπλασιαστεί (98% x 1.316 + 50% x 75% x 5.000 + 50% x 36% x 12.162 = 5.353 επιβάτες). Στο παραπάνω επιβατικό έργο δεν λαμβάνονται υπόψη οι επιβάτες που θα μετακινούνται μεταξύ Θεσσαλονίκης - Πλατέος.

Όσον αφορά τους ήδη χρήστες του σιδηροδρόμου, αξίζει να αναφερθούν τα εξής:

· το 68% των χρηστών θα επηρεάζονταν θετικά ως προς την επιλογή τους με την υλοποίηση του Μετρό της Θεσσαλονίκης (τερματικός σταθμός του μετρό ο Νέος Επιβατικός Σιδηροδρομικός Σταθμός (31% των χρηστών δήλωσαν αδιάφοροι)).

· Το 29% των χρηστών θα έκαναν τη διαδρομή με σιδηρόδρομο 2 - 3 φορές επιπλέον το μήνα και το 13% 2 - 3 φορές επιπλέον την εβδομάδα.

· Για μείωση του χρόνου της διαδρομής τους κατά 20 min θα ήταν διατεθειμένοι να πληρώσουν εισιτήριο ακριβότερο κατά 320 δρχ. ενώ για μείωση του χρόνου διαδρομής τους κατά 10 min, 150 δρχ.

Τέλος η πλειοψηφία των χρηστών (ποσοστό 68%) απαιτεί συρμούς πιο καθαρούς και το 31% ύπαρξη κυλικείου στους συρμούς.

Όσον αφορά τους ήδη χρήστες των λεωφορείων το 52% δηλώνουν άρνηση στην μεταφορά του τερματικού σταθμού των ΚΤΕΛ εκτός Θεσσαλονίκης (περιοχή Δενδροποτάμου).

4.1.3 Οικιστική αποκέντρωση

Συνδέοντας την πόλη της Θεσσαλονίκης με τα περιαστικά αστικά κέντρα με ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που επιτρέπει ταχεία, συχνή και άνετη μεταφορά δίδεται η δυνατότητα σε ένα μεγάλο αριθμό ατόμων να εργάζονται στη Θεσσαλονίκη ενώ παράλληλα να κατοικούν εκτός αυτής.

4.2 Προϋποθέσεις για τη λειτουργία προαστιακού σιδηροδρόμου

Σύμφωνα με τα στοιχεία που καταγράφηκαν στα προηγούμενα διαφαίνεται να εξασφαλίζεται τεχνική και λειτουργική εφικτότητα σε ένα σύστημα προαστιακού σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Σκύδρας. Ωστόσο η απόφαση λειτουργίας μιας σιδηροδρομικής γραμμής με χαρακτηριστικά προαστιακής εξυπηρέτησης, είτε αυτό απαιτεί την κατασκευή μιας νέας γραμμής είτε επεμβάσεις σε υφιστάμενη υποδομή, προαπαιτεί τη σύνταξη ολοκληρωμένης μελέτης σκοπιμότητας που να δικαιολογεί την παραπάνω επιλογή.

Στα πλαίσια της παρούσας εργασίας που έχει καθαρά αναγνωριστικό χαρακτήρα στο παραπάνω θέμα, καθορίζονται οι προϋποθέσεις που πρέπει να πληρούνται έτσι ώστε να μπορέσει να λειτουργήσει αποδοτικά προαστιακός σιδηρόδρομος στη συγκεκριμένη γραμμή.

Οι προϋποθέσεις αυτές είναι:

· Δρομολόγηση σύγχρονου τροχαίου υλικού με προδιαγραφές κατάλληλες για προαστιακή εξυπηρέτηση.

· Εγκατάσταση συστήματος ηλεκτρικής σηματοδότησης στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Σκύδρα και ενδεχόμενα συστήματος αυτόματης προστασίας συρμών (ATP).

· Μετατροπή όλων των ισόπεδων διαβάσεων σε διαβάσεις τύπου Α.Σ.Ι.Δ.

· Δημιουργία χώρων στάθμευσης οδικών οχημάτων (σύστημα park and ride) στους σημαντικούς σταθμούς επιβίβασης - αποβίβασης.

· Σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με τα υπόλοιπα συστήματα μεταφορών έτσι ώστε να διευκολύνεται η μετεπιβίβαση.

· Εκσυγχρονισμός των κτιριακών εγκαταστάσεων των σταθμών όσων χρειάζεται.

· Συχνά δρομολόγια κατάλληλα επιλεγμένα με βάση τη ζήτηση για μετακινήσεις (ενδεικτικά θα μπορούσε να υιοθετηθεί δρομολόγηση ανά 15 - 20 min τις ώρες αιχμής).

· Δρομολόγηση των συρμών σε ώρες που απομνημονεύονται εύκολα από τους χρήστες.

· Διερεύνηση για ενδεχόμενο διπλασιασμό της γραμμής στο τμήμα Πλατύ - Σκύδρα με σκοπό να αυξηθεί η ασφάλεια κυκλοφορίας και κυρίως η χωρητικότητα της γραμμής.

· Διερεύνηση για ενδεχόμενη ηλεκτροκίνηση της γραμμής στο τμήμα Πλατύ - Σκύδρα με δεδομένο ότι θα ηλεκτροκινηθεί το τμήμα Θεσσαλονίκη - Πλατύ και κυρίως για να βελτιστοποιηθούν τα ελκτικά και κινηματικά χαρακτηριστικά του τροχαίου υλικού.

· Συστήματα πληροφόρησης του κοινού. Κατάλληλη διαφήμιση και ενημέρωση.

· Εξασφάλιση ταχυτήτων 110 km/h. σε όλο το μήκος της γραμμής (ολοκλήρωση της ανακαίνισης της γραμμής). Μελλοντική αντικατάσταση των μεταλλικών στρωτήρων με ξύλινους ή σκυροδέματος. Η επέμβαση αυτή αφ' ενός θα επιτρέψει την ανάπτυξη υψηλότερων ταχυτήτων και αφ' ετέρου συμβιβάζεται με την ηλεκτρική σηματοδότηση.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Δ. Κουτσιούμπα, Ξ. Λιλικάκης, Σ. Θωμαΐδου, Δ. Λίτος "Διερεύνηση της σκοπιμότητας λειτουργίας προαστιακού σιδηροδρόμου στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας", Διπλωματική εργασία, ΑΠΘ, Μάρτιος 2001

2. Μ. Κολέτσου, Χ. Μισερλής, "Σιδηροδρομική προαστιακή εξυπηρέτηση στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Πλατέος - Σκύδρας. Μια πρώτη προσέγγιση". Πτυχιακή εργασία, ΤΕΙ Θεσσαλονίκης, Μάρτιος 2000

3. Εγχειρίδιο δρομολογίων του ΟΣΕ, Αύγουστος 2000

4. Χ. Πυργίδης, Κ. Καραγιάννης "Εκτίμηση της κυκλοφοριακής ικανότητας του σιδηροδρομικού δικτύου της Διεύθυνσης της Περιφέρειας Μακεδονίας - Θράκης", υπό δημοσίευση άρθρο στο περιοδικό Τεχνικά Χρονικά

5. Χ. Πυργίδης "Σχεδιασμός και κατασκευή σιδηροδρομικής υποδομής", Α.Π.Θ., 2000

6. Γ. Νάθενας "Προαστιακός σιδηρόδρομος και η ένταξή του στο σύστημα μεταφορών της πρωτεύουσας", Τρένα και Άνθρωποι, σελ. 40-45

7. F. Batisse, "Les transports urbains et suburbains un defi pour le rail ou un marche", Rail International, Απρίλιος 1999, σελ. 2-11

ΜΟΥΣΕΙΑΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

Κείμενο-φωτογραφίες Δ. Καρατόλος

Από το 1998 που διακόπηκαν τα δρομολόγια του Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, το δίκτυο αυτό πέρασε στην Ιστορία.

Το μισό τμήμα του, από τον Παλαιοφάρσαλο μέχρι την Καλαμπάκα, μετατράπηκε σε κανονικού εύρους και ήδη τα τραίνα από Αθήνα ή Λάρισα πηγαίνουν κατ' ευθείαν μέχρι την Καλαμπάκα. Το υπόλοιπο μισό, από τον Βόλο μέχρι τον Σταυρό Παλαιοφαρσάλου, μήκους 81 χιλιομέτρων, μέχρι σήμερα τουλάχιστον, είναι γνωστό ότι ο ΟΣΕ δεν προτίθεται να το αξιοποιήσει. Έτσι λοιπόν, η μοίρα της γραμμής αυτής, είναι να υποστεί τις συνέπειες της εγκατάλειψης, πράγμα το οποίο έχει ήδη αρχίσει να είναι εμφανές.

Επειδή όμως εμείς που αγαπάμε τον Σιδηρόδρομο και την ιστορία του, δεν έχουμε δεχθεί ότι η γραμμή αυτή έσβησε για πάντα, κάναμε μία πρόταση στην Διοίκηση του ΟΣΕ, να μας επιτρέψει την χρήση της με τροχαίο υλικό που θα μας παραχωρήσει, έτσι ώστε να παραμείνει λειτουργική σαν Μουσειακή αλλά και Εκπαιδευτική. Η πρόταση αυτή έχει γίνει κατ' αρχάς δεκτή από την Διοίκηση και την Νομική Υπηρεσία και αναμένεται η γνωμοδότηση των τμημάτων Έλξης και Γραμμής, για να συνταχθεί η σχετική σύμβαση.

Η λειτουργία της γραμμής σαν μουσειακή θα συμβάλλει πολύ στην Πολιτιστική αναβάθμιση της περιοχής πέραν του Βόλου, η οποία δυστυχώς στερείται πολιτιστικών δρώμενων, αφού παράλληλα θα δημιουργηθεί και ένας μικρός μουσειακός χώρος όπου θα εκτίθενται σιδηροδρομικά αντικείμενα και φωτογραφίες μέσω των οποίων θα παρουσιάζεται ο Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας, άρρηκτα συνδεδεμένος με την ιστορία του τόπου.

Στην γραμμή αυτή, προβλέπεται η κυκλοφορία μουσειακών τραίνων, μισθωμένων αρχικά, με την προοπτική να καθιερωθούν στο μέλλον σταθερά δρομολόγια αναψυχής, κατά τα Σαββατοκύριακα, όπως στο τραίνο του Πηλίου.

Στην πρότασή μας, αναφερόμαστε επίσης και σε ένα πρόγραμμα λειτουργίας σύμφωνα με το οποίο η γραμμή θα ενταχθεί στην περιβαλλοντική εκπαίδευση της πρώτης και δεύτερης σχολικής βαθμίδας του Υπουργείου Παιδείας, παρουσιάζοντας στους μαθητές - επισκέπτες τα οφέλη που παρέχει ο σιδηρόδρομος στον άνθρωπο αλλά και στην εθνική οικονομία της χώρας. Έχουν γίνει ήδη οι πρώτες επαφές με θετικά αποτελέσματα.

Η παρουσίαση αυτή προβλέπεται αρχικά, ότι θα γίνεται σε ειδικά διασκευασμένο χώρο στον Σ.Σ. των Φαρσάλων. Την παρουσίαση θα ακολουθεί και μία μικρή διαδρομή με το τραίνο.

Για την εφαρμογή όλου αυτού του προγράμματος, είναι αναγκαίο να εξευρεθούν οι κατάλληλοι πόροι. Γι' αυτό μετά την υπογραφή της συμβάσεως με τον ΟΣΕ, θα γίνει προσπάθεια εξευρέσεως των πόρων από χορηγούς ή από κοινοτικές χρηματοδοτήσεις μέσω σχετικών προγραμμάτων.

Το κόστος εφαρμογής του προγράμματος είναι αρκετά μεγάλο, διότι προβλέπει την επισκευή και συντήρηση της γραμμής και του τροχαίου υλικού, καθώς και τα λειτουργικά έξοδα για τουλάχιστον μία πενταετία.

Στο τροχαίο υλικό περιλαμβάνονται ατμάμαξες, διαξονικές και τετραξονικές επιβατάμαξες, αυτοκινητάμαξες και αντιπροσωπευτικά οχήματα του Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας.

Την υλοποίηση του προγράμματος θα αναλάβει ειδική Αστική Εταιρία μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα, που θα συσταθεί από μέλη του συλλόγου μας, στην οποία θα συμμετέχει και ο ΣΦΣ.

Προς το παρόν η ομάδα που ασχολείται με το θέμα αυτό, δραστηριοποιείται με την διατήρηση της γραμμής σε λειτουργική κατάσταση καθώς και με την διευθέτηση του τροχαίου υλικού και εκτός από την δηζελάμαξα της ΔΕΗ, διαθέτει τρεις δρεζίνες και βαγονέτα για την μεταφορά των εργαλείων για τις εργασίες της γραμμής.

Στις ενέργειες αυτές έχει την συμπαράσταση του ΟΣΕ, ο οποίος παρέχει προσωπικό για την κίνηση της μηχανής και των δρεζινών, αλλά και εργατών γραμμής, εντάσσοντας τις κινήσεις στο ημερήσιο πρόγραμμα κυκλοφορίας, ύστερα από σχετικό αίτημα της ομάδος.

Ευελπιστούμε ότι σύντομα θα υπογραφεί η σύμβαση με τον ΟΣΕ, για να ξεκινήσουν οι απαιτούμενες εργασίες για την εφαρμογή του προγράμματος.

Τον πυρήνα της ομάδος του Μουσειακού Σιδηροδρόμου Θεσσαλίας, αποτελούν οι Δημήτρης Καρατόλος, Σπύρος Παπανδρεάδης, Φράνκυ Έλλιοτ, Νίκος Σμπαρούνης, Νίκος Κοκορέτσης και Γιάννης Μεταξάς, πλαισιωμένοι από αρκετά μέλη του ΣΦΣ, που συχνά επισκέπτονται μαζί τους την γραμμή και βοηθούν σημαντικά στις εργασίες της.

Όμως οι εργασίες απαιτούν μεγαλύτερο αριθμό ατόμων για βοήθεια. Έτσι λοιπόν όσοι επιθυμούν να βοηθήσουν και να γευτούν την πορεία στην ιστορική γραμμή των ΣΘ, με δρεζίνα ή με την δηζελάμαξα, ας έρθουν σε επαφή με την ομάδα του ΜΣΘ. ■

Ο Εθνικός Σιδηρόδρομος χάνει το τραίνο

1. Έργα ΟΣΕ 2001

"Οι πιθανότητες ολοκλήρωσης ενός έργου υποδομής είναι αντιστρόφως ανάλογες των πόρων που απορροφά" (Από τους Νόμους του Μέρφι για τα Δημόσια Έργα)

Η Ευρωπαϊκή Ενωση έδειξε αυστηρή "κίτρινη κάρτα" στην ΕΡΓΟΣΕ και την Ελληνική Κυβέρνηση, απειλώντας πλέον ανοιχτά με διακοπή την χρηματοδότηση του φιλόδοξου προγράμματος εκσυγχρονισμού των ελληνικών σιδηροδρόμων. Η επιστολή του Κοινοτικού Επιτρόπου Barnier προς τον Υπουργό Μεταφορών είναι πραγματική βόμβα (ενώ εγνώσθη ότι παρόμοια προειδοποιητική επιστολή είχε σταλεί και πέρυσι, χωρίς απ'ότι φαίνεται να ληφθεί σοβαρά υπόψη από τις ελληνικές αρχές). Μέσα σ'αυτήν λοιπόν, μεταξύ άλλων πληροφορούμαστε ότι:

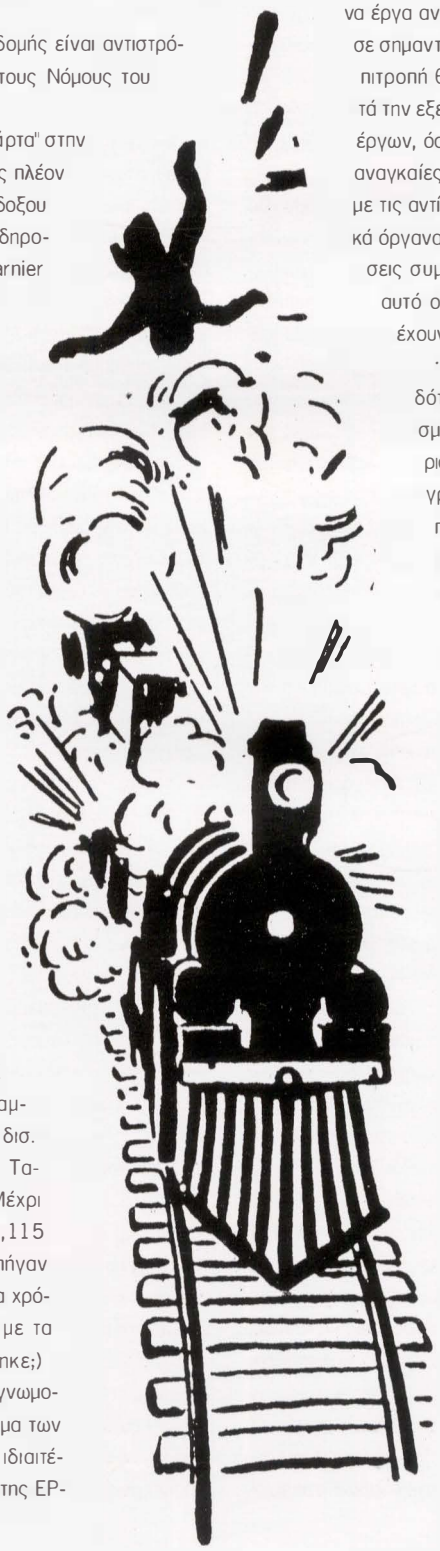
· Σε μεγάλα υπό εξέλιξη έργα έχουν παρατηρηθεί σημαντικές υπερβάσεις και σοβαρά διαχειριστικά προβλήματα από πλευράς ΕΡΓΟΣΕ. Οι διαπιστώσεις αυτές αφορούν κυρίως το έργο Θριασίου - Κορίνθου (έλλειψη επαρκών μελετών), το έργο ηλεκτροκίνησης (που έχει υποεκτιμηθεί, ενώ δεν μπορεί να ολοκληρωθεί εάν δεν ολοκληρωθούν τα ημιτελή λοιπά έργα υποδομής), το έργο Ευαγγελισμού - Λεπτοκαρυάς (το έργο είναι ημιτελές ενώ εξαντλήθηκε ολόκληρο το ποσό της κοινοτικής χρηματοδότησης) και φυσικά το έργο του Καλλιδρόμου που ξεκίνησε με προϋπολογισμό 37,5 δισ. δρχ. και μετά από 6 συμπληρωματικές συμβάσεις έχει φθάσει αισίως τα 105 δισ. δρχ. και σύμφωνα με πληροφορίες τμήμα του θα επαναδημοπρατηθεί γιατί εξαντλήθηκαν οι πόροι.

· Ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού ΠΑΘΕ από το 1981 μέχρι το τέλος της τρέχουσας προγραμματικής περιόδου θα έχει απορροφήσει περίπου 5 δισ. ευρώ σε δημόσια δαπάνη (ΜΟΠ, Α'ΚΠΣ, Β'ΚΠΣ, Ταμείο Συνοχής, ΠΕΠ, Εθνική Χρηματοδότηση). Μέχρι στιγμής σ'αυτό το διάστημα έχουν δαπανηθεί 1,115 τρισ. δρχ. (μπορεί να μας πει κανείς αλήθεια πού πήγαν αυτά τα λεφτά; Ποιό έργο, μετά από 20 ολόκληρα χρόνια, έχει παραδοθεί πλήρως ολοκληρωμένο και με τα λειτουργικό χαρακτηριστικό για τα οποία σχεδιάστηκε;)

· Αποκαλύπτεται ότι με βάση πρόσφατη εμπειρογνωμοσύνη των Κοινοτικών ήρθε στην επιφάνεια το ζήτημα των λειτουργικών ταχυτήτων του ΠΑΘΕ "και θα ήταν ιδιαιτέρως δυσάρεστο εάν 4 χρόνια μετά την δημιουργία της ΕΡΓΟΣΕ ένα τόσο σημαντικό πρόβλημα δεν έχει αντιμετωπιστεί" (πότε αλήθεια ο ΟΣΕ και η ΕΡΓΟΣΕ θα μπορούν να εγγυηθούν ότι κάποιο τμήμα του νέου ΠΑΘΕ, πληρεί όλες τις θεμελιώδεις προυποθέσεις, προκειμένου να δοθεί με ασφάλεια για λειτουργικές ταχύτητες της τάξης των 160 - 200 χλμ./ώρα;)

· Γίνεται λόγος για κακοδιαχείριση των έργων και τονίζεται πως "η ευθύνη των εθνικών αρχών για την τήρηση και τη σωστή αξιοποίηση των κοινοτικών πόρων παραμένει ακέραια" (αναφέρονται και πρόσφατες αποφάσεις του Ελεγκτικού Συνεδρίου με παρόμοιες διαπιστώσεις). Αναφέρεται επί λέξει ακόμα στην επιστολή πως "για τα συγκεκριμένα έργα ανατέθηκε σχετική εμπειρογνωμοσύνη, που επιβεβαίωσε σημαντικά προβλήματα διαχείρισης από την ΕΡΓΟΣΕ... Η Επιτροπή θα λάβει υπόψη της τις διαπιστώσεις αυτές τόσο κατά την εξέταση των αιτημάτων πρόσθετης χρηματοδότησης των έργων, όσο και προκειμένου να προσδιορίσει τις ενδεχόμενες αναγκαίες ενέργειες σε σχέση με τις ενισχύσεις που χορήγησε με τις αντίστοιχες αποφάσεις. Η Επιτροπή και τα άλλα κοινοτικά όργανα διατηρούν το δικαίωμα να προχωρούν σε εξακριβώσεις συμπληρωματικές σε οποιαδήποτε χρονική στιγμή. Εάν αυτό οδηγεί σε εκ των υστέρων διαπίστωση παραβάσεων, έχουν την υποχρέωση να ενεργούν κατάλληλα...".

· Τέλος επισημαίνεται πως "η συνέχιση της χρηματοδότησης του έργου προϋποθέτει τον επακριβή καθορισμό και την περιγραφή του έργου (καταγραφή, καθορισμός κόστους, πηγών χρηματοδότησης, χρονοδιαγράμματα και επιμέρους σχέδια δράσης που θα πρέπει να τηρηθούν απαρέγκλιτα μέχρι το τέλος του Προγράμματος το 2008)...". Θα πρέπει εδώ να αναφέρουμε ότι η ΕΡΓΟΣΕ, στο πρώτο εννιάμηνο του 2001 (έως τέλος Σεπτεμβρίου) από τα 170 δισ. δρχ. που πρέπει να απορροφήσει ετήσια, απορρόφησε μόλις 29 δισ. δρχ.



2. Έργα Ακούμε, Έργο (τελειωμένο) Πότε θα Δούμε;

Το σύνολο των εκτελούμενων έργων παραμένει ανολοκλήρωτο, και το χειρότερο είναι ότι το έτος αποπεράτωσής τους συνεχώς και μετατίθεται προς το επέκεινα (ή μήπως στις καλένδες;). Ας τα πάρουμε ένα-ένα (τα σημαντικότερα):

§ Σήραγγα Καλλιδρόμου: Επρεπε να παραδοθεί το 2003 και αυτή τη στιγμή έχει ολοκληρωθεί μικρό μέρος του έργου. Η ΕΡΓΟΣΕ εκτιμά τώρα σαν έτος παράδοσης το 2007 (!!!), μαζί με το υπόλοιπο τμήμα έως Λιανοκλάδι. Το ερώτημα που τίθεται τώρα είναι αν θ'αντέξουν μέχρι τότε υποτυπωδώς συντηρούμενα τα παλαιά τεχνικά έργα (Γοργοπόταμος, κ.ά.) της δύσκολης και προβληματικής (από καταπτώσεις, κατολισθήσεις, κλπ.) ορεινής χάραξης του Μπράλου που λειτουργεί από το 1904.

§ Νέα γραμμή Λιανοκλάδι - Δομοκός: Οι μελέτες είναι σε πρώιμο προκαταρκτικό στάδιο και η περαιτέρω εξειδίκευσή τους σε επίπεδο προμελέτης και οριστικής μελέτης πιθανότατα να επιφυλάσσουν δυσάρεστες εκπλήξεις

όσον αφορά την εφικτότητα της λεγόμενης "επιφανειακής χάραξης". Το έργο θα δημοπρατηθεί μάλλον το 2003.

§ ΣΚΑ - Κόρινθος: Ενώ η εργολαβία της Κακιάς Σκάλας προχωρεί ικανοποιητικά, σημειώνεται υπερβολική καθυστέρηση με τη σήραγγα Σουσακίου και τη νέα γέφυρα Ισθμού. Αν σ΄αυτά προσθέσουμε και τα συμπληρωματικά έργα υποδομής, επιδομής, σταθμών και σηματοδότησης αντιλαμβανόμαστε γιατί η ΕΡΓΟΣΕ δυσκολεύεται να διαβεβαιώσει τον ΟΣΕ ότι το έργο θα είναι έτοιμο στην Ολυμπιακή προθεσμία του 2004.

§ Κόρινθος - Πάτρα: Οι αντιδράσεις και προσφυγές στο Συμβούλιο Επικρατείας πολλών Δημάρχων, τοπικών οργανώσεων και κατοίκων (ομολογουμένως εξοργιστικά αδικαιολόγητες οι περισσότερες) για τη νέα χάραξη καθώς και η καθυστέρηση οριστικοποίησης αρκετών επιμέρους μελετών (ιδιαίτερα στην περιοχή Πατρών) έχουν ουσιαστικά μπλοκάρει το έργο και καθυστερούν την δημοπράτησή του, με συνέπεια η απόδοση σε λειτουργία της νέας κανονικής γραμμής Κορίνθου (Κιάτου) - Πατρών να παραπέμπεται κάπου ανάμεσα στο 2008 και 2010 και βλέπουμε...

§ Θριάσιο και Σύνδεση με Ν. Ικόνιο: Οι εργασίες βρίσκονται ακόμα στα χωματουργικά, ενώ το έργο της σύνδεσης με το Ικόνιο έχει κολλήσει και επαναδημοπρατείται. Επιπλέον ο ΟΛΠ δεν δέχεται την δημιουργία επιλιμένιου σταθμού στον υπάρχοντα χώρο του και ζητάει αυτός να γίνει στην μελλοντική 3η Προβλήτα, την δημιουργία της οποίας δεν επιτρέπει ο Δήμος Περάματος.

§ Ευαγγελισμός - Λεπτοκαρυά: Με αρκετή καθυστέρηση και εφόσον προχωρήσει ομαλά η ανάθεση της εργολαβίας της σταθερής επιδομής στη σήραγγα Τεμπών, ίσως να δοθεί σε κυκλοφορία σε 1-2 χρόνια (τμήμα Ευαγγελισμός - Ραψάνη). Το τμήμα Ν. Πόροι - Λεπτοκαρυά με τις σήραγγες Πλαταμώνα είναι άγνωστο πότε θα τελειώσει, αφού εξαντλήθηκε το συμβατικό ποσό και η επαναδημοπράτησή του εκκρεμεί.

§ Ηλεκτροκίνηση Αθήνας - Θεσσαλονίκης: Εχουν τοποθετηθεί τμηματικά οι πυλώνες και τα καλώδια, αλλά το έργο δεν μπορεί να ολοκληρωθεί γιατί μεγάλα τμήματα της νέας χάραξης, όπως προαναφέρθηκε, είναι εργοτάξια ή δεν έχουν αρχίσει να κατασκευάζονται. Στο μεταξύ το υλικό της ηλεκτροκίνησης που έχει τοποθετηθεί (και που δεν είναι φυσικά υπό τάση) έχει γίνει αντικείμενο κλοπών από ομάδες αθίγγανων στην ευρύτερη περιοχή Θεσσαλονίκης, ενώ δεν έχει αρχίσει η κατασκευή κανενός υποσταθμού.

Πρόσφατα αποκαλύφθηκε από τον ημερήσιο τύπο, χωρίς να διαψευστεί, ότι ο ΟΣΕ ανησυχεί έκδηλα για όλα τα παραπάνω και τον περασμένο Σεπτέμβριο ο μετέπειτα παραιτηθείς Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ κ. Παπαδημητρίου έστειλε επιστολή στον Υπουργό Μεταφορών με ανάλογο περιεχόμενο. Στην επιστολή αυτή, υπογραμμίζονται -με κομψό τρόπο- οι σχετικές κυβερνητικές ευθύνες και ακυρώνεται η εικόνα εξέλιξης των έργων, που επιχειρήθηκε να εμφανιστεί από την πρόσφατη καμπάνια δημοσίων σχέσεων Υπουργείου και ΕΡΓΟΣΕ. Παρουσιάζονται στοιχεία σύμφωνα με τα οποία στο διάστημα 1997 - Μάϊος 2001 επί έργων συνολικού προϋπολογισμού 477,7 δισ. δρχ. (προ αναθεωρήσεων τιμών), το υλοποιηθέν έργο από την ΕΡΓΟΣΕ απορρόφησε μόλις τα 264,7 δισ. δρχ. (231 δισ. δρχ., ποσοστό 44,5% , δεν κατέστη δυνατόν να απορροφηθούν και απλά χάθηκαν για τον σιδηρόδρομο !). Ο ΟΣΕ μέσω της επιστολής αυτής, αφού αναφέρει ότι "έχει πρακτικά ελάχιστες δυνατότητες ουσιαστικών παρεμβάσεων στην πορεία αυτή", ζητά την πρόσληψη διεθνούς οίκου συμβούλου για την παρακολούθηση του προγράμματος έργων 2000 - 2006, "όχι ως σύνολο έργων, αλλά ως πλήρες επιχειρησιακό σύστημα προς εκμετάλλευση, μέσα στο υπό διαμόρφωση εκ των οδηγιών της Ευρωπαϊκής Ενωσης περιβάλλον" και για να "διασφαλιστεί η πληρότητα, η λειτουργική αρτιότητα και η επιχειρησιακή ετοιμότητα του συστήματος αυτού στο πέρας της περιόδου υλοποίησης" και για την εξασφάλιση μεταξύ άλλων "της συμβατότητας των λειτουργικών προδιαγραφών των προγραμματιζόμενων έργων προς το πλήρες σιδηροδρομικό σύστημα και τις τεθείσες απαιτήσεις του, με χρονολογική και κοστολογική πορεία των έργων που να συντείνει χωρίς ασύμβατες αποκλίσεις προς το τελικώς επιδιωκόμενο αποτέλεσμα...".

Η επιστολή καταλήγει με την ευχή "η Πολιτεία να οδηγηθεί στη λήψη των ενδεδειγμένων μέτρων και την χρήση των σωστών πρακτικών και μεθοδεύσεων που θα διασφαλίσουν την απορρόφηση και αποδοτική χρήση των πόρων...".

Ισως, αν η ανωτέρω επιστολή ετίθετο υπόψη της ηγεσίας του Υπουργείου μερικά χρόνια νωρίτερα, να είχαμε αποφύγει φαινόμενα του στυλ:

§ Ολοκλήρωση σήραγγας Τεμπών χωρίς προσβάσεις εδώ και μεγάλο χρονικό διάστημα (κατά τα πρότυπα της σήραγγας της Κατάρας).

§ Σχεδιασμός νέας χάραξης γραμμών για μέγιστη ταχύτητα 200 χλμ./ώρα χωρίς παράλληλη πρόβλεψη προμήθειας ΑΤΡ (που τώρα μόλις απασχολεί τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ) και παράδοση τμημάτων της νέας γραμμής υψηλής ταχύτητας με προσωρινή (;) διατήρηση ισοπέδων διαβάσεων, ορισμένων κλειστών καμπυλών (Εκκλησάκι, Αεροπορία Λάρισας) κλπ.

§ Κατασκευή σούπερ σταθμών αντί απλών στάσεων σε Αιγίνιο, Ν. Πόρους, Μώλο, κ.ά. (που θα ζήλευε και η ίδια η Αθήνα) για εξυπηρέτηση ελάχιστης επιβατικής κίνησης, στάθμευση ελάχιστων αμαξοστοιχιών και μη επάνδρωση (τελικά) με σταθμάρχη και λοιπό προσωπικό. Σε θλιβερή αντίθεση, η υπόγεια διάβαση του σταθμού της Λάρισας παραμένει γιαπί εδώ και χρόνια, ενώ και η ίδια η εικόνα του σταθμού αυτού με την τρίτη μεγαλύτερη κίνηση στην Ελλάδα παραπέμπει στην Γιουγκοσλαβία του 1950.

§ Κατασκευή της νέας γραμμής κανονικού πλάτους Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας θεωρητικά για ταχύτητες 150 χλμ./ώρα, χωρίς σύγχρονη σηματοδότηση, αλλά με υψηλές αποβάθρες (λες και πρόκειται να περάσει ποτέ συρμός non-stop με 200 χλμ./ώρα από Καρδίτσα και Τρίκαλα), με αποτέλεσμα να "βρίσκουν" οι πόρτες των Α/Α ΜΑΝ όταν ανοίγουν, οπότε να μην μπορούν να χρησιμοποιηθούν εκεί και η γραμμή αυτή -δείγμα γραφής του "νέου σιδηρόδρομου" που εγκαινιάστηκε με πολλά ταρατατζούμ- να εξυπηρετείται (;) από τις προς απόσυρση ταλαιπωρημένες και προβληματικές Α/Α Ganz Mavag (η "συστημική" θεώρηση του σιδηροδρόμου στην αποθέωσή της).

3. Και με τον Προαστιακό;

Η πιο πονεμένη ίσως ιστορία απ΄όλες είναι το έργο του Προαστιακού, το μόνο έργο που η προετοιμασία του προχωρούσε με ταχείς ρυθμούς. Η νεοπαγής (τότε) Διεύθυνση του έργου υπό τον κ. Ι. Παραδεισόπουλο, μέσα στο τελευταίο δωδεκάμηνο από τότε που ανέλαβε καθήκοντα προχώρησε ταχύτατα σε αναθέσεις των απαιτούμενων συμπληρωματικών μελετών και υπηρεσιών συμβούλου για να καλύψει τα μεγάλα μελετητικά κενά που υπήρχαν, παρά τα σοβαρά προσκόματα που αντιμετώπιζε από διάφορες πλευρές (εντός και εκτός ΕΡΓΟΣΕ) όπως γνωρίζουν καλά οι "παροικούντες την Ιερουσαλήμ". Ταυτόχρονα προχώρησε στις προκηρύξεις δημοπράτησης, εκπόνηση περιβαλλοντικών μελετών και εγκρίσεις περιβαλλοντικών όρων, εξασφάλιση αδειοδοτήσεων, θεσμική κατοχύρωση των έργων με ένταξή τους στα Ολυμπιακά Εργα (σε συνεργασία με το Υπουργείο Μεταφορών), αντιμετώπιση δικαστικών προσφυγών, προσλήψεις και εκπαίδευση νέου προσωπικού, κ.ά., φθάνοντας στις αρχές του παρελθόντος Σεπτεμβρίου να ολοκληρώσει τις διαδικασίες των 3 διαγωνισμών συνολικού προϋπολογισμού 207 δισ. δρχ. Ωστόσο στη συνέχεια η παρούσα ηγεσία της ΕΡΓΟΣΕ με διάφορα προσχήματα (μη επαρκής ενημέρωση, ελλιπής φάκελος, κλπ.) ανέβαλε συνεχώς τη συζήτηση και τελική έγκριση της διακήρυξης δημοπρασίας του δεύτερου σταδίου του διαγωνισμού 264 (έργα υποδομής γραμμής ΣΚΑ - Αεροδρομίου), με συνέπεια ο κ. Παραδεισόπουλος να αναγκαστεί να υποβάλει την παραίτησή του και μαζί του να παραι-

τηθούν 10 οκόμο στελέχη (Διευθυντές, Αν. Διευθυντές, κλπ.) και να οδηγηθεί σε ουσιαστική διάλυση η Διεύθυνση Προαστιακού Σιδηροδρόμου της ΕΡΓΟΣΕ. Σήμερα το έργο προχωρά με "σβηστές τις μηχανές" και η ανάθεση των 2 μόλις εκ των 3 εργολαβιών του Προαστιακού μέχρι τα τέλη του Απριλίου του 2002 (όπως εγνώσθη από την ΕΡΓΟΣΕ), προεξοφλεί ότι το έργο δεν θα είναι έτοιμο στην Ολυμπιάδα.

Η δήλωση του Διευθύνοντα Συμβούλου της ΕΡΓΟΣΕ ότι εγγυάται την έγκαιρη ολοκλήρωση του "ολυμπιακού τμήματος του έργου" (υπονοώντας εμμέσως πλην σαφώς το τμήμα ΣΚΑ - Αεροδρόμιο, χωρίς τα έργα ανισοδοποίησης και τετραπλασιασμού της γραμμής Ρέντη - Αθήνας - ΣΚΑ και χωρίς την ηλεκτροκίνηση και το ηλεκτραμαξοστάσιο του Ρέντη) δημιουργεί μεγαλύτερες ανησυχίες και ερωτηματικά, από αυτά που προσπαθεί να προλάβει. Όλοι οι έχοντες σχέση με το αντικείμενο γνωρίζουν ότι:

(1) Χωρίς τετραπλασιασμό και έργα ανισοπεδοποίησης του σιδηροδρομικού διαδρόμου Ρέντη - Αθήνας - ΣΚΑ δεν μπορούν να κυκλοφορήσουν τα πυκνά δρομολόγια του Προαστιακού, επιπλέον των σημερινών υπεραστικών δρομολογίων, λόγω ανεπαρκούς χωρητικότητας του διαδρόμου και ολοκληρωτικού σχεδόν αποκλεισμού των ισοπέδων διαβάσεων. Μπορεί στο 20ήμερο της Ολυμπιάδας να αντιμετωπιστεί όπως-όπως το πρόβλημα (πιθανόν με κατάργηση πολλών υπεραστικών δρομολογίων), όμως από κει και πέρα, Προαστιακός δεν θα υπάρξει (έως ότου και εφόσον ολοκληρωθούν τα εν λόγω έργα).

(2) Χωρίς ηλεκτροκίνηση θα είναι πολύ επαχθής η λειτουργία των (δηζελοκίνητων) συρμών στο τμήμα ΣΚΑ - Αεροδρόμιο, λόγω των μεγάλων μηκοτομικών κλίσεων (+2,7%), πολλές από τις οποίες μάλιστα ξεκινούν αμέσως μετά από σταθμούς. Αποτέλεσμα εκτός των άλλων θα είναι η σημαντική επιβάρυνση των χρόνων διαδρομής (σε σχέση με τα 25 λεπτά που θα χρειαζόταν η διαδρομή σταθμού Αθήνας - Αεροδρομίου με τις ηλεκτρικές Α/Α Desiro), η μείωση της χωρητικότητας του σιδηροδρομικού διαδρόμου και η μη αποδοτική εν γένει λειτουργία του Προαστιακού

(3) Χωρίς το νέο (από πλευράς χωροθέτησης, εξοπλισμού και οργάνωσης) αμαξοστάσιο του Προαστιακού στον Ρέντη, η τύχη του νέου προαστιακού τροχαίου υλικού των Προγραμματικών Συμφωνιών θα είναι παρεμφερής με την τύχη (βλ. κακομεταχείριση) του παλαιότερου τροχαίου υλικού του.

(4) Χωρίς τουλάχιστον τα έργα α΄φάσης του νέου σταθμού Αθηνών στον χώρο του σταθμού Λαρίσης, η "ολυμπιακή εικόνα" μιας από τις βασικότερες πύλες εισόδου της πρωτεύουσας θα είναι τουλάχιστον τριτοκοσμική.

(5) Δεν θέλουμε επίσης να μιλήσουμε για περίπτωση μη εγκατάστασης εξ αρχής σύγχρονης σηματοδότησης ΑΤΡ, γιατί θεωρούμε ότι εάν γίνει κάτι τέτοιο θα έχουμε απλά παρωδία "Προαστιακού".

Πολύ ανησυχητικό επίσης είναι ότι μέχρι στιγμής δεν έχει γίνει καμμία κίνηση προς την κατεύθυνση δημιουργίας φορέα λειτουργίας του Προαστιακού, που θα προετοιμάσει την λειτουργία και εκμετάλλευση του συστήματος σε εντελώς νέα βάση, διαφορετική και σαφώς πιο σύγχρονη, παραγωγική και ορθολογική σε σχέση με τον ΟΣΕ (κατά το πρότυπο της Αττικό Μετρό σε σχέση προς τους ΗΣΑΠ), θα σχεδιάσει την τιμολογιακή πολιτική και το marketing και θα ασχοληθεί με την οριστικοποίηση του λειτουργικού σχεδιασμού, διατύπωση τεχνικών απαιτήσεων και έλεγχο των σχετικών έργων της ΕΡΓΟΣΕ, εκπόνηση νέων κανονισμών και προγράμματος δρομολογίων, δημιουργία χώρων στάθμευσης-μετεπιβίβασης στους σταθμούς, συνεργασία με άλλους συγκοινωνιακούς φορείς-πχ ΟΑΣΑ, Αττικό Μετρό, Αερολιμένα Αθηνών κλπ- για δημιουργία "αλυσίδων" συνδυασμένης μεταφοράς (σταθμοί ανταπόκρισης, through ticketing, ολοκληρωμένη διαχείριση αποσκευών κλπ), πρόσληψη και εκπαίδευση προσωπικού και commissioning του συστήματος. Ο ΟΣΕ δεν έχει ασχοληθεί μέχρι στιγμής με τέτοια θέματα, κρίσιμα για την επιτυχία του Προαστιακού, πιθανότατα δε, δεν μπορεί και δεν θέλει να το κάνει γιατί στέρείται κατάλληλου στελεχιακού δυναμικού και εμπειρίας και έχει άλλες προτεραιότητες.

Με βάση δηλώσεις κυβερνητικών στελεχών αλλά και έγκυρες πληροφορίες που έχουν φτάσει στ΄αυτιά μας, προγραμματίζεται η επέκταση και του Μετρό, με υβριδικούς (διρρευματικούς) συρμούς στο Αεροδρόμιο, με από κοινού με τον Προαστιακό χρήση του διαδρόμου Σταυρός - Αεροδρόμιο. Το θέμα αυτό, ανεξάρτητα από το μεγάλο (τεχνικά και λειτουργικά) σιδηροδρομικό ενδιαφέρον που παρουσιάζει, γεννά τα ακόλουθα κρίσιμα ερωτήματα:

(α) Εχουν ληφθεί υπόψη τα τεχνικά, λειτουργικά και θεσμικά προβλήματα της συλλειτουργίας Μετρό - Προαστιακού από τις υπάρχουσες μελέτες, σχεδιασμούς και διαστασιολογήσεις των χαρακτηριστικών γραμμής και εξοπλισμού στο τμήμα Σταυρός - Αεροδρόμιο, εκ μέρους της ΕΡΓΟΣΕ; Εξ όσων εμείς τουλάχιστον γνωρίζουμε όχι.

(β) Εχει ληφθεί υπόψη από το Υπουργείο Μεταφορών και κατ΄επέκταση την Κυβέρνηση ότι ο Προαστιακός μονάχα με αποκλειστική εξυπηρέτηση του Αεροδρομίου από μέρους του είναι τεχνικοοικονομικά βιώσιμος (βλ. σχετική μελέτη TRADEMCO για τον ΟΣΕ το 1998) -αφού η κερδοφορία της σύνδεσης του Αεροδρομίου (IRR = 16%) υπερκαλύπτει την πιθανή ελλειμματικότητα κάποιων από τους υπόλοιπους κλάδους του; Αντίθετα σε περίπτωση που το Αεροδρόμιο εξυπηρετηθεί από δύο διαφορετικά μέσα σταθερής τροχιάς με ξεχωριστή εκμετάλλευση (Μετρό και Προαστιακός), οι δύο αυτές λειτουργίες θα καταστούν αυτόχρημα ελλειμματικές, γιατί η μια θα αφαιρεί κρίσιμη μάζα πελατείας από την άλλη. Ετσι υπονομεύεται η βιωσιμότητα ολόκληρου του Προαστιακού (το Μετρό έτσι κι αλλιώς είναι ελλειμματικό), ενώ σύμφωνα με έμπειρα στελέχη της ίδιας της Αττικό Μετρό Α.Ε. είναι πολύ πιθανόν να διαταραχθεί και η κανονικότητα λειτουργίας της ίδιας της Γραμμής 3 του Μετρό, λόγω αυτής της ανάμιξης. Τί έχει να πει για όλα αυτά η Κυβέρνηση, που κατά τα λοιπά προσπαθεί να μας πείσει για την αναγκαιότητα περικοπών και περιορισμού των ελλειμμάτων στα πλαίσια της ΟΝΕ;

Από την πλευρά μας θα πρέπει να πούμε, ότι πέρα από την ευθύνη που έχουν όλες οι Κυβερνήσεις από το 1990 έως σήμερα γιατί δεν δημοπράτησαν και δεν κατασκεύασαν ταυτόχρονα με την Αττική Οδό τον Προαστιακό σιδηρόδρομο του Αεροδρομίου, η σημερινή Κυβέρνηση θα φέρει βαριά πολιτική ευθύνη εάν τελικά με διάφορα προσχήματα θυσιάσει τον Προαστιακό, ή τον κατασκευάσει κολοβό και άρα μη λειτουργικό, προκειμένου ενδεχομένως να εξοικονομήσει χρήματα από την μη υλοποίηση κάποιων από τα έργα του, και άρα τη συνακόλουθη μείωση της εκταμίευσης που πρέπει να γίνει από τα εθνικά ταμεία σαν εθνική συμμετοχή στο συγχρηματοδοτούμενο έργο. Θα είναι ένα έγκλημα κατά της Αθήνας και των Αθηναίων, το δεύτερο στη σειρά μετά από εκείνο που έκαναν οι κυβερνήσεις της δεκαετίας του '50 με το ξήλωμα των Τραμ και της γραμμής Λαυρίου (και αργότερα της γραμμής Περάματος).

4. ΟΣΕ: Ανάπτυξη ή Συρρίκνωση;

Η ζοφερή εικόνα των νέων έργων και των Προγραμματικών Συμφωνιών (βλέπε σχετικό άρθρο) συμπληρώνεται από ανάλογη εικόνα που παρουσιάζει η καθημερινή λειτουργία του ΟΣΕ, παρά κάποιες φιλότιμες προσπάθειες που καταβλήθηκαν το τελευταίο έτος για να αναστραφεί αυτή η κατάσταση. Ξεκινώντας από την υποδομή (γραμμή, σηματοδότηση, κλπ.), δεν ξέρουμε αληθινά τί να πρωτοαναφέρουμε:

§ Τους συχνούς εκτροχιασμούς, οι περισσότεροι των οποίων οφείλονται στην κατάσταση της γραμμής ή συνδυασμό αστοχιών που συμπεριλαμβάνουν και αυτόν τον παράγοντα.

§ Την απαράδεκτη χρονική καθυστέρηση και τους βραδείς ρυθμούς που παρατηρούνται στα έργα συντήρησης ή ανακαίνισης της γραμμής. Να θυ-

μήσουμε ότι τα 10 χιλιόμετρα Σαλμώνης - Αρχ. Ολυμπίας ανακαινίζονται εδώ και 11 μήνες και τελειωμό δεν έχουν, ενώ η γραμμή όλο αυτό το διόστημα παραμένει κλειστή; Το τμήμα Λεβαδειάς - Τιθορέας παραμένει με μονή γραμμή αντί για διπλή, για τον ίδιο λόγο, για παραπάνω από ένα χρόνο, ενώ λόγω κακού συντονισμού έργων ανακαίνισης γραμμής και νέας σηματοδότησης - τηλεδιοίκησης Αθηνών - Οινόης, η τελευταία μένει εκτός λειτουργίας και χρειάζεται να γίνουν και συμπληρωματικό έργα για να τεθεί σε λειτουργία, ενώ τα προβλεπόμενα κονδύλια γι'αυτό έχουν ήδη εξαντληθεί. Προγραμματίζεται παράλληλα πολύχρονη διακοπή λειτουργίας για τις γραμμές Σκύδρα - Φλώρινα / Κοζάνη και Διακοφτό - Καλάβρυτα προκειμένου να γίνουν οι σχετικές ανακαινίσεις γραμμών, με κίνδυνο στη μεν πρώτη να χαθεί στο μεταξύ το εναπομείναν μεταφορικό έργο, στην δε δεύτερη να πληγεί καίρια ο τουριστικός της χαρακτήρας. Γενικό έχει χαθεί ουσιαστικό από τον ΟΣΕ η τεχνογνωσία αποτελεσματικής και ικανοποιητικής (χρονικά, ποιοτικό, ποσοτικά) συντήρησης της γραμμής.

§ Η σηματοδότηση της γραμμής Αθήνας - Θεσσαλονίκης παρουσιάζει σημαντικό ποσοστό αστοχιών έτσι ώστε οι μηχανοδηγοί να διέρχονται με υπόδειγμα του προηγούμενου σταθμάρχη τα χαλασμένα φωτοσήματα (που είναι ερυθρά λόγω του συστήματος "fail-safe"), με αποτέλεσμα να εθίζονται άθελά τους στην "παραβίαση" ερυθρού φωτοσήματος. Τέτοιες πρακτικές εγκυμονούν κίνδυνους σοβαρού ατυχήματος, λόγω εύλογου ανθρώπινου λάθους, μέχρι να τοποθετηθεί ATP που και αυτό όμως για να λειτουργήσει αποτελεσματικό πρέπει να λειτουργούν κανονικά τα φωτοσήματα).

Πέρα από την υποδομή, οι τομείς έλξης, εκμετάλλευσης αλλά και γενικότερης εσωτερικής οργόνωσης του ΟΣΕ δεν βρίσκονται σε καλύτερη κατόσταση. Νέα δρομολόγια ουσιαστικά έχουν χρόνια να εφαρμοστούν, γιατί η Διοίκηση φοβάται να υιοθετήσει ρηξικέλευθες προτάσεις της αρμόδιας Διεύθυνσης (Τεχν. Εκμετάλλευσης και ΔΠΠ) όπως π.χ. τα προταθέντα πέρυσι και φέτος δρομολόγια Πελοποννήσου που ενώ βελτίωναν και αύξαιναν το παρεχόμενο "προϊόν" (5 IC για Πύργο εκ των οποίων 2 για Ολυμπία, 3 δρομολόγια για Ναύπλιο, Λουτράκι, κλπ.), επετύγχαναν μη επιβάρυνση ή/και εξοικονόμηση πόρων της Υπηρεσίας (προσωπικό, μονάδες τροχαίου υλικού) με κατόλληλη αναδιάρθρωση των κυκλωμάτων επί το παραγωγικότερο. Δεν μειώθηκαν επίσης οι χρόνοι διαδρομής στη γραμμή Αλεξανδρούπολης - Θεσσαλονίκης ενώ υπάρχουν περιθώρια μαζέματος έως και 1 ώρας στις ελκόμενες αμαξοστοιχίες, ενώ έκδηλη είναι η ανάγκη αναδιοργόνωσης των δρομολογίων και στην ΔΠΑ για καλύτερη αξιοποίηση του χάντικαπ που έχουν οι αεροπορικές μεταφορές στον άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11.9.2001 και εντεύθεν, για καλύτερη αξιοποίηση της νέας γραμμής της Καλαμπόκας, κ.ο.κ.

Μεγάλη αδυναμία του ΟΣΕ εξακολουθεί να είναι το υψηλό λειτουργικό του κόστος, που ωθεί πολλά υψηλά ιστάμενα στελέχη του να διατυπώνουν την πρωτοφανή άποψη ότι επειδή όσο αυξάνεται το έργο του ΟΣΕ, τόσο διογκώνεται και το έλλειμμά του, είναι καλύτερα ο ΟΣΕ να περιορίσει το μεταφορικό του έργο. Αυτό όμως σημαίνει σε απλά ελληνικό ότι όσο μειώνει το έργο του θα αυξάνει την οικονομική του αποτελεσματικότητα, που θα την μεγιστοποιήσει όταν πλέον θα έχει μηδενική δραστηριότητα (δηλαδή όταν θα κλείσει το δίκτυο).

Αρνούμαστε να συνταχθούμε με αυτή την παράλογη λογική που οδηγεί ευθέως στην περαιτέρω απαξίωση του σιδηροδρόμου στη χώρα μας, στην οριστική αποχώρησή του από την αγορά μεταφορών, την ακόμα μεγαλύτερη περιθωριοποίηση και συρρίκνωσή του και το σχεδόν παρεπόμενο μελλοντικό κλείσιμο του δικτύου πλην του άξονα ΠΑΘΕ, που θα εξακολουθήσει και αυτός να φυτοζωεί εάν δεν αλλάξει όρδην η σημερινή κατάσταση και επιχειρησιακή φυσιογνωμία του ΟΣΕ. Ευτυχώς που αυτή η λογική δεν φαίνεται να υιοθετήθηκε στην διαφαινόμενη συμφωνία με την ΑΓΕΤ για μεταφορά 300.000 τόννων τέφρας τον χρόνο από την Πτολεμαΐδα στην Χαλκίδα (ευχόμαστε η εν λόγω συμφωνία να οριστικοποιηθεί σύντομα).

Εχουμε κουραστεί να τονίζουμε ότι χρειάζονται:

§ Ριζική εσωτερική αναδιοργάνωση του ΟΣΕ με στόχο την μείωση του λειτουργικού του κόστους (π.χ. εφαρμογή νέων κανονισμών με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας) και τον αναπροσανατολισμό του στην αγορά μεταφορών με δυναμικό marketing και πελατοκεντρική πολιτική (σωστά ποιοτικά και ποσοτικά επιβατικά δρομολόγια, ευέλικτη πολιτική προσέλκυσης εμπορευματικού έργου).

§ Ορθολογική και όχι ρουσφετολογική κατανομή προσωπικού και αξιοποίηση των νέων τεχνολογιών.

§ Ανεξόρτητο management από την Διοίκηση του ΟΣΕ χωρίς πολιτικές ή (κακώς εννοούμενες) συνδικαλιστικές παρεμβάσεις.

§ Δημιουργία ουσιαστικού συστήματος ελέγχου και απόδοσης προσωποποιημένων ευθυνών και κινήτρων σε όλη την υπηρεσιακή πυραμίδα.

§ Υλοποίηση του Business Plan όσον αφορά την δημιουργία επιχειρηματικών μονάδων (Business Units) με ανεξόρτητο management και οργανωτική ευελιξία.

§ Ενίσχυση του ΟΣΕ με νέο καταρτισμένο στελεχιακό δυναμικό και προσωπικό, καθώς το υπάρχον είναι σε μεγάλο βαθμό γηρασμένο και συντελεί στην ανακύκλωση του κακού παρελθόντος αντί για τον απαιτούμενο εκσυγχρονισμό δομών και λειτουργιών.

Η Πολιτεία και ιδιαίτερο τα Υπουργεία Μεταφορών και Εθνικής Οικονομίας έχουν υποχρέωση να βοηθήσουν τον ΟΣΕ προς αυτή την κατεύθυνση και όχι να του δημιουργούν προσκόμματα, εάν πραγματικά επιθυμούν να αξιοποιηθεί επωφελώς το μεγάλο επενδυτικό έργο που γίνεται σήμερα όσον αφορά τη σιδηροδρομική υποδομή (στον βαθμό βέβαια που αυτό τελικό θα υλοποιηθεί και δεν θα μείνει απλό πολιτικό πυροτέχνημα).

Για όλους τους ανωτέρω λόγους πρόσφατα ο ΣΦΣ με επιστολή του προς τον Διευθύνοντα Σύμβουλο του ΟΣΕ αντιτέθηκε στην κατάργηση δρομολογίων και γραμμών που επιχειρήθηκε με δικαιολογία την παροχή αδειών και αναπαύσεων στο προσωπικό καθώς και την εξοικονόμηση κόστους. Εδώ υπάρχει μια μεγάλη ανειλικρίνεια:

§ Εάν υπάρχει ανεπάρκεια προσωπικού γιατί δίδονται 500 μετατάξεις για άλλους φορείς του Δημοσίου και μάλιστα από ειδικότητες στις οποίες έχει πρόβλημα ο ΟΣΕ και γι'αυτό απειλεί να "κατεβάσει ρολλά" σε τμήματα του δικτύου του;

§ Γιατί δεν επιδιώκει την εξοικονόμηση κόστους με γνωστές και χιλιοειπωμένες λειτουργικές τομές και εσωτερικές αναδιαρθρώσεις, καθώς και με ορθολογική ανακατανομή του προσωπικού και των κυκλωμάτων εργασίας του (οργανογραμματικό, γεωγραφικό, ΠΩΕ, κλπ.);

Σε τελευταία ανάλυση θέλουμε ή όχι τη διατήρηση και ανάπτυξη των 2500 χλμ. του ελληνικού δικτύου (του αραιότερου μετά την Αλβανία δικτύου στην Ευρώπη);

Και τι είδους υπηρεσίες θέλουμε να παρέχονται απ'αυτό το δίκτυο: υπηρεσίες που θυμίζουν γραμμές ταινιών γουέστερν ή υπηρεσίες που θυμίζουν ευρωπαϊκά αναπτυγμένα δίκτυα;

Ζητόμε και θα καλωσορίσουμε κάθε απόντηση από κάθε πλευρά. ■

"Όλοι οι δρόμοι οδηγούν στη Ρώμη", λέει ένα παλιό ρητό! Είναι η "Αιώνια Πόλη", η πρωτεύουσα της Ιταλίας, το κέντρο του Καθολικισμού, η έδρα του Πάπα, η καρδιά της παλιάς Μεγάλης Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας, ένα ζωντανό μουσείο αρχιτεκτονικής και τέχνης. Με λίγα λόγια η Ρώμη είναι ο πιο παλιός μάρτυρας της ιστορίας του δυτικού Πολιτισμού.

viva ROMA!

1.

Κείμενο: Κυριάκος Πιπίνης
Φωτογραφίες: Απόστολος Κουρμπέλης

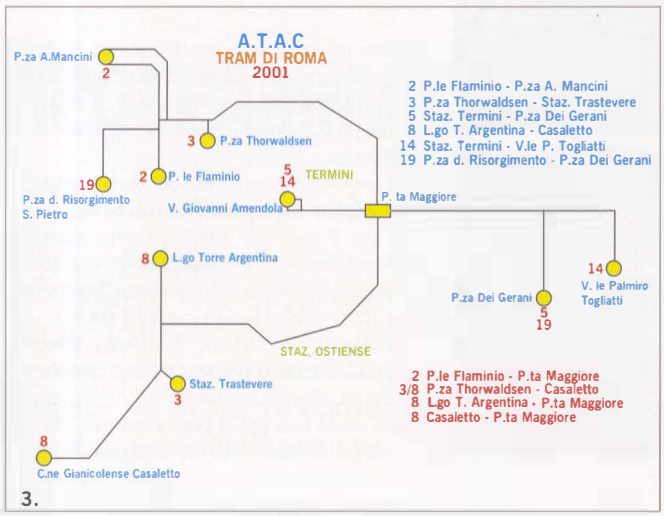
Η κατάδυση στην τροχιοδρομική ιστορία της πόλης και το οδοιπορικό στο σημερινό δίκτυο των αστικών γραμμών, που εξυπηρετούνται από τραμ, εύρους τροχιάς 1445 mm, αποκαλύπτει μια γοητευτική ιστορική διαδρομή από τα πρώτα ιππήλατα οχήματα μέχρι τα υπερσύγχρονα οχήματα CITYWAY ROMA II. Άλλωστε, κάθε κομμάτι της ιστορίας της Ρώμης έχει τη δική του ξεχωριστή πορεία, τη δική του ξεχωριστή αίγλη!

Τα πρώτα ιππήλατα τραμ κυκλοφόρησαν στην ιταλική πρωτεύουσα το 1877 στη διαδρομή της αρχαίας Via Flaminia, ενώ ο ατμοτροχιόδρομος θα λειτουργήσει δύο χρόνια αργότερα στην προαστιακή γραμμή του Tivoli. Η γραμμή της Via Flaminia όμως είναι αυτή, που το 1890 θα δοκιμάσει πρώτη, για μικρό όμως χρονικό διάστημα, την ηλεκτροκίνηση. Ουσιαστικά είναι το έτος 1897, που θα λειτουργήσει η πρώτη τακτική ηλεκτροκίνητη γραμμή με το συμβατικό εναέριο σύστημα στα 550V. Έτσι μέχρι το 1904 σταδιακά καταργούνται όλα τα ιππήλατα οχήματα και το τροχιοδρομικό δίκτυο της πόλης είναι πλέον καθολικά ηλεκτροκίνητο. Το έτος 1908 βρίσκει τη Ρώμη με 80km τροχιοδρόμου και 20 αστικές γραμμές σε λειτουργία από την ιδιωτική εταιρεία SRTO. Ένα χρόνο αργότερα το Δημοτικό Συμβούλιο ιδρύει μια δημοτική εταιρεία, την ΑΑΤΜ, της οποίας στόχος θα είναι η ανάπτυξη του δικτύου και ο ανταγωνισμός με τις ιδιωτικές γραμμές. Η πρώτη γραμμή υπό δημοτική λειτουργία ανοίγει το 1911. Έντεκα χρόνια αργότερα και αφού παρήλθαν οι δύσκολες μέρες του Α' Παγκοσμίου Πολέμου, η δημοτική εταιρεία ΑΑΤΜ συγχωνεύει τις γραμμές της ιδιωτικής SRTO στο δίκτυό της, εκτός από τη γραμμή 16, που θα περάσει σε δημοτικά χέρια το 1929.

2.

Η ανάπτυξη του τροχιοδρομικού δικτύου της Ρώμης κάτω από τη δημοτική διοίκηση είναι ραγδαία. Νέες γραμμές ανοίγουν, δίνονται οι παραγγελίες για σύγχρονα οχήματα. Το 1925 υπάρχουν 43 γραμμές τραμ στην πόλη. Ένα χρόνο αργότερα και για πρώτη φορά στην Ιταλία, δύο νυχτερινές γραμμές ανοίγουν στη Ρώμη. Τα παλιά ξύλινα τραμ έχουν κουραστεί σαν τους δρομείς που ανοίγουν πρώτοι την κούρσα...Ο εκσυγχρονισμός στο ρωμαϊκό δίκτυο γίνεται από το 1927 ως το 1936 με τα οχήματα MRS - Moto Rimorchiata Saglio, που πήραν το όνομά τους από το σχεδιαστή τους Saglio και κατασκευάστηκαν από διάφορες εταιρείες. Πρόκειται για τη θρυλική, μεγάλης χωρητικότητας, σειρά 2000, που κυκλοφόρησε σε τρεις παραλαβές με αρίθμηση αντίστοιχα 2001-2063, 2065-2183 και 2185-2265 (οι μονοί αριθμοί αφορούν στα νέα κινητήρια οχήματα και οι ζυγοί αριθμοί στις ρεμούλκες). Είναι τα νέα 125 ξύλινα τετραξονικά οχήματα με δύο θύρες, με αερόφρενο και μέγιστη ταχύτητα 35km/h για την πρώτη παραλαβή και 41km/h για τη δεύτερη και την τρίτη παραλαβή. Ήταν πάντο δημοφιλέστατα και μέχρι το 1990 ήταν η πολυπληθέστερη σειρά οχημάτων στις ρωμαϊκές ράγες! Η έλλειψη όμως ηλεκτρομαγνητικής πέδης, στις σύγχρονες συνθήκες κυκλοφορίας μέσα στην πόλη, οδήγησε στην οριστική απόσυρσή τους. Σε μερικά μόνο οχήματα (2001 - το πρώτο! -, 2137, 2159, 2165, 2181, 2235 και 2251), εφαρμόστηκε η ηλεκτρομαγνητική πέδη σε συνδυασμό με ριζική ανακαίνιση, ώστε να κυκλοφορήσουν μέχρι τον Ιούλιο του 2001, όταν σήμανε οριστικά το τέλος της θρυλικής και αειθαλούς αυτής γενιάς οχημάτων. Σήμερα κυκλοφορεί ακόμα το όχημα 2035, μη ανακαινισμένο, με ειδική εμφάνιση, προορισμένο για τουριστική θέαση της πόλης και για σχολεία, ενώ το όχημα 2137 λειτουργεί αναπαλαιωμένο σαν τραμ - εστιατόριο.

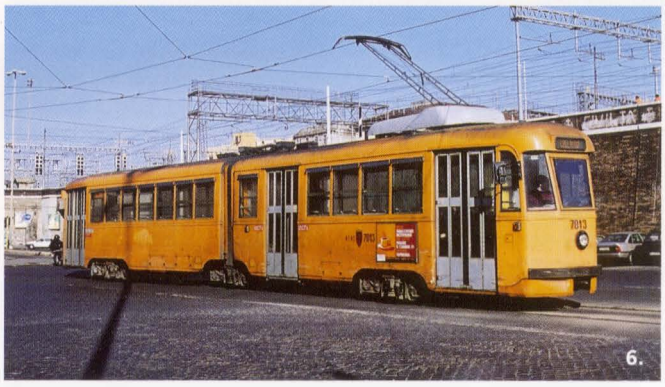
Η ταχύτατη ανάπτυξη του δικτύου καταγράφεται το έτος 1929, όταν στη Ρώμη λειτουργούν 57 τακτικές γραμμές και 2 νυχτερινές, πάνω σε



3.

4.

5.



6.

400km γραμμών, εξυπηρετούμενες από ένα στόλο 700 κινητηρίων οχημάτων και 300 ρυμουλκούμενων! Είναι το σημαντικότερο τροχιοδρομικό δίκτυο στην Ιταλία και ένα από τα σημαντικότερα στην Ευρώπη. Όμως στις αρχές της δεκαετίας του '30 τα λεωφορεία εκτοπίζουν τα τραμ από το κέντρο της Ρώμης. Για τα τραμ δημιουργούνται κυκλικές γραμμές. Εμφανίζονται τα πρώτα σημάδια παρακμής, παρό τον πρόσφατο εκσυγχρονισμό. Η Ρώμη ακολουθεί τα χνάρια των άλλων μεγάλων πόλεων της Ευρώπης και της Βόρειας Αμερικής. Είναι η εποχή, που τα πρώτα τρόλλεϋ, αντικαθιστούν τα τραμ σε πολλές γραμμές. Όμως η δημοτική εταιρεία λειτουργίας των τραμ, που τώρα πια ονομάζεται ATAG, δεν καταθέτει τα όπλα... Λίγο πριν της έναρξη του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, δίνεται η παραγγελία για τη νέα γενιά αρθρωτών, εξαξονικών και μεγάλης χωρητικότητας τρίθυρων οχημάτων, με μέγιστη ταχύτητα 55km/h, των TAS - Treno Articolato Stanga. Το πρωτότυπο κατασκευάζεται στην Padua από τη STANGA και παραδίδεται στην κυκλοφορία το 1942, θα καταστραφεί όμως το 1943 κατό τη διάρκεια ενός μεγάλου βομβαρδισμού μαζί με όλλα 66 οχήματα. Η πόλη ζει τις πιο ζοφερές στιγμές της. Είναι πια υπό γερμανική κατοχή και η αδυναμία παροχής επαρκούς τόσης εξορίζει τα τραμ από τους δρόμους. Οι ηλεκτροδηγοί έχουν επιστρατευτεί και οι γυναίκες αναλαμβάνουν τα χειριστήρια όπως ακριβώς είχε συμβεί και στον προηγούμενο πόλεμο. Το τραμ είναι πλέον ένα σπόνιο θέαμα στους δρόμους της Ρώμης...

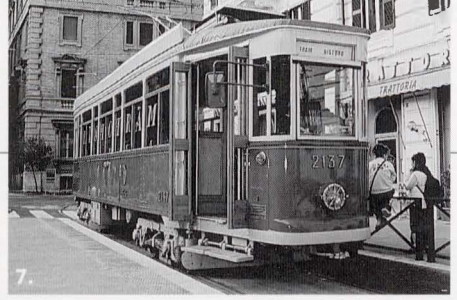
Η ιστορία των οχημότων TAS αρχίζει το 1938, όταν ο μηχανικός Urbinati σχεδιάζει το όχημα με τρία φορεία και έξι όξονες. Το μεσαίο φορείο υποστηρίζει την όρθρωση των δύο τμημότων του οχήματος. Πρόκειται για μια πραγματικό επαναστατική μέθοδο. Μετό το τέλος του πολέμου και τον εκδημοκρατισμό της Ιταλίας, 50 ακόμα οχήματα παραγγέλνονται. Η αρίθμηση του συνόλου των οχημότων TAS, κατεστραμμένων και μη, είναι 7001-7099 και 7101-7115 (ισχύει πόντα ο τρόπος αρίθμησης με μονούς αριθμούς για τα κινητήρια και ζυγούς για τα ρυμουλκούμενα οχήματα). Τα τελευταία εντόχθηκαν στον κύριο στόλο μόλις το 1990, καθώς έκλεισε μια προαστιακή γραμμή, που λειτουργούσε από την εταιρεία STEFER, επίσης δημοτικών συμφερόντων. Σήμερα τα TAS, παρό την ηλικία τους, αριθμούν τον πολυπληθέστερο στόλο στις ρόγες της Ρώμης! Μόνο το όχημα 7021 λειτουργεί αναπαλαιωμένο σαν εστιατόριο.

Η μεταπολεμική αναδιοργόνωση του δικτύου οδηγεί στην επαναλειτουργία πολλών παλιών γραμμών, ενώ η επιλογή των οχημότων TAS, φαίνεται να είναι μια σύγχρονη λύση στα προβλήματα της πόλης. Χαρακτηριστικό είναι ότι η πρώτη γραμμή Μετρό στη Ρώμη όνοιξε το 1955, ενώ η δεύτερη μόλις το 1980! Ο νέος κίνδυνος όμως ακούει στο όνομα του αυτοκινήτου. Βρισκόμαστε στη δεκαετία του '50, όπου η όνθηση των κατασκευαστών αυτοκινήτων και των εταιρειών πετρελαιοειδών πλήττει οδυνηρό τη λειτουργία των μέσων σταθερής τροχιός σε όλο το δυτικό κόσμο. Το τραμ είναι πια κότι αργό και ξεπερασμένο, ελαττώνει τους χώρους στόθμευσης και εμποδίζει την κυκλοφορία των νέων γυαλιστερών και κομψών ιταλικών αυτοκινήτων... Πολλές γραμμές ξαναπερνούν στα χέρια των λεωφορείων και των τρόλλεϋ, ενώ το ξήλωμα των σιδηροτροχιών ξεκινάει σε πολλούς δρόμους. Για μια ακόμη φορό τμήμα του Δημοτικού Συμβουλίου έχει την πολιτική βούληση να αναβαθμίσει το σύστημα παρό την παρακμή του. Υπερισχύει όμως η προτίμηση για αυτοκίνητα. Έτσι γίνεται η μικρή τελικό παραγγελία 20 νέων οχημότων το 1957, που παραδίδονται την ίδια και

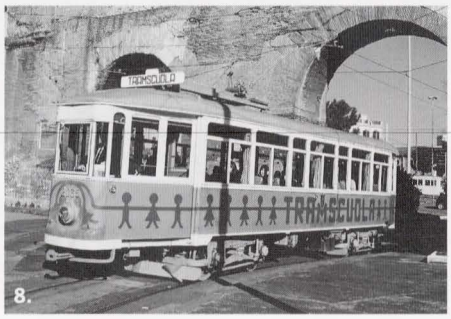
1. Τα νέα υπερσύγχρονα οχήματα CITYWAY ROMA I, κατασκευής FIAT Ferroviaria, εξυπηρετούν τη γραμμή 19 μόνο κατά τις αργίες, με συχνότητα ανά 20' λεπτά. Στη φωτογραφία μας το 9104 εγκαταλείπει τη V.le Regina Elena και στρίβει προς τη Via Tiburtina στη P.le di S. Lorenzo στις 11.2.2001. Κατά τις εργάσιμες ημέρες στη γραμμή κυκλοφορούν τα αρθρωτά οχήματα TAS , ενώ η συχνότητά της αυξάνεται.
2. Ένα "serpentoni" (CITYWAY ROMA II, κατασκευής FIAT Ferroviaria) στην Porta Maggiore, στις 12-2-2001.
3. Σχεδιάγραμμα του αστικού τροχιοδρομικού δικτύου της Ρώμης, όπως βρίσκεται μέσα στα οχήματα. Με μπλέ χρώμα οι κύριες γραμμές και με κόκκινο οι δευτερεύουσες (υπηρεσιακές, ενισχυτικές κ.λπ.).
4. Όχημα κατασκευής SOCIMI αφού πέρασε από το Colosseo κατηφορίζει τη V.le dei Parco del Celio, στις 12-2-2001. Τα οχήματα αυτά κυκλοφορούν μόνο στη γραμμή 3 (πρώην 30), στη θέση των παλιών MRS.
5. Απλό όχημα PCC All Electric κατασκευής OM της γραμμής 14, στη Via Prenestina στις 12-2-2001. Τα απλά οχήματα κυκλοφορούν μόνο τις εργάσιμες ώρες στις γραμμές 5 και 14.
6. Αρθρωτό όχημα TAS, αφού πέρασε από την P.za di Porta Maggiore, εισέρχεται στη Via Prenestina στις 12-2-2001.

την επόμενη χρονιό. Είναι τα τετραξονικό τρίθυρα PCC All Electric, με αρίθμηση 8001-8039 και 8041-8043 (τα δύο τελευταία ήρθαν από το Μιλάνο το 1987, αφού ανακαινίστηκαν και έμοιασαν στα ρωμαϊκό ξαδέρφια τους). Κατασκευόστηκαν από την εταιρεία OM, με σύγχρονη τεχνολογία πέδης, μέγιστη ταχύτητα 55km/h και βασίστηκαν στο σχεδιασμό των προγενέστερων TAS και εξωτερικό έμοιαζαν με τα κίτρινα τραμ της HEM. Σήμερα έχουν σταδιακό αποσυρθεί από την κυκλοφορία και μόνο εννέα οχήματα κινούνται ακόμα στις ρόγες της πόλης.

Οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 1960 δίνουν ένα βαρύ πλήγμα στα τραμ. Το κυκλοφοριακό σύστημα οργανώνεται με βόση τους αυτοκινητοδρόμους. Οι



7.



8.

ράγες του τραμ ενοχλούν πολύ, με συνέπεια τη συρρίκνωση του δικτύου, έτσι ώστε στο τέλος της δεκαετίας του '60, μόνο 12 διαδρομές εξυπηρετούνται από τραμ, καθώς μόνο 116km γραμμών έχουν απομείνει στη Ρώμη. Οι φήμες για οριστική κατάργηση του δικτύου δίνουν και παίρνουν... Το 1973 μόνο 4 γραμμές τραμ (12-13-14-29) λειτουργούν, ενώ τα τρόλλεϋ έχουν ήδη αποσυρθεί οριστικά. Μια μικρή προσπάθεια γίνεται το 1974 με το άνοιγμα μιας νέας γραμμής (19), πάνω σε υπάρχουσες ράγες, ενώ μικρές παρεμβάσεις που γίνονται, δε δείχνουν να βελτιώνουν την κατάσταση. Το προαστιακό τροχιοδρομικό δίκτυο συρρικνώνεται επίσης και σήμερα επιζεί μόνο το τμήμα Ρώμη - Pantano Borghese, μήκους 18,5km. Έως το 1988 δε θ' αλλάξει τίποτα!

Η κυκλοφοριακή συμφόρηση, η ρύπανση του περιβάλλοντος και η ανεπάρκεια των λεωφορείων οδηγούν το Συμβούλιο της Πόλης στην αναζήτηση λύσης με πρωταγωνιστή πάλι το τραμ. Δίνεται παραγγελία 30 νέων οχημάτων στην εταιρεία SOCIMI, 36 ολόκληρα χρόνια μετά την προηγούμενη. Η πρώτη γραμμή LRT (Light Rail Transit) με τον αριθμό 225 ανοίγει στη Ρώμη το 1990. Είναι η στιγμή, που το τραμ ξαναγεννιέται στην "Αιώνια Πόλη"! Η Via Flaminia φιλοξενεί για δεύτερη φορά μέσα σε 100 χρόνια τη γέννηση ενός δικτύου. Τα νέα SOCIMI, εξαξονικά, τετράθυρα, είναι τα πρώτα τραμ στη Ρώμη με διπλά χειριστήρια. Η αρχική παραγγελία ήταν για 60 οχήματα, αλλά οικονομικοί λόγοι την περιόρισαν στα 30, με αρίθμηση 9001-9031. Άλλα 10 οχήματα, που παρέμεναν ημιτελή από τότε, ολοκληρώθηκαν στο εργοστάσιο Fiore και θα παραδοθούν μάλλον εντός του έτους 2001 στο δίκτυο της Ρώμης.

Η νέα γραμμή, τότε 225, σήμερα 2, κινείται σε αποκλειστική δική της λωρίδα, ξεπερνά γρήγορα τα πρώτα προβλήματα και γίνεται δημοφιλής. Το γεγονός αυτό οδηγεί σε επαναπροσδιορισμό του ρόλου του τραμ στις σύγχρονες πόλεις. Νέες γραμμές σχεδιάζονται. Το 1998 μια νέα γραμμή ανοίγει, η γραμμή 8, με αφετηρία το κέντρο, στο ίδιο σημείο απ' όπου τα τραμ το εγκατέλειψαν στα 1929. Πέρα από το συμβολισμό αυτό, είναι η πρώτη γραμμή, που θα δεχτεί το 1999, τα νέα υπερσύγχρονα οχήματα CITYWAY ROMA I, κατασκευής FIAT Ferroviaria, με αρίθμηση 9100-9128. Τεσσάρων φορείων αρθρωτά οχήματα, με τέσσερις θύρες και ταχύτητα 70km/h, εισάγουν τον κλιματισμό στην αστική συγκοινωνία και έλκουν τους πολίτες της Ρώμης από τις πρώτες ημέρες της λειτουργίας τους. Αποτελούνται από 5 τμήματα και διαθέτουν διπλά χειριστήρια. Στα 3 ενδιάμεσα τμήματα το επίπεδο του οχήματος βρίσκεται μόλις 35 εκατοστά από το επίπεδο του δρόμου!

Η τεχνολογία low floor κινείται πλέον στη Ρώμη, που γρήγορα παραγγέλνει και τη δεύτερη γενιά υπερσύγχρονων τραμ, τα CITYWAY ROMA II, επίσης κατασκευής FIAT Ferroviaria. Τα εγκαίνια των νέων οχημάτων γίνονται στις 15 Μαΐου του 2000. Έχουν αρίθμηση 9200-9232 και βαφτίζονται από τους οδηγούς τους "serpentoni", που σημαίνει μεγάλα φίδια, λόγω της ιδιόμορφης άρθρωσής τους. Σχεδιασμένα από το διάσημο ιταλό βιομηχανικό σχεδιαστή Giugaro, με ταχύτητα 70km/h, είναι τετραξονικά, τετράθυρα και σ' όλο το μήκος τους χαμηλοδάπεδα! Μαζί με τα οχήματα της σειράς 9100, αποτελούν το πρόσωπο του μέλλοντος στις αστικές συγκοινωνίες της ιταλικής πρωτεύουσας που αναζητά, για δεύτερη φορά στην ιστορία της, τη λύση των προβλημάτων της στο καθαρό, φιλικό και γρήγορο μέσο που λέγεται τραμ. Η επιχείρηση αναδιάρθρωσης και εκσυγχρονισμού του δικτύου είναι εμφανής. Σήμερα 6 βασικές γραμμές τραμ του αστικού δικτύου βρίσκονται σε λειτουργία στη Ρώμη, με συνολικό μήκος 66 km, με ωράριο 05.00-24.00, εκτός της γραμμής 8, που σταματά στις 02.00.

Γραμμή 2 (πρώην 225): P.le Flaminio - P.za A. Mancini

Η μικρότερη γραμμή του δικτύου με αποκλειστική λωρίδα κυκλοφορίας. Ξεκινα δίπλα από την P.za del Popolo και καταλήγει στην αφετηρία πολλών προαστιακών λεωφορειακών γραμμών.

Γραμμή 3 (πρώην 30): Stazione Trastevere - P.za Thorwaldsen (κοντά στη Villa Giulia)

Υπόλειμμα της παλιάς θρυλικής, κυκλικής γραμμής,(Circolare Rossa), της πιο σημαντικής στη Ρώμη, ιδανική για θέαση της πόλης, επειδή περνά κοντά από πολλά σημαντικά μνημεία της.

Γραμμή 5 (πρώην 516): Stazione Termini - P.za dei Gerani

Από τον κεντρικό σιδηροδρομικό σταθμό στις ανατολικές πολύβουες συνοικίες.

Γραμμή 14: Stazione Termini - Via P.Togliatti

Ο ταχύτερος τρόπος κίνησης από τα προάστια στο κέντρο, ιδανική για τα σχολεία και την αγορά

Γραμμή 8: Largo Argentina - Casaletto

Η καινούρια γραμμή του 1998, από τα δυτικά προάστια προς το κέντρο, με αποκλειστική λωρίδα κυκλοφορίας και αποκλειστικά με νέα οχήματα.

Γραμμή 19: P.za Risorgimento - P.za dei Gerani

Πολύ λειτουργική γραμμή, commuter για τα ανατολικά προάστια, εξυπηρετεί το Πανεπιστήμιο 1 και το μεγαλύτερο Νοσοκομείο της πόλης, περνά από το πάρκο της Villa Borghese και μέσω του επιχειρηματικού κέντρου της πόλης τερματίζει μπροστά στο Βατικανό.

Υπάρχουν επίσης και ειδικές διαδρομές από διάφορες αφετηρίες κυρίως προς τον τροχιοδρομικό κόμβο της P.ta Maggiore, σημείο ανταπόκρισης πολλών γραμμών, αλλά και προς άλλους προορισμούς. Εξυπηρετούν εκτός από το επιβατικό κοινό και την ATAC για είσοδο και απόσυρση οχημάτων.

Οι μελέτες νέων γραμμών και επεκτάσεων των υπαρχόντων βρίσκονται συνέχεια σε εξέλιξη. Η γραμμή 8 επεκτείνεται από Largo di torre Argentina προς Piazza Venezia και από το Casaletto προς Piazzi Guireconsulti. Η εφαρμογή συστημάτων τηλεματικής και προστασίας των πεζών είναι πραγματικότητα. Η μελέτη του νέου μουσείου μεταφορών στην Porta Maggiore, ολοκληρώθηκε.

Το τραμ ξαναγεννήθηκε στη Ρώμη! Ή μήπως δεν πέθανε ποτέ; Ότι από τα δύο κι αν συνέβη, είναι αναμφισβήτητο ότι η Ρώμη γύρισε σελίδα στον τομέα των αστικών μεταφορών. Επαναπροσδιόρισε το ρόλο των μέσων σταθερής τροχιάς, κινείται στην καθαρή και λειτουργική, φιλική προς τον πολίτη κατεύθυνση, κινείται στις ράγες του τραμ! ■

7. Το αναπαλαιωμένο όχημα - εστιατόριο 2137 στην P.le Flaminio λίγο πριν ξεκινήσει για τον τουριστικό γύρο της πόλης, στις 12-2-2001.
8. Το όχημα 2035 που χρησιμοποιείται για την εκπαίδευση των μαθητών της Ρώμης πάνω σε ιστορικά θέματα σχετικά με τα πάμπολλα μνημεία που προσεγγίζει το τροχιοδρομικό της δίκτυο. P.za di Porta Maggiore 12-2-2001.
9. Οχήματα MRS - Moto Rimorchiata Saglio στο προσωρινό τέρμα της γραμμής 30 στην P.za Thorwaldsen, κοντά στη Villa Giulia. Την εποχή που τραβήχτηκε η φωτογραφία (8-9-1989) η γραμμή δεν τερμάτιζε στην P.za Risorgimento λόγω εργασιών ανακαίνισης.

9.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΚΕΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ ΤΟΥ ΟΣΕ

Φωτογραφίες: Αρτέμης Κλώνος

Πίσω στο 1997 το Υπουργείο Ανάπτυξης ειδοποίησε τους οργανισμούς του Δημοσίου ότι με το τέλος εκείνου του έτους, λόγω εφαρμογής της Ευρωπαϊκής Νομοθεσίας, θα πάψουν να έχουν το δικαίωμα να συνάπτουν προνομιακές συμβάσεις με εγχώριους προμηθευτές.

Ουσιαστικά το ΥπΑν εξώθησε τους οργανισμούς του δημοσίου στην υποχρεωτική άσκηση του δικαιώματος σύναψης τέτοιων συμβάσεων με πλήθος εγχώριων κατασκευαστών. Οι εγχώριοι κατασκευαστές σε πολλές περιπτώσεις συνέπηξαν κοινοπραξίες με οίκους του εξωτερικού που τους παρείχαν τεχνογνωσία ή και έτοιμο υλικό για τελική επεξεργασία στην Ελλάδα. Έτσι στους οικείους μας χώρους των μεταφορών, ο ΟΑΣΑ σύνηψε με την ΕΛΒΟ συμφωνίες για Λεωφορεία, ομοίως τα ΗΛΠΑΠ για τρόλλεϊ με την ΕΛΒΟ και την εταιρεία Σφακιανάκης ενώ οι ΗΣΑΠ σύνηψαν συμφωνία με την κοινοπραξία Ελληνικών Ναυπηγείων και Siemens για 20 νέους 6-δυμους συρμούς.

Η ΠΡΕΜΟΥΡΑ

Για τον ΟΣΕ οι προγραμματικές συμφωνίες ήρθαν ως μάννα εξ' ουρανού. Η ευκαιρία για την απόκτηση τροχαίου υλικού που τόσο του έλειπε, επιτέλους εμφανίστηκε. Το πώς όμως αυτό υλοποιήθηκε ήταν μία άλλη ιστορία. Μέσα σε ένα εξάμηνο σχεδόν έπρεπε ο ΟΣΕ να ετοιμάσει ένα πλάνο για τις ανάγκες του για την επόμενη 20ετία σχεδόν, να βολιδοσκοπήσει εγχώριους κατασκευαστές, να συντάξει προδιαγραφές και νομικά κείμενα, να λάβει προσφορές, να καταλήξει σε συμβάσεις.. Όπως ήταν φυσικό έγιναν πολλά λάθη στον τρόπο που οι σχηματισθείσες κοινοπραξίες θα δεσμεύονταν μεταξύ τους αλλά και έναντι του ΟΣΕ για την επίτευξη ενός αρτίου αποτελέσματος. Στη συνέχεια μεσολάβησε και η απαραίτητη επεξεργασία από την Επιτροπή Προμηθειών του Δημοσίου της Βουλής, διαδικασία που περιέπλεξε κι' άλλο την υπόθεση με την ουσιαστική παρέμβαση στο ίδιο το περιεχόμενο των συμβάσεων. Τελικά τα Χριστούγεννα του 1997 όλα πια ήσαν έτοιμα. Όμως έμενε για την εκκίνηση της υλοποίησης των συμφωνιών μία μικρή λεπτομέρεια: Έπρεπε από συμφωνίες να γίνουν συμβάσεις, με την πληρωμή ταυτόχρονα κάποιων δισεκατομμυρίων ως προκαταβολών. Ο ΟΣΕ όπως όλοι θυμόμαστε εκείνη την περίοδο βρισκόταν σε φάση άγριων περιστολών. Κάποια στιγμή μερικοί πίστεψαν ότι όλα χάθηκαν αλλά τελικά όπως όλοι ξέρουμε τα λεφτά δόθηκαν και οι συμβάσεις υπεγράφησαν.

ΤΟ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟ ΤΩΝ Π.Σ.

Οι προγραμματικές συμφωνίες έχουν αδίκως ταυτιστεί με το τροχαίο υλικό. Στην πραγματικότητα περιλαμβάνουν την προμήθεια ενός ευρέως φάσματος υλικών που ο ΟΣΕ χρησιμοποιεί: άρβυλα για τους εργάτες, ορυκτέλαια και άλλα πετρελαιοειδή για τις τρέχουσες ανάγκες της κίνησης, συνδέσμους, στρωτήρες, μπουλόνια και αμφιδέτες για τις γραμμές, αλλαγές τροχιάς για την υποδομή, μερικά απλά ανταλλακτικά για το τροχαίο υλικό (ψυγεία, υαλοπίνακες, καθίσματα) Όλα τα παραπάνω από έλληνες κατασκευαστές, πολλοί από τους οποίους επένδυσαν σημαντικά χρήματα σε μηχανολογικό εξοπλισμό ώστε να ανταπεξέλθουν στις υποχρεώσεις τους. Το τροχαίο υλικό όμως είχε τη μερίδα του λέοντος, ένα πρόγραμμα που σε σημερινές τιμές φτάνει τα 290 δισ. δρχ. καταρτίστηκε.

ΤΑ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ

Αρχικά, πολλά ερωτηματικά δημιουργήθηκαν και πολλοί αμφέβαλαν για το χρονοδιάγραμμα παράδοσης του τροχαίου υλικού, μόνο και μόνο απ'το ότι ο βασικότερος εγχώριος κατασκευαστής του προγράμματος, τα Ελληνικά Ναυπηγεία, είχαν μικρή τεχνογνωσία στις αλαυμινοκατασκευές που για πρώτη φορά θα κατασκεύαζαν (DESIRO, RAILBUS, οχήματα IC, κτλ), αλλά κυρίως για τους σχετικά περιορισμένους χώρους για τον όγκο των κατασκευών του ΟΣΕ, αφού ήδη ήταν στην γραμμή παραγωγής 120 οχήματα των ΗΣΑΠ. Το βασικότερο πρόβλημα όμως των προγραμματικών συμφωνιών προέκυψε πολύ αργότερα όταν άρχισαν να περιδινίζονται εν όψει της ιδιωτικοποίησης. Τα Ε.Ν. του 2000 δεν είχαν καμία σχέση πλέον με τα Ε.Ν. του 1989-90 που κατασκεύασαν με αναγνωρισμένη ποιότητα τις 35 επιβατάμαξες και 32½ αυτοκινητάμαξες MAN. Σημαντικό μέρος της τεχνογνωσίας και του ικανού ανθρώπινου δυναμικού είχε αποχωρήσει ενώ όλη η ικμάδα του ναυπηγείου είχε απορροφηθεί από την προσπάθεια εξεύρεσης μελλοντικού επενδυτή και την εστίαση στις συμβάσεις του Π.Ν. (3 υπερσύγχρονα υποβρύχια αναερόβιας πρόωσης Τυρ214). Το χειρότερο είναι ότι σύμφωνα με ότι έχει διαρρεύσει μέσω δημοσιευμάτων του τύπου οι νέοι ιδιοκτήτες του Ναυπηγείου, η Howaldtswerke-Deutsche Werft - Ferrostaal σκοπεύουν να μετατρέψουν τη μονάδα σε αμιγώς στρατιωτικό ναυπηγείο και ότι αυτό θα πρέπει να απαλλαγεί από οποιαδήποτε εργασία δεν σχετίζεται με αυτό το σκοπό (επισκευές πλοίων, κατασκευές πολιτικών πλοίων και φυσικά την ενασχόληση με σιδηροδρομικά οχήματα). Ο ΟΣΕ αναζητεί διέξοδο και συνεργάζεται με το Υπουργείο Ανάπτυξης, το Υπουργείο Μεταφορών και το Υπουργείο Άμυνας για την εξεύρεση μίας λύσης ενώ ακούγεται ότι μέρος του έργου των που έχουν αναλάβει τα Ε.Ν. για τον ΟΣΕ θα δοθεί υπεργολαβικά σε άλλους εγχώριους κατασκευαστές (ακούγονται τα ονόματα των Κιολεΐδη, ΜΕΤΚΑ κ.α.).

Ένα άλλο επίσης πρόβλημα αφορά στις γνωστές παλινωδίες του ΟΣΕ όσον αφορά το εύρος της γραμμής του δικτύου Πελοποννήσου. Όταν διεφάνη ότι το εύρος της γραμμής Αθηνών - Πατρών θα είναι πλέον κανονικό (ο Θεός ξέρει πότε...) τέθηκε το ερώτημα για την τύχη μερικών Π.Σ. που αφορούσαν υλικό μετρικής γραμμής. Όταν όλη αυτή η ιστορία των Π.Σ. είχε ξεκινήσει, πίσω στο 1997, ο προγραμματισμός προέβλεπε ρητά ότι η Πελοπόννησος θα διέθετε μετρική γραμμή. Έτσι προβλέφθηκαν τότε 10 Δ/Η μετρικές + 42 Ε/Α από ανακατασκευή των Ε/Α μ.γ. κατασκευής VEB Αν. Γερμανίας. Σήμερα ο ΟΣΕ ακόμα αναζητά λύσεις για να απεμπλακεί από τις συνέπειες που είχε αυτή η αλλαγή.

Ας δούμε μία-μία τις προγραμματικές συμφωνίες :

ΠΣ 33 Αφορά την κατασκευή 20 5δυμων ηλεκτροκίνητων αυτοκινηταμαξών για τον προαστιακό σιδηρόδρομο της Αθήνας. Ακολουθούν την ευρεία οικογένεια των Α/Α Desiro της Siemens και θα κατασκευαστούν από τα Ελληνικά Ναυπηγεία. Κύρια αποστολή τους θα είναι η σύνδεση Αθήνας (Στ. Λαρίσης) με το Αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος. Το έργο καθυ-

2.

3.

στερεί σημαντικά και εκτιμάται ότι το 2004 θα έχουν παραδοθεί και δοκιμασθεί λιγότερες από 10 μονάδες, που από μόνες τους δεν θα επαρκούν για την αυξημένη κίνηση των Ολυμπιακών Αγώνων.

ΠΣ 33α Αφορά την κατασκευή 15 δίδυμων ντιζελοκίνητων αυτοκινηταμαξών του τύπου MAN αντίστοιχων των σημερινών MAN που εκτελούν το δρομολόγιο Αθήνας-Χαλκίδας. Η MAN βέβαια έγινε AEG Transportation, μετά ABB, μετά ADtranz και μετά Bombardier... Και αυτό το έργο καθυστερεί. Μεσολάβησε η σχεδιαστική μετατροπή των μονάδων, από την αρχική που ήταν ίδιες με αυτές που κυκλοφορούν σήμερα (σειρά 701-725), σε μονάδες με νέα πιό μοντέρνα μετώπη, κλιματισμό και μικρότερη ισχύ. Κύρια αποστολή των μονάδων θα είναι κατά τον ΟΣΕ, τα τοπικά δρομολόγια μέσου μήκους (;). Ακόμη βρίσκονται στο στάδιο του σχεδιασμού, αλλά έως το 2004 θα έχουν παραδοθεί σχεδόν όλες (;). Κατά την άποψή μας, οι παραπάνω Α/Α με την προ εικοσιετίας τεχνολογία και σχεδιασμό, είναι άχρηστες για τα σημερινά δεδομένα. Με την λειτουργία των ηλεκτροκίνητων DESIRO στην ευρύτερη περιοχή της Αθήνας, θ'αποδεσμευτούν οι σημερινές Α/Α MAN, ώστε να χρησιμοποιηθούν σε άλλες προαστιακές γραμμές. Ο ΟΣΕ σήμερα χρειάζεται 10 τρίδυμες Α/Α μέσων αποστάσεων, σύγχρονου design, με τεχνολογία tilting και ταχύτητας 160 km/h, για τις γραμμές Αθήνας-Στυλίδας, Βόλου-Καλαμπάκας και τη ΔΠΜΘ.

ΠΣ 34 Αφορά στην κατασκευή 8 διδάπεδων κλειστών οχημάτων μεταφοράς αυτοκινήτων (DDm) με σκοπό την ανάληψη μεγαλύτερου έργου συνοδευόμενων αυτοκινήτων από τον ΟΣΕ και την εκτελεσή του χωρίς τον κίνδυνο διάρρηξης των αυτοκινήτων στη διαδρομή. Τεχνογνώστης είναι η Γιουγκοσλάβικη GOSA και κατασκευαστής η Ν.Κιολεΐδης. Αμέσως όταν η σύμβαση καταρτίστηκε, δυστυχώς η Γιουγκοσλαβία ξαναμπήκε στο ψυγείο των διεθνών κυρώσεων λόγω Κοσόβου με αποτέλεσμα κάθε συνεργασία του ΟΣΕ και του Κιολειδη μαζί της να ήταν παράνομη! Έτσι η σύμβαση μπήκε και αυτή στο ψυγείο μέχρι που ο Kostunica κέρδισε τον Milosevic κτλ...

ΠΣ 35 Αφορά στην κατασκευή 12 Railbus μ.γ. και 17 Railbus κ.γ. Ο τύπος των Railbuses θα είναι αυτός του GTW 2/6 που κατασκευάζει η Ελβετική Stadler (ανήκει στο ευρύτερο σχήμα της σημερινής Bombardier). Εκτός της καθυστέρησης, είναι κοινό μυστικό στον ΟΣΕ, ότι τα railbus της μετρικής γραμμής μετά δυσκολίας μπορούν να επιτύχουν αξονικό φορτίο 14 τόνων και ότι το αξονικό φορτίο αυτό επιτυγχάνεται χωρίς ή με λίγους ορθίους (!!!) και με μισά εφόδια (?). Τελικά από ελαφρές αυτοκινητάμαξες κινδυνεύουν να γίνουν οχήματα με κατ' άξονα φορτίο μεγαλύτερο από αυτό των ALCo και κυρίως να μην μπορούν να χρησιμοποιηθούν στις γραμμές για τις οποίες αγοράστηκαν. Οι μονάδες αυτές όταν κάποτε ολοκληρωθούν (η πρώτη κ.γ. αναμένεται στο τέλος του 2002) θα αναλάβουν τοπικά δρομολόγια μικρού μήκους.

ΠΣ 36 Κατασκευάζονται από την εταιρεία Ν.Κιολεΐδης, 120 βυτία Zaces υψηλών προδιαγραφών, για μεταφορά προϊόντων πετρελαίου. Με ελαφρά καθυστέρηση και μικροπροβλήματα η παράδοσή τους πλησιάζει στο τέλος. Τεχνογνώστης είναι η Ουγγρική Train Hungaria Kft. Γιά πρώτη φορά στον ΟΣΕ, τα νέα βυτία και οι φορτάμαξες τύπου Eaoss-x, βάφτηκαν με έντονο ελκυστικό κόκκινο χρώμα. Ελπίζουμε η ενδιαφέρουσα αυτή αλλαγή, να συνεχιστεί όχι μόνο σ'όλα τα νέα εμπορικά οχήματα, αλλά και στά παλαιότερα.

ΠΣ 37α Αφορά την ανακατασκευή συνολικά 65 Ε/Α, 14 WR & 15 Bc (Γιουγκοσλάβικης κατασκευής, Gosa) και 15 Α' & 21 Β' θέσης (Πολωνικής κατασκευής, Cegielski). Η ανακατασκευή περιλαμβάνει γενική αναβάθμιση για ταχύτητες 160 km/h, τοποθέτηση κλιματισμού, αυτόματες πόρτες, τουαλέτες κενού, κ.ά. Το έργο ανέλαβαν τα Ε.Ν. από κοινού με την ισπανική Temoinsa. Πιθανόν το πιο "πονεμένο" έργο από τις προγραμματικές συμφωνίες. Αρκετά προβλήματα στη μετασκευή: τα αμαξώματα βρίσκονταν πολλές φορές σε ερειπιώδη κατάσταση ενώ τα φορεία των οχημάτων πολωνικής κατασκευής ήταν αρκετά ταλαιπωρημένα και απαιτείται πλέον η αντικατάστασή τους. Το ζήτημα ταλαιπώρησε αρκετά τον ΟΣΕ, ο οποίος αποφάσισε την τοποθέτηση φορείων τύπου Wegmann/Gosa. Λόγω των γνωστών προβλημάτων των Ε.Ν. που προαναφέραμε, το έργο έχει καθυστερήσει σχεδόν ενάμισο χρόνο, και αντί για παράδοση πλέον των 50 Ε/Α, ο ΟΣΕ δεν έχει παραλάβει μέχρι σήμερα ούτε μία !!!

Τα πρώτα 2 οχήματα της ΠΣ 41α που κατασκευάζονται είναι ADmz (!) και τα 2 πρώτα οχήματα της ΠΣ 37α είναι WR(!). Ακολουθεί η κατασκευή διάφορων "ανακατεμένων" τύπων οχημάτων, που δυστυχώς δεν συνθέτουν ένα συρμό. Για άλλη μιά φορά ο ΟΣΕ φάνηκε ανίκανος στον προγραμματισμό του, ώστε να μεριμνήσει, σε συννενόηση με τους προμηθευτές του, για την σειρά κατασκευής των τύπων των οχημάτων, ώστε να παραλαμβάνει συνθέσεις αμαξοστοιχιών, έτοιμες προς εκμετάλλευση. Ελπίζουμε τουλάχιστον, να μην γίνουμε για άλλη μιά φορά θεατές του τριτοκοσμικού φαινομένου των "παρδαλών τραίνων" με τα ανακατεμένα βαγόνια. Τα νέα οχήματα που θα παραλαμβάνονται, πρέπει λογικά να παραμένουν εκτός συρμών και να λειτουργήσουν κατ'ευθείαν σε ομοιογενείς συνθέσεις.

ΠΣ 37β Με την προγραμματική αυτή συμφωνία θα τοποθετηθεί κλιματισμός και τουαλέτα κενού στα 15 κλινοθέσια, στις 14 Ε/Α Β' θέσης και στις 6 Ε/Α ΑΒ' θέσης κατασκευής Ε.Ν. και στις 7 γερμανικές κλινάμα-

ξες πρώην ΤΕΝ. Οι εργασίες θα γίνουν από την Ν. Κιολεΐδης στο Βόλο. Οι προθεσμίες ξεκίνησαν να τρέχουν σχετικά αργά, οπότε η εικόνα για την πρόοδό της είναι μάλλον θολή.

ΠΣ 39 Μέσω αυτής θα κατασκευαστούν από τα Ε.Ν., σε συνεργασία με την SIEMENS, 24 ηλεκτράμαξες πανομοιότυπες με τις σημερινές 6 που κινούνται στη γραμμή Θ-Ε. Ευτυχώς δεν χρειάζεται νέος σχεδιασμός ενώ δεν υπάρχει πιεστική ανάγκη για την άμεση κατασκευή τους καθώς ο άξονας Αθήνας-Θεσσαλονίκης θα λειτουργήσει πλήρως ηλεκτροκινούμενος το 2008.(!) Δεν γνωρίζουμε γιά ποιόν λόγο δεν αυξήθηκε η ισχύς των νέων Η/Α από τα 5000KW της πρώτης σειράς, ώστε η σχέση έλξης/ταχύτητας να προσαρμοστεί στα δεδομένα της επόμενης δεκαετίας.

ΠΣ 41α Αφορά την κατασκευή από τα Ε.Ν., 106 νέων σύγχρονων επιβαταμαξών για 200 km/h. Αναλύεται σε 26 Ε/Α ADmz, Α' θέσης με σκευοφόρο, πλευρικού διαδρόμου, με γραφείο προϊσταμένου & παιδικό διαμέρισμα, 26 Ε/Α Amz, Α' θέσης πλευρικού διαδρόμου, 26 Ε/Α Εστιατόρια/Bar WRmz και 28 Ε/Α Bmz, Β' θέσης πλευρικού διαδρόμου. Κύριος τεχνογνώστης θα είναι η Siemens μέσω της Αυστριακής εταιρείας Simmering-Graz-Pauker (SGP) και η Ισπανική Temoinsa, που θα παράσχει τα προκατασκευασμένα modules για το εσωτερικό των οχημάτων. Τα οχήματα θα είναι κλιματιζόμενα, με αυτόματες πόρτες και τουαλέτες κενού, αλλά με κύριο πλεονέκτημά τους ότι θα είναι αεροστεγή, που ελάχιστα δίκτυα στην Ευρώπη διαθέτουν. Είναι το μόνο έργο των Ε.Ν. που παρουσιάζει μικρή μόνο καθυστέρηση σε σχέση με τις υπόλοιπες κατασκευές. Το πρώτο όχημα βρίσκεται στην Αυστρία για δοκιμές και πιστοποίηση. Με μεγάλη μας έκπληξη και απορία διαπιστώσαμε ότι ο εξωτερικός χρωματισμός των οχημάτων διαφέρει εντελώς απο τα αρχικά, πολύ ενδιαφέροντα και με χαρακτηριστικά οχημάτων IC, προτεινόμενα σχέδια. Δυστυχώς, στα νέα αυτά οχήματα χρησιμοποιήθηκε για άγνωστους λόγους, ο ίδιος εξωτερικός χρωματισμός με αυτόν για τα οχήματα ανακατασκευής (ΠΣ 37α), που έχουν τελείως διαφορετικά χαρακτηριστικά. Ο ΟΣΕ και πάλι πρωτοτύπησε (αρνητικά βέβαια) σε πανευρωπαικό επίπεδο, βάφοντας όλες τις κατηγορίες των νέων του οχημάτων (κλινοθέσια, εστιατόρια, οχήματα IC, κτλ.), το ίδιο χρώμα.!!!

ΠΣ 41β Αφορά την κατασκευή από την εταιρεία Ν.Κιολεΐδης, 79 Bmz κλιματιζόμενων Ε/Α για 200 km/h, Β' θέσης ανοικτού διαδρόμου. Αρχικά τεχνογνώστης ήταν η ADtranz μέσω ενός εργοστασίου οχημάτων που της ανήκει από κοινού με τους Ουγγρικούς σιδηροδρόμους στο Dunakeszi. Όμως διαπιστώθηκε εκ των υστέρων ότι το εργοστάσιο αυτό δεν μπορεί να προσφέρει ακριβώς το βαγόνι που απαιτούσε ο ΟΣΕ (αεροστεγές για άνετη διέλευση από σήραγγες) και για αυτό το λόγο είναι πιθανό να δούμε να βγαίνει από την αλυσίδα παραγωγής του Βόλου, βαγόνι με τεχνογνωσία SGP, φυσικά με καθυστέρηση.

Κατά τον ΟΣΕ, τα οχήματα των ΠΣ 41α και 41β θ' αποτελέσουν (για άγνωστους λόγους ως προς τον υπολογισμό τους) κλειστές συνθέσεις των 7 βαγονιών (;), θ' αναλάβουν το έργο δρομολογίων InterCity στη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης (αντικαθιστόντας τις σημερινές Α/Α InterCity) και θα έλκονται από δύο Δ/Η ADtranz και στο μέλον από μία Η/Α HellasSprinter.

ΠΣ 43 Θα κατασκευαστούν 300 επίπεδες φορτάμαξες (50 Kgss-δυαξονικές με τεχνογνωσία της πολωνικής Kolmex και 250 Rgss τετραξονικές με τεχνογνωσία DWA) για τη μεταφορά κοντέινερς, αρμάτων μάχης κλπ. Αρχικά θα κατασκευάζονταν από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας αλλά στη συνέχεια το ναυπηγείο στο πλαίσιο της αναδιοργάνωσής του θέλησε να απαλλαγεί απ' αυτό το έργο, το οποίο και έδωσε ως υπεργολαβία στην εταιρεία Ν. Κιολεΐδης.

Κατασκευάζονται επίσης 100 ανατρεπόμενες φορτάμαξες τύπου Eaoss-x για μεταφορά χύδην υλικών. Με μικροπροβλήματα και αυτή βαίνει προς ολοκλήρωση.

ΠΣ 49 Με αυτήν ολοκληρώθηκε η παράδοση από την ΕΛΒΟ στον ΟΣΕ, 31 οχημάτων Zweiweg (που στα γερμανικά σημαίνει "δύο δρόμοι"). Είναι πολύ χρήσιμα οχήματα που μπορούν να κινούνται τόσο σε σιδηροτροχιές όσο και σε οδούς κάθε βατότητας και ανήκουν στην ευρύτερη οικογένεια των οχημάτων της Mercendes Benz με την εμπορική ονομασία Unimog. Είναι πιθανόν κάποιοι από τους αναγνώστες μας, να έχουν δει οχήματα Zweiweg να κάνουν ελιγμούς με βαγόνια φορτωμένα τεύτλα στο

1 & 3. Το νέο όχημα τύπου IC (ADmz), της ΠΣ 41α, λίγο πριν την αναχώρησή του για δοκιμές στην Αυστρία.
2. Το πρώτο όχημα ανακατασκευής (WR), πρώην Gosa, της ΠΣ 37α.
4. Τα νέα ανατρεπόμενα βαγόνια τύπου Eaoss-x, της ΠΣ 43.
5. Μερικά απο τα υβριδικά οχήματα γραμμής/δρόμου, της ΠΣ 49.

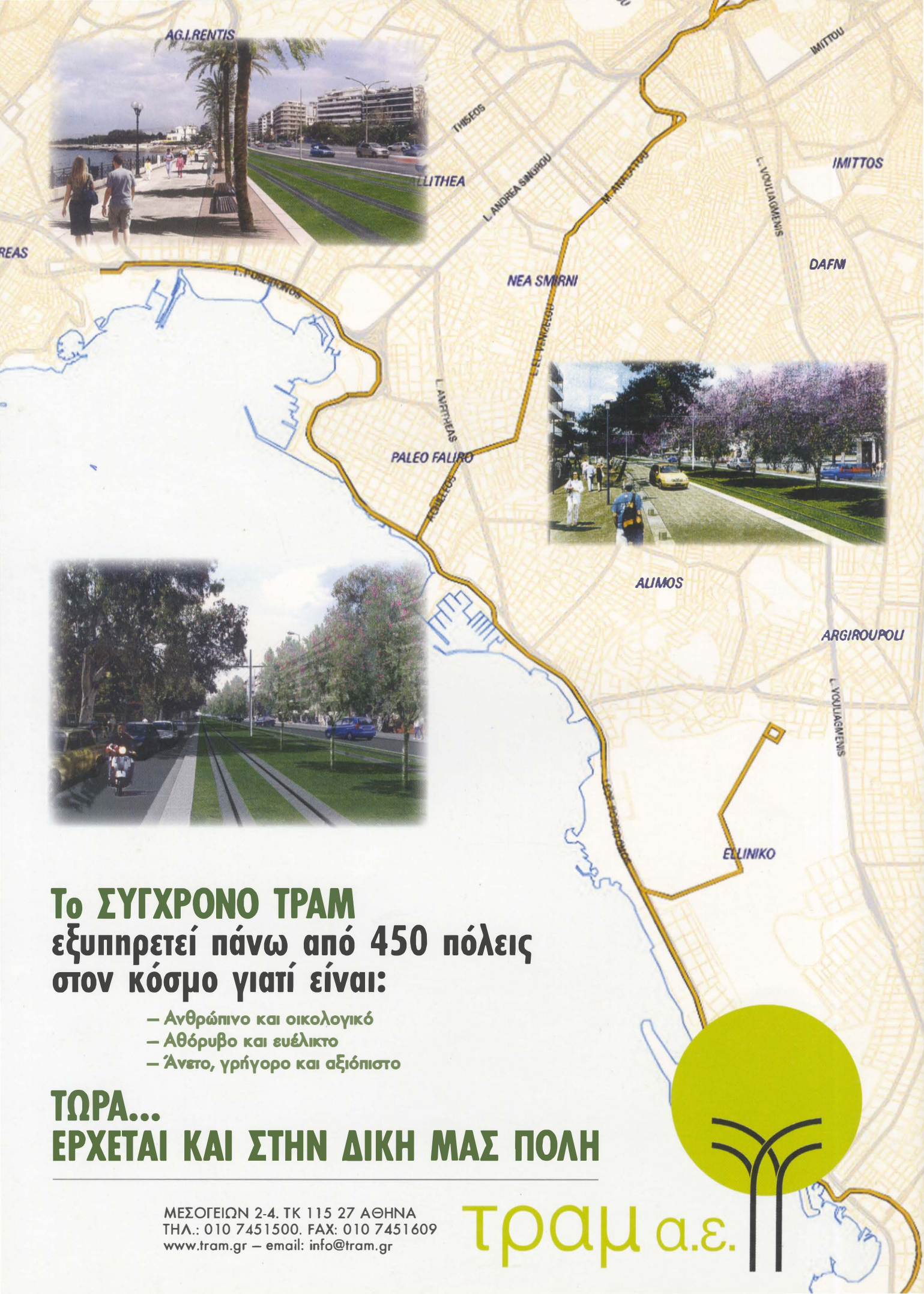
Ξινό Νερό και το Μαυροδένδρι, ή και συρμούς έργων στη Θεσσαλία και το εργοτάξιο Λιβαδιάς-Τιθορέας. Μερικές από τις παραληφθείσες μονάδες θα κινούνται στη μετρική γραμμή. Ο στόλος των οχημάτων περιλαμβάνει οχήματα με εκσκαφέα, με μικρό υδραυλικό βραχίονα (παπαγαλάκι), οχήματα βοηθείας, οχήματα μεταφοράς προσωπικού. Αναμένεται να δώσουν σημαντικές δυνατότητες στα κατά τόπους τμήματα γραμμής.

ΠΣ 50 Αφορούσε την κατασκευή 10 Δ/Η μετρικής γραμμής από την ADtranz σε συνεργασία με την εγχώρια βιομηχανία βαρέως εξοπλισμού και κατασκευών ΜΕΤΚΑ του Βόλου. Οι μηχανές αυτές θα ήταν μετρική έκδοση με 2 τριαξονικό φορεία των Δ/Η σειράς Α471-Α496 της κανονικής γραμμής, με τα ίδια ακριβώς τεχνικά χαρακτηριστικά, αλλά για ταχύτητες 120 km/h. Ηταν δε γνωστό τοις πάσι ότι δεν μπορούσαν να διέλθουν από τη γραμμή Τρίπολης-Καλαμάτας καθώς και από εντοπισμένα πολυάριθμα σημεία της "παραλιακής" γραμμής, καθώς το περιτύπωμό τους ήταν μεγαλύτερο από το επιτρεπόμενο. Μετά την περσινή απόφαση για κανονικοποίηση της γραμμής Αθήνας-Πάτρας, η αγορά τους κρίθηκε καθυστερημένα περιττή και ζητήθηκαν από την ADtranz προτάσεις για τη μετατροπή τους σε κανονικής γραμμής (με πρόσθετο κόστος που επιβαρείνει τον ΟΣΕ). Ο ΟΣΕ βρίσκεται ακόμα σε διαπραγμάτευση με την Bombardier (πια) για την πορεία της σύμβασης.

ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ

Είναι φανερό ότι οι Προγραμματικές Συμφωνίες έχουν χάσει πλέον το χαρακτήρα της ευλογίας που όλοι έβλεπαν μόλις αυτές ξεκίνησαν το 1997. Και αυτό γιατί η το Δημόσιο δεν τις είδε ως ένα έργο για τη βελτίωση και τον εκσυχρονισμό του ΟΣΕ, αλλά ως έργο για την αύξηση του τζίρου εγχώριων κρατικών (κυρίως) εργοστασίων. Επιπλέον η επίβλεψη, παρακολούθηση και εν γένει διαχείριση των συμφωνιών έχει αναγκάσει τον ΟΣΕ να διαθέτει μεγάλο ποσοστό των (λίγων πλέον) μηχανικών της έλξης σε αυτή τη διαδικασία, απογυμνώνοντας τα συγκροτήματα και τις "μάχιμες" υπηρεσίες.

Βέβαια πέρα από τη γκρίνια πρέπει να αναγνωρίσουμε, κρίνοντας από τα πρώτα δείγματα υλικού που έχουν ήδη παραδοθεί, ότι το νέο αυτό υλικό θα δώσει και νέες δυνατότητες στον ΟΣΕ και μετά από μεγάλο διάστημα βέβαια θα μπορεί να διαθέτει σχετική επάρκεια αλλά και ποιότητα τροχαίου υλικού για τις ανάγκες του και παράλληλα με σωστή εκμετάλλευση (που δεν υπάρχει σήμερα), να μειώσει την μεγάλη απόσταση που έχει από τα υπόλοιπα δίκτυα της Ευρώπης. ■



Το ΣΥΓΧΡΟΝΟ ΤΡΑΜ
εξυπηρετεί πάνω από 450 πόλεις στον κόσμο γιατί είναι:

- Ανθρώπινο και οικολογικό
- Αθόρυβο και ευέλικτο
- Άνετο, γρήγορο και αξιόπιστο

ΤΩΡΑ...
ΕΡΧΕΤΑΙ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΔΙΚΗ ΜΑΣ ΠΟΛΗ

ΜΕΣΟΓΕΙΩΝ 2-4. ΤΚ 115 27 ΑΘΗΝΑ
ΤΗΛ.: 010 7451500. FAX: 010 7451609
www.tram.gr – email: info@tram.gr

τραμ α.ε.