

σιδηροτροχιά

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ ΤΕΥΧΟΣ 12 ΜΑΡΤΙΟΣ 1996

- Τα βαγόνια του νέου μετρό της Αθήνας
- Εμπορευματικές μεταφορές ΟΣΕ
- Απόλαυση πάνω σε ράγες



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

2	ΛΟΓΙΑ ΤΟΥ...ΣΥΡΜΟΥ
3	ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ Σ.Φ.Σ.
5	ΜΑΤΙΕΣ...
6	ΕΠΙΦΥΛΛΙΔΑ
9	ΑΦΙΕΡΩΜΑ
14	ΤΟ ΘΕΜΑ
17	Η ΘΕΣΗ ΜΑΣ
21	ΕΡΕΥΝΑ
27	ΡΕΠΟΡΤΑΖ
28	ΑΙΧΜΕΣ
29	ΦΑΚΕΛΛΟΣ
38	ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ
42	ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ
45	ΣΙΔΗΡ. ΝΕΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ
47	ΣΙΔΗΡ. ΝΕΑ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Φωτογραφία εξωφύλλου:
Το IC στο 206χλμ. Π-Α-Θ
(Α. Κλώνος)

ΛΟΓΙΑ ΤΟΥ ...ΣΥΡΜΟΥ

Σήμερα θα αρχίσουμε με κάτι ευχάριστο, για να μη λέτε ότι αυτή η στήλη δεν κάνει άλλο από το να γγκρινιάζει. Με χαρά μας λοιπόν διαπιστώνουμε τον τελευταίο καιρό μια αναβάθμιση των παρεχομένων υπηρεσιών στις αμαξοστοιχίες ποιότητας του Ο.Σ.Ε., γνωστές ως "Ιντερσίτυ", καθώς και αυξημένη αξιοπιστία στην τήρηση των δρομολογίων στην κανονική γραμμή. Θα θέλαμε λοιπόν να συγχαρούμε γι' αυτό, τόσο τη Διοίκηση του Ο.Σ.Ε., όσο και τους εργαζόμενους σ' αυτόν.

Δυστυχώς δεν μπορούμε να πούμε το ίδιο και για ορισμένες άλλες αμαξοστοιχίες, όπως π.χ. για τις αμαξοστοιχίες 334/5, 604/5 κ.λ.π., οι οποίες πόρρω απέχουν από το να είναι σε αποδεκτό επίπεδο και νομίζουμε ότι θα πρέπει να καταβληθεί προσπάθεια να αναβαθμιστούν, παρ' όλο που γνωρίζουμε τα προβλήματα του Ο.Σ.Ε. από την έλλειψη κατάλληλου τροχαίου υλικού κ.λ.π.: Βέβαια, αν τις συγκρίνουμε με την τριτοκοσμική θα λέγαμε εμφάνιση αρκετών λεωφορείων και σταθμών κάποιων Κ.Τ.Ε.Λ., ίσως να μη μας ξένιζε η κατάστασή τους. Ίσως μάλιστα μερικοί να αντείπουν ότι κινούνται στο μέσο επίπεδο των χερσαίων μεταφορών της χώρας. Το υψηλό όμως επίπεδο των αμαξοστοιχιών Ιντερσίτυ και οι απαιτήσεις που έχουμε από μία οργανωμένη κρατική επιχείρηση όπως ο Ο.Σ.Ε., μας οδηγούν στο να είμαστε πιο απαιτητικοί από τον σιδηρόδρομο.

Άλλωστε, οι περισσότερες αμαξοστοιχίες, έστω και αν δεν βρίσκονται στο επίπεδο των "Ιντερσίτυ", βρίσκονται σε σχετικά ικανοποιητικό επίπεδο και επομένως δεν είναι τόσο δύσκολο να αναβαθμιστούν και οι υπόλοιπες.

Ένα άλλο θέμα που μας ανησυχεί αυτόν τον καιρό είναι το περιεχόμενο της μελέτης για τον μελλοντικό επιχειρησιακό σχεδιασμό του Ο.Σ.Ε. Όπως είναι γνωστό, ο Ο.Σ.Ε. συμμορφούμενος προς σχετική απόφαση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανέθεσε την εκπόνηση μιας μελέτης για την μελλοντική του πορεία, σε μια κοινοπραξία Ελληνικών και ξένων εταιρειών, γνωστή ως "ΠΛΑΝΟΣΕ". Η μελέτη αυτή λοιπόν, ούτε λίγο ούτε πολύ, εισηγείται την συρρίκνωση του Ο.Σ.Ε. και τη μείωση του δικτύου, με την αιτιολογία ότι κατ' αυτόν τον τρόπο ο Ο.Σ.Ε. θα γίνει κερδοφόρα επιχείρηση το 2004. Και αυτό σε μια εποχή που δεν νοείται αξιόλογη ανάπτυξη χωρίς σιδηρόδρομο και που όλες οι χώρες επενδύουν τεράστια κονδύλια για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού τους δικτύου. Όπως αναφέρουμε λεπτομερειακά σε άλλη στήλη αυτού του τεύχους, εμείς διαφωνούμε κατ' αρχήν με την όλη φιλοσοφία της μελέτης αυτής, διότι πιστεύουμε ότι το κύριο κριτήριο για την βιωσιμότητα μιας γραμμής για την απόδοση μιας επένδυσης στο σιδηρόδρομο, δεν θα πρέπει να είναι το κέρδος με την στενή έννοια, αλλά το γενικότερο όφελος για την Εθνική Οικονομία, η επίπτωσή τους στην προγραμματισμένη ανάπτυξη της χώρας και στην ποιότητα της ζωής των πολιτών και γενικότερα το εθνικό συμφέρον. Ο σιδηρόδρομος και γενικότερα οι μεταφορές, δεν θα πρέπει να αντιμετωπίζονται μόνο σαν μια στενά εμπορική επιχείρηση με σκοπό το κέρδος, αλλά σαν μια υποδομή απαραίτητη για την ανάπτυξη και την γενικότερη λειτουργία της κοινωνίας. Αν αγνοηθεί αυτή η παράμετρος, τότε μια σειρά στοιχείων δεν θα ποσοτικοποιηθούν και επομένως το τελικό συμπέρασμα θα πάσχει. Πέραν αυτών, η μελέτη πάσχει και διότι, ακόμα και στην περίπτωση που το μόνο ζητούμενο είναι το πώς θα καταστεί κερδοφόρος ο Ο.Σ.Ε., δεν προκρίνει μια δυναμική παρουσία του στην αγορά, αλλά εισηγείται την αναδίπλωσή του, που αποτελεί λάθος τακτική, αδιανόητο για όποιον ενεργεί επιχειρηματικά, όπως θέλει η μελέτη τον Ο.Σ.Ε. να ενεργεί στο μέλλον.

Είναι προς τιμή της διοίκησης του Ο.Σ.Ε. το ότι ζήτησε την επανεξέταση της μελέτης, πλην όμως μέχρι τη στιγμή που γράφονταν αυτές οι γραμμές, δεν διαπιστώνουμε αξιόλογες αλλαγές στη νέα πρόταση της κοινοπραξίας.

Και βέβαια, γεννάται εύλογα στον κάθε ένα μας το ερώτημα, οι υποτιθέμενες έμπειρες επί των θεμάτων αυτών εταιρείες της κοινοπραξίας, δεν αντιλαμβάνονται όσα εμείς αντιληφθήκαμε ή απλώς προσπαθούν να περάσουν μία άλλη φιλοσοφία, ιδίως όσον αφορά την μελλοντική ανάπτυξη της χώρας;

Θα μπορούσε να πει κανείς ότι θα ήταν δυνατό να ξεπεραστούν στο μέλλον οι αρνητικές εισηγήσεις της μελέτης με αποφάσεις της Ελληνικής Κυβέρνησης για επιδότηση των γραμμών των οποίων προτάθηκε κατ' αρχήν η κατάργηση, όπως έχει δικαίωμα, όμως η μέχρι τώρα πρακτική του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας, τόσο επί ΠΑΣΟΚ όσο και επί Νέας Δημοκρατίας, δεν μας αφήνει πολλά περιθώρια αισιοδοξίας. Είναι γνωστόν ότι, όταν όλες οι Ευρωπαϊκές χώρες εντάσσουν μεγάλα σιδηροδρομικά έργα στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, το ΥΠΕΘΟ επιμένει οδικά, εντάσσοντας μόνο οδικούς άξονες στα δίκτυα αυτά, στην Ελλάδα. Τόσο που να διερωτάται κανείς πόσο μπορεί να αποκαλείται το υπουργείο αυτό "Εθνικής" Οικονομίας, όταν δεν διαβλέπει ποιο είναι το πραγματικό και μακροπρόθεσμο συμφέρον για την Εθνική Οικονομία και τη χώρα.

Ήδη, όπως πληροφορούμαστε, έχουν τροποποιηθεί ορισμένες από τις αρχικές θέσεις των μελετητών. Θέλουμε δε να ελπίζουμε ότι τελικά, η μελέτη αυτή, θα συμβάλει στην ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του Ο.Σ.Ε. και όχι στη συρρίκνωση των σιδηροδρόμων στη χώρα μας.

ΣΙΔΗΡΟΤΡΟΧΙΑ

ΣΙΩΚΟΥ 4, 104 43 ΑΘΗΝΑ (Εντός του Σιδηροδρομικού Μουσείου), τηλ. 5130300

Επιμέλεια έκδοσης: D.I.A. 6454735 - 6454757

Διαχωρισμοί: ΧΡΩΜΟΛΙΘΟΓΡΑΦΙΚΗ 7239106 - 7227687

ΠΕΡΙΟΔΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ Σ.Φ.Σ.

Απο τα τέλη Μαΐου του 1995 που κυκλοφόρησε το τελευταίο τεύχος της "Σ", μέχρι και την Κυριακή 4 Φεβρουαρίου 1996, καταγράψαμε πολλές και διάφορες δραστηριότητες του συλλόγου μας:

■ Στις 28/5/95 συνδιοργανώσαμε με τους ΗΣΑΠ και τον Δήμο Κηφισιάς επετειακή εκδήλωση για τα 40 χρόνια απο την επέκταση του Ηλεκτρικού προς τα βόρεια Προάστια. Ο Τομέας Εφαρμογών Μοντελισμού του ΣΦΣ φιλοτέχνησε τη αφίσσα που τύπωσαν οι ΗΣΑΠ και συνέβαλε στον εορταστικό στολισμό των δύο μουσειακών συρμών που κυκλοφόρησαν (τον ξύλινο και τον μεταλλικό 5ης παραλαβής).

■ Στις 31/5/95 στην Λέσχη του ΣΦΣ ο Β.Γ.Δ. του ΟΣΕ κ. Εμ. Σάτλας έκανε ομιλία με θέμα "Πολιτική Τροχαίου υλικού στον ΟΣΕ".

■ Στις 3/6/95 ο ΣΦΣ με τους Γ. Νάθενα, Τ. Λαμπρόπουλο, Α. Φιλιππουπολίτη, συμμετείχε στην ημερίδα που οργάνωσαν ο Δήμος Καλαμάτας, το ΤΕΕ και η τοπική Οικολογική Κίνηση με θέμα την προοπτική του σιδηροδρόμου στη Νότια Πελοπόννησο.

■ Το διήμερο 10 και 11/6/95 έγινε εκδρομή με κλινοθέσιο όχημα στη Στυλίδα και συμμετοχή του ΣΦΣ στις επετειακές εκδηλώσεις για τα 90 χρόνια του σιδηροδρόμου στην περιοχή Ανατ. Φθιώτιδας, που συνδιοργανώθηκαν με τον Δήμο Στυλίδας, την Κοινότητα Αγ. Μαρίας και τον ΟΣΕ. Συγκινητική ήταν η υποδοχή του Συλλόγου μας απο τους τοπικούς φορείς και τους κατοίκους στον μικρό σταθμό της Αγ. Μαρίας. Στις παραπάνω εκδηλώσεις ο ΣΦΣ ανεκήρυξε σαν επίτιμα μέλη του για την προσφορά τους στον σιδηρόδρομο τον Δήμαρχο Στυλίδας Θ. Μπλούνα, τον πρώην Γ.Δ. του ΟΣΕ κ. Καραπάνο και τον Καθηγητή του Ε.Μ.Π. Γ. Σαρηγιάννη, ενώ τίμησε με ειδικό δίπλωμα την ΠΟΣ και τον Πρόεδρο του ΟΣΕ κ. Γ. Πέτσο.

■ Την εβδομάδα που ξεκίνησε απο τις 16/6/95 διοργανώθηκαν οι "Μέρες Μνήμης Γιώργου Βασιλειάδη" με έκθεση σιδηροδρομικού μοντελισμού. Στην εκδήλωση εγκαινιάστηκε η συλλογική μακέτα "Τοπόγραμμα Γ. Βασιλειάδης", που φιλοτέχνησαν τα μέλη του Τομέα Εφαρμογών Μοντελισμού συγχρηματοδοτούμενα και απο το Ταμείο του Συλλόγου.

■ Στείλαμε έγγραφο διαμαρτυρίας προς κάθε αρμόδια αρχή για την προγραμματιζόμενη μετεγκατάσταση του ΚΤΕΛ Λουτρακίου δίπλα στον σταθμό

του ΟΣΕ και την αρχική πρόθεση του εκεί δημάρχου να απομακρύνει τις γραμμές απο την πόλη (το τελευταίο μάλλον αποφεύχθηκε).

■ Εκδόθηκε με μεγάλη επιτυχία το 11ο τεύχος της "Σιδηροτροχιάς".

■ Συνδιοργανώσαμε με τον ΟΣΕ εκδήλωση για τα εγκαίνια των πεντάδωμων IC και την επαναδραστηριοποίηση του Σταθμού Αγ. Διονυσίου Πειραιά και προβάλαμε το γεγονός μέσω πρωτότυπου Δελτίου Τύπου.

■ Δώσαμε συνέντευξη στην ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ για τα βαγόνια του ORIENT EXPRESS.

■ Συμμετείχαμε στην Ημερίδα (και την Οργ. Επιτροπή της) για την επαναλειτουργία της Γραμμής Λαυρίου που έγινε στο Λαγονήσι με πρωτοβουλία του Δήμου Καλυβίων. Στη συντονιστική επιτροπή που συστάθηκε για την παρακολούθηση του θέματος συμμετέχει και ο Β.Γ.κολφινόπουλος σαν εκπρόσωπος του ΣΦΣ.

■ Συντάξαμε υπόμνημα προς τον ΟΣΕ για διάφορα θέματα, ζητώντας διευκρινήσεις για τα στοιχεία και τις εγγυήσεις που δικαιολόγησαν την συμφωνία του με τους TCDD για την δρομολόγηση του IC στην Τουρκία και εκφράσαμε τις ισχυρές επιφυλάξεις μας.

■ Το Δ.Σ. του Σ.Φ.Σ. συναντήθηκε με τον Πρόεδρο του ΟΣΕ κ. Πέτσο και τον Γ.Δ. κ. Λάζαρη και συζήτησαν θέματα του σιδηροδρόμου στη χώρα μας.

■ Έγινε ανοιχτή επιστολή προς Υπουργό Μεταφορών, ΠΟΣ, ΟΣΕ για αντιμετώπιση του προβλήματος έλλειψης προσωπικού "πρώτης γραμμής" και την μη περικοπή δρομολογίων το κατακαλόκαιρο.

■ Ο ΣΦΣ πήρε μέρος με περίπτερό του, αφιερωμένο στην καμπάνια για το τραμ, στο 21ο Φεστιβάλ ΚΝΕ-Οδηγητή κατόπιν σχετικής πρόσκλησης. Μέσα σε ένα απόγευμα μαζεύτηκαν παραπάνω απο 200 υπογραφές υπέρ της δημιουργίας τραμ στην Αθήνα (14-17/9/95).

■ Στις 23/9/95 συνδιοργανώσαμε εκδήλωση με τον Δήμο Καλαβρύτων, με προβολή του νέου "Ηχοράματος" που έφτιαξε ο Α. Φιλιππουπολίτης με θέμα τον οδοντωτό και συναποφασίστηκε να διοργανωθούν απο κοινού οι εκδηλώσεις για τα 100 χρόνια του οδοντωτού στα τέλη

Μαΐου-αρχές Ιουνίου 1996. Κατόπιν κοινής συνενόησης με τον ΟΣΕ αποφασίστηκε η επισκευή και επαναλειτουργία του ατμήλατου συρμού ΔΚ.

■ Αντιπροσωπεία του ΣΦΣ (Γ.Νάθενας-Π.Χονδρόπουλος) συμμετείχαν σε συνάντηση του Δήμαρχου Αθήνας κ. Αβραμόπουλου με τους Δημάρχους των παραλιακών Δήμων με θέμα τη δημιουργία του τραμ Αθήνας-Βουλιαγμένης. Στη συνάντηση συζητήσαμε με τον Δήμαρχο κ. Αβραμόπουλο σχετικά με την προβολή του τραμ, και προβάλαμε την ταινία που έφτιαξε κλιμάκιο του ΣΦΣ για τα σύγχρονα τραμ στον Κόσμο.

■ Συμμετείχαμε στη συνέντευξη τύπου του προέδρου του ΟΑΣΑ κ. Χριστοδουλάκη (24/9/95) για τις αλλαγές στο Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας, υποβάλαμε ερωτήσεις για την αγνόηση εκ μέρους του τού τραμ και των ΗΣΑΠ και στείλαμε σχετικό δελτίο Τύπου στα ΜΜΕ, που έτυχε μεγάλης δημοσιότητας.

■ Συμμετείχαμε με ομιλία, έκθεση φωτογραφίας, και το "Ηχώραμα" στις πολιτιστικές εκδηλώσεις του Δήμου Πειραιά "Το Φάληρο χτές-σήμερα" στο παλιο ηλεκτρικό εργοστάσιο.

■ Στις 30/9/95 συνδιοργανώσαμε με την ΠΟΣ και τους τοπικούς Ο.Τ.Α. ημερίδα στο Αγρίνιο με θέμα την Σιδηροδρομική Σύνδεση της Αιτωλοακαρνανίας και την επαναλειτουργία της γραμμής Κρυονερίου-Αγρινίου. Ο ΟΣΕ αποφάσισε την αποκατάσταση της εν λόγω γραμμής.

■ Ο Πρόεδρος του Σ.Φ.Σ. Γ. Νάθενας μίλησε στο 27ο Πανσιδηροδρομικό Συνέδριο της ΠΟΣ και αναφέρθηκε στο πρόβλημα αύξησης της παραγωγικότητας και μείωσης του λειτουργικού κόστους στον ΟΣΕ.

■ Ο Τομέας Εφαρμ. Μοντελισμού διοργάνωσε διήμερη εκδρομή στο Ισάρι, ενώ το Δ.Σ. συμμετείχε σε Παναθηναϊκή συνάντηση όλων των Οικολογικών Κινήσεων της Αττικής.

■ Συνδιοργανώσαμε με μεγάλη επιτυχία με τον Δήμο Ζωγράφου την πολυεκδήλωση "Μέρες Σιδηροδρόμου '95" στο Μουσείο Γουναροπούλου, που περιλάμβανε έκθεση καλλιτεχνικής σιδηρ. φωτογραφίας, μακέτας, μοντέλων και το "Ηχώραμα". Στα εγκαίνια μεταξύ άλλων παραβρέθηκαν ο Γ.Δ. του ΟΣΕ κ. Λάζαρης και ο Πρόεδρος της ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ κ. Α. Κίκηρας.

■ Αποστείλαμε επιστολή συγχαρητηρίων για την ηρωϊκή εκ μέρους του προσωπικού του ΟΣΕ προσπάθεια να



Οι εκδρομείς του Σ.Φ.Σ. μπροστά στην ελληνική εκδοχή του "Ιπτάμενου Αμβουργιανού" (Βόλος 27-10-95)

διανοίξει άμεσα την αποκλεισθείσα απο νεροποντή γραμμή του οδοντωτού, με αποτέλεσμα να βραβευτεί απο την Διοίκηση του ΟΣΕ.

■ Έγινε διήμερη εκδρομή σε Βόλο-Καλαμπάκα στις 27,28/10/95, με κλινοθέσιο όχημα και την μουσειακή A/A 4201 Linke Hofmann που μετά απο παράκλησή μας το Μ.Β. την έβαψε με τα αρχικά της χρώματα ("Ιπτάμενος Αμβουργιανός").

■ Ομάδα μελών του Σ.Φ.Σ., με επικεφαλής τους Ν. Σμπαρούνη και Ν. Κοκορέτση, ξεκίνησε πρωτοβουλιακά μια στοιχειώδη αποκατάσταση τμήματος 2χλμ. της γραμμής Λαυρίου, κοντά στα Καλύβια, και κυκλοφόρησε πάνω της ιδιοκατασκευασθέν αυτοκινούμενο βαγονέττο. Η δρεζίνα αυτή είναι βενζινοκίνητη και αποτελεί το πρώτο σιδηροδρομικό όχημα που ξανακυλά, ύστερα από 38 χρόνια, στη γραμμή Λαυρίου.

■ Ο Πρόεδρος και άλλα στελέχη του ΣΦΣ έδωσαν συνέντευξη στους σταθμούς SKY, ET-1, 902 Αριστερά FM, Flash, TV Μακεδονία.

■ Έγιναν επαφές και παρεμβάσεις για τα αρνητικά πορίσματα της αΐφησης της μελέτης για το BUSINESS PLAN του ΟΣΕ.

■ Εξεδόθη το νέο ημερολόγιο του ΣΦΣ για το 1996, που είναι αφιερωμένο στα γραφικά τραινάκια και τραμ της Ευρώπης.

■ Συμμετείχαμε καθοριστικά στη σύνταξη του Αφιερώματος της ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗΣ "Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι" στο ειδικό ένθετο "Επτά Ημέρες" και η Διοίκηση του ΟΣΕ μας συνεχάρη εγγράφως γι' αυτό.

■ Κάναμε παρέμβαση στους ΗΣΑΠ για την διάσωση 2 σπανίων ηλεκτραμαξών (20,41) και την μεταφορά τους στο Σιδ.

Μουσείο.

■ Στις 10-12-1995 έγιναν οι αρχαιρεσίες του Σ.Φ.Σ. και προέκυψε το νέο Δ.Σ.: Σπ. Φασούλας-πρόεδρος, Δ.Καρα-



Κάτω: Ο τότε Πρόεδρος του Σ.Φ.Σ. Γ. Νάθενας και ο νυν Σπ. Φασούλας με τον επετειακό ξύλινο συρμό των ΗΣΑΠ (28-5-95).



τόλος-αντιπρόεδρος, Π. Ράλλης-γραμματέας, Δ. Κουτελίδης-ταμίας, Ι. Μεταξάς- μέλος.

■ Στις 4-2-1996 έγινε εκδρομή και κοπή της πρωτοχρονιάτικης πίττας στην Χαλκίδα, με τα ρομαντικά βαγόνια του Σεμπλόν Οριάν ΕΞπρές και την ALCO A302.

■ **Καινούργιος Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου (ο 4ος στη σειρά) ιδρύθηκε στις αρχές Ιανουαρίου στην Καλαμάτα, με στόχους παραπλήσιους εκείνων του δικού μας Συλλόγου και κύριο έργο την δυναμική συμβολή στην διασφάλιση και ουσιαστική αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου της Νότιας Πελοποννήσου (σε πείσμα των κάθε λογής ... PLANOSE) και στην επαναλειτουργία του τραίνου της Μεσσήνης. Στην φωτογραφία οι ιδρυτές κατά την πρώτη εκδρομή τους με A/A Νητήριχ για κοπή της πίττας στο Λιοντάρι. Καλορρίζικοι.**

Η ΩΡΑ ΤΟΥ ΠΕΙΡΑΙΑ:

Το μέτρο της πετυχημένης επαναδραστηριοποίησης του σταθμού Πειραιά - Αγ. Διονυσίου πρέπει να ολοκληρωθεί...



Γ. ΝΑΘΕΝΑΣ

Ένα από τα πιο πετυχημένα μέτρα που πήρε ο ΟΣΕ, με την έναρξη της παρούσας δρομολογιακής περιόδου, ήταν η πλήρης επαναδραστηριοποίηση του ιστορικού σταθμού "Πειραιάς-Λιμάνι" της κανονικής γραμμής, στον Αγ. Διονύσιο. Με 8 ημερήσιες αναχωρήσεις τρένων για Χαλκίδα και Βόρειο Ελλάδα, έφερε το λιμάνι του Πειραιά-πρώτο λιμάνι της Μεσογείου σε επιβατική κίνηση- καθώς και την ευρύτερη περιοχή Πειραιά που αριθμεί περίπου 500.000 κατοίκους, σε άμεση επαφή με τον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης. Έτσι λοιπόν, επειδή η προκυμαία που πλευρίζουν τα φέρυ-μπώτ της Κρήτης απέχει μόλις 40 μέτρα από τον σταθμό Αγ. Διονυσίου Πειραιά, δημιουργήθηκαν άριστες συνθήκες μετεπιβίβασης από τα πλοία στα πρωινά τρένα πολυτελείας INTERCITY που αναχωρούν από εκεί για Θεσσαλονίκη, και αντιστρόφως. Το θετικό αποτέλεσμα φάνηκε αμέσως όταν, παρά

την περιορισμένη προβολή που δόθηκε στο γεγονός αυτό, οι εισπράξεις του σταθμού Πειραιά αυξήθηκαν τον πρώτο καιρό μετά την πλήρη επαναδραστηριοποίησή του κατά 60-80% και βαίνουν αυξανόμενες. Παρ' όλα αυτά το πετυχημένο αυτό μέτρο δεν έχει ολοκληρωθεί ακόμη. Για να γίνει αυτό και έτσι να αποδώσει πλή-

ρως, θα πρέπει:

- να ολοκληρωθεί επιτέλους η εγκατάσταση τερματικού Η/Υ για την ηλεκτρονική κράτηση θέσεων στους συρμούς INTERCITY ώστε να εξυπηρετούνται γρήγορα και σωστά οι επιβάτες.

- να διαφημισθεί επαρκώς το μέτρο που πάρθηκε μέσω των ΜΜΕ και με ειδικά φυλλάδια, να ενημερωθούν σχετικά οι πίνακες αναχωρήσεων-αφίξεων στους κυριότερους σταθμούς του άξονα και να τοποθετηθούν μεγάλες ταμπέλες και κατευθυντήριες φωτεινές επιγραφές μέσα στον χώρο του λιμανιού, εκεί όπου αποβιβάζονται οι επιβάτες από τα πλοία.

- να υπάρξει συνεργασία του ΟΣΕ με ναυτιλιακές εταιρείες και γραφεία ταξιδίων στα κυριότερα νησιά (Κρήτη, Ρόδος, κ.λ.π.) για από κοινού έκδοση συνδυασμένων εισιτηρίων και κράτηση θέσεων σε πλοίο και τρένο (π.χ. Ηράκλειο-Πειραιάς-Λάρισα), και γνωστοποίηση-προβολή των σχετικών ανταποκρίσεων πλοίου-τρενου στο λιμάνι του Πειραιά.



Α. ΚΛΩΝΟΣ - Κ. ΚΑΚΚΑΒΑΣ

Τώρα από Κρήτη σε Μακεδονία με πλοίο και τρένο μέσω Πειραιά. (φωτομοντάζ: Α. Στριλιγγάς - Α. Κλώνος)

ΤΡΑΙΝΟ ΚΑΙ MARKETING (Μέρος 2ο)

Του Αντώνη Φιλιππουπόλιτη

Συνεχίζοντας την ανάπτυξη του θέματός μας από το προηγούμενο τεύχος, ας δούμε τώρα την έννοια του marketing και τη διαπλοκή του με τον σιδηρόδρομο.

Marketing λοιπόν δεν είναι τίποτε άλλο παρά μία τεχνική που αποσκοπεί στην αριστοποίηση των πωλήσεων. Άριστο δε ύψος πωλήσεων χαρακτηρίζουμε εκείνο στο οποίο, με δεδομένη την παραγωγική δυναμικότητα και το κόστος, αλλά και τις συνθήκες της αγοράς (ανταγωνισμός, ποιότητα καταναλωτικού κοινού, εισόδημα κτλ), επιτυγχάνεται μεγιστοποίηση των επιθυμητών αποτελεσμάτων και προδικάζεται θετική περαιτέρω πορεία. Κατά συνέπεια, το marketing δεν αποσκοπεί αποκλειστικώς και μόνον στην ανάπτυξη των πωλήσεων, αλλά πρωταρχικώς στην επίτευξη του optimum επιπέδου τους. Πολλοί υποστηρίζουν επιπολαίως, ότι οφείλει ο ΟΣΕ να πραγματοποιήσει μια μεθοδευμένη προώθηση πωλήσεων για να αυξήσει την πελατεία του. Αυτό όμως θα ίσχυε για πολύ βραχυπρόθεσμο διάστημα. Ευθύς αμέσως οι πωλήσεις θα έπεφταν κάτω και από το προηγούμενο επίπεδο, δεδομένου ότι θα παρεσύροντο και πρότεροι πελάτες. Το γιατί είναι προφανές. Η περιορισμένη "παραγωγική δυναμικότητα" του Οργανισμού θα απαγόρευε την προσέγγιση των επιθυμωμένων από τον πελάτη μεγεθών (ταχύτης, καθαριότητα, αξιοπιστία κτλ.), ο οποίος απογοητευόμενος θα επανερχόταν "δριμύτερος" στα άλλα μέσα μετακίνησης. Κατά συνέπεια, για την εφαρμογή ενός συστήματος προώθησης πωλήσεων πρέπει να προηγηθεί πλήρης εφαρμογή των αρχών της μικροοικονομικής μέσω ενός πραγματικού business - plan⁽¹⁾, τόσο κατά γραμμή και κατηγορία εκμετάλλευσης (επιβατική - συγκοινωνιακή, τουριστική, εμπορική, ειδική), όσο και από επιχειρηματική μορφή (ΟΣΕ, θυγατρική, business unit, μικτή με ΠΟΣ ή και Τοπική Αυτοδιοίκηση ή και άλλους φορείς). Οι βασικές φάσεις ανά άξονα ή τοπικό δίκτυο, θα πρέπει να είναι οι εξής:

- α. Έρευνα για τον προσδιορισμό της υφισταμένης ενεργού ζήτησης σε όλα τα συγκοινωνιακά μέσα μεταφοράς, τον προσδιορισμό της παραγωγού ζήτησης σε συνάρτηση με την αναβάθμιση ή τον εμπλουτισμό των παρεχομένων υπηρεσιών από τον σιδηρόδρομο και της μετακύλησης προς αυτόν ζητήσεως από άλλα μαζικά μέσα.
- β. Προσδιορισμός των περιφήμων ΠΙ και ΠΟΣΟ. Τι δηλαδή ζητά ο πελάτης από άποψη ποιοτικών στοιχείων (κα-

τανομή δρομολογίων, αξιοπιστία, συμπεριφορά κτλ.) και τι από ποσοτική άποψη (δρομολογιακή πυκνότητα, προσφερόμενες χιλιομετρικές θέσεις και τοννάζ κτλ.).

- γ. Προϋποθέσεις για την προσέγγιση των, από την αγορά, ζητουμένων μεγεθών και απαιτουμένων προδιαγραφών (υποδομή, τροχαίο υλικό κτλ.).
- δ. Εκτίμηση οικονομικοτεχνικής μορφής.
- ε. Πρόκριση επιχειρηματικής μορφής.
- στ. Χρηματοδοτική κάλυψη.

Επειδή βέβαια η υλοποίηση παρομοίων σχεδίων απαιτεί, πέρα από την πολιτική βούληση, και την κατάλληλη υπηρεσιακή διάθεση, προϋποτίθεται η προηγούμενη τροποποίηση του θεσμικού πλαισίου ώστε να επιτευχθεί άρση της στείρας δημοσιούπαλληλικής καθήλωσης και της κρατούσας επιχειρηματικής αγκύλωσης. Γνωρίζουμε βέβαια ότι τελευταία πραγματοποιήθηκαν τα πρώτα, άρα και σημαντικά, βήματα προς αυτήν την κατεύθυνση. Και κάποιοι που "ανησυχούν", ας ηρεμήσουν. Η ανάπτυξη του ΟΣΕ μέσω ευελίκτων σχημάτων θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας, πράγμα που όλοι επιθυμούμε.

Τώρα τι θα πρέπει να γίνει από άποψη marketing; Λίγα, κατ' αρχήν πράγματα αλλά αναγκαία, τα ακόλουθα:

1. Συντονισμός δρομολογίων και εναρμόνισή τους με άλλα μέσα συλλογικής συγκοινωνίας:

- α. Με τις αfixoαναχωρήσεις των πλοίων στον Πειραιά, διά της αξιοποίησεως του πρόσφατα επανενεργοποιηθέντος σταθμού του Αγίου Διονυσίου. Και φυσικά, χρήση ηλεκτρονικού υπολογιστή για την έκδοση των εισιτηρίων. Και φυσικά, να μπορεί ο Κρητικός να βγάζει εισιτήριο από τα Χανιά κατ' ευθείαν για Θεσσαλονίκη ή Αλεξανδρούπολη ή Πάτρα. Και φυσικά, είναι δυνατόν. Και φυσικά, μην πεταχτεί κανένας "φευγάτος" και πει ότι εδώ αυτά τα πράγματα δεν γίνονται. Και φυσικά, γίνονται και παραγίνονται, κι όποιος πρεσβεύει το αντίθετο ή είναι λειψίνους ή πονηρός ή τεμπέλης ή άσχετος ή όλα μαζί.
- β. Ομοίως, με τις αfixoαναχωρήσεις των πλοίων ("ιπτάμενα δελφίνια") στο λιμάνι της Στυλίδας, ιδίως κατά τους θερινούς μήνες, με την ενεργοποίηση της παλαιάς παρακαμπτηρίου γραμμής που φτάνει μέχρι την προ-

1. Ένα γνήσιο business plan οφείλει να αναφέρεται στις "εν δυνάμει" απαιτήσεις της αγοράς για σαφή ποιότητα και συγκεκριμένη ποσότητα ενός αγαθού και στην, κατά συνέπεια, απαιτούμενη κατάλληλη οργάνωση της επιχείρησης ώστε να μπορεί να τις ικανοποιήσει. Το να υποστηρίζει κάποιο business plan ότι π.χ. η α' γραμμή δεν έχει κίνηση και πρέπει να καταργηθεί, είναι το λιγότερο αφελές. Οφείλει να διερευνήσει τις απαιτήσεις του επιβατικού και του εμπορικού κοινού και να εξετάσει αν αυτές ικανοποιούνται από τον σιδηρόδρομο. Εάν ικανοποιούνται και παρ' όλα αυτά η γραμμή δεν έχει κίνηση, αυτό σημαίνει ότι δεν υφίσταται επιχειρηματική σκοπιμότητα διατήρησής της, εκτός εάν συντρέχουν κοινωνικοί λόγοι κάλυψης αναγκών των πολιτών. Εάν πάλι δεν ικανοποιούνται (πράγμα που συνήθως γίνεται), οφείλει το business plan να προτείνει τη δέουσα μεθόδευση για να τις ικανοποιήσει, συνοδευόμενο βεβαίως και από την κατάλληλη οικονομικοτεχνική μελέτη σκοπιμότητας (ελληνιστί feasibility study). Το ανατολίτικο management "πονάει δόντι, κόψει κεφάλι", δεν νομίζουμε ότι είναι και πολύ αποτελεσματικό (τουλάχιστον οι έχοντες υποστεί πονόδοντο θα συμφωνήσουν). Για σκέψου, κύριε μελετητή: Μήπως αν βελτιώνες τις υπηρεσίες σου, αυτή η γραμμή μπορεί να καθίστατο λίαν προσοδοφόρα; Είναι σαν να λέμε ότι σ' αυτό το πανέμορφο νησί δεν θα εφαρμοστεί κανένα βελτιωτικό - αναπτυξιακό πρόγραμμα γιατί δεν πηγαίνει κόσμος και δεν πάει κόσμος διότι η συγκοινωνία γίνεται δύο φορές την εβδομάδα κι αυτές με τραμπάκουλα (ο νοών ενόησεν...).

βλήτα (Αμφιβάλλοντες ή διαφωνούντες, παραπέμπονται στο τέλος του εδαφίου α. της παραγράφου 1.).

- γ. Τα ίδια για την σύνδεση της Κυλλήνης με τη Ζάκυνθο (Οι αμφιβάλλοντες κτλ. παρακαλούνται, χωρίς δυσανασχετίσεις και χαμογελαστοί, να μεταβούν πάλι στην παράγραφο 1α).

2. Ορθολογικότερη διαχείριση υφισταμένων τοπικών μικρών δικτύων

Με την δρομολόγηση σιδηροδρομικών “λεωφορείων” (ελαφρές αυτοκινητάμαξες τύπου rail-bus) και την απλή ανακαίνιση της επιδομής των γραμμών, θα αυξηθεί κατά πολύ το έργο αυτών των δικτύων. Τα σιδηροδρομικά “λεωφορεία” έχουν επιτυχώς εφαρμοσθεί στο εξωτερικό, έχουν χαμηλό κόστος κτήσεως και ομοίως χαμηλό λειτουργικό κόστος. Επίσης το γεγονός ότι έχουν δυνατότητες επιτάχυνσης, αλλά και τροχοπέδησης, αντίστοιχες των κοινών λεωφορείων ή τραμ, τα καθιστά ιδιαίτερα ασφαλή και θελκτικά για τοπικές γραμμές όπως:

- α. Καλαμάτα - Μεσσήνη, με παράκαμψη προς το αεροδρόμιο και τα ΤΕΙ Ασπροχώματος.
- β. Άργος - Ναύπλιο, με είσοδο εν είδει τραμ στο κέντρο του Άργους, όπως ήδη έχει προταθεί από την Δημοτική Αρχή.
- γ. Κατάκωλο - Πύργος - Ολυμπία, όπου η υπάρχουσα γραμμή μπορεί να καταστεί μία από τις αποδοτικότερες του όλου δικτύου, με την αξιόπιστη ανάληψη του έργου μεταφοράς στην Ολυμπία των τουριστών που αποβιβάζουν στο Κατάκωλο τα κρουαζιερόπλοια. Επί του παρόντος, η πεμπτουσία της νεοελληνικής “ΜΠΙΙΙΙΙΠ” εστιάζεται στο μοναδικό παγκοσμίως φαινόμενο της μετακίνησης από την Αθήνα 10 - 20 κενών πούλμαν (κάθε φορά που φθάνει πλοίο), τα οποία μεταφέρουν τους τουρίστες από το Κατάκωλο στην Ολυμπία και ακολούθως, αφού τους επαναφέρουν στο Κατάκωλο, επιστρέφουν κενά στην Αθήνα (Φροϊδικές καταστάσεις, που λένε...). Και κάτι άλλο. Εάν η Ολυμπία γίνει Διεθνές Ολυμπιακό Κέντρο, αυτή η γραμμή θα είναι κάτι περισσότερο από αναντικατάστατη.

3. Εμπλουτισμός του έργου του ΟΣΕ.

Πέρα από το αμιγές συγκοινωνιακό του έργο, ο Οργανισμός μπορεί να επεκταθεί με ελάχιστο κόστος, αλλά με σημαντικό διαφορικό κέρδος, στον τουριστικό και ιδιαίτερα στον συνεχώς και διεθνώς αναπτυσσόμενο τομέα του επιλεκτικού τουρισμού. Στο περίφημο “εξωτερικό” εκατοντάδες μικρά δίκτυα λειτουργούν κερδοφόρα (ή σχεδόν) με την άσκηση μόνον τουριστικής εκμετάλλευσης. Γιατί όχι και εδώ; (Όποιος διαφωνεί, τώρα ξέρει: κατ’ ευθείαν στην παράγραφο 1α.). Π.χ. να δοθεί μια ανάσα αυτονομίας και ευελιξίας στον Οδοντωτό, ο οποίος θα συντονίζει τις επισκέψεις σχολείων καθ’ όλη τη διάρκεια του έτους, ώστε να μην παρουσιάζονται φαινόμενα αιχμής και να εξομαλύνε-

ται η καμπύλη ζήτησης. Αυτό μπορεί να γίνεται σε συνεργασία με την Αναπτυξιακή Εταιρία του Δήμου Καλαβρύτων για να διασφαλίζεται και η τοπική ξενοδοχειακή κάλυψη. Μια μικρή προβολή στα σχολεία της χώρας αρκεί για να πεισθούν γονείς και εκπαιδευτικοί για την, περίπου απόλυτη, αναγκαιότητα επίσκεψης της περιοχής της Επανάστασης του 1821, του ολοκαυτώματος του 1943, του μοναδικού φαραγγιού του Βουραϊκού, του Χιονοδρομικού Κέντρου και του ανεπανάληπτου Οδοντωτού. Αργότερα δε και για τη γνωριμία με την τεχνολογία του ατμού. Αυτή η εκδρομή θα μπορούσε να ενταχθεί ακόμα και στο εκπαιδευτικό πρόγραμμα των γυμνασίων ή λυκείων της χώρας. Το πόσο θα πολλαπλασιασθεί η αποτελεσματικότητα του καταπληκτικού αυτού δικτύου, δεν είναι ανάγκη να το πούμε. (Και δεν αναφερόμαστε και στην απαραίτητη άσκηση διεθνούς Marketing για τη γραμμή αυτή).

Πέρα από τον Οδοντωτό, η δημιουργία ενός εκδρομικού μουσειακού συρμού για το πελοποννησιακό δίκτυο και δύο για το βόρειο δίκτυο και με την κατάλληλη εσωτερική υποδομή, θα κάλυπτε τον τουριστικό τομέα με οργανωμένες εκδρομές υψηλού επιπέδου. Επιστέγασμα βέβαια θα ήταν η δημιουργία δύο ατμοκινήτων τραίνων (ενός ανά δίκτυο), που θα κάλυπταν τον ραγδαίως αναπτυσσόμενο επιλεκτικό τουρισμό, ο οποίος, όσον αφορά τη βιομηχανική και ιδιαίτερα τη σιδηροδρομική αρχαιολογία, βρίσκεται σε εξαιρετική άνθηση.

Και, τέλος, το Orient Express. Ο ΟΣΕ ευτυχεί να κατέχει οχήματα του θρυλικού αυτού τραίνου, τα οποία με την ατμομηχανή επικεφαλής θα συνέθεταν έναν γοητευτικό συρμό, προσελκύνοντας πάμπολλους ρομαντικούς ταξιδιώτες, οι οποίοι, για ένα ταξίδι μέσα στο χρόνο, δεν θα δίσταζαν να καταβάλουν το κατάλληλο για την περίπτωση εισιτήριο. Και μία πρόταση: μετάβαση των διεθνών επισήμων από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη για τις εορτές ανακήρυξης της ως πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρωπαϊκής Ένωσης, με αυτό το τρένο. (Με την ευκαιρία, θερμά συγχαρητήρια, δεδομένου ότι ο Οργανισμός άρχισε τις εργασίες αποκατάστασης αυτών των οχημάτων).

Αυτά λοιπόν που εκθέσαμε, αποτελούν κάποιες προτάσεις για τις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές που, αν εφαρμοστούν, συνιστούν μίαν περιορισμένου κόστους προώθηση των πωλήσεων του Οργανισμού, ασκώντας την, λεγόμενη στο marketing, διαφοροποίηση προϊόντος.

Τελειώνοντας, θα θέλαμε να τονίσουμε ότι ο ΟΣΕ πολλά μπορεί να πράξει, έστω για την απλή βελτίωση της εικόνας. Σύμφωνα, είπαμε ότι δεν συνιστάται η άσκηση πολύ μεγάλης προβολής αφού, τουλάχιστον επί του παρόντος, έχει περιορισμένη “παραγωγική δυναμικότητα”. Αυτό όμως δεν τον εμποδίζει από το να έχει μια αξιοπρεπή έκφραση προς τα έξω. Στην αρχή τα IC και τα MAN ήσαν πεντακάθαρα. Τώρα όμως... Και για να μη μιλήσουμε για τον τσαπατσούλικό “καθαρισμό” των βαγονιών μ’ ένα σφουγγαρόπανο και τα βρώμικα νερά που διαγράφουν τις “πατσαβουριές” στα τζάμια. Για να μη μιλήσουμε για τις ακάθαρτες μηχανές που δημιουργούν ένα συναίσθημα απέχθειας και ανασφάλειας και στον πιο καλοπροαίρετο ταξιδιώτη. Για να μη μιλήσουμε για τα χωρίς προφυλακτήριες ποδιές ξεδοντιασμένα IC (για τεχνικούς, υποτίθεται, λόγους), για την



Οι φίλοι του σιδηροδρόμου στηρίζουν τον σιδηρόδρομο.

αφαίρεση των οποίων οι Γερμανοί για τα καλά μας στόλισαν σε σχετικά δημοσιεύματά τους. Για να μη μιλήσουμε (πάλι) για τα τηλέφωνα που δεν απαντούν στο κοινό. Για να μη μιλήσουμε για σταθμούς (όχι κλειστούς) που δεν έχουν αναρτημένο πίνακα δρομολογίων, ή άλλους που έχουν λάθη ή παραλείψεις. Για να μη μιλήσουμε για την "αξυρισία" και το ατημέλητο αρκετών από το προσωπικό. Για να μη μιλήσουμε (πάλι) για κάποιες "βουκολικές" εκφωνήσεις από τα μεγάφωνα. Για να μη μιλήσουμε, τέλος, για τα έκτακτα στρατιωτικά τρέινα που μέσα σε συνθήκες ντροπής και χρόνο 7 ωρών μεταφέρουν τους φαντάρους και τους σμηνίτες από την Τρίπολη στην Αθήνα, δημιουργώντας τους για όλη την υπόλοιπη ζωή τους το πλέον αρνητικό στερεότυπο (ζωντανή δυσφήμιση) για τον σιδηρόδρομο.

Τώρα, γιατί τα λέω όλα αυτά; Μα απλούστατα, αγαπητοί φίλοι, σκοπός των Δημοσίων Σχέσεων είναι η διαμόρφωση θετικής εικόνας στο κοινό. Και αυτή δημιουργείται όχι "έτσι απλά, χωρίς πρόγραμμα", αλλά μ' αυτά που το κοινό βλέπει, ακούει και, κατά συνέπεια, αντιλαμβάνεται.

Μ' αυτό το σκεπτικό και για να λέμε τα σύκα - σύκα και τη σκάφη - σκάφη, ο ΟΣΕ έχει πραγματοποιήσει σημαντικά βήματα, τα οποία όμως (αγνοούμε το γιατί) ελάχιστα έχει προβάλει προς το κοινό (πλην του INTERCITY), παρ' όλον ότι δεν υφίσταται γι' αυτά τα έργα ο αναφερθείς κίνδυνος της "μειωμένης δυναμικότητας". Τι στην ευχή, μυστικά τα κρατάει; Ο κόσμος πρέπει να πληροφορηθεί τις καλές αυτές υπηρεσίες που παρέχει ο Οργανισμός. Αυτό θα συμβάλλει, όχι μόνο στην αύξηση των εσόδων του ΟΣΕ, αλλά και στη βελτίωση της εικόνας του. Συγκεκριμένα, εκτός των INTERCITY που ευτυχώς τα γνωρίζει πλέον ο κόσμος, αναφερόμαστε:

- α. Στα νυχτερινά δρομολόγια της



Στο εξωτερικό αξιοποιούν τα ατμήλατα τρέινα

Πελοποννήσου. Μεγάλο μέρος της πολυπληθούς Αθήνας δεν τα γνωρίζει. Το έντυπο που εκδόθηκε είναι ανεπαρκές και πρέπει να συμπληρωθεί με τα ωράρια και τις τιμές. Η παραπομπή του ενδιαφερομένου στα εκδοτήρια για πληροφορίες, δρα αρνητικώς και καθιστά αναποτελεσματική τη θετική πρωτοβουλία έκδοσης αυτών των φυλλαδίων.

- β. Στην αμαξοστοιχία - νυχτερινό ξενοδοχείο (κλιναμαξών, κλινοθεσίων και μεταφοράς συνοδευομένων αυτοκινήτων (Autocouchettes) μεταξύ Αθήνας - Θεσσαλονίκης.
- γ. Στην εξπρές αποστολή δεμάτων με ειδικούς συρμούς (Αθήνα - Θεσσαλονίκη, Αθήνα - Πάτρα - Καλαμάτα).
- δ. Στην προαστιακή συγκοινωνία Αθήνας - Χαλκίδας και τις γραμμές που επαναλειτούργησαν τελευταία (Λουτράκι, Στυλίδα, Ναύπλιο). Πολλοί ελληνικοί τουριστικοί και ταξιδιωτικοί οδηγοί, που εκδόθηκαν τα τελευταία 4 χρόνια, δεν αναφέρουν ότι λειτουργεί σιδηρόδρομος στις γραμμές αυτές και στην υφιστάμενη συγκοινωνιακή τους εξυπηρέτηση εμφανίζουν μόνο τα ΚΤΕΛ!...
- ε. Στις πάρα πολλές τιμολογιακές διευκολύνσεις και εκπτώσεις που παρέχει ο ΟΣΕ στο ταξιδιωτικό κοινό.

Είναι κρίμα αυτές οι καλές υπηρεσίες (όπως και άλλες) να μην είναι γνωστές στο ευρύτερο κοινό. Σύμφωνα, δεν είναι καιρός για μεγάλες προβολές, αλλά όχι και να μην προ-

βάλλουμε τα επιτεύγματά μας! Έχει και η μετριοφροσύνη τα όριά της!

Υ.Γ. Θετική εξαίρεση έχουν αποτελέσει οι εκδόσεις κάποιων αξιολογών φυλλαδίων του ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια, που προβάλλουν τα INTERCITY, η διάθεση όμως των οποίων δεν είναι συστηματική και εξαντλείται κυρίως στο περίπτερο του ΟΣΕ στη Δ.Ε.Θ.



Γ. ΝΑΘΕΝΑΣ

ΠΟΛΥΤΕΛΕΙΑ ΚΑΙ ΑΠΟΛΑΥΣΗ ΙΑΝΩ ΣΕ ΡΑΓΕΣ...

Μέρος 1ο:

Πολυτελέστατες νυχτερινές ταχείες - ξενοδοχεία, απολαυστική κουζίνα και άλλες πρωτόγνωρες ανέσεις στις ευρωπαϊκές, αλλά και τις ελληνικές ράγες του σήμερα.

Έρευνα: Σπ. Φασούλας - Αρτ. Κλώνος

1. Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑ

Η χλιδή στις ράγες, κύριο γνώρισμα μιας εποχής, που άλλοι την αποκαλούν "η καλή εποχή" και άλλοι "η εποχή των ολίγων", έχει εκλείψει. Και αυτό δεν συνέβη μόνο στον σιδηρόδρομο. Η κατακόρυφη αύξηση των ταξιδευόντων,



Εσωτερική τηλεφωνική υπηρεσία στο ICN.

οι μεγάλες ταχύτητες, η μαζική μεταφορά και η αλλαγή των απαιτήσεων και του γούστου, άλλαξαν το σκηνικό. Εκτός βέβαια από ορισμένα μουσειακά - τουριστικά τρέινα, πάλι όμως για λίγους. Σήμερα όμως, με την αλματώδη ανάπτυξη της τεχνολογίας, ο σιδηρόδρομος, πιστός όπως πάντα στα κελεύσματα της κάθε εποχής, παρέχει άλλες εξυπηρετήσεις στο επιβατικό κοινό, αδιανόητες στο παρελθόν, που μόνο αυτός, από όλα τα μέσα μεταφοράς, μπορεί να προσφέρει.

Βέβαια, τα μεγάλα επώνυμα τρέινα του παρελθόντος, όπου η ταχύτητα, αν και μέσα στα ζητούμενα, δεν ήταν το κυρίως ζητούμενο, είχαν μια γοητεία και μια ανθρώπινη διάσταση, που συχνά νοσταλγούμε στην ισοπεδωτική εποχή μας. Παρ' όλα αυτά, όπως είπε και ο Μαρκούζε, τα σύγχρονα στελέχη και οι διευθυντές των διαφόρων επιχειρήσεων αλλά και ο πολύς κόσμος, λόγω της ανάπτυξης της τεχνολογίας, απολαμβάνουν ανέσεων αδιανόητων στο παρελθόν, ακόμα και στους βασιλιάδες. Και βέβαια αυτό συμβαίνει και στον σιδηρόδρομο.

Παρουσιάζουμε εδώ δύο πολυτελέστατα τρέινα που κινούνται στις Ευρωπαϊκές ράγες, παρέχοντας πρωτοφανείς ανέσεις ταξιδιού, κατάκλισης και εστίασης.

2. ΤΟ ΓΕΡΜΑΝΙΚΟ "INTERCITY NIGHT" (ICN)

Με την ετήσια αλλαγή των δρομολογίων τον Μάιο/Ιούνιο του '94, οι Γερμανικοί Σιδηρόδρομοι (DB) δρομολόγησαν για πρώτη φορά τους συρμούς TALGO - τρινοξενοδοχεία. Τέσσερις συρμοί αποτελούμενοι από 26 βαγόνια ο καθένας και μήκος 340 μέτρα, εξασφαλίζουν τη νυχτερινή συγκοινωνία μεταξύ Berlin - Munchen και Berlin - Bonn.

Με την κατασκευή στη Miranda της βόρειας Ισπανίας των τρινοξενοδοχείων οι (DB) εγκατέστησαν μια νέα εποχή στη νυχτερινή επιβατική κυκλοφορία, τα INTERCITY NIGHT (ICN).

Ο κάθε συρμός έχει ανώτατη ταχύτητα 140 χλμ/ώρα και αποτελείται από 13 βαγόνια - ξενοδοχεία, 9 κλινάμαξες, 1 βαγόνι Bar και 1 βαγόνι εστιατόριο. Τα δύο ακραία βαγόνια (πρώτο και τελευταίο) είναι για κεντρική ηλεκτρική ενέργεια και τροφοδοσία νερού.

Στο κάθε βαγόνι - ξενοδοχείο υπάρχουν πέντε διαμερίσματα με ένα ή δύο κρεβάτια που το κάθε ένα διαθέτει ένα ντους και μία τουαλέτα.

Οι κλινάμαξες αποτελούνται (ανά μία) από 30 άνετα κρεβάτια, μία τουαλέτα και ένα χώρο για βαλίτσες. Σε κάθε τρέινο υπάρχει και μία τουαλέτα για άτομα με ειδικές ανάγκες, καθώς και χώρος για εναπόθεση της αναπηρικής πολυθρόνας.

Το Bar αποτελείται από μία μικρή κουζίνα για την προετοιμασία του πρωϊνού που περιλαμβάνεται στην τιμή του εισιτηρίου και μία ρεσεψιόν για την υποδοχή των επιβατών του τρινοξενοδοχείου.

Στο εστιατόριο, που διαθέτει θέσεις για 30 άτομα, έχει τοποθετηθεί καρτοτηλέφωνο. Το κάθε ένα από τα 26 βαγόνια, μήκους μόνο 13,14 μέτρων, δεν έχει φορεία, αλλά σύστημα κυλήσεως με μεμονωμένους άξονες και μία διάταξη παθητικής ανάκλισης του αμαξώματος (Tilting). Αυτή η κατασκευή της Ισπανικής εταιρείας TALGO, επιτρέπει μια ταχεία και οικονομική διαδρομή σε γραμμές με πολύ κλειστές καμπύλες, επειδή η κίνηση των συρμών προσαρμόζεται κατά τον βέλτιστο τρόπο στη χάραξη και εξασφαλίζει ταυτόχρονα μια άνετη απόλαυση του ταξιδιού.

3. ΤΟ ΤΡΑΙΝΟ - ΝΥΧΤΕΡΙΝΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΟ CITY-NIGHT LINE

Μπήκε σε κυκλοφορία με τα νέα δρομολόγια 1995/6, μεταξύ Βιέννης - Ζυρίχης, Ζυρίχης - Αμβούργου, Αμβούργου - Βιέννης. Η εταιρεία που το εκμεταλλεύεται είναι συνιδιοκτησία (θυγατρική) των OBB, SBB και DB. Αποτελείται από υπερπολυτελείς κλινάμαξες Α' και Β' θέσης, δύο ορό-



Χώρος τουαλέτας και ντουζ στις πολυτελείς κλινάμαξες του ICN.



Το εσωτερικό του ICN (κλινάμαξα - θέση ημέρας)



Intercity Night (τραινοξενοδοχείο τύπου TALGO)



Όχημα εστιατόριο του ICN.



Εξωτερική όψη του City Night Line στη Βιέννη

φων, διαθέτει ρεσεψιόν, τηλέφωνα, εστιατόριο, room service (με φαγητό, πρωινό, ντουζ, WC και ασύρματο τηλέφωνο).

Τα δύο παραπάνω νυχτερινά τρέινα - ξενοδοχεία (ICN, CNL), αποτελούν τα πολυτελέστερα του είδους τους στην Ευρώπη και έχουν μεγάλη ζήτηση από τους επιχειρηματίες και άλλους επαγγελματίες που ταξιδεύουν μεταξύ των μεγάλων αυτών οικονομικών κέντρων της Κεντρικής Ευρώπης.

4. ...ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΙ;

Όμως και στην σημερινή Ελλάδα ο σιδηρόδρομος, παρ' όλες τις ιδιαιτερότητες της χώρας (μικρές αποστάσεις, ορεινός και νησιωτικός χαρακτήρας, παραμέληση της υποδομής και του τροχαίου υλικού από τις μεταπολεμικές κυβερνήσεις της χώρας κλπ.), παρέχει αξιόλογες ανέσεις και δυνατότητες. Έτσι π.χ., κάθε βράδυ αναχωρούν δύο τρέινα, ένα από την Αθήνα και ένα από την Θεσσαλονίκη τα οποία έχουν μόνο βαγόνια με κρεβάτια. Από μονόκλινα, δίκλινα και τρίκλινα κουπέ, σε κλιματιζόμενες ή μη κλινάμαξες (βαγκόν-λι), όπου όλα θυμίζουν ξενοδοχείο πολυτελείας, μέχρι φθηνές κουκέτες, σε εξάκλινα ή τετράκλινα διαμερίσματα.

Συγχρόνως οι επιβάτες μπορούν να πάρουν μαζί τους το αυτοκίνητό τους, πάνω σε ειδικά διδάπεδα βαγόνια μεταφοράς αυτοκινήτων και έτσι, ξεκούραστοι, να συνεχίσουν το ταξίδι τους το πρωί, ή να κάνουν τις δουλειές τους στην πόλη του προορισμού τους με το αυτοκίνητό τους. Επίσης, σ' όλες τις αρτηριακές γραμμές του ΟΣΕ, κυκλοφορούν

σύγχρονοι συρμοί, γνωστοί ως "Ιντερσίτυ", από το είδος του δρομολογίου που πραγματοποιούν (στάση μόνο σε μεγάλους σταθμούς), με ανέσεις πρωτοφανείς για ελληνικό μεταφορικό μέσο. Είναι κλιματιζόμενοι, έχουν αναπαυτικά καθίσματα τύπου "πούλμαν" και διαθέτουν μπαρ-εστιατόριο, σ' ορισμένα μάλιστα δρομολόγια με δυνατότητα σερβιρίσματος του επιβάτη στη θέση του. Ιδιαίτερα οι νέοι 5δυμοι συρμοί, που κυκλοφορούν μεταξύ Αθήνας και Θεσσαλονίκης, δίνουν μια γεύση των ανέσεων του 2000.

Η κράτηση θέσεων σ' αυτά τα τρέινα, από Αθήνα προς βορράν και αντιθέτως, γίνεται με ηλεκτρονικό υπολογιστή, σύντομα δε θα επεκταθεί και στα υπόλοιπα. Ήδη προγραμματίζονται νέες παροχές προς τον επιβάτη, όπως η ενσωμάτωση της τιμής του γεύματος στο εισιτήριο, η δυνατότητα επιλογής μουσικής και εφημερίδων, η τοποθέτηση κοινόχρηστου τηλεφώνου μέσα στους συρμούς κλπ. Οι επιβάτες των "Ιντερσίτυ" μπορούν να έχουν έκπτωση σε συνεργαζόμενα ξενοδοχεία στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη.

5. Η ΕΣΤΙΑΣΗ ΣΤΑ ΤΡΑΙΝΑ ΤΟΥ ΟΣΕ

Από τον περασμένο χρόνο, όλα τα κυλικεία και τα εστιατόρια των τρέινων, τα ανέλαβε η εταιρεία Intertaste, η οποία φιλοδοξεί να αναβαθμίσει τις παρεχόμενες υπηρεσίες και την ποιότητα. Ήδη στα "Ιντερσίτυ" προς Θεσσαλονίκη φάνηκε η διαφορά. Όμως, καλύτερα, ας αφήσουμε τον ίδιο τον **διευθυντή διαχείρισης της εκμετάλλευσης Εστιατορίων - Κυλικείων των αμαξοστοιχιών του ΟΣΕ που γίνεται από την Intertaste, κ. Μανόλη Αναστασιάδη, να μας μιλή-**

σει για τα σχέδιά του στη συνέντευξη που ακολουθεί:

ΕΡ. Η INTERTASTE CATERING "ανέβηκε" στον σιδηρόδρομο τον Ιούλιο του 1994. Θα θέλαμε να μας δώσετε την εικόνα της εταιρείας σας, να μας περιγράψετε το αντικείμενο της και τη θέση της στην αγορά.

ΑΠ. Πράγματι, έχετε δίκιο. Η εκμετάλλευση των εστιατορίων - κυλικείων των αμαξοστοιχιών του ΟΣΕ σ' ολόκληρο το εθνικό δίκτυο μας ανατέθηκε από 1.7.94 και κατ' αρχήν για 4+1 χρόνια, ύστερα από δημόσιο διαγωνισμό, στον οποίο η εταιρεία μας πλειοδότησε. Θέλουμε όμως να πιστεύουμε ότι ανεξάρτητα από την πλειοδοσία μας, όσον αφορά τα οικονομικά ανταλλάγματα προς τον ΟΣΕ, στην ανάθεση αυτού του έργου έπαιξε ρόλο και το γεγονός ότι η INTERTASTE CATERING, μέλος του Ομίλου Επιχειρήσεων GOODY'S, παρουσίασε ένα πολύ αξιόλογο "βιογραφικό" φάκελλο:

Ιδρύθηκε το 1986. Είχε μετοχικό κεφάλαιο εξ ολοκλήρου ελληνικό 282.000.000 δρχ. Απασχολούσε (προ ΟΣΕ) 70 άτομα. Πραγματοποιούσε κύκλο εργασιών της τάξεως του 1 δις το χρόνο και μπορούσε να παράγει 5-10.000 μερίδες φαγητό την ημέρα.



Στο μπαρ του IC του ΟΣΕ, με το χαμόγελο της INTERTASTE.

Κύριο αντικείμενο της η παραγωγή και η διάθεση έτοιμου φρεσκομαγειρεμένου φαγητού, που παραδίδεται για κατανάλωση στους χώρους μαζικής εστίασης του πελάτη (επιχείρηση, σχολείο, νοσοκομείο, κατασκήνωση, μαζικές εκδηλώσεις, αθλητικές και άλλες). Επίσης η οργάνωση και η λειτουργία εστιατορίων - κυλικείων σε εργοστάσια, γραφεία, εκπαιδευτικούς οργανισμούς κλπ.

Μ' άλλα λόγια ήταν -και είναι- η κατ' εξοχήν ειδικευμένη στο αντικείμενο επιχείρηση, με πελάτες μερικές από τις μεγαλύτερες επιχειρήσεις και οργανισμούς της πατρίδας μας.

Μετά την ανάληψη της λειτουργίας των κυλικείων των αμαξοστοιχιών η εταιρεία μας αύξησε το προσωπικό της κατά 140 άτομα. Προχώρησε σε επενδύσεις ύψους 30.000.000 δρχ. σε κτηριακές εγκαταστάσεις αποθηκών και ψυκτικών θαλάμων και σε εξοπλισμό σε μηχανήματα, σκεύη, στολές προσωπικού, ταμειακές μηχανές κλπ.

Κύριος στόχος, σ' αυτήν την πρώτη περίοδο ήταν να προσφέρουμε στο επιβατικό κοινό μια σύγχρονη εξυπηρέτηση, υψηλής ποιότητας και προϊόντα αντάξια του ονόματος του Ομίλου Επιχειρήσεων GOODY'S, το οποίο ουδενί θα αφήσουμε να τεθεί υπό αμφισβήτηση. Αυτός ο στόχος σχεδόν κατακτήθηκε με πολύ μεγάλες οικονομικές θυσιές και παρά τις γνωστές αντιξοότητες (ατυχήματα, κατο-

λισθήσεις, πεπαλαιωμένο και ακατάλληλο τροχαίο υλικό, προβλήματα υποδομής, έλλειψη πείρας στο συγκεκριμένο έργο επάνω στο τραίνο).

Οι Φίλοι του Σιδηροδρόμου σ' όλη την Ελλάδα είναι οι πιο κατάλληλοι και αυστηροί κριτές, που θα αποφανθούν για τις υπηρεσίες και τα προϊόντα μας. Αυτή την κριτική την περιμένουμε και την επιζητούμε. Για να μας εμπυχώσει και να μας γεμίσει ικανοποίηση. Ή για να μας βοηθήσει να διορθώσουμε τα λάθη μας προς όφελος του επιβάτη και της εξυπηρέτησης του.

ΕΡ. Τα κυλικεία διαθέτουν όλα τα ίδια πράγματα ή διαφέρει η προσφορά ανάλογα τους συρμούς και αν ναι, γιατί;

ΑΠ. Στους 18 μήνες λειτουργίας των κυλικείων των αμαξοστοιχιών προτιμήσαμε να προσφέρουμε σ' όλα τα τραίνα τα ίδια προϊόντα, στις ίδιες τιμές, για όλους τους επιβάτες. Κατά περίπτωση βέβαια, όπου η υπάρχουσα στο συρμό υποδομή δεν το επιτρέπει (έλλειψη ψυγείων, φούρνων κλπ.), αποφεύγουμε να προσφέρουμε προϊόντα ευπαθή κλπ. Π.χ. στα κοινά τραίνα δεν υπάρχει φαγητό, γιατί ούτε η ψύξη για την ασφαλή συντήρησή τους υπάρχει, ούτε η δυνατότητα κατάλληλης αναθέρμασης ώστε να σερβιριστεί σωστά. Για μας προϋπόθεση αποτελεί να μπορούμε να προσφέρουμε σωστό προϊόν, ασφαλώς συντηρημένο, κατάλληλα σερβιρισμένο, ευπαρουσίαστο, υγιεινό. Και σ' αυτό πρωτεύοντα ρόλο παίζει η υπάρχουσα στο τροχαίο υλικό υποδομή

ΕΡ. Πολλές φορές και μάλιστα σε συρμούς IC, τυχαίνει να λείπουν διάφορα από τα προσφερόμενα είδη, όπως π.χ. κρασί, ή άλλα να μην διαθέτουν φαγητά. Πως αντιμετωπίζετε την επίλυση του προβλήματος της καλής και σταθερής τροφοδότησης, ώστε να ξέρει ο επιβάτης εκ των προτέρων τι θα ζητήσει;

ΑΠ. Η τροφοδοσία όλων των συρμών είναι συστηματική, προγραμματισμένη και τυποποιημένη, έχοντας πάντα υπόψη και όσα στην προηγούμενη απάντηση περιγράψαμε. Παρ' όλα αυτά οι πληρότητες των συρμών είναι πολλές φορές εντελώς απρόβλεπτες (αν και επιδιώκουμε να έχουμε όσο γίνεται πιά αξιόπιστα στοιχεία για να κάνουμε πρό-



Στο εστιατόριο του πεντάδουμου Intercity του ΟΣΕ.

βλεψη), η διάθεση των επιβατών για κατανάλωση ποικίλει και παράλληλα εμείς δεν θέλουμε να φορτώνουμε το κυλικείο με ποσότητες προϊόντων που αν δεν καταναλωθούν θα επιστρέψουν έχοντας "ταλαιπωρηθεί". Συμβαίνει λοιπόν κάποτε να λείψουν κάποια προϊόντα σε κάποια φάση του ταξιδιού. Εδώ χρειαζόμαστε την κατανόηση του επιβάτη, μια και το "κατάστημα" είναι κινητό και πολύ δύσκο-

λα ανεφοδιάζεται κατά τη διάρκεια του ταξιδιού, γιατί σταθμοί ανεφοδιασμού υπάρχουν μόνο στην Αθήνα (Λαρίσης και Πελοποννήσου) και τη Θεσσαλονίκη.

ΕΡ. Σε ορισμένα τραίνα δεν υπάρχει προσφορά στις θέσεις, με καρτσάκι, με αποτέλεσμα ορισμένοι επιβάτες να μην γνωρίζουν καν την ύπαρξη κυλικείου. Μήπως αυτό θα εξηγηρετούσε καλύτερα τους επιβάτες και θα αύξανε την κατανάλωση;

ΑΠ. Στους συρμούς INTERCITY κανονικής γραμμής, που οι συνθήκες και οι τεχνικοί όροι το επιτρέπουν, κινείται κατά κανόνα καρτσάκι 2-3 φορές στη διαδρομή Αθηνών - Θεσ/κης. Στα κοινά τραίνα, στα INTERCITY μετρικής γραμμής (και μερικές φορές στα INTERCITY κανονικής όταν είναι πολύ γεμάτα), ο κινήτος πωλητής έχει δίσκο που χωράει πολύ λιγότερα προϊόντα και είναι υποχρεωμένος να βγεί περισσότερες φορές. Παρ' όλα αυτά και παρά τις υφιστάμενες ρητές εντολές συμβαίνει κάποτε, είτε λόγω φόρτου εργασίας στο κυλικείο ή και από ανθρώπινη ανεπάρκεια, να διαπιστώνεται απουσία του κινήτου πωλητή. Προσπαθούμε συνεχώς να ελαχιστοποιούμε αυτές τις απουσίες. Παράλληλα για να κάνουμε γνωστή την παρουσία μας στους επιβάτες, κάνουμε ανακοινώσεις από το μεγάφωνο, όπου αυτό είναι εφικτό ή διανέμουμε ένα φροντισμένο και πλήρη τιμοκατάλογο.

ΕΡ. Γιατί δεν επεκτείνετε τις υπηρεσίες σας και στα νυκτερινά τραίνα που έχουν μόνο κρεβάτια (αμαξοστοιχίες 504 και 505);

ΑΠ. Στα τραίνα που έχουν μόνο κρεβάτια (504 και 505) απ' ενός δεν εξασφαλίζεται όχημα - κυλικείο, απ' ετέρου η εταιρεία που διαχειρίζεται τις υπηρεσίες κατάκλισης εξυπηρετεί, κατά κάποιο τρόπο, και τις ανάγκες σε κυλικείο. Τέλος οι συνθήκες των κλιναμαξών και το γεγονός ότι στο μεγαλύτερο μέρος του ταξιδιού οι επιβάτες κοιμούνται, δεν προσφέρονται για τη λειτουργία κυλικείου. Π.χ. στην νυκτερινή αμαξοστοιχία 334/335 που διαθέτει κλινοθέσια και όπου λειτουργεί κυλικείο οι καταναλώσεις είναι πολύ περιορισμένες.

ΕΡ. Αντιμετωπίζετε την περίπτωση να παρέχετε γαστρονομική κουζίνα σε κάποιους συρμούς, ώστε να ελκύσετε και ένα επιβατικό κοινό, που γι' αυτό μετράνε και ορισμένες τέτοιου είδους παροχές στην επιλογή του μεταφορικού μέσου;

ΑΠ. Είναι γνωστή η αγάπη των Φίλων του Σιδηροδρόμου, του Συλλόγου σας, του περιοδικού σας για το ταξίδι με το τραίνο. Μας χαροποιεί λοιπόν ιδιαίτερα η ερώτησή σας που είναι -έτσι τουλάχιστον την εκλαμβάνουμε- και μια πρόταση. Σίγουρα στην προοπτική ανάπτυξης του σιδηροδρόμου και συνολικής αναβάθμισης των υπηρεσιών που παρέχει, πρέπει να ενταχθεί και ανάλογη εξέλιξη των υπηρεσιών εστίασης. Επιθυμία μας είναι να συμβάλουμε στην προσέλκυση και νέων επιβατών στο τραίνο, εκείνων που θα έρθουν και για το "καλό φαΐ". Σ' αυτή την κατεύθυνση κινούμαστε και ελπίζουμε ότι ο ΟΣΕ θα βρεί τρόπο να αξιοποιήσει διαφημιστικά την παρουσία μας. Στο βαθμό που αυτό θα γίνεται αλλά και στο βαθμό που και η διαθέσιμη υποδομή θα το επιτρέπει (και η δική μας "ωρίμανση" σε εξοπλισμό, εμπειρία κλπ. θα μας διευκολύνουν) θα επιχειρήσουμε κινήσεις και προς αυτήν την κατεύθυνση. Π.χ. η πραγματοποίηση των σχεδίων του ΟΣΕ για αναβίωση του Όριαν - Εξπρές, ως τουριστικής ατραξιόν, θα μας δώσει μια ευκαιρία να προσφέρουμε, έστω στην αρχή, στους επιβάτες αυτού του τραίνου, το ...κάτι άλλο.

ΕΡ. Ένα ορισμένο ποσοστό του επιβατικού κοινού, είχε συνδέσει παραδοσιακά το σιδηροδρομικό ταξίδι με το περιήγηση σουβλάκι. Αντιμετωπίζετε την περίπτωση να το επα-

ναφέρετε, τουλάχιστον στα κοινά τραίνα;

ΑΠ. Το παραδοσιακό σουβλάκι, είναι πράγματι ένα αγαπημένο έδεσμα του Έλληνα. Και στο τραίνο είχε πάντα κατανάλωση. Όμως εμείς θεωρούμε ότι πρέπει να προσφέρεται μόνο αν εξασφαλίζονται απόλυτα υγιεινές συνθήκες συντήρησης, ψησίματος και σερβιρίσματος. Επίσης θεωρούμε ότι κατά κάποιο τρόπο το σουβλάκι δεν πολυταϊριάζει στην ατμόσφαιρα του INTERCITY και στο στύλ του συγκεκριμένου κυλικείου. Άλλωστε εκεί προσφέρονται μια σειρά προϊόντα απόλυτα κατάλληλα και αποδεκτά από τους επιβάτες. Πάντως το σουβλάκι διατίθεται στις κοινές αμαξοστοιχίες του άξονα Αθηνών - Θεσ/κης ήδη από τον Φεβρουάριο του 1995 σε συνθήκες απόλυτα ελεγχόμενης ποιότητας και υγιεινής, έτσι ώστε να εκπροσωπούν, ως προς αυτά τουλάχιστον τα στοιχεία τις προδιαγραφές μας.

ΕΡ. Ποιά είναι η μέχρι τώρα εμπειρία σας όσον αφορά τα γούστα του επιβατικού κοινού και την ανταπόκρισή του στις προσπάθειές σας;

ΑΠ. Όπως είχα την ευκαιρία να αναφέρω και σε προηγούμενες απαντήσεις μου, η INTERTASTE CATERING έχει πολύχρονη και πλούσια εμπειρία στα θέματα διατροφής και μαζικής εστίασης. Αντλεί δε και πείρα και γνώσεις από τον Όμιλο στον οποίο ανήκει, που όπως είναι γνωστό έχει σήμερα 100 καταστήματα (GOODY'S και FLOCAFE) σ' όλη την Ελλάδα.

Οι καταναλωτικές συνήθειες και οι γαστριμαργικές προτιμήσεις του κοινού είναι λίγο - πολύ ενιαίες είτε η κατανάλωση γίνεται σε "επίγεια" εστιατόρια είτε γίνεται στο τραίνο. Έτσι δεν συναντήσαμε "εκπλήξεις" σ' ότι αφορά την αποδοχή των προϊόντων μας. Ανεξάρτητα απ' αυτό συμπληρώνουμε και βελτιώνουμε συνεχώς τον κατάλογο μας, φροντίζοντας να πλουτίζουμε την προσφερόμενη ποικιλία, ώστε τακτικοί επιβάτες να μην "κουράζονται" από την επανάληψη των προϊόντων που καταναλώνουν. Η δική μας αίσθηση είναι ότι το κοινό αποδέχεται τα προϊόντα και τις υπηρεσίες μας με ικανοποίηση που κάποτε φτάνει και στον ενθουσιασμό, όταν αιφνιδιάζεται ευχάριστα από μια ποιότητα που δεν την γνωρίζει και συχνά δεν την περιμένει στο τραίνο.

Δημοσιεύματα του τύπου, μηνύματα των πελατών μας και μερικές φορές ακόμα και συγχαρητήρια γράμματα από την Ελλάδα και το εξωτερικό μαρτυρούν γι' αυτό.

ΕΡ. Αντιμετωπίζετε την περίπτωση να αποκτήσει ιδιόκτητα οχήματα - εστιατόρια η INTERTASTE ή έστω με μακροχρόνια μίσθωση, όπως γίνεται σε άλλες χώρες;

ΑΠ. Η υπάρχουσα υποδομή και η επιβατική κίνηση, η πληρότητα των συρμών σε συνδυασμό με το υψηλό κόστος κυρίως σε προσωπικό για τη λειτουργία των κυλικείων, δεν επιτρέπουν σήμερα ακόμα μεγάλες επενδύσεις, δυσανάλογες με τις υπάρχουσες αποδόσεις. Για το λόγο αυτό δεν μπορούμε να σκεφτούμε τώρα την απόκτηση ιδιόκτητων εστιαμαξών ή έστω να προβούμε σε μακροχρόνιες μισθώσεις. Ελπίζουμε όμως ότι σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα η πράγματι απαράδεκτη από άποψη τεχνικής υποδομής εικόνα των οχημάτων - κυλικείων/εστιατορίων των κοινών αμαξοστοιχιών θα βελτιωθεί αποφασιστικά μια και σύμφωνα με πληροφορίες μας ο ΟΣΕ δημοπράτησε ήδη την κατασκευή 14 εστιαμαξών και βαγονιών - κυλικείων.

ΕΡ. Ποιά είναι τα σχέδια σας για το μέλλον και πως οραματίζετε τη εξέλιξη των κυλικείων του ΟΣΕ;

ΑΠ. Ήδη σε πολλές από τις μέχρι εδώ απαντήσεις εμφιλοχωρούν στοιχεία οραματικά. Για άψογη ποιότητα προϊόντων, σύγχρονες υπηρεσίες, υποδειγματική εμφάνιση και συμπεριφορά του προσωπικού. Στοιχεία που προσεγγίζου-

με συνεχώς αλλά πρέπει να τα κατακτήσουμε και να τα διατηρήσουμε. Σχέδια υπάρχουν πολλά: Για την καθιέρωση προσφοράς γεύματος σε όλους τους επιβάτες των INTER-CITY, αρχής γενομένης από το προγραμματισμένο για τον προσεχή Ιούνιο δρομολόγιο Αθηνών - Θεσσαλονίκης χωρίς ενδιάμεση στάση. Κάτι ανάλογο δηλαδή μ' αυτό που γίνεται στις διεθνείς αεροπορικές πτήσεις!

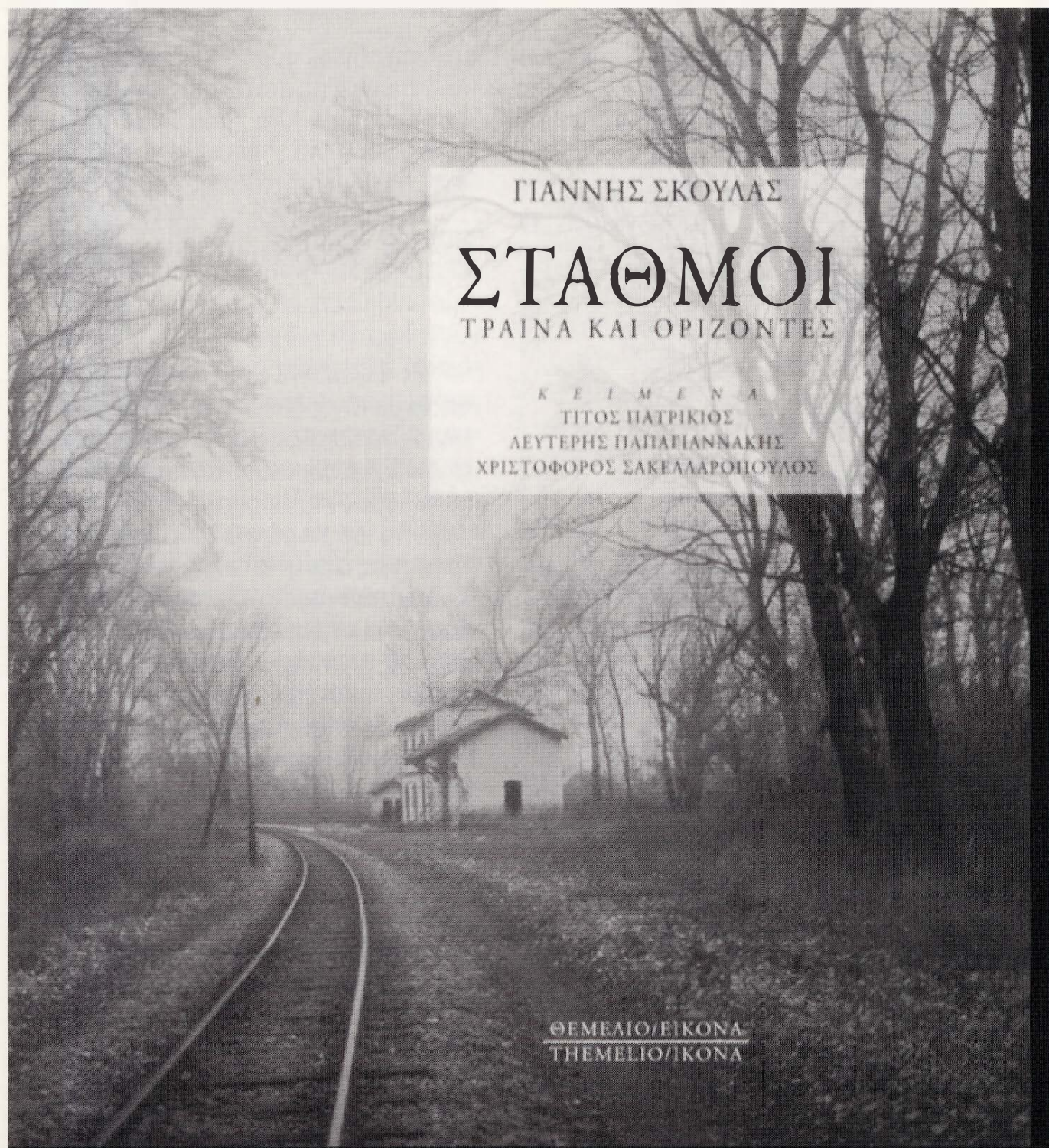
Για την αναβάθμιση σε συγχρονη "ευρωπαϊκή" μορφή των υπηρεσιών που προσφέρονται ήδη στο σιδηροδρομικό σταθμό. Υπηρεσιών που αποτελούν τμήμα του ταξιδιού με το τραίνο. Για την καθιέρωση ταξιδιών - γευμάτων. Του συνδυασμού δηλαδή ενός σύντομου ταξιδιού (π.χ. ως το Λιανοκλάδι ή τη Χαλκίδα) με ένα πολύ όμορφο γεύμα με όλους τους κανόνες της "υψηλής εστιατοριακής".

Για την συμμετοχή μας σε προγράμματα του ΟΣΕ για το τραίνο - καζίνο ή -όπως προαναφερθήκαμε ήδη- στην αναβίωση του Όριαν - Εξπρές.

Για όλα αυτά τα ... όνειρα, που είναι ταυτόχρονα

απόλυτα ρεαλιστικά και υλοποιήσιμα, σημαντική προϋπόθεση είναι ο εκσυγχρονισμός όλων των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Είμαστε δε ευτυχείς γιατί διαφαίνεται ότι με την αξιοποίηση της χρηματοδότησης από το Β' ΚΠΣ αλλά ταυτόχρονα και την αλλαγή νοοτροπίας στην αντιμετώπιση του σιδηροδρόμου από την πολιτεία, είναι πιθανό, πριν τελειώσει αυτός ο αιώνας, να έχουμε και στην Ελλάδα ένα τραίνο διαφορετικό, δηλαδή πολύ καλύτερο απ' αυτό που έχουμε τα τελευταία 110 χρόνια. Αυτό το ευχόμαστε από βάθους καρδιάς φυσικά και γιατί συμπίπτει με το συμφέρον μας για ανάπτυξη αυτής της επιχείρησης. Αλλά και γιατί αυτός ο εκσυγχρονισμός θα αλλάξει την ποιότητα του ταξιδιού στην ηπειρωτική Ελλάδα προς όφελος των κατοίκων της και των πολυπληθών επισκεπτών της. Ταυτόχρονα θα συμβάλει τα μέγιστα στην εν γένει προστασία του περιβάλλοντος. Σ' αυτό το στόχο ο ρόλος του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου μπορεί να είναι πολύ σημαντικός, πολύτιμος.

ΣΤΟ ΕΠΟΜΕΝΟ ΤΕΥΧΟΣ: *Μέρος 2ο* — Αναδρομή στην εποχή του θρυλικού **ORIENT EXPRESS**



ΓΙΑΝΝΗΣ ΣΚΟΥΛΑΣ
ΣΤΑΘΜΟΙ
ΤΡΑΙΝΑ ΚΑΙ ΟΡΙΖΟΝΤΕΣ

Ένα βιβλίο που παρουσιάζει μια σημαντική πλευρά της πολιτιστικής μας κληρονομιάς και της ιστορίας του τόπου μας. Μέσα από τις υψηλές αισθητικές φωτογραφίες αναδεικνύεται η ανεπανάληπτη ομορφιά του ελληνικού τοπίου σε όλες του τις εκφάνσεις και τις πολύμορφες παραλλαγές του.

Η έκδοση περιλαμβάνει 140 έγχρωμες φωτογραφίες και κείμενα των:

Τίτσο Πατρικίου
Η ΕΠΙΛΟΓΗ ΤΟΥ ΤΡΑΙΝΟΥ

Λευτέρη Παπαγιαννάκη, καθηγητή ΕΜΠ
ΣΤΑΘΜΟΙ ΣΤΗΝ ΙΣΤΟΡΙΑ

Χριστόφορου Σακελλαρόπουλου, αρχιτέκτονα
ΑΚΙΝΗΤΑ ΣΤΗΝ ΤΡΟΧΙΑ ΤΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Γιάννη Σκουλά
ΙΣΟΡΡΟΠΙΩΝΤΑΣ ΣΤΙΣ ΡΑΙΙΕΣ

Έκδοση πολιτείας με πανόδετη βιβλιοδεσία

Ξενογλώσσα (ελληνικά, αγγλικά)

Σχήμα 25x32 cm

Σελίδες 180, ημά 14 000

ΘΕΜΕΛΙΟ/ΕΙΚΟΝΑ
THEMELIO/IKONA

Η ΟΡΘΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΟΣΕ

(του Τομέα Τεκμηρίωσης του ΣΦΣ)

Διατυπώνεται ενίοτε η άποψη ότι, οι επενδύσεις στον σιδηρόδρομο την τελευταία 15ετία, δεν απέδωσαν τα αναμενόμενα αποτελέσματα.

Πέραν του κατά πόσο ορθό είναι αυτό, ακόμα και με στενά οικονομικά κριτήρια, θα μπορούσε να παρατηρήσει κανείς ότι για την αξιολόγηση της απόδοσης των επενδύσεων αυτών, δεν ποσοτικοποιούνται όλα τα στοιχεία που είναι απαραίτητα για τη σύνθεση της συνολικής εικόνας.

Συνηθίζεται λοιπόν να εξετάζεται το συνολικό αποτέλεσμα της Α.Ε. Ο.Σ.Ε., σε κάθε οικονομική χρήση, που πολλές φορές επηρεάζεται και από εξωγενείς παράγοντες (αυξομείωση ισοτιμίας νομισμάτων, τοκοχρεωλύσια κλπ.) και δεν λαμβάνονται υπόψη οι κατά περιοχές ή γραμμές θετικές επιπτώσεις, από απόψεως ιδίως Εθνικής Οικονομίας, αλλά και ποιότητας ζωής κλπ., που είναι και το σπουδαιότερο. Ερευνώνται δηλαδή οι επιπτώσεις στην οικονομική απόδοση του Οργανισμού και μόνο, σαν να πρόκειται για μια επένδυση με σκοπό το άμεσο κέρδος του επιχειρηματία και όχι για επένδυση που αποβλέπει στο γενικό όφελος και στη στήριξη της Εθνικής Οικονομίας.



Έτσι επί παραδείγματι, η κυκλοφορία των νέων συρμών "Ιντερσίτυ" μειώσε αισθητά την κυκλοφορία των λεωφορείων και των ιδιωτικών αυτοκινήτων σ' ορισμένες περιοχές της χώρας (π.χ. στον άξονα Αθήνας- Θεσσαλονίκης), με αποτέλεσμα τη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων και των επιπτώσεων που έχουν αυτά στην Εθνική Οικονομία, τη

μείωση της φθοράς των Εθνικών Οδών, τη μείωση της κατανάλωσης εισαγομένων καυσίμων κλπ., που όμως δεν προσμετρώνται για ν' ανευρεθεί η απόδοση της σχετικής επένδυσης.

Το ίδιο συμβαίνει και με τις γραμμές που επαναλειτούργησαν (Ναύπλιο,

ΓΙΑΤΙ ΕΙΝΑΙ ΕΘΝΙΚΑ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΑΝΑΓΚΑΙΟΣ Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

"Πάσα νέα γραμμή σιδηροδρομική, ανοιγομένη είναι και μία μάχη κερδαινομένη εν τω μεγάλω εθνικώ αγώνι, διότι πάσα νέα γραμμή ασφαλούς συγκοινωνίας εγγυάται την εν τω πεδίω του πολιτισμού επίζηλον θέσιν παντός την αλήθειαν αυτήν εννοούντος έθνους..."

(εφημ. ΑΙΩΝ 23-4-1884)

Ο σιδηρόδρομος δεν είναι μία απλή υποδομή μεταφορών, όπως ο αυτοκινητόδρομος. Είναι ένα οργανωμένο και ολοκληρωμένο σύστημα παροχής Δημόσιας Μαζικής Συγκοινωνίας και Μεταφοράς, που στα πλαίσιά του συγκεντρώνει ταυτόχρονα την υποδομή, το τροχαίο υλικό, την εκμετάλλευση, τη διοίκηση και λειτουργία του συστήματος. Μία σιδηροδρομική γραμμή κατασκευάζεται όχι για να υπάρχει απλά σαν υποδομή, αλλά για να παράσχει οργανωμένη και ολοκληρωμένη Δημόσια Μαζική Συγκοινωνιακή Εξυπηρέτηση, με καθορισμένα δρομολόγια, σίγουρη, αξιόπιστη και ασφαλή μεταφορά και ανελλιπή εκτέλεση δρομολογίων, ανεξαρτήτως καιρικών συνθηκών, ημερών αιχμής ή μη αιχμής ("νεκρών" περιόδων κλπ.) και άλλων καταστάσεων. Αντίθετα, ένας αυτοκινητόδρομος δεν εξασφαλίζει από μόνος του αντίστοιχη (και σίγουρη) Δημόσια Συγκοινωνία.

Η παρουσία του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και του σιδηροδρομικού σταθμού και στα πιο απομακρυσμένα μέρη της χώρας, συμβολίζει την ύπαρξη, παρουσία και μέριμνα του Κράτους για τους πολίτες του, ακριβώς όπως και το Κοινοτικό Κατάστημα, το Σχολείο, το Αστυνομικό Τμήμα και το Κέντρο Υγείας.

Η Ελληνική Γεωγραφική Εταιρεία, η οποία με τον ν. 2260/1920 έχει ορισθεί επίσημος σύμβουλος της Ελληνικής κυβέρνησης και της δημόσιας διοίκησης, σε θέματα γεωγραφίας, διοργάνωσε τον Οκτώβριο 1995 το 4ο επιστημονικό της συνέδριο. Όπως μας είπε η Πρόεδρος της Εταιρείας, καθηγήτρια του Πανεπιστημίου Αθηνά Ζαμάνη, ένα από τα συμπεράσματα του Συνεδρίου ήταν ότι ο σιδηρόδρομος παραμελήθηκε ανεπίτρεπτα (μεταπολεμικά) στην Ελλάδα, η δε προσπάθεια εκσυγχρονισμού του τα τελευταία χρόνια, αν και θετική, δεν είναι ανάλογη της παραμέλησης αυτής και των αναγκών, ως εκ τούτου, των σιδηροδρόμων. Συνεχίζεται να δίνεται μεγάλη προτεραιότητα στην κατασκευή εθνικών οδών και αυτοκινητοδρόμων, για τα οποία δαπανώνται κονδύλια πολλαπλάσια αυτών που επενδύονται, ακόμη και σήμερα στον σιδηρόδρομο, με συνέπεια την υπανάπτυξη του επί ζημία της Εθνικής Οικονομίας, της Εθνικής Άμυνας και της ποιότητας ζωής. Η Ε.Γ.Ε. ζητά να αναπτυχθεί περισσότερο ο σιδηρόδρομος,



Γ. ΜΑΘΕΝΑΣ

Λουτράκι, Στυλίδα), αφού το επιβατικό κοινό που χρησιμοποιεί τον σιδηρόδρομο σ' αυτές τις γραμμές, προηγουμένως μετακινούνταν οδικώς.

Πέραν όμως αυτού, ακόμα και όταν το αποτέλεσμα μιας επένδυσης δεν είναι το αναμενόμενο, δεν ερευνώνται οι πραγματικοί λόγοι της μη απόδοσης, αλλά δημιουργείται ένα κλίμα αρνητικό για επενδύσεις στον σιδηρόδρομο.

Στην Ελλάδα μετά τον τελευταίο πόλεμο, ο σιδηρόδρομος παραμελήθηκε σε μεγάλο βαθμό, σε αντίθεση με αυτό που έγινε στην υπόλοιπη Ευρώπη, Ανατολική και Δυτική. Έτσι, επενδύσεις που υπό άλλες προϋποθέσεις θα απέδιδαν άμεσα αποτελέσματα, εδώ δεν καταφέρνουν να αλλάξουν ποιοτικά την εικόνα. Χρειάζεται λοιπόν μία δυναμική παρέμβαση και ανάλογη σταθερή και συνεχής χρηματοδότηση, διαφορετικά τα ήδη επενδυθέντα πάνε χαμένα. Πρέπει δηλαδή η σχέση των επενδύσεων μεταξύ μεγάλων οδικών και σιδηροδρομικών έργων να αντιστραφεί υπέρ των τελευταίων, για μερικά χρόνια, αν θέλουμε να επιλύσουμε το πρόβλημα των χερσαίων μεταφορών μας. Η δειλία λοιπόν και η ατολμία των ιθυνόντων να προχωρήσουν σε τέτοια δυναμική παρέμβαση, έχει σαν αποτέλεσμα οι ανολοκλήρωτες επενδύσεις να μην αποδίδουν ή και να πηγαίνουν χαμένες, χωρίς να φταίει ο σιδηρόδρομος.

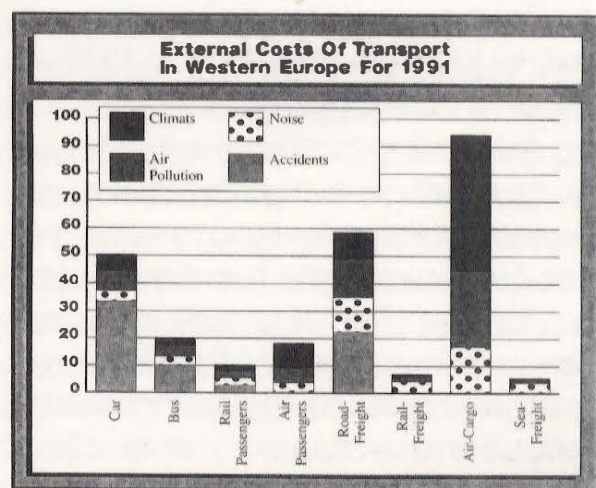
Ο δε δανεισμός, στον οποίο σπρώχνουν τον Ο.Σ.Ε., όταν δεν ολοκληρώνεται πραγματικά ένα έργο, αντί για μοχλός ανάπτυξης, μετατρέπεται σε βρόγχο για τον Ο.Σ.Ε., λόγω των τοκοχρεωλυσιών που τρέχουν.

Πολλές φορές π.χ., γίνεται προμήθεια κινητηρίων μονάδων, χωρίς αντίστοι-

χη προμήθεια βαγονιών ή χωρίς να μειωθεί η ακινησία και χωρίς βελτίωση της τεχνικής υποστήριξης ή και το αντίστροφο, με αποτέλεσμα να μην αποδίδει η σχετική επένδυση και ο Ο.Σ.Ε. να αδυνατεί ν' ανταποκριθεί στην υπάρχουσα προ-

σφορά (π.χ. ακινησία INTERCITY Πελοποννήσου κατά 45% - πράγμα απαράδεκτο για τρέινα 3 ετών).

Ένα άλλο παράδειγμα είναι η αγορά των νέων συρμών Ιντερσίτυ. Όταν πρωτοκυκλοφόρησαν, ένα μικρό μόνο τμήμα της γραμμής Αθήνας - Θεσσαλονίκης είχε εκσυγχρονισθεί, ο δε εκσυγχρονισμός του υπολοίπου, αν και προγραμματισμένος, καθυστέρησε να υλοποιηθεί, από έλλειψη επαρκούς χρηματοδότησης, με αποτέλεσμα όταν (και εφόσον) ολοκληρωθεί το 1999, οι συρμοί αυτοί να μην είναι εξίσου καινούριοι και ελκυστικοί (θα έχουν ήδη εξα-



ΟΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΕΣ ΕΠΙΡΡΟΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Οι ανακαλύψεις μιας σε βάθος μελέτης δύο ειδικών, του καθηγητή Werner Rothengatter (IWW, Karlsruhe) και του Δρ Samuel Mauch (INFRAS, Zurich), πάνω στις εξωτερικές επιρροές (αποτελέσματα και επιπτώσεις / external effects) των Μεταφορών και την ποσοτικοποίησή τους, δημοσιοποιήθηκαν πρόσφατα. Η μελέτη έδειξε ότι τα λεγόμενα "εξωτερικά κόστη" των μεταφορών σε 17 Ευρωπαϊκά κράτη (τα κράτη - μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης συν την Νορβηγία και την Ελβετία) ανήλθαν το 1991 σε 272 δισεκατομμύρια ECU, με άλλα λόγια ισοδυναμούσαν κατά μέσο όρο με το 4,6% του ΑΕΠ αυτών των χωρών. **Συνολικά, το 92% του ολικού "εξωτερικού κόστους" των μεταφορών αφορά τις οδικές μεταφορές και μονάχα το 1,7% αφορά τις σιδηροδρομικές.** Η μελέτη εξέτασε τα κόστη που συναρτώνται με τα ατυχήματα, την ηχορρύπανση την ατμοσφαιρική ρύπανση και τις επιπτώσεις στην αλλαγή του κλίματος για τους 4 διαφορετικούς τρόπους μεταφοράς: σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς, οδικώς και με εσωτερικές υδάτινες οδούς (ακτοπλοία ή ποταμοπλοία για μεταφορές στην χερσαία ενδοχώρα).

Αντίθετα δεν εξετάστηκαν στη μελέτη οι επιπτώσεις των μεταφορών στην ενεργειακή κατανάλωση, στην κατανάλωση χώρου και στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση (εξοικονόμηση χρόνου, με ποσοτικοποίηση της αξίας χρόνου ανά κατηγορία μετακινουμένων), όπου και σ' αυτούς τους τομείς η κατά περίπτωση υπεροχή του σιδηροδρομικού τρόπου μεταφοράς απέναντι σε όλους ή σχεδόν όλους τους υπόλοιπους (και ιδιαίτερα στον οδικό) είναι καταλυτική.

Εξωτερικά Κόστη των Μεταφορών στην Δυτ. Ευρώπη (Απόλυτες Τιμές)

	Δισ. ECU	%
17 χώρες της ΕΕ + ΕΦΤΑ	272,0	100
(= 4,6%) 92,2 του ΑΕΠ		
Οδικώς	250,1	92,2
Σιδηροδρομικώς	4,6	1,7
Αεροπορικώς	16,0	5,9
Εσωτερικές υδάτινες οδοί	0,7	0,3

Πηγή: Μελέτη "Εξωτερικών επιρροών στις Μεταφορές" - INFRAS Ζυρίχη, IWW Καρλσρούη, Νοέμ. 1994.

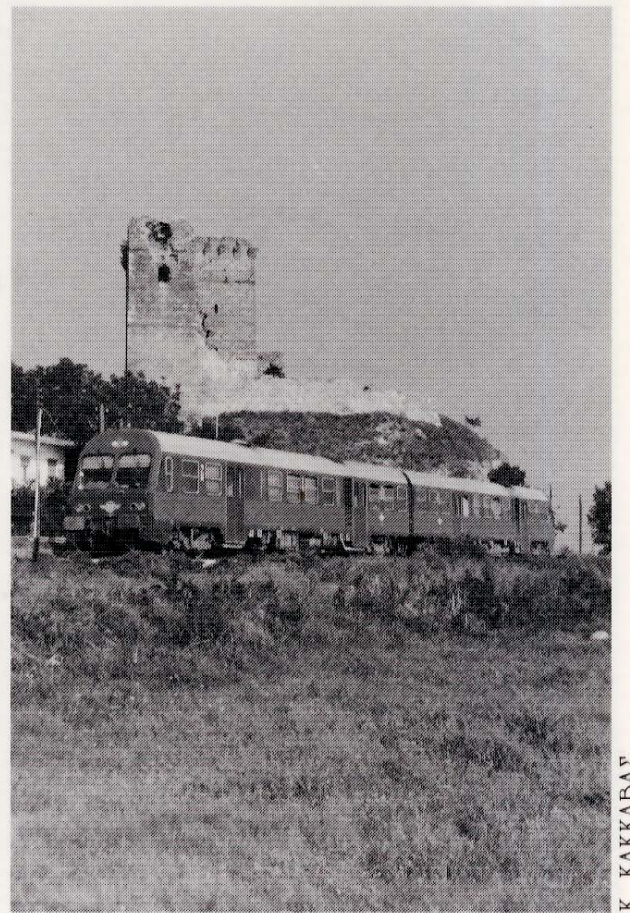
ντλήσει το 40% της μέσης οικονομικής τους ζώης) και να απωλεσθεί έτσι μία ευκαιρία δυναμικής και εντυπωσιακής παρέμβασης στις μεταφορές από τον Ο.Σ.Ε. (Μεγάλη ταχύτητα συν πρωτοφανείς για την Ελληνική πραγματικότητα ανέσεις, αλλά και δυνατότητα μεγάλης αξιοπιστίας). Επίσης, τεχνικά έργα που δεν ολοκληρώθηκαν ή που χρηματοδοτήθηκαν με το σταγονόμετρο, έχουν σαν αποτέλεσμα να μην αποδίδουν οι σχετικές επενδύσεις επί χρόνια, μέχρις ότου ολοκληρωθούν και πολλές φορές να πηγαίνουν χαμένες, αφού εν τω μεταξύ καταστρέφονται και πρέπει να ανακατασκευαστούν ορισμένα τμήματα (π.χ. τα έργα διαπλάτυνσης της μετρικής γραμμής Παλαιοφάρσалу - Καλαμπάκας μήκους 80 χλμ, που ξεκίνησαν το 1978 και ακόμα να ολοκληρωθούν!).

Αλλά το ισχυρότερο παράδειγμα που θα πρέπει να αναφερθεί είναι η υποχρησιμοποίηση των δυνατοτήτων της νέας διπλής γραμμής "υψηλής ταχύτητας" Οινόης - Τιθορέας καθώς και των νέων τμημάτων γραμμής "υψηλής ταχύτητας" που έχουν αποδοθεί στην κυκλοφορία βορείων Δομοκού στον άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης, όπου ενώ η γεωμετρία της γραμμής επιτρέπει ταχύτητες 200 χλμ/ώρα (με δηζελοκίνητη έλξη 160 χλμ/ώρα), η μέγιστη επιτρεπόμενη λειτουργική ταχύτητα σήμερα είναι μόλις 120 χλμ/ώρα (και σε 15 χλμ 140 χλμ/ώρα) βασικά εξαιτίας λαθεμένων επιλογών ως προς την επιδομή και άλλων ανεπαρκειών. Εάν στα ανωτέρω τμήματα η επιτρεπόμενη ταχύτητα ήταν 160 χλμ/ώρα (με επιλογή σωστού συνδυασμού τύπου στρωτήρα ως προς χρησιμοποιούμενα σκύρα, πλήρη κατάργηση Ι.Δ. καθώς και χρήση αποκλειστικά "κλειδιών υψηλής ταχύτητας"), ο χρόνος διαδρομής Αθήνας - Θεσσαλονίκης με το Ιντερσίτυ σήμερα θα ήταν μειωμένος περαιτέρω κατά 35 λεπτά περίπου.

Θα πρέπει τέλος να αναφερθεί ότι λόγω έλλειψης επαρκούς προσωπικού και μέσων (ένεκα μη προσλήψεων και σχεδίου περιορισμού των λειτουργικών δαπανών), σε πολλά τμήματα της γραμμής μειώνεται δραστικά ο βαθμός συντήρησης (σε ορισμένα μάλιστα η συντήρηση που γίνεται είναι υποτυπώδης), με αποτέλεσμα τις μειώσεις ταχυτήτων και την επιβολή βραδυπορειών που δεν δικαιολογούνται από τη δεδομένη χάραξη της γραμμής, με αποτέλεσμα την απαράδεκτη επιβάρυνση των χρόνων διαδρομής των συρμών, τις καθυστερήσεις και εν γένει τη μείωση της ελκυστικότητας και της ανταγωνιστικότητας της σιδηροδρομικής μεταφοράς. Το ζητού-

μενο δεν είναι να φτιάξεις μόνο μια καλή υποδομή, αλλά και να μπορείς να την συντηρήσεις στη συνέχεια σε ανάλογο επίπεδο, προκειμένου να την αξιοποιήσεις κατάλληλα.

Όλα τα παραπάνω λοιπόν, δείχνουν ότι η απόδοση των επενδύσεων αλλά και της συνολικής λειτουργίας του σιδηροδρομικού μας δικτύου, αφενός θα πρέπει να ιδωθεί αντικειμενικά, μακροοικονομικά, σφαιρικά και σε σωστή βάση (με συνεκτίμηση των ευμενών εξωγενών επιδράσεων που επιφέρει), αφετέρου όπου πράγματι διαπιστώνεται πρόβλημα να αναζητούνται οι πραγματικές αιτίες και να επιδιώκεται με θάρρος, τόλμη, αποφασιστικότητα και συνέπεια από την Πολιτεία και τον Ο.Σ.Ε. η θεραπεία του κακού, στα πλαίσια μιας συνεπούς και συνεχούς πολιτικής στήριξης, ανάπτυξης, ορθολογικοποίησης και εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου (σαν υποδομή ΚΑΙ λειτουργία) στη χώρα μας.



Κ. ΚΑΚΚΙΔΑΣ

Το τρένο συμβολίζει την παρουσία της Πολιτείας και στις πλέον ακρότατες ακριτικές περιοχές της χώρας όπως εδώ, στο Πύθιο..

ΤΑ ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΤΡΑΙΝΑ ...ΞΑΝΑΡΧΟΝΤΑΙ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η γοητεία του τρένου κερδίζει και πάλι τους επιβάτες. Τα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι οι Έλληνες κάθε χρόνο εκτιμούν περισσότερο τις μετακινήσεις με σιδηρόδρομο. Καταλυτικό ρόλο σ' αυτό έπαιξε η σταδιακή απόδοση των έργων εκσυγχρονισμού σε λειτουργία και η κυκλοφορία των συρμών INTERCITY.

Επιβάτες σε χιλιάδες	Έτος	
12.026	1988	
12.437	1989	
12.630	1990	Στοιχεία ΟΣΕ
12.800	1991	
12.990	1992	

Η Ελλάδα, η Ισπανία και η Νορβηγία είναι οι χώρες με τα πρώτα στην Ευρώπη σιδηροδρομικά δίκτυα από πλευράς πληρότητας των επιβατικών αμαξοστοιχιών:

Σιδηρ. Δίκτυο	Μέση Πληρότητα Αμαξ/χιών	
1. Ελλάδα, Ισπανία	55%	
3. Νορβηγία	53%	
4. Ολλανδία	40%	
5. Φινλανδία, Ιταλία	38%	
7. Αυστρία	38%	(Στοιχεία UIC)
8. Γαλλία	37%	
9. Λουξεμβούργο	36%	
10. Ελβετία	30%	
11. Γερμανία	28%	

Έρευνα που έγινε για λογαριασμό του ΟΣΕ, μετά τη δρομολόγηση των συρμών INTERCITY (IC), έδειξε ότι η επιβατική πελατεία των IC στον άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης κατά 80% περίπου προέρχεται από άλλα μέσα μεταφοράς (μη σιδηροδρομικά), ή είναι νέα παραγόμενη κίνηση.

Το γεγονός αυτό, καθώς και η υψηλή μέση πληρότητα των IC προσδιορίζει το μέγεθος της εμπορικής τους επιτυχίας, που οφείλεται στην αξιοπιστία, στην ταχύτητα, την άνεση και την καθαριότητα των συρμών αυτών. Το τρένο τύπου IC, σήμερα, αποτελεί το δεύτερο καλύτερο μέσο μεταφοράς στη χώρα μας μετά το αεροπλάνο.

ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε. (Business Plan).

Ο Ο.Σ.Ε., με εντολή των οργάνων της Ε.Ε. ανέθεσε σε μία κοινοπραξία Ελληνικών και ξένων εταιρειών, με την ονομασία "Πλά-νοΣΕ", τη σύνταξη του μελλοντικού πλαισίου ανάπτυξης και εξυγίανσης του Οργανισμού, η οποία και παρέδωσε μία πρώτη σειρά προτάσεων τον παρελθόντα Νοέμβριο. Επι των προτάσεων της αυτών έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

α) Μία έρευνα για την μελλοντική πορεία του Ο.Σ.Ε., θα έπρεπε να λάβει κατ' αρχήν υπ' όψη της, τον ρόλο που καλείται να παίξει ο σιδηρόδρομος στις σύγχρονες κοινωνίες και στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας και να ερευνήσει αν σ' αυτόν τον ρόλο μπορεί και πρέπει να τον αντικαταστήσει, στη χώρα μας, ένα άλλο μέσο μεταφοράς. Ιδιαίτερη δε βαρύτητα θα πρέπει να δοθεί στις επιπτώσεις που θα έχει αυτή η τυχόν

υποκατάσταση, στην ποιότητα της ζωής αλλά και στην υποθήκευση της μελλοντικής οικονομικής ανάπτυξης της χώρας. Προηγουμένως βέβαια θα πρέπει να απαντηθεί το ερώτημα τι είδους ανάπτυξη θέλουμε και προγραμματίζουμε για τη χώρα μας, ώστε να έχουμε δεδομένο και προβλέψιμο το μεταφορικό έργο που θα πρέπει να κατανεμηθεί. Θέλουμε δηλαδή, μια υποδομή μεταφορών ανεπτυγμένης ή υπανάπτυκτης οικονομίας. Αντ' αυτών οι μελετητές, στην αρχική τους εισήγηση, είτε διότι αυτές ήταν οι κατευθύνσεις που τους δόθηκαν απ' αυτούς που τους ανέθεσαν την μελέτη, είτε διότι αυτές ήταν οι πεποιθήσεις τους και η "φιλοσοφία" τους, έλαβαν σαν δεδομένο ότι το μόνο ζητούμενο είναι το πώς θα καταστεί κερδοφόρα επιχείρηση η Α.Ε. "Ο.Σ.Ε.", ανεξαρτήτως επιπτώσεων στις μεταφορές, την Εθνική Οικονομία και

την ποιότητα ζωής, το οποίο και ανήγαγαν σε αυτοσκοπό, σαν να επρόκειτο για μια επιχειρηματική επένδυση, όπου το κέρδος και μόνο είναι το κριτήριο της βιωσιμότητας μιας επιχείρησης και όχι το αν θα μπορεί να φέρει εις πέρας το ζητούμενο έργο. Και αυτά χωρίς να αναφέρουν τα δεδομένα στα οποία στηρίχθηκαν, όσον αφορά το μεταφορικό έργο που θα υπάρχει στην Ελλάδα το 2005. Δεν διευκρινίζουν επίσης αν τα σημερινά δεδομένα, τόσο στις μεταφορές όσο και στην οικονομική δομή της χώρας, θα χαρακτηρίζουν, κατά την γνώμη τους, και την Ελλάδα του μέλλοντος.

β) Ακόμα όμως και αν αποδεχτούμε σαν μοναδικό στόχο της μελέτης το πώς θα καταστεί ο Ο.Σ.Ε. κερδοφόρα επιχείρηση, η μελέτη πάσχει, διότι αντί να προχωρεί σε προτάσεις για δυναμική παρέμβαση στις μεταφορές, ώστε να ανακτηθεί απωλεσθέν έργο

ΑΠΟΡΙΑΙ ΨΑΛΤΟΥ... ΤΟΥ BUSINESS PLAN ΤΟ ΑΝΑΓΝΩΣΜΑ

Μερικά κρίσιμα ερωτήματα για τα αρχικά πορίσματα της PLANOSE:

- Γιατί στο κριτήριο οικονομικής απόδοσης των επιμέρους γραμμών εξετάστηκε μονάχα η τωρινή υποβαθμισμένη λειτουργία τους και όχι μια μελλοντική βελτιωμένη λειτουργία που θα προσείλκυε πρόσθετο μεταφορικό έργο;
- Γιατί κλάδοι που οδηγούν σε λιμάνια ή μεγάλα περιφερειακά κέντρα (π.χ. Κατάκωλο, Κυλλήνη, Λαμία κλπ.) δεν βαθμολογήθηκαν καθόλου στο κριτήριο σημασίας της γραμμής ως προς τον περιφερειακό σχεδιασμό;
- Πώς υπολογίστηκε το λειτουργικό κόστος κάθε κλάδου γραμμής; με ενιαία μοναδιαία τιμή ή όχι (άλλο το λειτ. κόστος μιας αρτηριακής γραμμής με βαριά κυκλοφορία και άλλο μιας τοπικής διακλάδωσης με ελαφρά κυκλοφορία π.χ. Στυλίδα);
- Στον υπολογισμό μέσης ημερήσιας επιβατικής κίνησης κάθε γραμμής, γιατί δεν ελήφθη υπόψη η εποχιακή λειτουργία (ή διαφοροποίηση αριθμού δρομολογίων) σε κάποιες γραμμές;
- Πώς είναι δυνατόν γραμμές και δρομολόγια με πολύ υψηλή μέση πληρότητα όπως π.χ. της Στυλίδας (μέση πληρότητα 80%, μέγιστη 160%) και με μηδαμινό λειτουργικό κόστος (όσον αφορά το σκέλος της διακλάδωσης Λιανοκλαδίου - Στυλίδας), όπου μάλιστα οι κάτοικοι και οι τοπικοί ΟΤΑ διαμαρτύρονται γιατί δεν πυκνώνουν τα δρομολόγια, να θεωρούνται εντελώς ασύμφορα και να προτείνονται προς κατάργηση;
- Γιατί κοντά στα 3 σενάρια που εξετάστηκαν (μικρής, μεσαίας και μεγάλης συρρίκνωσης), δεν εξετάστηκε και σενάριο ακεραιότητας, εξυγίανσης λειτουργίας, αναβάθμισης και ανάπτυξης ολόκληρου του δικτύου και δεν έγιναν συγκεκριμένες υποδείξεις για χαμηλού κόστους αποτελεσματικές βελτιώσεις και ορθολογικοποίηση λειτουργίας στις περιφερειακές γραμμές που αρχικά προτάθηκαν για κλείσιμο;
- Γιατί δεν έγινε αναλυτική και συγκεκριμένη έρευνα και προτάσεις για τους τρόπους με τους οποίους μπορεί να ανακάμψει το εμπορευματικό έργο του ΟΣΕ (με προσδιορισμό των μεθόδων, των στόχων και των αναμενόμενων αποτελεσμάτων);

ΕΛΠΙΖΟΥΜΕ ΟΤΙ ΣΤΗΝ ΑΝΑΘΕΩΡΗΣΗ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΘΑ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΟΥΝ ΑΥΤΑ ΚΑΙ ΠΟΛΛΑ ΑΛΛΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΤΙΘΕΝΤΑΙ, ΜΕ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΕΣ ΑΠΑΝΤΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΑΡΜΟΓΕΣ, ΑΛΛΟΙΩΣ ΔΕΝ ΑΝΤΙΛΑΜΒΑΝΟΜΑΣΤΕ ΠΩΣ ΜΙΑ ΤΕΤΟΙΑ ΜΕΛΕΤΗ ΘΑ ΜΠΟΡΕΙ ΝΑ ΓΙΝΕΙ ΑΠΟΔΕΚΤΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΟΣΕ ΚΑΙ ΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΠΟΛΙΤΕΙΑ.

Σ.Φ.Σ.



Αβέβαιο το μέλλον των τοπικών τραινών των διακλαδώσεων, σαν το εικονιζόμενο Πύργου - Κατάκωλου, εάν δεν αλλάξει άρδην η αρχική φιλοσοφία της μελέτης της PLANOSE.

απο τον σιδηρόδρομο, έστω στις υφιστάμενες γραμμές, προτείνει την "εξυγίανση" δια της συρρικνώσεως του Οργανισμού. Όμως αυτή την απλή λύση δεν χρειάζονταν ειδικοί μελετητές για να την διατυπώσουν!!... Ο ρόλος των εμπειρων και υπεύθυνων μελετητών, είναι να υποδείξουν τρόπους ανάκαμψης της επιχείρησης και ανάκτησης του απωλεσθέντος έργου και η δι' αυτού του τρόπου επίτευξη της κερδοφορίας. Εκτός και αν, όπως προελέχθη, παίρνουν σαν δεδομένο ότι η Ελλάδα, όχι μόνο δεν θα αναπτυχθεί οικονομικά, αλλά η οικονομία της θα συρρικνωθεί στο μέλλον και άρα δεν θα υφίσταται αξιόλογο έργο για τον σιδηρόδρομο. Όμως ας μας το πούν εν τοιαύτη περιπτώσει. Και βέβαια να μας ξεκαθαρίσουν ότι γι' αυτούς, μπροστά στην οικονομική εξυγίανση μιας επιχείρησης μεταφορών, η ποιότητα ζωής δεν μετράει.

- γ) Η μελέτη όμως περιπίπτει και σε πολλές αντιφάσεις και αοριστίες. Έτσι επι παραδείγματι, ενώ στη σελίδα 4 αναφέρει, "Όλες οι διαθέσιμες επενδύσεις πρέπει να επικεντρωθούν στον εξοπλισμό, στην υποδομή και στο τροχαίο υλικό...", στην ανάλυση των προτεινομένων "σεναρίων" δεν προβλέπεται τίποτα απ' αυτά. Ιδιαίτερα όσον αφορά το τροχαίο υλικό, προτείνει να μην παραγγελθεί τίποτα μέχρι το έτος 2005!!... Αντίθετα προτείνει να επισκευαστούν παλιές δηζελάμαξες, που έχουν στην ουσία ολοκληρώσει τον κύκλο της ζωής τους. Και ανακύπτει το εύλογο ερώτημα: Όταν ήδη ο ΟΣΕ αντιμετωπίζει πρόβλημα τροχαίου υλικού, ιδιαίτερα δε κινητηρίων μονάδων, ακόμη και αν καταστεί κερδοφόρος το 2005, πώς θα συνεχίσει να είναι κερδοφόρα επιχείρηση με γηρασμένο τροχαίο υλικό, όταν μάλιστα γνωρίζουμε ότι απαιτούνται 2-4 χρόνια για την απόκτηση του υλικού αυτού, απο την στιγμή που θα αποφασισθεί η αγορά του;

Και μία άλλη απορία που γεννάται απο την ανάγνωση της μελέτης. Αφού η γραμμή Θεσσαλονίκης-Ορμενίου (Έβρου) κατατάσσεται δεύτερη σε σπουδαιότητα έργου και ελπιζόμενης ανάκαμψης, γιατί αποκλείεται απο την μελέτη η κατασκευή του νέου κλάδου Θεσσαλονίκης-Καβάλας-Τοξοτών, που θα αυξήσει σημαντικά το έργο του σιδηροδρόμου στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη και θα αξιοποιήσει καλύτερα την υπάρχουσα γραμμή, μειώνοντας τον χρόνο Θεσσαλονίκης-Έβρου κατά 3 ώρες περίπου;

Κλείνοντας αυτό το σχόλιο, θα λέγαμε ότι, κάποιες ξένες εταιρείες, όπως αυτές που μετέχουν στην κοινοπραξία που αναφέραμε, μας δίνουν την εντύπωση ότι ενεργούν με την πεποίθηση ότι στην Ελλάδα μπορείς να βγάλεις εύκολα χρήματα, με μελέτες "στο πόδι", αρκεί να βρεις και κάποιες Ελληνικές εταιρείες για τις διασυνδέσεις. Εκτός και αν οι προτάσεις τους αποτελούν απλώς ευθυγράμμιση με αποφάσεις που ελήφθησαν ερήμην μας και που προσδιορίζουν τον μελλοντικό ρόλο της Ελλάδας χωρίς να το ξέρουμε.

Πάντως είναι θετικό ότι ο ΟΣΕ, τουλάχιστον μέχρι τη στιγμή που γράφονταν αυτές οι γραμμές, αρνείται να δεχθεί τα πορίσματα της μελέτης που επιβάλλουν συρρικνώση του δικτύου και δηλώνει αποφασισμένος να μην κλείσει καμμία γραμμή. Ήδη δε προωθείται η ανασύνταξη αυτών των προτάσεων.

(Σημ. επί του πιεστηρίου: παρ' όλα αυτά, η απόφαση υπηρεσιών του ΟΣΕ να μην δρομολογήσει φέτος καθόλου τραίνα στη γραμμή Κυλλήνης, δημιουργεί αντίθετες εντυπώσεις από αυτές που άφησε με την ανακοίνωσή της η Διοίκηση, ότι δεν πρόκειται να κλείσει καμμία γραμμή. Ελπίζουμε η απόφαση να είναι προσωρινή, μέχρι να εξασφαλιστούν νέες κινητήριες μονάδες στην Δ.Π.Π.).

ΕΠΙΣΤΟΛΕΣ

Απο το μέλος μας κ. Ριχάρδο Σωμερίτη, δημοσιογράφο, λάβαμε την ακόλουθη επιστολή:

Για τον Σύλλογο φίλων του Σιδηροδρόμου
Περιοδικό "Σιδηροτροχιά"
Αθήνα, 15 Ιουλίου 1995
Φίλε κ. Πρόεδρε,

Διάβασα όπως πάντα με προσοχή και ενδιαφέρον το τελευταίο τεύχος (αρ.11) της "Σιδηροτροχιάς". Θέλω να σας συγχαρώ. Υπάρχουν βεβαίως κάποιες μικροατέλειες στα κείμενα και την παρουσίασή τους, όμως το σύνολο είναι πραγματικά αξιόλογο, ενημερωτικό και σωστά μαχητικό.

Γιατί όμως να υπάρχει και η σελίδα 45; Η σελίδα αυτή φιλοξενεί ένα σημείωμα που με προβληματίζει. Αφορά τα σχέδια επέκτασης των IC προς τα Σκόπια και την Κωνσταντινούπολη. Δεν μπορώ να κρίνω τους λόγους της πιθανής επέκτασης μήτε τους ενδεχόμενους τεχνικούς και οικονομικούς λόγους για τους οποίους η επέκταση αυτή δεν θα έπρεπε να γίνει ή θα έπρεπε να γίνει αλλιώς.

Γνωρίζω όμως, ή καλύτερα έχω μάθει να αναγνωρίζω, τι αποπνέει ρατσισμό και μίσος. Διότι το σημείωμα θεωρεί βέβαιες τις αντιδράσεις "θερμοκεφάλων" σε Τουρκία και Σκόπια που θα ξεσπάνε πάνω στα "γκιαούρικα τραίνα", λες και στις δικές μας γαλανόλευκες γραμμές δεν υπάρχουν αλήτες (μισθοφόροι ανταγωνιστών;) που σπάνε τα τζάμια και δεν καταστρέφονται τα βαγόνια του Μετρό μετά απο κάθε μεγάλο ματς. Αμφιβάλλει έτσι γενικώς για την ικανότητα όλων των γειτόνων να οδηγούν τραίνα. Υπονοεί επί πλέον ότι θα τα βρωμίζουν, προφανώς διότι εμείς ως γνήσιοι Ελβετοί, τα καθαρίζουμε υποδειγματικά (βλ. άρθρο του φίλου Α.Φιλίππουπολίτη για το marketing, σελ.7)...

Κοντολογίς, εκφράζω βαθειά λύπη που ένας τέτοιος λόγος βρήκε θέση στο περιοδικό μας.

Με κάθε εκτίμηση,

Ριχάρδος Σωμερίτης, Επιμενίδου 7 - 10558 Αθήνα

Απάντηση της Σύνταξης:

Ευχαριστούμε τον φίλο κ. Σωμερίτη για τα καλά του λόγια όσον αφορά την ποιότητα και την μαχητικότητα της "Σιδηροτροχιάς". Όμως δεν θα συμφωνήσουμε με τις αιτιάσεις του για ρατσισμό και μίσος. Κι' αυτό διότι, όπως γνωρίζει, τόσο η σύνταξη όσο και τα μέλη του Σ.Φ.Σ. είναι "θέσει" και "φύσει" αντίθετα προς κάθε μορφής ρατσισμό, εθνικιστικό φανατισμό, μίσος και μισαλλοδοξία. Ίσως το σχόλιό μας στο οποίο αναφέρεται να ήταν περισσότερο καυστικό του δέοντος και αυτό δικαιολογεί την αντίδρασή του, όμως μόνο σε υπερβάλλοντα εθνικιστικό ζήλο και ρατσισμό δεν οφείλονταν. Εξέφραζε απλώς την αγωνία μας για την τύχη που θα έχουν οι πολυτελείς συρμοί των Ελληνικών σιδηροδρόμων, γνωστά ως "Ιντερσίτυ", αν δρομολογηθούν εκτός Ελλάδος, επειδή σ' αυτούς ο Ο.Σ.Ε. στηρίζει πολλές ελπίδες για αύξηση του επιβατικού του έργου. Επίσης εξέφρασε την αγωνία μας και για την μείωση των δρομολογίων του εσωτερικού που θα συνεπιφέρει αυτή η ενέργεια. Όταν μάλιστα δεν θα δρομολογηθούν και αντίστοιχοι συρμοί των άλλων δικτύων σ' αυτές τις διαδρομές. Άλλωστε όλοι θυμόμαστε τις ζημιές που υφίσταντο συστηματικά, απο κατοίκους της τουρκικής υπαίθρου, οι Ελληνικοί συρμοί που διέρχονταν απο τμήμα του τουρκικού εδάφους (Καραγάτς), μέχρι πριν απο 20 χρόνια. Με αυτό βέβαια δεν εννοούμε ότι μόνο εκεί συμβαίνουν αυτά. Απλώς δεν διέρχονται αμιγείς ξένοι συρμοί απο το Ελληνικό έδαφος, για να ξέρουμε τι θα συνέβαινε μ' αυτούς. Όσον αφορά τις τυχόν ζημιές απο κακή οδήγηση ή συντήρηση, δεν εννοούσαμε ότι οι γείτονές μας υπολείπονται σε ικανότητες και τεχνογνωσία, αλλά απλώς ότι δεν έχουν εκπαιδευθεί σ' αυτόν τον τύπο του τροχαίου υλικού, όπως και οι Έλληνες συνάδελφοί τους δεν έχουν εκπαιδευθεί στο τροχαίο υλικό άλλων χωρών, ούτε θα έχουν σχετικό έλεγχο (με ατομική ευθύνη) από τους προϊστάμενούς τους, για την μηχανοδότηση των IC (π.χ. ο έλεγχος ταχογράφων θα γίνεται στην Αθήνα).

Ελπίζουμε λοιπόν με αυτά που εκθέσαμε να διαλύθηκαν τυχόν παρεξηγήσεις και άλλων αναγνωστών μας, όσον αφορά την έννοια του σχολίου μας αυτού.

SIEMENS

Πρωτοπορία και στα μέσα μαζικής μεταφοράς



Κυκλοφοριακό. Η καθημερινή μάστιγα των σημερινών πόλεων. Και όμως, υπάρχει μια πρακτική λύση.

Ο σιδηρόδρομος. Λύση γρήγορη, ασφαλής και καθαρή.

Στη Siemens όμως, οι σιδηροδρομικές εφαρμογές προχωρούν ακόμα πιο μακριά.

Εξοικονομούν ενέργεια. Πολλή ενέργεια.

Γιατί σήμερα στη Siemens, έχουμε δημιουργήσει και αναπτύξει έναν προηγμένο μικροϋπολογιστή, που διευθύνει την κινητική ενέργεια των τρένων — η οποία συσσωρεύεται κατά το φρενάρισμα— και την

επιστρέφει στην πηγή της. Ένα σημαντικό επίτευγμα, που εξοικονομεί μέχρι 30% των αναγκών κάθε ταξιδιού σε ενέργεια.

Οι σιδηροδρομικές μας εφαρμογές χρησιμοποιούνται σ' όλον τον κόσμο. Και όχι μόνο για συστήματα μεταφοράς μέσα στις πόλεις, αλλά επίσης και σε δίκτυα από πόλη σε πόλη. Για άλλη μια φορά αποδεικνύεται, ότι η Siemens είναι μπροστά σε κάθε καινοτομία.

Siemens.
Δύναμή μας
η καινοτομία.

ΟΡΑΜΑ ΚΑΙ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑ

Στο μεγαλύτερο έργο που έχει γίνει ποτέ στην Ελλάδα η Δύναμη του Οράματος είναι η Δύναμη της Δημιουργίας, για μία καλύτερη ποιότητα ζωής, για ένα καλύτερο περιβάλλον.

- Ελληνες και Ξένοι τεχνικοί εργάζονται εντατικά για να ολοκληρώσουν ένα Έργο με σύγχρονες προδιαγραφές, με τεχνική αρτιότητα, με λειτουργική ασφάλεια. Στο ΜΕΤΡΟ της Αθήνας η Δύναμη της Δημιουργίας καταγράφεται κάθε ώρα, κάθε μέρα. 3.500 εργαζόμενοι σε 42 εργοτάξια στην επιφάνεια και κύρια στις υπόγειες διαδρομές του Έργου, κάνουν την προσδοκία πραγματικότητα.
- Η Εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε., που εποπτεύει την κατασκευή του ΜΕΤΡΟ της Αθήνας και παρακολουθεί την πρόοδο των έργων, λειτουργεί με κύριο στόχο την Αποτελεσματική Διοίκηση και Διαχείριση του Έργου. Παράλληλα, ευθύνη της είναι η σωστή και έγκαιρη Ενημέρωση του πολίτη.

*Η Δύναμη του Οράματος
είναι η Δύναμη της Δημιουργίας.*

Οι πολίτες της Αθήνας θα μετακινούνται σύντομα με το δικό τους ΜΕΤΡΟ. Η ζωή στην πόλη, στην Αττική θ'αλλάξει. Ταχύτερη μετακίνηση, λιγότερα αυτοκίνητα στους δρόμους, καθαρότερη ατμόσφαιρα, καλύτερο επίπεδο ζωής. Το Οραμά τους θα γίνει πράξη. Η Αθήνα σύντομα θα έχει το δικό της ΜΕΤΡΟ.

Μ

Ε

Τ

Ρ

Ο

ΑΘΗΝΑΣ



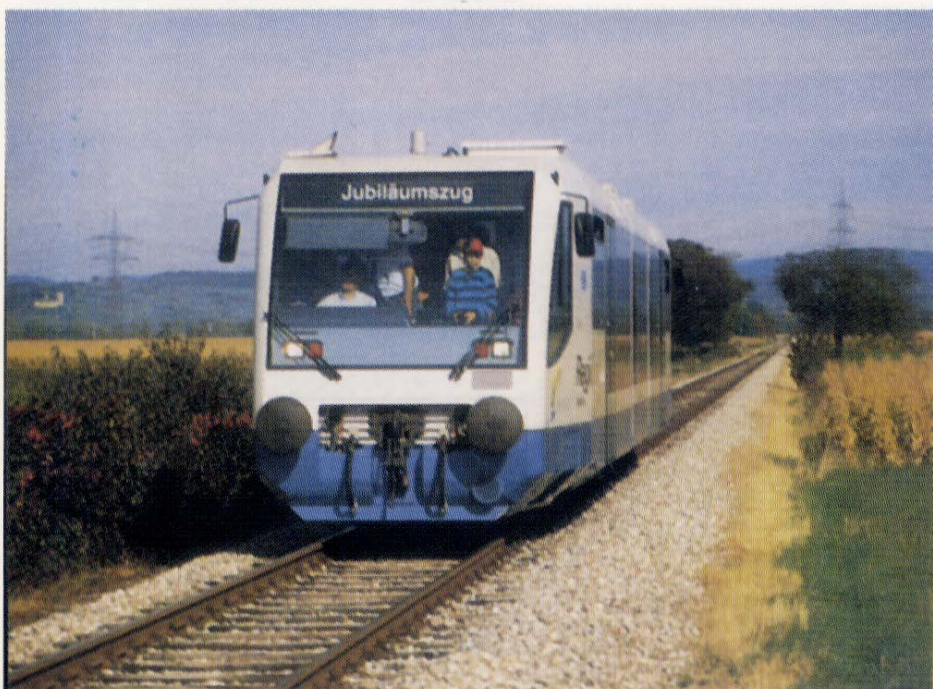
Η ΑΝΑΓΕΝΝΗΣΗ ΤΩΝ ΤΟΠΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Κοσμογονία στις τοπικές σιδηροδρομικές γραμμές της Ευρώπης με την χρησιμοποίηση νέων σύγχρονων τύπων RAILBUS (ελαφρών αυτοκινηταμαξών και ντηζελοκίνητων τραμ).

Των Ν. Σμπαρούνη, Γ. Νάθενα, Α. Κλώνου

1. ΓΕΝΙΚΑ

Πρόσφατα στην Ελλάδα, με τις μελέτες της TRANSMARK και της PLANOSE (για το Business Plan του ΟΣΕ) που πρότειναν την κατάργηση των περισσότερων περιφερειακών και τοπικών γραμμών και διακλαδώσεων μικρού μήκους του δικτύου (ή την διατήρηση κάποιων απ' αυτές μόνο εφ' όσον επιδοτηθούν από το Κράτος ή τις Περιφερειακές Αρχές), τέθηκε το δίλημμα για την μελλοντική προοπτική αυτών των γραμμών.



Με ανανεωμένο τροχαίο υλικό, τύπου σύγχρονου ντηζελοκίνητου τραμ, ο τοπικός σιδηρόδρομος του Düren στη Γερμανία.

Το ίδιο δίλημμα αντιμετώπισαν προ καιρού και τα Ευρωπαϊκά Δίκτυα (πρόσφατα μάλιστα στη Γαλλία απειλήθηκε η κατάργηση αυτών των γραμμών, μέσω κάποιου αντίστοιχου Business Plan στενά μονεταριστικής αντίληψης, που αποτράπηκε χάρη στη μεγαλειώδη κινητοποίηση των Γάλλων πολιτών και των σιδηροδρομικών). Κάτι ανάλογο είχε γίνει παλαιότερα στη Μεγ. Βρετανία με την επονομαζόμενη "σφαγή του Δρος Beeching" από το όνομα του εισηγητή του σχετικού προγράμματος. Ορισμένες απ' αυτές τις γραμμές διασώθηκαν είτε χάρη στην ανάληψη λειτουργίας τους σε τακτική ή εκδρομική-μουσειακή βάση από τοπικές αρχές, τοπικές ενώσεις πολιτών, φίλους του σιδηροδρόμου κλπ., είτε με μετατροπή τους σε σύγχρονου τύπου γραμμές ελαφρού τοπικού σιδηροδρόμου με διαφορετικό και πλέον οικονομικό τρόπο εκμετάλλευσης και διαχείρισης.

Στις περισσότερες χώρες της Δυτικής και Κεντρικής Ευρώπης πάντως, παράλληλα με την γενικότερη μεταστροφή υπέρ του σιδηροδρόμου τα τελευταία χρόνια, πάρθηκαν ριζοσπαστικές αποφάσεις για την διάσωση, διατήρηση και αναβάθμιση των τοπικών γραμμών. Το θέμα αυτό αντιμετωπίστηκε με δυο τρόπους: είτε με

μέτρα εξυγίανσης και βελτίωσης της λειτουργίας τους, από τους αρχικούς φορείς εκμετάλλευσής τους (ανεξάρτητους ή τα ίδια τα εθνικά σιδηροδρομικά δίκτυα), είτε με εκχώρησή τους από τα εθνικά δίκτυα στις τοπικές αρχές και εφαρμογή από αυτές ανάλογων προγραμμάτων, με ανεξάρτητους φορείς εκμετάλλευσης, κατά βάση υπαγόμενους στην Τοπική και Περιφερειακή Αυτοδιοίκηση, χωρίς να αποκλείεται και η ιδιωτική ανάμιξη. Περισσότερο διαδεδομένη είναι η δεύτερη περίπτωση, αλλά θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στην Ευρώπη υπάρχει μακρά παράδοση επιτυχούς δραστηριοποίησης της Τοπικής και Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης στις τοπικές συγκοινωνίες (λεωφορειακές, σιδηροδρομικές, τροχιοδρομικές). Σε κάθε περίπτωση είναι γεγονός ότι η συγκεντρωτική και ενίοτε γραφειοκρατική δομή των μεγάλων Κρατικών Σιδηροδρομικών Εταιρειών, δεν διευκολύνει την κατάλληλη προσαρμογή της συγκρότησης και εκμετάλλευσης των δευτερευόντων κλάδων τους στις τοπικές συνθήκες, κάτι που δεν συμβαίνει εάν το τοπικό δίκτυο ανήκει σε εταιρεία που διαχειρίζονται οι τοπικές αρχές. Οι τελευταίες συνήθως επιδεικνύουν αυξημένη ευαισθησία, ενώ παράλληλα υπάρχει μεγαλύτερη ευελιξία διαχείρισης πόρων και αυξημένος βαθμός προσαρμοστικότητας, όπως συμβαίνει με όλους τους μικρότερους συγκοινωνιακούς φορείς.

Τα βασικά μέτρα που πάρθηκαν για την βελτίωση των τοπικών γραμμών, συνδυάζουν έξυπνες αλλά σχετικά χαμηλού κόστους επενδύσεις (προμήθεια νέου ελκυστικού και οικονομικού τροχαίου υλικού, ανακαινίσεις γραμμών, βελτιώσεις σταθμών με δημιουργία χώρων στάθμευσης-μετεπιβίβασης), με διαχειριστικές παρεμβάσεις βελτίωσης του επιπέδου εξυπηρέτησης και μείωσης του λειτουργικού κόστους. Το ακριβώς αντίθετο, δηλαδή, από αυτό που γίνεται στον ΟΣΕ και στις δικές του τοπικές γραμμές, όπου η χρόνια εγκατάλειψή τους οδήγησε σε πτώση της πελατείας τους οπότε με αυτό σαν πρόσχημα μειώθηκαν τα δρομολόγια-το επίπεδο εξυπηρέτησης- κάτι που οδήγησε σε ακόμα μεγαλύτερη συρρίκνωση της πελατείας (είναι ο γνωστός φαύλος κύκλος της κατάρρευσης από τον οποίο η έξοδος επιτυγχάνεται είτε με θετική υπέρβαση-βλ. τις πρωτοβουλίες βελτίωσης που αναφέραμε ανωτέρω σε τοπικές γραμμές των Ευρωπαϊκών χωρών, είτε με την κατάργηση των γραμμών αυτών).

Θα αναφέρουμε ενδεικτικά δύο πρόσφατα παραδείγματα προγραμμάτων διατήρησης ή επαναλειτουργίας και αναβάθμισης τοπικών σιδηροδρομικών γραμμών και εξυπηρέτησεων, από τα πολλά στον Ευρωπαϊκό χώρο:

1. Στο Düren της Βόρειας Ρηνανίας και Βεστφαλίας, η ελεγχόμενη από τις Τοπικές Αρχές εταιρεία τοπικών μεταφορών Durener Kreisbahn (DKB) ανέλαβε το 1993 από τους Γερμανικούς Κρατικούς Σιδηροδρόμους (DB) την εκμετάλλευση του τοπικού σιδηροδρομικού δικτύου Ruraltbahn (70 χλμ), διασώζοντάς το από βέβαιη κατάργηση. Η νέα διαχείριση έκανε ορισμένες ριζοσπα-

στικές αλλαγές, οι οποίες είχαν θετικά αποτελέσματα τόσο ως προς την αύξηση της ελκυστικότητας και της πελατείας του δικτύου, όσο και ως προς την αύξηση των εσόδων του και την μείωση του λειτουργικού κόστους. Συγκεκριμένα:

α) Εφαρμόστηκε η αρχή του "One man operation" (μονομελές πλήρωμα στους συρμούς, που αποτελούνται από αυτοκινητάμαξες τύπου Railbus), χάρη στην εγκατάσταση ακυρωτικών μηχανημάτων και την ισχύ πολυζωνικού τιμολογίου.

β) Αυξήθηκε η συχνότητα των δρομολογίων σε 17 ζεύγη ανά γραμμή και εφαρμόστηκε η "ρυθμική" δρομολόγηση (σε ακέραιες ώρες και τακτά διαστήματα για διευκόλυνση της απομνημόνευσης από το κοινό).

γ) Με χρηματοδότηση (κατά το 90%) από το κρατίδιο Βόρειας Ρηνανίας και Βεστφαλίας αγοράστηκαν 16 Railbuses τύπου ντηζελοκίνητου τραμ χαμηλού δαπέδου, σύγχρονης τεχνολογίας και σχεδίασης, από την Κοινοπραξία Siemens-Duewag. Πρόκειται για τα οχήματα Regio Sprinter, που θεωρείται ότι έφεραν επανάσταση στις τοπικές σιδηροδρομικές συγκοινωνίες της Γερμανίας, όπως ανέφερε ο Heinz Durr (πρόεδρος των DB), συγκρίνοντας την σημασία της αναγέννησης των τοπικών σιδηροδρόμων (και της κατασκευής του καινούργιου Railbus) με το ριζοσπαστικό πρόγραμμα αναδιάρθρωσης των DB που ξεκίνησε πρόσφατα. Κάθε όχημα Regio Sprinter κοστίζει περίπου 330 εκατ. δρχ. και διαθέτει κλιματισμό.

δ) Εφαρμόστηκαν πλέον ευέλικτες πρακτικές εκμετάλλευσης (υιοθετήθηκαν αρχές τροχιοδρομικής εκμετάλλευσης) που επέτρεψαν την μείωση στο μισό των απασχολούμενων στο δίκτυο (και τον υπερδιπλασιασμό της παραγωγικότητας).

ε) Εφαρμόστηκε τιμολογιακή συνεργασία με δυνατότητα κοινού εισιτηρίου μεταξύ DKB, DB και τοπικών λεωφορειακών εταιρειών.

στ) Έγινε ανακαίνιση της γραμμής, αναβάθμιση των σταθμών και δημιουργία χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων για μετεπιβίβαση (Park and Ride).

ζ) Αναπτύχθηκε και εμπορευματική μεταφορά σε συνεργασία με τους DB κατά τα πρότυπα των αμερικάνικων "short lines", με αξιόλογα αποτελέσματα (150.000 τόννους πέρυσι).



Το ντηζελοκίνητο "ελαφρύ μετρό" της Mirandela στην Πορτογαλία.

Όλα τα παραπάνω, υποβοηθήθηκαν (κυρίως χρηματοδοτικά με επιχορήγηση) από το ομόσπονδο κρατίδιο, σε εφαρμογή πρόσφατου νόμου που ψηφίστηκε από το Γερμανικό Κοινοβούλιο. Τα επόμενα χρόνια θα δοθεί μεγάλη προσοχή στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων δικτύων τοπικών δημόσιων συγκοινωνιών στη Γερμανία, με ραχοκοκκαλιά τις τοπικές γραμμές μέσων σταθερής τροχιάς, όπως ακριβώς έγινε στο Düren, όπου μετά τις βελτιωτικές παρεμβάσεις αυξήθηκε η πελατεία του συστήματος κατά 40%.

2. Ένα άλλο παράδειγμα είναι το λεγόμενο "ελαφρύ μετρό"

της Πορτογαλικής πόλης Mirandela. Στις 28 του περασμένου Ιουλίου η γραμμή στενού πλάτους Mirandela-Carvalhais ξαναλειτούργησε με την επωνυμία "ελαφρύ μετρό της Mirandela", χάρη σε μια επένδυση 300 εκατ. εσκούδος, που κατά το πλείστον επιχορηγήθηκε από τον Δήμο της Mirandela. Δημιουργήθηκαν και δύο νέοι ενδιάμεσοι σταθμοί, ενώ τα δρομολόγια γίνονται κάθε μισή ώρα τις ώρες αιχμής. Χρησιμοποιήθηκαν 4 ελαφρές αυτοκινητάμαξες από την πρώην Γιουγκοσλαβία (Djugo Djakovic), οι οποίες υπέστησαν πλήρη μετασκευή από μια τοπική αμαξοβιομηχανία, διατηρώντας μόνο το αρχικό σασί και τα φορεία τους.

Σε γενικές γραμμές, σε πολλές χώρες της Ευρώπης, χάρη στην εμπνευσμένη πρωτοβουλία και δράση της Τοπικής και Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης πνέει ένας νέος άνεμος αναδημιουργίας για τα δίκτυα τοπικών σιδηροδρόμων, που παλαιότερα αποτελούσαν τα συνήθη πρώτα θύματα της τότε επιχειρούμενης συρρίκνωσης του σιδηροδρόμου.

2. Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥ RAILBUS

Η εφαρμογή ελαφρού τύπου αυτοκινητάμαξων, στις περισσότερες περιπτώσεις με άξονες αντι φορείων και με τυποποιημένα δομικά στοιχεία παρμένα από την λεωφορειακή ή την σύγχρονη τροχιοδρομική τεχνολογία και αμαξοποιία, τα επονομαζόμενα RAILBUSES ("σιδηροδρομικά λεωφορεία") και οι διάφορες παραλλαγές τους, αποτελούν την βάση πάνω στην οποία στηρίχθηκαν όλες οι προσπάθειες για την αναγέννηση των τοπικών σιδηροδρόμων. Αυτό συνέβη για λόγους μείωσης τόσο του αρχικού κατασκευαστικού, όσο και του λειτουργικού κόστους των τρενών που εξυπηρετούν αυτά τα δίκτυα. Η τεχνολογία του RAILBUS είναι από παλαιότερα γνωστή χάρη στα φημισμένα γερμανικά Schienenbus (μικρές ελαφρές διαξονικές αυτοκινητάμαξες) που εξυπηρέτησαν τοπικές γραμμές όχι μόνο στην Γερμανία, αλλά και σε αρκετές άλλες χώρες (Ισπανία, Αυστρία, Γιουγκοσλαβία, κλπ.).

Το RAILBUS έχει χαμηλό κόστος αγοράς που κυμαίνεται σήμερα από 140 έως 350 εκατ. δρχ. ανά όχημα (απλό ή αρθρωτό), με μία χωρητικότητα που φθάνει μέχρι 50-85 το πολύ καθήμενα άτομα και 100-140 συνολικά μαζί με τους όρθιους. Οι μέγιστες ταχύτητες που αναπτύσσει είναι από 80 έως και 120 χλμ/ώρα, ενώ έχει υψηλές επιδόσεις επιτάχυνσης και πέδησης. Οι τελευταίες, που ενισχύονται στα πλέον σύγχρονα οχήματα Railbus χάρη στην ύπαρξη ισχυρής ηλεκτρομαγνητικής πέδης (όπως το τραμ), αντισταθμίζουν την ικανότητα αντοχής σε πρόσκρουση του πλαισίου. Το χαρακτηριστικό αυτό τα καθιστά ικανά και για κίνηση σε τροχιοδρομικού τύπου γραμμή επί της οδού (street running) με πορεία όψεως, όπως ακριβώς και το τραμ ή το ελαφρύ μετρό. Μια άλλη σημαντική επίδοσή τους είναι η οικονομικότητα στην εκμετάλλευση, χάρη στην δυνατότητα που έχουν για λειτουργία με μονομελές προσωπικό (one man operation), αλλά κυρίως χάρη στην πολύ μικρή κατανάλωση καυσίμου που τα χαρακτηρίζει. Για παράδειγμα το Railbus της BRE-Leyland που κατασκευάστηκε το 1980 είχε κατανάλωση μόλις 0,25 λίτρα ανά χιλιόμετρο, όταν οι ελκόμενοι τοπικοί συρμοί τους οποίους αντικατέστησε (αποτελούμενοι από μία μηχανή, μια σκευοφόρο και δύο επιβατικά βαγόνια-σύνολο 300 τόννους-), είχαν κατανάλωση 5 λίτρα ανά χιλιόμετρο. Το RAILBUS ανταποκρίνεται σε πληθώρα ελαφρών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών (επαρχιακές γραμμές μικρού μήκους, διακλαδώσεις του κύριου σιδηρ. δικτύου, μεταφορά δεμάτων και ταχυδρομείου σε αγροτικές περιοχές, ημιαστική συγκοινωνία μεταξύ μικρών πόλεων και κωμοπόλεων).

Τα τελευταία χρόνια ένας μεγάλος αριθμός εταιρειών και κατασκευαστικών οίκων έχει ασχοληθεί με την παραγωγή διαφόρων τύπων και παραλλαγών RAILBUS, και το γεγονός αυτό, λόγω

του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται, κρατάει τις αγοραστικές τιμές τους σε χαμηλό επίπεδο, καθιστώντας σαφώς πιο συμφέρουσα την αγορά τους σε σχέση με τις συμβατικού τύπου (και βαρύτερες) αυτοκινητάμαξες. Η νέα εποχή των RAILBUSES ξεκίνησε το 1980 με τα αγγλικής κατασκευής BRE-LEYLAND που προμήθευσαν 340 οχήματα στους Βρετανικούς, Ιρλανδικούς και Αμερικάνικους Σιδηροδρόμους. Την σκυτάλη πήρε, στα μέσα της δεκαετίας του '80, η Τσεχοσλοβάκικη Εταιρεία Οχημάτων (Ceskoslovenske Vagonky) που κατασκεύασε 330 διαξονικά οχήματα RAILBUS τύπου M152 για τους Τσεχοσλοβάκικους Σιδηροδρόμους, και στη συνέχεια άλλα 400 οχήματα για διάφορα τοπικά σιδηροδρομικά δίκτυα του Κόσμου και 170 οχήματα για τους Ουγγρικούς Σιδηροδρόμους (Bzmt). Σήμερα την παράδοση αυτή συνεχίζει η εταιρεία MSV Studenka (Moravskoslezska Vagonka-Βιομηχανία Σιδηροδρομικών Οχημάτων Μοραβίας-Σιλεσίας), που σε συνεργασία με την Skoda εξακολουθεί να κατασκευάζει αυτές τις κομψές και πολύ οικονομικές ελαφρές διαξονικές αυτοκινητάμαξες, χωρητικότητας 100 επιβατών (και αξίας 140 εκ. δρχ. ανά όχημα).

Ανάλογες διαξονικές μικρές αυτοκινητάμαξες με υδροδυναμική μετάδοση κατασκεύασε ο Γαλλικός οίκος Soule για τα τοπικά δίκτυα της Βρετανίας. Έχουν χωρητικότητα 50 καθημένων επιβατών. Αλλά και πέραν του Ατλαντικού οίκοι κατασκεύασαν αντίστοιχες αυτοκινητάμαξες (άλλωστε απο παλαιότερα ήσαν δημοφιλείς στους Λατινοαμερικάνικους Σιδηροδρόμους- Βολιβία, Περού, Ισημερινός, κλπ.- οι ελαφρές αυτοκινητάμαξες με αμάξωμα λεωφορείου). Συγκεκριμένα η EPEF Cardenas έφτιαξε τέτοια οχήματα για τους Κουβανέζικους Σιδηροδρόμους, ενώ η MATAFER προμήθευσε τις τοπικές διακλαδώσεις των Αργεντινικών Σιδηροδρόμων με ελαφρές αυτοκινητάμαξες φέρουσες φορεία.

Σημαντική συμβολή στην αμαξοποιία των RAILBUSES είχε και η Ουγγρική Κοινοπραξία GANZ-IKARUS που κατασκεύασε ανάλογη αρθρωτή αυτοκινητάμαξα, χρησιμοποιώντας το αμάξωμα του γνωστού μας λεωφορείου IKARUS. Το όχημα αυτο, που είναι κλιματιζόμενο και διαθέτει μίνι-μπάρ, το προμήθευσε τόσο στους Ουγγρικούς Σιδηροδρόμους, όσο και σε χώρες της Ασίας και της Ωκεανίας (Μαλαισία, Ταϊλάνδη, Σιγκαπούρη, Νέα Ζηλανδία).

Όμως η πιο εντυπωσιακή εξέλιξη στον σχεδιασμό και την κατασκευή των RAILBUSES, οφείλεται στη νέα γενεά αυτών των αυτοκινηταμαξών που μόλις πρόσφατα άρχισε να κατασκευάζεται και να διατίθεται στην αγορά απο διάφορους Γερμανικούς και Ελβετικούς οίκους, ενσωματώνοντας στοιχεία του σχεδιασμού και της τεχνολογίας των σύγχρονων τραμ και του ελαφρού μετρό (Light Rail Technology). Αναφέρουμε ενδεικτικά τους κυριότερους τύπους αυτών των οχημάτων:

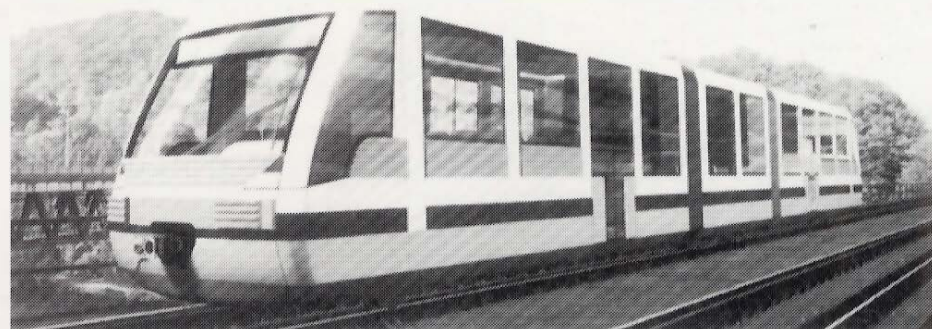
– Το Regio Sprinter RVT των SIEMENS-DUEWAG, που παρουσιάσαμε ήδη όταν αναφερθήκαμε στο δίκτυο του Düren: στην ουσία πρόκειται για ένα σύγχρονο νηζελοκίνητο τραμ (διάταξη τροχών A-2-A) χαμηλού δαπέδου κατά το 70% του μήκους του, αποτελούμενο απο ένα διπλό αρθρωτό όχημα 73 καθημένων, με χώρο για μεταφορά ποδηλάτων.

– Το LINT των Linke Hoffman-Busch: πρόκειται για ένα παρόμοιο προς το προηγούμενο σύγχρονο νηζελοκίνητο ελαφρύ σιδηροδρομικό (τροχιοδρομικό) όχημα, με ίδια διάταξη τροχών, χαμηλού δαπέδου επίσης, με σπονδυλωτό (modular) σχεδιασμό (μπορούν δηλ. να προσθαφαιρούνται ενδιάμεσα modul) και με δυνατότητα προσαρμογής του οχήματος σε διάφορες διαστάσεις και πλάτη γραμμής.

– Το Regioliner της AEG έχει πιο συμβατική εμφάνιση με διάταξη τροχών A1-2-1A όταν είναι διπλό ή A1-1A όταν είναι μονό όχημα. Χρησιμοποιεί τυποποιημένα στοιχεία άλλων σιδηροδρομικών και τροχιοδρομικών οχημάτων και είναι κατασκευασμένο απο αλουμίνιο (ελαφρύ όχημα). Διαθέτει και αυτό χαμηλό δάπε-

δο.

– Το Regio Shuttle της ABB-Henschel, είναι σχεδιασμένο σε τρεις παραλλαγές (μονό, διπλό και τριπλό όχημα), με χωρητικότητα 76 καθημένων και 105 ορθίων το μονό όχημα. Η μέγι-



Το LINT της LHB.

στη ταχύτητά του είναι 120 χλμ/ώρα και φέρει κι αυτό εκτός από υδροδυναμική και ηλεκτροπνευματική πέδη και την απαραίτητη για τα ελαφρά σιδηροδρομικά οχήματα ηλεκτρομαγνητική πέδη επι της τροχιάς. Δύο γερμανικά τοπικά σιδηροδρομικά δίκτυα έχουν κάνει ήδη τις πρώτες τους παραγγελίες για τέτοια οχήματα.

– Το TALENT των Bombardier-Talbot, είναι στη πραγματικότητα ένα φάσμα ελαφρών αυτοκινηταμαξών χαμηλού δαπέδου για τοπικές συνδέσεις, που αφορά διάφορες παραλλαγές του ίδιου οχήματος (σε ηλεκτρική ή δηζελοκίνητη έλξη, με ή χωρίς μηχανισμούς TILT/πλευρικής εξισορρόπησης, με φορεία για ταχύτητες έως 150 χλμ/ώρα ή με μεμονωμένους άξονες για μέγιστη ταχύτητα 100χλμ/ώρα).

– Το GTW 2/6 της Γερμανοελβετικής Κοινοπραξίας Stadler-SLM-AEG-DWA είναι σχεδιασμένο και αυτό σαν μια αρθρωτή δηζελοκίνητη αυτοκινητάμαξα χαμηλού δαπέδου, που βγαίνει σε διάφορα μεγέθη π.χ. πλάτος οχήματος απο 2,2 έως 3,1 μέτρα, δηζελοηλεκτρική ή ηλεκτρική έλξη τριών διαφορετικών βολτάζ (15 KV E.P., 1200 v. Σ.Π., 3000 v. Σ.Π.) και τέλος για 4 διαφορετικά πλάτη γραμμής (900 mm, 1000 mm, 1435 mm, 1524 mm). Αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα 120 χλμ/ώρα και έχει μεγάλη χωρητικότητα επιβατών (έως 240 επιβάτες η μεγάλη παραλλαγή).

– Το Eurailbus της Κοινοπραξίας DeDietrich-Neoplan είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο σχεδιασμού και προβλέπεται να αναπτύσσει μέγιστη ταχύτητα 120 χλμ/ώρα.

– Τέλος το πρώτο δυόροφο σύγχρονο Railbus κατασκευάστηκε πέρυσι απο την DWA, με δηζελοκίνητη MTU (250 kw), χωρητικότητα 125 ατόμων (που επιδέχεται αύξηση σε άλλες παραλλαγές του οχήματος), μέγιστη ταχύτητα 100 χλμ/ώρα και μεγάλα πανοραμικά παράθυρα. Το όχημα αυτό κατασκευάστηκε κατόπιν μιας συζήτησης που είχε ο Πρόεδρος των DB με μηχανικούς της κατασκευάστριας εταιρείας, για την ανάγκη ενός νέου τύπου οχήματος που θα αναβαθμίσει τις τοπικές και περιφερειακές σιδηροδρομικές συγκοινωνίες στη Γερμανία. Ήδη το όχημα αυτό πωλήθηκε στο ομόσπονδο κρατίδιο της Θουρίγγης. Από 1ης Ιανουαρίου 1996 όλα τα Γερμανικά κρατίδια και τα διαμερίσματα (Lander) ανέλαβαν τις ευθύνες των τοπικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών στις περιοχές τους. Είναι σαφές λοιπόν ότι η νέα γενεά σύγχρονων οχημάτων RAILBUSES και ελαφρών αυτοκινηταμαξών για τοπικές διαδρομές, θα παίξει σημαντικό ρόλο στην ανάκτηση της ελκυστικότητας και την ανάδειξη της οικονομικότητας των τοπικών σιδηροδρομικών μεταφορών σε μεσαίας ή χαμηλής ζήτησης μη ηλεκτροκίνητες δευτερεύουσες "αγροτικές" (rural) γραμμές της Γερμανικής επαρχίας και σε διαδρομές της τάξης των 10 - 60 χλμ.



Παραδοσιακό Railbus στον τοπικό σιδηρόδρομο Elbe - Weser της Γερμανίας.



Το πρώτο Railbus της Bre-Leyland.



Το ταξικό Railbus της MSV Studenka.



Το TALENT, ελαφρή A/A tilting τοπικών γραμμών της TALBOT-BOMBARDIER.



Το Railbus της IKARUS-GANZ



Το δωόροφο Railbus της DWA.



Το GTW 2/6



Επάνω: Το RegioSprinter της SIEMENS.



Δεξιά: Το Regioliner της AEG.



Από τις ελάχιστες τοπικές γραμμές που δεν ξηλώθηκαν στη χώρα μας και ξαναλειτούργησαν πρόσφατα με επιτυχία ήταν η γραμμή Λουτρακίου. Η γραμμή αυτή έχει το πλεονέκτημα, με τροchioδρομική χάραξη (street running section), να προσεγγίζει το κέντρο του Λουτρακίου, κάτι που απειλήθηκε να καταργηθεί από τον νυν δήμαρχο, χωρίς επιτυχία όμως.

Στο μέλλον, με τον ριζικό εκσυγχρονισμό της γραμμής Αθήνας - Κορίνθου, το χαρακτηριστικό αυτής της διείσδυσης του τραίνου στο κέντρο του Λουτρακίου θα το φέρει σε χρονοαπόσταση 45 λεπτών από το κέντρο της Αθήνας.

3. ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΙ;

Στην αρχή της έρευνας αναφερθήκαμε στην φθίνουσα πορεία που έχουν οι αντίστοιχες τοπικές γραμμές και διακλαδώσεις στην Ελλάδα και το δίλημμα που έχει τεθεί από την μελέτη του Business Plan. Είναι σαφές όμως ότι όταν ξεραίνονται οι παραπόταμοι (διακλαδώσεις), στερεύει και το ποτάμι (κύριες γραμμές). Και οσάκις στο παρελθόν καταργήθηκαν και ξηλώθηκαν γραμμές (π.χ. Αθήνα-Λαύριο), αυτό είχε βαρύτερες συνέπειες αργότερα και το κόστος για την ανάκτηση των γραμμών αυτών κατέστη υπέρογκο, στο βαθμό που δεν είχε διατηρηθεί η υποδομή τους, κάτι εξαιρετικά δύσκολο για τις ελληνικές συνθήκες (θετική εξαίρεση απετέλεσαν οι γραμμές Ισθμού-Λουτρακίου, Άργους-Ναυπλίου και Λιανοκλαδίου-Στυλίδας που χάρη στους αγώνες των τοπικών Ο.Τ.Α., των σιδηροδρομικών και του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου και στην γενναιότητα του τότε Γ.Δ. του ΟΣΕ κ. Δημ. Καραπάνου επαναλειτούργησαν με δρομολόγια από Αθήνα και μάλιστα με επιτυχία, αφού οι πληρότητες των τρένων τις μέρες αιχμής στις γραμμές αυτές ξεπερνούν το 150%!).

Πιστεύουμε πως η αναζωογόνηση αυτών των γραμμών είναι χρήσιμη για μια σειρά από λόγους (κοινωνικούς, συγκοινωνιακούς, περιβαλλοντικούς, τουριστικούς, εφεδρεία για το μέλλον, τροφοδοσία των κυρίων γραμμών του ΟΣΕ και αύξηση της ζώνης επιρροής τους). Δεν χρειάζονται μεγάλες επενδύσεις για "υψηλές ταχύτητες" και άλλα ανάλογα. Χρειάζονται έξυπνες χαμηλού κόστους επενδύσεις και διαχειριστικές παρεμβάσεις που μπορούν να αναληφθούν είτε από τον ΟΣΕ (άμεσα), είτε από τοπικές εταιρείες εκμετάλλευσης που θα μπορούν να δημιουργηθούν στο μέλλον με συμμετοχή του ΟΣΕ (προαιρετικά), της Τοπικής Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης και ενδεχομένως και ιδιωτών (π.χ. αστικά ΚΤΕΛ πόλεων επαρχίας). Αναφέρουμε επιγραμματικά κάποιες ενέργειες που πρέπει να γίνουν, εάν πράγματι η Διοίκηση του ΟΣΕ θέλει να επιβεβαιωθούν οι διακηρύξεις της (που έκανε σαν απάντηση στις αρχικές προτάσεις της PLANOSE) ότι δεν θα κλείσει καμμία γραμμή:

α) Γενικές ενέργειες:

1. Συνεννόηση με τις Κρατικές Αρχές και τη Νομαρχιακή και Τοπική Αυτοδιοίκηση για χρηματοδότηση από τα Περιφερειακά Χρηματοδοτικά Προγράμματα των έργων και προμηθειών που απαιτούνται για μια ευπρόσωπη λειτουργία αυτών των γραμμών. Ομοίως για την επιδότηση της λειτουργίας τους (με συμβόλαιο Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας) από το Κράτος ή την Περιφέρεια ή την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση.
2. Ανακαίνιση της επιδομής και σηματοδότηση κάποιων επικίνδυνων πασαγίων όλων των τοπικών γραμμών για αξιοπρεπείς συνθήκες πορείας (κύλιση, ταχύτητα, κλπ.). Π.χ. δεν είναι καθόλου δύσκολο στην γραμμή Πύργου-Κατακώλου (επιτρεπόμενη ταχύτητα 20 χλμ/ώρα ή Άργους-Ναυπλίου 40 χλμ/ώρα), οι ταχύτητες να αυξηθούν σε 60 ή 70 χλμ/ώρα τουλάχιστον.
3. Προμήθεια νέων συγχρόνων ελαφρών αυτοκινηταμαξών τύπου RAILBUS (η Δ.Π.Π. έχει ζητήσει πρόσφατα από την Διοίκηση του ΟΣΕ προμήθεια 12 RAILBUSES). Επειδή πιστεύουμε ότι η επιχειρούμενη ανακατασκευή των A/A Esslingen στην Πελοπόννησο είναι κάτι προσωρινό, αμφιβόλου αποτελέσματος και δεν σηματοδοτεί μια εικόνα ανανέωσης που για λόγους ψυχολογίας και μάρκετινγκ έχουν ανάγκη οι τοπικές γραμμές, θα πρέπει να γίνει δεκτή η πρόταση της ΔΠΠ, τουλάχιστον στο θέμα αυτό. Εάν αυτό γίνει, θα είναι η πιο αποτελεσματική απάντηση στις αρχικές σκέψεις που είχε διατυπώσει η Planose και θα διαλυθεί η αβεβαιότητα για το μέλλον αυτών των γραμμών. (Σημ. Σύντ: κυριολεκτικά επί του πιεστηρίου μαθαίνουμε ότι από το Συμβούλιο Διεύθυνσης του ΟΣΕ εγκρίθηκε τελικά η προμήθεια 8 RAILBUSES μαζί με 8 δηζελάμαξες, 5 προαστιακές A/A και 30 επιβατάμαξες κλιματιζόμενες, όλα για την Δ.Π.Π., καθώς και δύο μικρές δηζελάμαξες για τη γραμμή Πηλίου).
4. Απλοποίηση των διατάξεων και προδιαγραφών συγκρότη-

σης και εκμετάλλευσης των γραμμών αυτών σε σχέση με τα μεγάλα δίκτυα των υψηλών ταχυτήτων και των μεγάλων φορτίων. Εφαρμογή των αρχών της τροchioδρομικής εκμετάλλευσης: μονομελές προσωπικό (με ακυρωτικά μηχανήματα) ή διμελές, στην χειρότερη περίπτωση, κλειστοί σταθμοί ή στάσεις, απλοποίηση ρύθμισης κυκλοφορίας, (εφαρμογή της αρχής "1 or 2 engines-in-steam principle" δηλ. κυκλοφορία 1 ή 2 συνθέσεων ανά πάσα στιγμή, εάν δε προστεθεί και τρίτος συρμός η κυκλοφορία να ρυθμίζεται από τους μηχανοδηγούς με ραδιοτηλέφωνο), χρήση υβριδικής σιδηροδρομικής-τροchioδρομικής τεχνολογίας για δυνατότητα κίνησης σε τμήματα γραμμής ποικίλου χαρακτήρα, χρήση ιθυντηρίων οχημάτων (σε περίπτωση που απαιτούνται ρυμουλκούμενα οχήματα για την εξυπηρέτηση των αιχμών κινήσεως) προς αποφυγή ελιγμών στα τέρματα κλπ. Αυτά αφορούν αποκλειστικά την περίπτωση τοπικών διακλαδώσεων και όχι κίνηση επί κυρίας γραμμής.

5. Πύκνωση των δρομολογίων σε συχνότητα ανάλογη με του ΚΤΕΛ περίπου, ευκρινής σήμανση των στάσεων (με αναγραφή των δρομολογίων), δημιουργία καλών ανταποκρίσεων με αρτηριακά τρένα, ενημέρωση στα τοπικά ΜΜΕ. Να γίνει έρευνα αγοράς σε τοπικό επίπεδο για αποκάλυψη προτιμήσεων του κοινού (ως προς ωράρια, επίπεδο εξυπηρέτησης, κλπ.).

β) Ειδικές ενέργειες:

Όλα τα παραπάνω θα πρέπει να αφορούν τις παρακάτω γραμμές:

α) Δίκτυο Πελοποννήσου (Δ.Π.Π.):

– Καβάσιλα-Κυλλήνη: Ιδιαίτερη προσοχή να δοθεί στις ανταποκρίσεις με τα φέρυ-μπωτ.

– Ολυμπία-Πύργος-Κατάκωλο: έχουμε αναφερθεί ξανά σ' αυτή τη γραμμή, ότι μπορεί να παίξει μελλοντικά τον ρόλο ενός "ελαφρού μετρό" για την περιοχή Πύργου (βλ. το παράδειγμα της Mirandela) και να μεταφέρει τους τουρίστες των κρουαζιερόπλοιων από το Κατάκωλο στην Αρχ. Ολυμπία.

– Καλαμάτα-Διαβολίτσι: δρομολόγηση σε κατάλληλα ωράρια για εξυπηρέτηση τοπικών μετακινήσεων.

– Τρίπολη-Μύλοι: εποχιακή λειτουργία για τους λουόμενους.

– Τρίπολη-Μεγαλόπολη: μεταφορά εργαζομένων στον ΑΗΣ εάν η γραμμή επεκταθεί έως εκεί.

– Παραλία Καλαμάτας-Ασπρόχωμα (ΤΕΙ)-Αεροδρόμιο-Μεσσήνη: και σ' αυτή τη γραμμή έχουμε αναφερθεί ξανά. Θα πρέπει στην Καλαμάτα να συνδυαστεί με το προγραμματισμένο από την τοπική δημοτική αρχή τραμ της πόλης. Με αφετηρία την Παραλία Καλαμάτας θα πρέπει να φθάνει μέχρι το ύψος των ΤΕΙ Ασπροχώματος και από εκεί μέσω της επάνω γραμμής του τριγώνου Σ.Σ. Ασπροχώματος να πηγαίνει στην Μεσσήνη, όπου μπορεί να επεκταθεί πέραν του σταθμού μέχρι την κεντρική πλατεία με τροchioδρομική χάραξη.

– Άργος-Ναύπλιο: με πύκνωση των δρομολογίων και επέκταση από τον Σ.Σ. Άργους μέχρι την κεντρική πλατεία του Άργους εν είδει τραμ, όπως πρότεινε ο νυν δήμαρχος Άργους προ διετίας (υποσχέθηκε ότι σ' αυτή την περίπτωση θα πεζοδρομήσει τον συνδεδημένο δρόμο).

– Κρουονέρι-Αργίτιο: επαναλειτουργία της γραμμής σε συνδυασμό με ταχύπλοη σύνδεση Κρουονερίου-Πατρών (προαστιακή συγκοινωνία Πάτρα - Μεσολόγγι - Αργίτιο).

β) Δίκτυο ΔΠΑ και ΔΠΜΘ:

– Λιανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα: προαστιακή λειτουργία όπως προτάθηκε από τον Δήμο Στυλίδας με καλές ανταποκρίσεις στο Λιανοκλάδι με τις αρτηριακές αμαξ/χίες.

– Φλώρινα-Ν.Καύκασος, Κοζάνη-Πτολεμαΐδα (ΑΗΣ)-Αμύνταιο (ΑΗΣ), Ν. Ορεστιάδα-Ορμένιο: τοπικές συνδέσεις για εξυπηρέτηση εργαζομένων, ακριτικού πληθυσμού, στρατιωτών κλπ.

ΚΤΕΛ Αττικής εναντίον Προαστιακού Σιδηροδρόμου

Επίθεση κατά του προαστιακού σιδηροδρόμου που πρόκειται να κατασκευασθεί προς το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων και το Λαύριο, εξαπέλυσαν τα γνωστά αυτοκινητιστικά συμφέροντα.

Με άρθρο του το περιοδικό "ΠΟΥΛΜΑΝ & ΛΕΩΦΟΡΕΙΟ", που εκφράζει τις απόψεις τους, ζητά να μην κατασκευαστεί το έργο για να μην πεινάσουν οι ...χιλιάδες οικογένειες που ζουν από το ΚΤΕΛ Αττικής και να μην επιβαρυνθεί το Δημόσιο με τα έξοδα κατασκευής και λειτουργίας ενός ακόμα "ζημιωγόνου" σιδηροδρόμου.

Είναι γνωστές οι θέσεις των εκφραστών αυτών των συμφερόντων και σε κάθε επίθεσή τους προς τον σιδηρόδρομο τις επαναλαμβάνουν. Έχουν καταντήσει γελοία μονότονοι να υποστηρίζουν με επιχειρήματα που δεν αντέχουν σε καμμία κριτική, τη συνέχιση της βασιλείας τους. Γνωρίζουν ότι αποτελούν ομάδα πολιτικής πίεσης και απευθύνονται στους ατυχείς πολιτικούς που εξαρτούν το κοινοβουλευτικό ή κυβερνητικό τους μέλλον από τις ψήφους τους. Καλό θα είναι να μάθουν οι κύριοι αυτοί ότι και οι επιβάτες ψηφίζουν. Και οι επιβάτες της περιοχής Μεσογείων έχουν ήδη ψηφίσει. Έχουν μαυρίσει το ΚΤΕΛ και έχουν ζητήσει την επαναλειτουργία της παλαιάς γραμμής Λαυρίου ως ένα σύγχρονο προαστιακό σιδηρόδρομο. Οι Δήμαρχοι της περιοχής ήταν σαφέστατοι στις καταγγελίες τους που έκαναν κατά τη διάρκεια της σχετικής ημερίδας που έγινε στο Λαγονήσι (25-6-1995) για την επαναλειτουργία της γραμμής. "Το ΚΤΕΛ δεν μας εξυπηρετεί, δεν πυκνώνει τα δρομολόγια, τα λεωφορεία χρειάζονται υπερβολικά πολύ χρόνο (στην αιχμή μέχρι και 3 ώρες) να φθάσουν στον προορισμό τους" ανέφεραν στις ομιλίες τους και κατέληξαν τονίζοντας ότι "η επαναλει-

τουργία της γραμμής Αθηνών-Λαυρίου είναι η ελάχιστη αντιπαροχή που ζητά ο λαός των Μεσογείων στην κατασκευή του αεροδρομίου των Σπατών".

Είναι πράγματι απύθμενο το θράσος αυτών που βλέπουν τους επιβάτες σαν πεντακοσάρικα ή χιλιάρικα να ζητούν από την Πολιτεία να καταδικάσει συγκοινωνιακά τα Μεσόγεια και το λαό τους για τις επόμενες δεκαετίες, για να μην θιγούν καμιά διακοσοπεννηταριά λεωφορειούχοι (οι χιλιάδες οικογένειες που βρέθηκαν αλήθεια; 136 λεωφορεία έχει όλα κι' όλα το ΚΤΕΛ με δύο κατά μέσο όρο ιδιοκτήτες το κάθε ένα). Και το πόσο σκέφτονται το επιβατικό κοινό φαίνεται και από την τελευταία τους ενέργεια να αντικαθιστούν τα προαστιακού τύπου λεωφορεία τους με υπερυψωμένα πούλμαν που εισάγουν μεταχειρισμένα από την Ευρώπη. Αυτό το κάνουν για να εκτελούν άνετα δρομολόγια Αθήνας-Θεσσαλονίκης (η προηγούμενη κυβέρνηση τους έδωσε αυτό το δικαίωμα). Για λόγους όμως εξίσωσης χιλιομέτρων τα λεωφορεία αυτά δρομολογούνται και στις ακατάλληλες γι' αυτά προαστιακές γραμμές Μαραθώνα, Ραφήνας, Μαρκόπουλου, Λαυρίου, Σουνίου και Μεγάρων. Και δεν αποκλείεται σιγά-σιγά όλα τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ να αντικατασταθούν με τέτοια (ήδη είναι καμιά δεκαριά) με τη συνηγορία των υπηρεσιών του Υπουργείου Μεταφορών που τους δίνουν άδεια. Κάτι τέτοιο έχει συμβεί ήδη στο ΚΤΕΛ Νομού Θεσσαλονίκης. Αυτοί οι κύριοι πρέπει να πάρουν χαμπάρι ότι στο τέλος θα μείνουν μόνο με τη γραμμή Θεσσαλονίκης γιατί με τέτοια πούλμαν δεν θα μπορούν να εκτελούν δρομολόγια στις προαστιακές διαδρομές που μελλοντικά θα γίνουν -θέλουν δε θέλουν- τροφο-

δοτικές προς τον προαστιακό σιδηρόδρομο και το έργο αυτό θα το αναλάβουν άλλοι (ίσως ο ΟΑΣΑ). Και η γραμμή Θεσσαλονίκης σε λίγο καιρό δεν θα αποδίδει όσα και σήμερα. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής της διπλής γραμμής Ορφανών-Δοξαρά, Λάρισας-Ευαγγελισμού και Λεπτοκαρυάς-Κατερίνης, ο χρόνος μιας αμαξοστοιχίας InterCity Αθήνας-Θεσσαλονίκης θα πέσει κάτω από 6 ώρες (με τα νέα δρομολόγια από τον Ιούνιο του 1996). Και τα έργα συνεχίζονται με στόχο τις 4:30. Τότε ποιός θα πηγαίνει στη Θεσσαλονίκη με το ΚΤΕΛ; Αν θέλουν λοιπόν να εξασφαλίσουν το μεροκάματό τους να αφήσουν τις ανόητες επιθέσεις κατά του Σιδηροδρόμου και να κοιτάξουν με ποιό τρόπο θα μπορέσουν να αναλάβουν τον συμπληρωματικό προς αυτόν ρόλο (με κατάλληλα προς τούτο οχήματα αστικού ή προαστιακού τύπου, μετατρέποντας το ΚΤΕΛ σε εταιρεία κ.λ.π.). Αλλιώς ας ετοιμαστούν να αλλάξουν επάγγελμα.

Α.Κ.



Πιο φτηνό τώρα το εισιτήριο με το τρένο για Λουτράκι (και Χαλκίδα)

ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ο.Σ.Ε.: ΩΡΑ ΜΗΔΕΝ

Έρευνα: Γ. Νάθενας

Όπως είναι γνωστό, τα τελευταία χρόνια ο σιδηρόδρομος στη χώρα μας έχει υποστεί μεγάλες απώλειες εμπορευματικού έργου, τόσο στις εσωτερικές, όσο και στις διεθνείς μεταφορές. Οι κυριότερες αιτίες γι' αυτό είναι ο σκληρός ανταγωνισμός από τα οδικά μέσα (σαν πιο ευέλικτα, αυτόνομα μεταφορικά μέσα, μπόρεσαν να προσαρμοστούν και να εκμεταλλευτούν ευκολότερα τις σημερινές συνθήκες φιλελευθεροποίησης της αγοράς μεταφορών) και η Γιουγκοσλαβική κρίση.

Επειδή θεωρούμε ότι πρωταρχική αποστολή του σιδηροδρόμου και βασικό όρος για την επιβίωσή του είναι η ουσιαστική συμμετοχή του στις εμπορευματικές μεταφορές και η εκτέλεση ενός αξιόλογου εμπορευματικού έργου, απευθυνθήκαμε στον Β.Γ.Δ. του ΟΣΕ κ. Ι. Ρήγα και τον Επίκουρο Καθηγητή του Ε.Μ.Π. (Τομέας Μεταφορών και Συγκ. Υποδομής) κ. Δ. Τσαμπούλα, για να μας ενημερώσει ο πρώτος και να μας πει τις απόψεις του ο δεύτερος γύρω από την σημερινή θέση



Εμπορικός συρμός μεταφοράς χημικών προϊόντων μεταξύ Σ.Σ. Αγρα και Έδεσσας

Γ. ΝΑΘΕΝΑΣ

του ΟΣΕ ως προς το πρόβλημα της μείωσης του εμπορικού του έργου και τους τρόπους αντιμετώπισής του. Παράλληλα, σταχυολογήσαμε κάποια χρήσιμα στοιχεία και σχετικές πληροφορίες από τη ΔΕΜ ΟΣΕ και τη μελέτη του ΥΠΕΘΟ "Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών - Ελλάδα 2010" (Δρόμος ΑΕΜ, Α. Ρογκάν), που παραθέτουμε στη συνέχεια:

Α. Ο ΧΑΡΑΚΤΗΡΑΣ ΤΩΝ ΕΜΠ. ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟΥ ΟΣΕ

(αποσπάσματα από τη μελέτη του ΥΠΕΘΟ)

"...Όπως είναι γνωστό, το εμπορευματικό έργο του ΟΣΕ διακρίνεται σε μεταφορές εσωτερικού, διεθνείς μεταφορές και διαμετακομιστικές μεταφορές (τράνζιτ).

Η εκμετάλλευση εμπορευματικών τρένων από τον ΟΣΕ σήμερα κατά ένα 23% περίπου της κίνησης αφορά τις εσωτερικές μεταφορές (με αντίστοιχο ποσοστό εσόδων 31%

επί του συνόλου) ενώ το υπόλοιπο αφορά την διεθνή και διαμετακομιστική κίνηση. Η τελευταία, αν και είναι μεγάλη σε όγκο, δεν αποφέρει τα ανάλογα έσοδα λόγω της μικρής χιλιομετρικής διάνυσης στο ελληνικό έδαφος. Ο ανταγωνισμός από τα φορτηγά αυτοκίνητα συμπληρώνεται και από εκείνον που προξενείται από τα πλοία στον τομέα των βα-

ρέων και ογκωδών (χύδην κλπ) εμπορευματικών μεταφορών που αποτελεί προνομιακό πεδίο για τον σιδηρόδρομο. Παράλληλα, υπάρχει ισχυρός εποχιακός χαρακτήρας σε σημαντικές κατηγορίες φορτίων που διακινούνται κατ' εξοχήν με το τρένο. Ο κύριος τρόπος εκμετάλλευσης αφορά εμπορευματικές αμαξοστοιχίες μεταφοράς τμηματικών αποστολών (με χρήση δηλ. φορταμαξών για μεταφορά φορτίων και ειδών διαφόρων τύπων και προορισμών) που δεν είναι πλέον ιδιαίτερα ελκυστικός και ανταγωνιστικός προς τα οδικά μέσα μεταφοράς, ιδιαίτερα σε μεταφορές για αποστάσεις κάτω των 250 χιλιομέτρων.

Αντίθετα οι "κλειστοί συρμοί" ταχείας προώθησης ομοιογενούς φορτίου (block trains, unit trains) παρουσιάζονται περισσότερο αποτελεσματικοί από οικονομικής σκοπιάς διότι αφ' ενός μεν έχουν υψηλό συντελεστή πλήρωσης φορτίου, αφ' ετέρου δε εκτελούν προεξασφαλισμένη και συγκεκριμένη βαριά μαζική μεταφορά από ένα καθορισμένο σημείο φόρτωσης σε κάποιο άλλο σημείο εκφόρτωσης, χωρίς να προϋποθέτουν ενδιάμεσες φορτοεκφορτώσεις και πολυδάπανες και χρονοβόρες διαδικασίες σύνθεσης και ανασύνθεσης των συρμών στις Διαλογές. Τέτοιοι συρμοί χρησιμοποιούνται από τον ΟΣΕ τα τελευταία χρόνια για την διακίνηση πετρελαίου τράνζιτο (Θεσσαλονίκη - Σκόπια ή Θεσ/κη/Αλεξανδρούπολη - Βουλγαρία), λιγνίτη, τεύτλων, πετρελαίου σε εσωτερικές διαδρομές (εφοδιασμός ΑΗΣ Μεγαλόπολης και Πτολεμαΐδας), μεταφορά CONTAINERS από τους συρμούς της INTERCONTAINER κλπ.

Το 75% των μεταφερομένων φορτίων από τον ΟΣΕ διακινείται στον κύριο άξονα Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης - Προμαχώνα. Από το υπόλοιπο δίκτυο σχετικά αξιόλογη εμπορευματική κίνηση παρουσιάζουν οι γραμμές της Μεγαλόπολης, της Κοζάνης και του Έβρου. Ειδικά στην περιοχή της Μακεδονίας παράγεται το 85% της συνολικής εμπορευματικής κίνησης του ΟΣΕ.

Σημαντικό πρόβλημα αποτελεί η έλλειψη επαρκούς αριθμού βιομηχανικών παρακαμπτηρίων γραμμών που περιορίζει την εμβέλεια εξυπηρέτησης του δικτύου. Στο πρόβλημα αυτό προστίθεται και η έλλειψη διαθεσιμότητας ικανού αριθμού ελκτικών μονάδων, οπότε μειώνεται η αξιοπιστία, η κανονικότητα και η ταχύτητα της μεταφοράς, ενώ είναι δύσκολο να ανταποκριθεί ο ΟΣΕ σε ικανοποίηση αιτούμενου πρόσθετου μεταφορικού εμπορευματικού έργου.

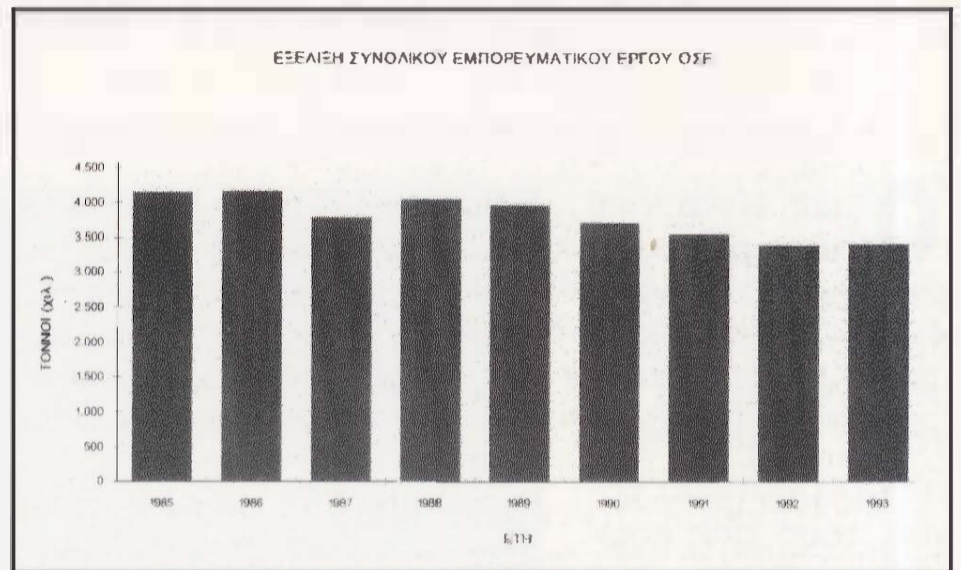
Ένα άλλο πρόβλημα που αντιμετωπίζει ο ΟΣΕ είναι η έλλειψη επαρκούς στόλου φορταμαξών ειδικών μεταφορών. Επειδή η κατηγορία αυτή των βαγονιών προορίζεται μόνο για συγκεκριμένες και όχι γενικές χρήσεις, θα πρέπει να υπάρχει συγκεκριμένη (εξασφαλισμένη) ζήτηση αυτών των "ειδικών μεταφορών" και όχι ευκαιριακή, προκειμένου η επένδυση απόκτησης αυτών των οχημάτων να είναι αποδοτική. Συνεπώς ο ΟΣΕ θα πρέπει είτε να βρει ένα γρήγορο τρόπο απόκτησης τέτοιων οχημάτων όταν θα κλείνει ανάλογες συμφωνίες (με λήζινγκ ή ενοικίαση και εφ' όσον η συμφωνία είναι πολυετής να προβαίνει και σε αγορά ανάλογου υλικού), είτε θα πρέπει με κατάλληλο μάρκετινγκ - πάντα από την πλευρά του - να πεισθούν οι ενδεχόμενοι πελάτες να αποκτήσουν εκείνοι τέτοια βαγόνια για την πάγια εξυπηρέτησή τους, αφού αυτό πλέον είναι εφικτό και στα ευρωπαϊκά δίκτυα (ιδιωτικά βαγόνια).

Συνεπώς ο ΟΣΕ θα πρέπει αφ' ενός μεν να αναλάβει (ενδεχομένως με βοήθεια κάποιου πράκτορα) την βολιδοσκόπηση της αγοράς "ειδικών - χύδην μαζικών μεταφορών" για να μπορέσει να υπογράψει αποδοτικά συμβόλαια και να οργανώσει κατάλληλα τους προγραμματισμούς του, αφ' ετέρου δε να κάνει περισσότερο ορθολογική διαχείριση του

στόλου του.

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια σαφής τάση μείωσης στο εμπορευματικό έργο του ΟΣΕ, όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1



"... Το 1991, ο ΟΣΕ διακίνησε μόλις 10.540 κιβώτια CONTAINERS. Συγκριτικά όμως, υπάρχει ταχεία άνοδος του φορτίου που μεταφέρεται με CONTAINERS. Από το 1980 ως το 1991, υπήρξε ενδεκαπλασιασμός του αριθμού τόννων φορτίου που μεταφέρθηκε, κι αυτό σημαίνει ότι, με τις κατάλληλες εγκαταστάσεις και προϋποθέσεις, η κίνηση θα μπορούσε να αυξηθεί σημαντικά."

"... Όσον αφορά τον ανταγωνισμό στις εμπορευματικές μεταφορές, δεν διεξάγεται επί ίσοις όροις, αφού το ιδιωτικό φορτηγό μπορεί να συμπιέσει αυθαίρετα το κόστος μεταφοράς λόγω ελλιπούς ελέγχου, αντίθετα από τον σιδηρόδρομο που διέπεται από αυστηρούς κανόνες και υπάγεται στον δημόσιο τομέα. Τα φορτηγά πολλές φορές συγκροτούν τοπικά καρτέλ που χρησιμοποιούν τα κόμιστρα του ΟΣΕ σαν πλαφόν, διαμορφώνοντας το δικό τους κόμιστρο χαμηλότερα, ενώ εκεί που δεν υπάρχει σιδηρόδρομος τα κόμιστρά τους είναι σημαντικά υψηλότερα.

Όλα αυτά τα προβλήματα δεν μπορούν να αντιμετωπισθούν παρά μονάχα στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης εθνικής πολιτικής μεταφορών, που θα διερευνήσει τρόπους για την ορθολογικότερη από κάθε άποψη (και συνεκτιμώντας τα μακροοικονομικά και περιβαλλοντικά οφέλη) κατανομή του μεταφορικού έργου στα διάφορα μέσα.

Η σημερινή τιμολογιακή πολιτική του σιδηροδρόμου αποσκοπεί με διάφορες εκπτώσεις στην προσέλκυση μεταφορικού έργου, πολλές φορές όμως η προσέλκυση του συγκεκριμένου έργου δεν αντισταθμίζει την διαφορά μεταξύ του κομίστρου και του μέσου γενικού κόστους μεταφοράς, συντελώντας έτσι στην ελλειμματικότητα του δικτύου. Μια περισσότερο προσανατολισμένη προς τη μεγιστοποίηση του οικονομικού αποτελέσματος (profit-oriented) και αντικειμενικότερη τιμολογιακή πολιτική μπορεί ακίνδυνα να ασκηθεί μονάχα όπου τα έργα εκσυγχρονισμού και το νέο τροχαίο υλικό εγγυώνται την ανταγωνιστική ποιότητα της μεταφοράς. Απαιτείται πάντως συνεχής επανεξέταση και ενδεχόμενη αναδιάρθρωση της τιμολογιακής πολιτικής (με διερεύνηση ελαστικότητας της ζήτησης), με βάση το κόστος διαδρομής και την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών, στα πλαίσια των απαιτήσεων της σύγχρονης αγοράς μεταφορών και του ισχυρά ανταγωνιστικού περιβάλλοντός της.

Ειδικότερα ως προς την εμπορευματική οικονομική πολιτική, η επανεξέταση είναι απαραίτητη για την προσέλκυση έργου από τα οδικά μέσα και την απλούστευση των

διαδικασιών τιμολόγησης. Θα πρέπει να επιδιωχθεί το μέσο έσοδο να καλύπτει τουλάχιστον το οριακό κόστος της μεταφοράς, αλλά αυτό είναι προτιμότερο να γίνει με προσέλκυση κερδοφόρας κίνησης. Γενικά πρέπει να υπάρχει ευκαμψία τιμολογιακής πολιτικής στις εμπορευματικές μεταφορές και δυνατότητα στους τοπικούς πράκτορες να αποφασίζουν γρήγορα σε σχετικά θέματα."

"...Το μέσο κόστος για κάθε χιλιομετρικό τόννο του δικτύου Πελοποννήσου είναι περίπου τριπλάσιο από το αντίστοιχο κόστος για ολόκληρο το δίκτυο του ΟΣΕ.

Η μέση είσπραξη του χιλιομετρικού τόννου είναι κατά 3,5 φορές περίπου μεγαλύτερη από τη μέση είσπραξη του χιλιομετρικού επιβάτη και καλύπτει το 81% του οριακού κόστους μεταφοράς και το 51% του γενικού κόστους. Αντίστοιχα, η μέση είσπραξη του χιλιομετρικού επιβάτη καλύπτει μόλις το 44% του οριακού κόστους μεταφοράς του και το 26% του αντίστοιχου γενικού κόστους.

Από τα παραπάνω επιβεβαιώνεται ότι η εμπορευματική σιδηροδρομική μεταφορά (που έχει και μικρότερη ευαισθησία στο χρόνο διαδρομής), είναι σαφώς πιο συμφέρουσα από επιχειρηματικής πλευράς σε σχέση με την επιβατική σιδηροδρομική μεταφορά, η οποία, έχοντας μεγαλύτερη ευαισθησία στο χρόνο διαδρομής, δεν έχει μεγάλα περιθώρια αύξησης του τιμολογίου της, για να μην μειωθεί η ανταγωνιστικότητά της, εκτός από την περίπτωση εκσυγχρονισμένης γραμμής με συρμό INTERCITY ή κάτι ανάλογο. Με

"...Για την περαιτέρω αύξηση της εμπορευματικής κίνησης μερικοί ακόμα άμεσοι στόχοι θα μπορούσαν να είναι:

- να προσφέρει ο ΟΣΕ πολλών ειδών υπηρεσίες στους πελάτες του (πέραν της μεταφοράς)
- να προσαρμοστεί το δίκτυο των εμπορικών αμαξοστοιχιών ανάλογα μεταξύ ποιών περιοχών υπάρχει εμπορική κίνηση
- να προσφέρει συνδυασμένη μεταφορά με σταθερό χρόνο μεταφοράς μεταξύ οικονομικών κέντρων
- να αυξήσει τη χρήση της πληροφορικής και της τηλεματικής
- Συνεργασία και ανταλλαγή πληροφόρησης μεταξύ των δικτύων και μείωση των καθυστερήσεων στα σύνορα."

Β. ΔΡΑΣΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΤΟΥ ΟΣΕ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΜΨΗ ΤΟΥ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΤΟΥ

Συνέντευξη με τον Β.Γ.Δ. κ. Ι. Ρήγα

Προκειμένου να ενημερωθούν οι αναγνώστες της "Σ" για την σημερινή κατάσταση των εμπ. μεταφορών του ΟΣΕ και για το τι ενέργειες γίνονται από την πλευρά του ώστε να υπάρξει η σχετική ανάκαμψη, ζητήσαμε από τον Β.Γ.Δ. του ΟΣΕ κ. Ρήγα και συνεργάτες του, στελέχη της ΔΕΜ ΟΣΕ, να μας ενημερώσουν σχετικά. Στη συνέχεια παραθέτουμε συνοπτικά τα όσα μας είπαν:

"Το βασικό πρόβλημα στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές με τον σιδηρόδρομο, είναι η έλλειψη κοινής και ελκυστικής τιμολογιακής πολιτικής μεταξύ των σιδηρ. δικτύων των Ευρωπαϊκών (δυτικών, ανατολικών και βαλκανικών) χωρών. Χαρακτηριστικό είναι ότι επιδιώκεται να υπερτιμολογούνται από τα ενδιαμέσα δίκτυα οι τράνζιτο εμπορευματικές μεταφορές, γιατί θεωρούνται το "φιλέτο" που μπορούν να εκμεταλλευτούν, ευρισκόμενα σε πλεονεκτική θέση ως προς τα υπόλοιπα άμεσα ενδιαφερόμενα δίκτυα που κάνουν τις αποστολές.

Ο ΟΣΕ εκτιμώντας αυτήν την παράμετρο σαν βασικό σκόπελο που πρέπει να υπερπηδηθεί, για την εκ νέου ανάπτυξη και ανάκαμψη των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών του, προέβη σε δύο πολύ σημαντικές συμφωνίες με όμορα δίκτυα, που πιστεύεται ότι θα συντελέσουν αποφασιστικά στην επίτευξη των ανωτέρω στόχων. Συγκεκριμένα:

- Τον περασμένο Δεκέμβριο, συμφωνήθηκαν μεταξύ του ΟΣΕ και των Σιδηροδρόμων της Π.Γ.Δ. της Μακεδονίας, αφ' ενός μεν ειδικό κόμιστρο για την μεταφορά αργού πετρελαίου από τη Θεσσαλονίκη μέχρι τα διυλιστήρια των Σκοπίων, αφ' ετέρου δε ενιαία ειδικά ανταγωνιστικά κόμιστρα, μειωμένα μέχρι και 65% περίπου σε σχέση με τα ισχύοντα κόμιστρα, για τις διαμετακομιστικές μεταφορές εμπορευμάτων μέσω των δύο δικτύων. Τα ανωτέρω ισχύουν από 1/1 έως 31/12/1996.

Με το παραπάνω μέτρο προσδοκάται αύξηση (με προσέλκυση) μεταφορικού έργου, ενώ κατ' ουσίαν



"Block train" μεταφοράς καυσίμων στον Σ.Σ. Ειδομένης.

κάποια αναδιοργάνωση, εξορθολογισμό και ανάπτυξη του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, έτσι ώστε να υπερκαλύπτουν το οριακό κόστος τους, θα μπορούσαν εν μέρει να "επιδοτήσουν" τις ζημιογόνες υπηρεσίες στις επιβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές."

"...Το σιδηροδρομικό κόστος εμπορευματικής μεταφοράς με τμηματικές αποστολές είναι περίπου 5,5 φορές μεγαλύτερο από το αντίστοιχο κόστος μεταφοράς με πλήρεις φορτάμαξες."

"...Λόγω των αδυναμιών του δικτύου του (γραμμή, εξοπλισμός, τροχαίο υλικό), αρκετές φορές ο ΟΣΕ αδυνατεί να ανταποκριθεί σε προσφερόμενο έργο από μεγάλους πελάτες. Μπορούν να τεθούν κάποιοι προσοδοφόροι στόχοι, όπως η μεταφορά ιπτάμενης τέφρας. Έχει υπολογιστεί πως το έργο του ΟΣΕ έχει περιθώρια ακόμα και να τριπλασιαστεί στα αμέσως επόμενα χρόνια, αρκεί να εκμεταλλευτεί τις ευκαιρίες που του παρουσιάζονται."

"...Καθοριστικής σημασίας είναι η λειτουργία της υπηρεσίας MARKETING για προαγωγή των οικονομικών αποτελεσμάτων στον ΟΣΕ."

φάκελος

παρέχεται μικρότερη έκπτωση (5%) απ' ό,τι για τους Διαμεταφορείς. Τώρα ετοιμάζεται συνάντηση και με τους JZ (Γιουγκοσλαβικούς Σιδηροδρόμους) για την προσχώρησή τους στην ενιαία αυτή τιμολογιακή πολιτική.



Τα ρώσικα ψυγεία στον Εμπ. Σταθμό Θεσ/νίκης.

- Η δεύτερη σημαντική συμφωνία του ΟΣΕ έγινε με τους Σιδηροδρόμους της Ρωσίας, της Ουκρανίας, της Μολδαβίας και της Ρουμανίας. Όπως είναι γνωστό, κάθε χρόνο εξάγονται 260.000 τόνοι εσπεριδοειδών προς τις χώρες της τέως ΕΣΣΔ, από τους οποίους οι 230.000 στη Ρωσία και οι υπόλοιποι 30.000 κυρίως

προς την Ουκρανία και άλλες χώρες. Σύμφωνα με την απόφαση, οι μεταφορές αυτές θα γίνονται με βαγόνια - ψυγεία ρωσικού τύπου που διαθέτουν άριστο σύστημα ψύξης και επιτήρησης, γεγονός που καθιστά ευνοϊκότερους τους όρους μεταφοράς. Συγκεκριμένα εξασφαλίζεται σταθερή θερμοκρασία στα βαγόνια - ψυγεία 2 - 5 °C για τα εσπεριδοειδή καθ' όλη τη διάρκεια της μεταφοράς, χάρη στο ειδικό τεχνικό όχημα που με 2 συνοδούς - τεχνικούς συνοδεύει κάθε ομάδα 4 βαγονιών - ψυγείων σε όλο το ταξίδι. Η πεντάδα αυτή βαγονιών με συνολικό ωφέλιμο βάρος 120 τόννους είναι αδιάσπαστη στην εκτός χωρών τ. ΕΣΣΔ διαδρομή και πλαισιώνεται στα δύο εκατέρωθεν άκρα της από δύο "ενωτικά" βαγόνια για να μπορεί να συνδεθεί σε συρμούς δικτύων εκτός χωρών τ. ΕΣΣΔ (καθώς οι τ. σοβιετικοί συρμοί έχουν αυτόματη ζεύξη). Συνεπώς, οι συρμοί που θα εκτελούν αυτές τις μεταφορές μεταξύ Ελλάδας - Χωρών τ. ΕΣΣΔ θα αποτελούνται από 2 "ενωτικά" οχήματα και ένα αριθμό οχημάτων που θα είναι ακέραιο πολλαπλάσιο του πέντε.

Το δεύτερο πλεονέκτημα που έχουν αυτά τα οχήματα είναι ότι δεν χρειάζεται μεταφόρτωση στα σύνορα της τ. Σοβιετικής Ένωσης (όπου οι γραμμές είναι πλατύτερες), γιατί έχουν τη δυνατότητα να αλλάζουν γρήγορα τροχοφόρους άξονες κατά την είσοδό τους στην Ουκρανία ή την Μολδαβία. Έτσι η μεταφο-

 <p>MHO GmbH</p>	<p>Όμιλος εταιριών Από εικοσαετίας ο προμηθευτής σας για υλικά επιδομής</p>	 <p>GmbH</p>
<p>MHO METALL HOLZ OBERAU GmbH Εταιρία μεταλλικής και ξύλινης επιδομής Π.Ε. Eichenstrasse 10</p>	<p>Σιδηροτροχιές — Κλειδιά — Στρωτήρες Πλάκες ενισχύσεως και συσφίξεως Μπουλόνια και λοιπά μικροϋλικά</p>	<p>GSK GLEIS und STAHLHANDEL KLINGBERG GmbH Εμπορία σιδηροτροχιών και χάλυβος</p>
<p>D-82061 NEURIED BEI MÜNCHEN Τηλ: 00 49 89 / 751056-57 Fax: 00 49 89 / 7595744</p>	<p>Τα υλικά παραδίδονται απ' ευθείας από την παραγωγή, ή από τις αποθήκες μας στην πόλη SCHWERTE (Βόρειος Ρηνανία - Βεστφαλλία)</p>	<p>KLINGKMPERΓΚ Ε.Π.Ε. EMIL ROHRMANN STRASSE 19 D-58239 SCHWERTE Τηλ.: 00 49 2304 / 469046-48 Fax: 00 49 2304 / 469049</p>

ρά γίνεται κατ' ευθείαν από την Ελλάδα μέχρι τις εσχατιές της Ρωσίας (έγιναν μάλιστα επιτυχείς δοκιμαστικές μεταφορές του ΟΣΕ με τα οχήματα αυτά από την Θεσσαλονίκη σε περιοχή της Σιβηρίας που απέχει 7.000 χλμ. από την Ελλάδα και τα προϊόντα μας έφτασαν σε άριστη κατάσταση στον προορισμό τους).

Το τρίτο πλεονέκτημα αφορά τον εξαιρετικά ικανοποιητικό χρόνο μεταφοράς, αφού για μια διαδρομή π.χ. Θεσσαλονίκη - Μόσχα 3.000 χλμ. περίπου, ο προβλεπόμενος χρόνος μεταφοράς είναι 185 ώρες.

Τα υπόλοιπα πλεονεκτήματα που επιτεύχθηκαν με τη συμφωνία και που είναι και τα πλέον σημαντικά, αφορούν τα νέα ενιαία ευνοϊκά κόμιστρα που συμφωνήθηκαν, τα οποία καθιστούν τον σιδηρόδρομο ασυναγώνιστο για οικονομικότερες (σε συνθήκες ταχείας και ασφαλούς διακίνησης) μεταφορές φρούτων και λαχανικών προς τις χώρες αυτές.

Συγκεκριμένα, για τη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Μόσχα και για το ελάχιστο προβλεπόμενο φορτίο των 80 τόννων ανά ομάδα 4 βαγονιών - ψυγείων το ανά τόννο κόμιστρο διαμορφώνεται στα 249,3 δολάρια. Όταν όμως στην ίδια ομάδα βαγονιών φορτωθούν από τον ενδιαφερόμενο περισσότεροι τόννοι, γίνεται διαφορική μείωση 0,066 δολλαρίων ανά χιλιομετρικό τόννο (πέραν της σταθερής τιμής των περίπου 4.000 δολλαρίων που αφορά τα στάνταρ έξοδα), οπότε για 120 τόννους (που είναι το μέγιστο όριο φόρτωσης) το ανά τόννο κόμιστρο μειώνεται σε 232,3 δολάρια. Οι τιμές αυτές είναι τιμές - πακέτο και δεν αφήνουν σημαντικά περιθώρια προμηθειών από τους Διαμεταφορείς. Σημειώνεται ότι όταν τα βαγόνια - ψυγεία, μετά από παραγγελία των ενδιαφερομένων, έρχονται κενά προς φόρτωση στην Ελλάδα, παρέχεται η δυνατότητα φόρτωσής τους με διάφορα εμπορεύματα από τους ενδιαφερόμενους στη διαδρομή Μόσχα - Θεσσαλονίκη στην καταπληκτική τιμή των 125 δολλαρίων ανά τόννο, δηλαδή με το 50% του κομίστρου που ισχύει για τη διαδρομή Θεσσαλονίκη - Μόσχα. Να σημειωθεί ότι το ειδικό ενιαίο κόμιστρο καλύπτει μόνο τις διμερείς μεταφορές Ελλάδας - Ρωσίας/Μολδαβίας/Ουκρανίας. Υπάρχει επίσης δυνατότητα αντίστοιχης μεταφοράς και προς τις άλλες χώρες της τ. ΕΣΣΔ (Λεττονία, Εσθονία, Λιθουανία, Λευκορωσία, Καζακστάν κλπ), όμως οι όροι της τιμολογιακής συμφωνίας ισχύουν μονάχα μέχρι τα σύνορα των χωρών αυτών με τις ανωτέρω 3 χώρες.

Όσον αφορά τις εσωτερικές μεταφορές, έχουν γίνει επαφές με εθνικούς διαμεταφορείς για συνεργασία με τον ΟΣΕ στον τομέα συγκεντροποίησης (groupage), παραλαβής και διανομής πόρτα - πόρτα δεμάτων εξπρές και 'ελαφρών' εμπορευμάτων που μεταφέρονται με τον σιδηρόδρομο. Σε ικανοποιητικό βαθμό βρίσκεται το εμπορευματικό έργο του ΟΣΕ όσον αφορά μόνο τις μεταφορές τεύτλων (202.000 τόννοι σ' ένα τρίμηνο στη ΔΠΜΘ), ζάχαρης, υγρών καυσίμων ΔΕΗ, μαζούτ (ΕΚΟ), χημικών προϊόντων (υγρή αμμωνία, καυστικό νάτριο κλπ), σιδηρομεταλλευμάτων.

Οι περισσότερες ελπίδες πάντως του ΟΣΕ βρίσκονται στην αναθέρμανση του διεθνούς εμπορευματικού του έργου, μετά την άρση του εμπάργκο στις χώρες της τ. Γιουγκοσλαβίας. Αρκεί να αναφερθεί ότι το ετήσιο τράνζιτο έργο των Σκοπίων που στοχεύει να ανακτήσει ο σιδηρόδρομος, είναι 2 εκατ. τόννοι (ήδη το Νοέμβριο μεταφέρθηκαν 117.000 τόννοι και το Δεκέμβριο 108.000, ενώ στόχος είναι η μεταφορά 10.000 τόννων την ημέρα στη γραμμή Θεσσαλονίκης - Γευγελής). Μειονέκτημα βέβαια όλων αυτών είναι η μικρή σχετικά χιλιομετρική διάνυση στο ελληνικό έδαφος.

Το βασικό έργο που έχει απωλεσθεί τα τελευταία χρόνια αφορά δημητριακά και λιπάσματα (καθώς και σε μεγάλο βαθμό μεταφορές φρούτων με ψυγεία INTERFRIGO από τη Βορ. Ελλάδα), ενώ αντίθετα νέο έργο αποτελεί η μεταφορά καυσίμων της ENVOIL με 30 ιδιόκτητα βαγόνια μεταξύ Αλεξανδρούπολης - Βουλγαρίας, Ξυλείας μεταξύ Θεσσαλονίκης ή Δράμας και Βουλγαρίας, η μεταφορά χαλκού και ψευδαργύρου προς και από Σκόπια κλπ. Φυσικά, βασικός πελάτης του ΟΣΕ παραμένουν οι Διαμεταφορείς (το 85% του έργου του) και η μεταφορά containers και κυρίως βαρέων βιομηχανικών προϊόντων προς την Ελλάδα (η μεταφορά αυτοκινήτων, μάλιστα, αναβαθμίστηκε χάρη στα νέα διόροφα κλειστά βαγόνια BRAMBLES που χρησιμοποιεί με χρονοαύλωση από διετίας η SCHENKER, με δυνατότητα μεταφοράς 16 αυτοκινήτων που παραδίδονται εντελώς άθικτα και απόλυτα προστατευμένα από βανδαλισμούς, αντίθετα απ' ό,τι γινόταν στα ανοιχτά διδάπεδα οχήματα, όταν περνούσαν από τις βαλκανικές χώρες).

Βασικό ζητούμενο στον ΟΣΕ πάντως παραμένει ο εξοπλισμός σε τροχαίο υλικό και εγκαταστάσεις, η δημιουργία και άλλων βιομηχανικών παρακαμπτηρίων και η αναβάθμιση του marketing με νέες μεθόδους προβολής, επαφές με εν δυνάμει πελάτες, διεξαγωγή ερευνών αγοράς κλπ."

Γ. ΣΚΟΠΟΣ ΤΟΥ ΟΣΕ ΕΙΝΑΙ ΝΑ ΠΑΡΑΓΕΙ ΚΑΙ ΝΑ ΠΑΡΕΧΕΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ

Συνέντευξη με τον καθηγητή Ε.Μ.Π.
κ. Δ. Τσαμπούλα

Ζητήσαμε από τον συγκοινωνιολόγο και επίκουρο καθηγητή στο Ε.Μ.Π. κ. Δημήτρη Τσαμπούλα τις απόψεις του για το πώς θα μπορέσει ο ελληνικός σιδηρόδρομος να ανακτήσει την πρωτεύουσα θέση που κατείχε στις μεταφορές της χώρας μας και ιδιαίτερα με ποιο τρόπο θα μπορέσει να εισβάλλει δυναμικά εκ νέου στην εσωτερική και διεθνή αγορά των εμπορευματικών μεταφορών, που αποτελεί όρο απαραίτητο για την επιβίωση και ανάπτυξη του.

Στη συνέχεια παραθέτουμε την ολοκληρωμένη απάντηση που μας έδωσε για το θέμα αυτό:

"1. Εάν προσέξουμε την πολιτική των Διοικήσεων του ΟΣΕ, τα τελευταία 30 χρόνια, θα παρατηρήσουμε ότι χαρακτηρίζεται από την έλλειψη εμπορικής αντι-

μετώπισης της μεταφοράς. Εάν δε παρατηρήσουμε πόσος χρόνος, κόπος και χρήματα έχουν επενδυθεί για υλικοτεχνική υποδομή, θα διαπιστώσουμε ότι είναι ετεροβαρής η προσοχή που έχουν δώσει στα έργα



υποδομής και την προμήθεια τροχαίου (κύρια επιβατικού) υλικού, σε σχέση με αυτή που θα έπρεπε να δοθεί στην επιχειρηματική

(business oriented) ανάπτυξη του ΟΣΕ (και την σχετική προετοιμασία της).

Αυτό φαίνεται ιδιαίτερα από την έμφαση που αποδίδεται σήμερα στο να καταστεί πλέον ευέλικτη η διαδικασία μελέτης δημοπράτησης και κατασκευής των Νέων Έργων του ΟΣΕ (με την ίδρυση της θυγατρικής ΕΡΓΟΣΕ), ενώ αντίθετα δεν έχει δοθεί η ανάλογη

και να παρέχει μεταφορικό (εμπορικό και επιβατικό) έργο, το οποίο θα του αποκομίσει έσοδα. Ο ΟΣΕ είναι εμπορική επιχείρηση.

Τα υπόλοιπα (έργα υποδομής, προμήθεια τρο-



Εμπορικός συρμός του ΟΣΕ στον άξονα Αθήνας - Θεσ/νίκης

χαίου υλικού κλπ) έρχονται στη συνέχεια, προκειμένου να υπηρετήσουν αυτό τον στόχο. Εάν αυτό δεν γίνει έγκαιρα αντιληπτό, θα έρθει η στιγμή που θα έχουμε μια τέλεια σιδηροδρομική υποδομή και ένα αρκετά νεότευκτο τροχαίο υλικό που δεν θα χρησιμοποιούνται ή θα υποχρησιμοποιούνται.

Η σωστή πολιτική της προσέλκυσης έργου έγινε με την δρομολόγηση των INTERCITY, πριν από την ολοκλήρωση της υποδομής. Ακόμη και στην Πάτρα (με την μετρικού πλάτους γραμμή), δρομολογούνται INTERCITY. Αυτή ήταν μια σωστή απόφαση, που πράγματι απέδωσε καρπούς (αύξηση επιβατικού έργου) και, παράλληλα, άλλαξε τελείως την εικόνα του ΟΣΕ στο κοινό.

Γι' αυτό λοιπόν θα πρέπει να δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την ύπαρξη (διατήρηση, πρόσκτηση νέου και ανάκτηση) μεταφορικού έργου, παράλληλα με την ανάπτυξη της υποδομής. Είναι τραγικό σφάλμα που δημιουργήθηκε ο τερματικός σταθμός Containers στο λιμάνι του Ικονίου (που μπορεί να εξυπηρετήσει ακόμα και 3ης γενεάς Container - ships), και

δεν υπάρχει ακόμα (!) σιδηροδρομική σύνδεση. Αυτό αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία. Δεν γνωρίζω άλλο λιμάνι στον κόσμο που να εξυπηρετεί containers χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση. Αυτά δηλώνουν έλλει-



Σύγχρονο σιδ/κό Container Terminal στη Γερμανία

προσοχή στο επιχειρηματικό έργο του Οργανισμού. Ο βασικός σκοπός του ΟΣΕ δεν είναι να καταστεί μια τεχνική εταιρεία μελέτης και κατασκευής έργων υποδομής. **Βασικός σκοπός του ΟΣΕ είναι να παράγει**

1η Ιανουαρίου 1996

Η αρχή μιας νέας εποχής για τους σιδηροδρόμους

Την 1η Ιανουαρίου δημιουργήθηκε μία μοναδική εταιρεία. Σκοπός της είναι να οδηγήσει με συνέπεια, ποιοτική και περιβαλλοντική αντίληψη, τους σιδηροδρόμους προς το μέλλον. Η νέα αυτή εταιρεία ονομάζεται Adtranz. Στηρίζεται στην εξειδικευμένη τεχνολογία των συστημάτων σιδηροδρομικών μεταφορών που ανέπτυξαν μέχρι σήμερα η ABB και η Daimler-Benz σε όλο τον κόσμο. Από τώρα αρχίζει το μέλλον των σιδηροδρόμων. Αρχίζει από την Adtranz.



ADtranz

Asea Brown Boveri AE
Τομέας Συστημάτων Μεταφορών ABB Daimler-Benz Transportation
Μεσογείων 15 - 11526 Αθήνα

ψη οργάνωσης και κοινής λογικής. Δεν είναι λογικό να δαπανώνται χρήματα για αμφιβόλου οικονομικής αποδοτικότητας έργα (π.χ. Θριάσιο Πεδίο) και να μην υπάρχει η σύνδεση με το Ικόνιο, απ' όπου ο ΟΣΕ έχει εξασφαλισμένο μεταφορικό έργο.

2. Παρατηρείται μια μη ενημέρωση (ηθελημένη;) του ΟΣΕ για τις καινούργιες τάσεις οργάνωσης/διακίνησης των εμπορευματικών μεταφορών. Ιδιαίτερα μάλιστα μετά την εφαρμογή της Κοινοτικής Ντιρεκτίβας 91/440.

Η αντίληψη που επικρατεί στις εμπορευματικές μεταφορές έχει μεταβληθεί άρδην στις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η τάση που υπάρχει (και διευκολύνει τις σιδηροδρομικές μεταφορές σε αποστάσεις μεγαλύτερες ή τουλάχιστον 400 χλμ.) είναι τα μοναδιαία φορτία (συνδυασμένες μεταφορές). Ο τρόπος αυτός μεταφοράς εκμεταλλεύεται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα τόσο του σιδηροδρόμου (οικονομικότητα της μαζικής μεταφοράς σε μεγάλη απόσταση), όσο και του φορτηγού αυτοκινήτου (ευελιξία στην "πόρτα - πόρτα" εξυπηρέτηση). Στον ΟΣΕ οι μεταφορές αυτές είναι σχεδόν ανύπαρκτες και ούτε υπάρχουν σχετικά σχέδια πραγματικής ανάπτυξής τους στο άμεσο μέλλον (όχι απλά μελέτες και ανακοινώσεις).

3. Τι θα πρέπει να γίνει:

- Απεγκλωβισμός από την παλαιά μονοπωλιακή και

κρατιστική αντίληψη που είχε ο ελληνικός σιδηρόδρομος για τις εμπορευματικές μεταφορές. Οι μεταφορές αυτές κινούνται σε πλήρως ανταγωνιστικό περιβάλλον. Ο επιχειρηματίας επιλέγει όχι πια το προσφορότερο μέσο, αλλά την προσφορότερη **αλυσίδα μεταφορικών μέσων**. Όπου η χρήση του φορτηγού αυτοκινήτου είναι ανταγωνιστική, θα συνεχίζεται, αλλά θα υπάρξουν αρκετές περιπτώσεις όπου η χρήση της αλυσίδας (π.χ. πλοίο - σιδηρόδρομος - φορτηγό) μπορεί να είναι πιο ανταγωνιστική, οπότε και θα προτιμάται.

- Ίδρυση θυγατρικής εταιρείας για διαχείριση/εμπορία/οργάνωση και μέριμνα (logistics) του εμπορευματικού έργου, με πλειοψηφία μετοχών στον ιδιωτικό τομέα. Ήδη υπάρχει η εμπειρία των διαδικασιών των Μεγάλων Έργων και της εισαγωγής των εταιρειών στο Χρηματιστήριο, όπου η συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα μπορεί να εξασφαλιστεί με αντικειμενικά κριτήρια. Επιδίωξη επίσης στην εταιρεία αυτή θα είναι να υπάρχει μικρή συμμετοχή (έως 10%) σχετικών ξένων εταιρειών σιδηροδρομικών μεταφορών με εξειδίκευση στις νέες τεχνολογίες μεταφορών.

- Άμεση δημιουργία μιας νέας μορφής θυγατρικής εταιρείας συνδυασμένων μεταφορών, στην οποία θα συμμετέχει ο ΟΣΕ κατά το 1/3, ο ιδιωτικός τομέας κατά το 1/3 και ξένες εταιρείες συνδυασμένων μετα-

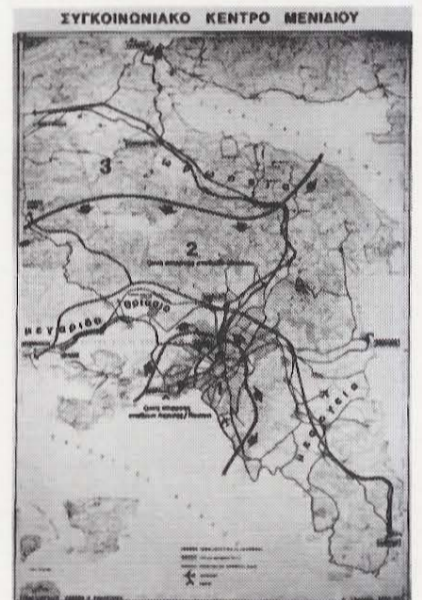
ΔΡΟΜΟΣ Σύμβουλοι Μελετητές Ε.Π.Ε.

Το γραφείο **ΔΡΟΜΟΣ Σύμβουλοι Μελετητές ΕΠΕ** καλύπτει όλο το φάσμα των μελετητικών και συμβουλευτικών υπηρεσιών που σχετίζονται με συγκοινωνιακά/αναπτυξιακά έργα, καθώς και με θέματα προγραμματισμού και διαχείρισης έργων.

Το γραφείο διαθέτει ιδιαίτερη εμπειρία και εξειδίκευση στους τομείς σχεδιασμού, μεταφορικών συστημάτων γενικά και στα συστήματα σιδηροδρομικών μεταφορών ειδικότερα, από το επίπεδο του γενικού σχεδιασμού, μέχρι και τα κατασκευαστικά σχέδια.

Μερικά από τα έργα μας είναι:

1. Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης Υποδομών Μεταφορών - Ελλάδα 2000.
2. Λειτουργική Μελέτη Ανάπτυξης του Προαστιακού Σιδηροδρομικού Δικτύου Αττικής (Master Plan).
3. Έργο Τεχνικού Συμβούλου ΔΜΕΟ για τον Προγραμματισμό του Βασικού Οδικού Δίκτυου Νομού Αττικής.
4. Υπηρεσίες Τεχνικού Συμβούλου ΥΠΕΧΩΔΕ για τα Μεγάλα Συγκοινωνιακά Έργα Αττικής.
5. Προκαταρκτική μελέτη Συγκοινωνιακού Κέντρου Μενιδίου.
6. Μελέτη Σκοπιμότητας και χάραξη Νέας Σιδηροδρομικής Γραμμής μεταξύ Θεσ/κης - Τοξοτών Ξάνθης.
7. Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων - Έμμεσες Επιπτώσεις στην Πόλη από την Λειτουργία του Μετρό, Γραμμή 2 & 3.



ΔΡΟΜΟΣ Σύμβουλοι Μελετητές Ε.Π.Ε.

Μονεμβασίας 27, 151 25 Πολύδροσο Αμαρουσίου - Τηλ.: 6846020 - 6847668, FAX: 6847692

φορών (π.χ. Combi verkehr, Cemat κλπ) κατά το λοιπό 1/3. Η εταιρεία αυτή συνδυασμένων μεταφορών θα συνδυάζει τα πρότυπα των διεθνών εταιρειών που μετέχουν στην U.I.R.R. (Διεθνή Ένωση Οδικών/Σιδηροδρομικών Συνδυασμένων Μεταφορών), αλλά θα έχει και το δικαίωμα της μεταφοράς και θαλασσίων Containers. Θεωρώ αδιανόητο για τα ελληνικά δεδομένα η εταιρεία αυτή να ασχολείται μόνο με τη σιδηροδρομική διακίνηση κινητών αμαξωμάτων (SWAP BODIES) και ημι-ρυμουλκουμένων. Ο Ελλαδικός χώρος με τα λιμάνια του προσφέρεται για τη διακίνηση θαλασσίων CONTAINERS, τόσο στο εσωτερικό της Ελλάδας (που επιτρέπεται), όσο και στις άλλες χώρες, ιδιαίτερα τις Βαλκανικές.

- Είναι προφανές ότι το δίκτυο του ΟΣΕ είναι αρκετά περιορισμένο στον Ελλαδικό χώρο και δεν μπορεί να εκμεταλλευτεί πλήρως τα συγκριτικά σιδηροδρομικά πλεονεκτήματα που παρουσιάζονται στις μεσαίες και μεγάλες αποστάσεις. Υπάρχει όμως η τεράστια Βαλκανική (και όχι μόνο) ενδοχώρα και εκεί θα πρέπει να στραφεί η δραστηριότητα των ανωτέρω εταιρειών, προκειμένου να μπορούν να μεταφέρουν προϊόντα προς και από τις Βαλκανικές χώρες μέσω των λιμανιών του Πειραιά, του Βόλου, της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης, εκτρέποντας έτσι μεταφορικό έργο από τη δίοδο του Βοσπόρου. Προκειμένου να γίνει αυτό και δεδομένων των νέων συνθηκών που δημιουργούνται, θα πρέπει να εγκαταλειφθεί η παραδοσιακή πρακτική διακρατικών και διαδικτυακών διαπραγματεύσεων για τον καθορισμό των τιμολογίων στις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές (τράνζιτο ή διμερείς) μεταφορές.

Θα πρέπει για τούτο να επιδιωχθεί η θυγατρική μεταφορική εταιρεία του ΟΣΕ να δημιουργήσει καινούργιες εταιρείες στις Βαλκανικές χώρες και στην Ιταλία, σε συνεργασία με αντίστοιχους κρατικούς ή ιδιωτικούς φορείς. Θα πρέπει να είμαστε "Προμηθείς" και να δούμε τι έγινε στις αεροπορικές μεταφορές (στη "μάχη των αιθέρων") όπου οι συνθήκες φιλελευθεροποίησης παραμέρισαν την IATA από τις διαδικασίες καθορισμού των τιμολογίων και των όρων του ανταγωνισμού (που περιήλθαν στις ίδιες τις εταιρείες, οι οποίες αναδιατάσσονται, συγχωνεύονται, καταργούνται ή διαμορφώνουν νέες συμμαχίες προκειμένου να αντεπεξέλθουν σχετικά). Πρέπει να προετοιμάσουμε για την αντιμετώπιση αναλόγων καταστάσεων και τον χώρο των σιδηροδρομικών (ιδιαίτερα των εμπορευματικών) μεταφορών, συνδυασμένων ή αμιγών.

4. Ως προς το θέμα των τιμολογίων θα αναφέρω τα εξής: Η οδηγία 91/440 επιβάλλει τον λογιστικό διαχωρισμό υποδομής από εκμετάλλευση στους σιδηροδρόμους. Κατά συνέπεια εάν ο ΟΣΕ είχε ολοκληρώσει τις διαδικασίες που είχαν ξεκινήσει το 1990, θα μπορούσε σήμερα να κοστολογεί τις υπηρεσίες που προσφέρει. Κατά συνέπεια, εάν έκρινε ότι ένα κόμιστρο "α" μεγαλύτερο του ισχύοντος, θα μπορούσε να του προσπορίσει αξιόλογο μεταφορικό έργο,

θα μπορούσε να ζητήσει να καταβληθεί η διαφορά από την Κυβέρνηση. Αλλά το όλο θέμα έχει τελματώσει στις υπηρεσίες του ΟΣΕ, οι οποίες το αντιμετωπίζουν ως ένα απλό πρόγραμμα, ενώ στην πραγματικότητα αποτελεί τον μοχλό επιβίωσης του ΟΣΕ (εκτός βέβαια της αργοπορίας που οδηγεί τη χώρα μας στο Ευρωπαϊκό Δικαστήριο, επειδή δεν έχουμε συμμορφωθεί με την οδηγία).

Βεβαίως το θέμα του marketing και της δυναμικής προσαρμογής της τιμολογιακής πολιτικής στις συνθήκες αγοράς (market pricing), θα πρέπει να ασκείται στις εμπορευματικές μεταφορές από τις προαναφερθείσες θυγατρικές εταιρείες που θα διαχειρίζονται κατά κύριο λόγο μοναδιαίους συρμούς (block trains), οι οποίοι εξασφαλίζουν την πλέον προσοδοφόρα συνθήκη μεταφοράς (και με το χαμηλότερο λειτουργικό κόστος) και θα αναζητούν την εν δυνάμει πελατεία. Με τον τρόπο αυτό διευκολύνεται η άσκηση δυναμικής και ελαστικής τιμολογιακής πολιτικής και διαπραγμάτευσης, θέτοντας έτσι τέρμα στον ζημιογόνο για τον ΟΣΕ κρατικό εναγκαλισμό στο θέμα αυτό (με ό,τι αυτό συνεπάγεται: μη ευελιξία, δυσκινησία, δυσκολία προσαρμογής στις απαιτήσεις της αγοράς, γραφειοκρατικές διαδικασίες, αδυναμία διαπραγματευτικών ατού και ως εκ τούτου μείωση της ανταγωνιστικότητας προς τις οδικές μεταφορές).

5. Τελειώνοντας θα ήθελα να διατυπώσω ένα προβληματισμό: με τα νέα δεδομένα που επικρατούν στην οργάνωση των εμπορευματικών μεταφορών, κατά πόσον ένας τεράστιος έκτασης Σταθμός Διαλογής στο Θριάσιο Πεδίο είναι απαραίτητος, δεδομένης της έλλειψης επαρκούς εμπορευματικού έργου από τον ΟΣΕ στη Νότια Ελλάδα, καθώς και της έλλειψης επιθετικής πολιτικής για την πρόσκτηση ή ανάκτηση τέτοιου έργου; Θα ήταν πολύ προτιμότερο να επιδιωχθεί να υπάρξουν σοβαρές προοπτικές ανάπτυξης του εμπορευματικού έργου, όπως τις περιγράψαμε πριν, καθώς και σαφής προσδιορισμός της αναγκαιότητας μεταφόρτωσης, ώστε να αναπτυχθούν κυρίως (και εκεί που απαιτείται) σύγχρονοι τερματικοί σταθμοί των εμπορευματικών αμαξοστοιχιών του ΟΣΕ, με μοντέρνο εξοπλισμό και νέες τεχνολογίες για ταχύτατη φορτοεκφόρτωση των συρμών (κυρίως των block trains που δεν απαιτούν εκτεταμένους χώρους και πολυδάπανες διαδικασίες διαλογής). Με τον τρόπο αυτό θα εξυπηρετείται με οικονομία η έγκαιρη και σύντομη εμπορική διακίνηση, μεταφόρτωση και διανομή (just in time). Παράλληλα οι σταθμοί αυτοί θα πρέπει να είναι εξοπλισμένοι με δορυφορικά συστήματα παρακολούθησης των διακινουμένων φορτίων και οχημάτων, τόσο για την ορθολογικοποίηση και τον καλύτερο προγραμματισμό της μεταφοράς, όσο και για την καλύτερη εξυπηρέτηση του πελάτη, που σήμερα πλέον έχει πολύ περισσότερες απαιτήσεις (που μπορεί να του τις ικανοποιήσει ο ανταγωνισμός) σε σχέση με την παλαιά εποχή που ο σιδηρόδρομος είχε σχεδόν το μονοπώλιο των μεταφορών και οι πελάτες του ήταν δέσμιοι αυτού (captives)."

ΠΕΡΙ “ΕΠΑΝΑΣΤΑΣΗΣ” Ο.Α.Σ.Α., ΑΝΑΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ ΑΣΤΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΚΑΙ ΤΡΑΜ

Το περασμένο φθινόπωρο ο ΟΑΣΑ με τον Πρόεδρο του κ. Χριστοδουλάκη, ανακοίνωσε την έναρξη υλοποίησης της τελικής φάσης αναδιάρθρωσης του Συστήματος Αστικών Συγκοινωνιών της Αθήνας. Η ανακοίνωση έγινε με συνέντευξη τύπου, στην οποία παραβρέθηκε αντιπροσωπεία του ΣΦΣ και του περιοδικού μας, που έθεσε μερικά σκληρά ερωτήματα προς τον κ. Χριστοδουλάκη, ο οποίος έδειξε όχι μόνο να αγνοεί το τραμ και τα μέσα σταθερής τροχιάς γενικότερα, αλλά και να διατυπώνει ανακρίβειες που έκαναν τους παρευρισκόμενους συγκοινωνιολόγους του ΟΑΣΑ, να παρακαλούν να ανοίξει η γη να τους καταπιεί. Μεταξύ άλλων ο κ. Χριστοδουλάκης ισχυρίστηκε πως το τραμ δεν “χωράει” στην Αθήνα γιατί δεν μπορεί

ρήσει ή και να αυξήσει την “χωρητικότητα εξυπηρέτησης”, μέσω της βελτίωσης των λειτουργικών συνιστωσών της συγκοινωνίας. Βεβαίως το αποτέλεσμα έδειξε κατά πόσο είχε δίκιο ή άδικο ο Πρόεδρος του ΟΑΣΑ αφού στους πλέον βαρυφορτωμένους κορμούς (Κεντρικούς Συγκοινωνιακούς Άξονες τους λένε τώρα), τα λεωφορεία απέτυχαν να παραλάβουν την υπάρχουσα ζήτηση στις αιχμές, μεγάλο μέρος της οποίας διέρρευσε προς τα (ή παρέμεινε στα) ΙΧ και τα ταξί, ενώ τα ίδια τα λεωφορεία κυκλοφορούσαν σε συνθήκες υπερκορεσμού.

Για τον λόγο αυτό ο ΟΑΣΑ αναγκάστηκε να επαναφέρει αρκετές απο τις ακτινικές γραμμές που είχε καταργήσει, παράλληλα με τις νέες γραμμές-κορμού. Τέλος το πάθημα της συμφο-

στικά απο λεωφορεία. Πιστεύουμε ότι αν στην Κηφισίας τοποθετείτο τραμ ή αν έστω αναβαθμιζόταν η μεταφορική ικανότητα της υπάρχουσας γραμμής του ηλεκτρικού, μαζί με μερικά Park and Ride, η εικόνα της Κηφισίας θα ήταν διαφορετική, και πολλοί χρήστες ΙΧ και ταξί θα μετακινούνταν με τα μέσα σταθερής τροχιάς.

Όλα τα παραπάνω έδειξαν ότι παραμένει διαχρονικά επίκαιρη η ανακοίνωση που εξέδωσε ο Σύλλογός μας στις 20/9/95, με την οποία απομυθοποίησε τα τροπιά σημεία της τολμηρής κατά τα άλλα “επανάστασης” του ΟΑΣΑ, και εξηγεί τη σημασία που έχει το τραμ για την αναγέννηση της Αστικής Συγκοινωνίας στη Αθήνα, καθώς και για την βέλτιστη εκμετάλλευση και αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων της αποκλειστικής λωρίδας κίνησης των Δ.Μ.Μ.Μ. (προς τιμήν του ο παρευρισκόμενος τότε Υπουργός Μεταφορών κ. Τσούρας, διαφοροποιήθηκε από τον Πρόεδρο του ΟΑΣΑ στο θέμα του τραμ).

Το κύριο μέρος της ανακοίνωσης του ΣΦΣ έχει ως ακολούθως:

“...Δεν βιαζόμαστε να κρίνουμε τις αλλαγές που έγιναν στο Σύστημα Αστικών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) της Πρωτεύουσας, άλλωστε “η ζωή θα δείξει...”. Μπορούμε όμως να κάνουμε μερικές βασικές παρατηρήσεις και επισημάνσεις στις οποίες περιμένουμε απάντηση από τους αρμόδιους του ΟΑΣΑ:

1. Υπάρχει πόλη στον κόσμο, μεγέθους άνω των 300.000 κατοίκων, που να στηρίξε την “επαναστατική” αναδιάρθρωση και αναβάθμιση των συγκοινωνιών της στα τρόλλεϊ και στα λεωφορεία και όχι στα μέσα σταθερής τροχιάς, τραμ και μετρό;

2. Γιατί επιλέγεται το τρόλλεϊ σαν το βασικό μέσο μεταφοράς στον λεγόμενο “ζωτικό χώρο ηλεκτροκίνησης”, όταν από το 1953 μέχρι σήμερα και παρά τις εν τω μεταξύ επανειλημμένες επεκτάσεις του, καμιά λύση δεν έδω-



Το κίτρινο τραμ της Αθήνας του χθες (κοιτάξτε τι ωραία που στρίβει, κ. Χριστοδουλάκη, στου Μακρυγιάννη, 1958)

να στρίψει στις γωνίες που σχηματίζουν τα σταυροδρόμια (!!!), ενώ παράλληλα προσπάθησε να μας πείσει πως η αντικατάσταση δέσμης πολλών λεωφορειακών γραμμών από μια λεωφορειακή γραμμή κορμού, μπορεί να διατη-

ρημένης Λεωφ. Κηφισίας λόγω της λεωφορειολωρίδας, έδειξε ότι ένας άξονας με τέτοια μεγέθη αλλά και ποιοτικά χαρακτηριστικά της ζήτησης για πολική προς Κέντρο μετακίνηση, δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί αποκλει-

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

σε στην Αθήνα, αντίθετα μάλιστα, απεδείχθη το πιο βραδυνό και ανεπαρκές μέσο μεταφοράς για τις κεντρικές αρτηρίες, που συντελεί έντονα στην κυκλοφοριακή συμφόρηση και έμμεσα στην ρύπανση. Έχουν δει οι αρμόδιοι



Η ταλαιπωρία από τα ανεπαρκέστατα τρόλλεϊ της Αθήνας σήμερα (ας τα δει ο πρόεδρος του ΟΑΣΑ)...

πως κυκλοφορούν τα τρόλλεϊ στην Πατησίων τις ώρες αιχμής, που ούτε τις πόρτες τους δεν μπορούν να κλείσουν; Μέσα τους τσαλαπατιέται η ανθρώπινη αξιοπρέπεια του πολίτη, που υποτίθεται ότι τον καλούμε να εγκαταλείψει τα ΙΧ και τα ταξί και να στραφεί στα μέσα μαζικής μεταφοράς. Θυμίζουμε ότι μεγάλες πόλεις του κόσμου συρρίκνωσαν ή κατάργησαν εντελώς τις γραμμές τρόλλεϊ (Ρώμη, Βιέννη, Βερολίνο, Παρίσι, Τορίνο, κ.α.) προς όφελος του τραμ και του μετρό (μέσα με μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα και άνεση) ή ακόμα και του λεωφορείου

(μέσο παρόμοιας μεταφορικής ικανότητας, αλλά πιο ευέλικτο). Τα τρόλλεϊ παρέμειναν σε μικρομεσαίες πόλεις (του μεγέθους της Λάρισας) ή σε δευτερεύουσες γραμμές ορισμένων μεγά-



Η ελπιδοφόρα προοπτική για την Αθήνα του αύριο, το υπερσύγχρονο τραμ (η φωτ. στο Στρασβούργο).

λων πόλεων, που έχουν χαμηλή επιβατική ζήτηση.

3. Οι κεντρικοί συγκοινωνιακοί άξονες (όπως ονομάστηκαν τώρα οι νέες γραμμές κορμού), υποτίθεται ότι συμπυκνώνουν άθροισμα επί μέρους ακτινικών γραμμών με συνολική όμως ζήτηση πολύ μεγαλύτερη από αυτή που μπορεί να εξυπηρετήσει το λεωφορείο και το τρόλλεϊ κατά μήκος ενός άξονα (σύμφωνα με τα διεθνή στάνταρ και σε πραγματικές συνθήκες λειτουργίας, το πολύ μέχρι 4000 επιβάτες ανά ώρα αιχμής και κατεύθυνση και μόνο εφ' όσον χρησιμοποιούνται μεγάλα αρθρωτά οχήματα). Π.χ. στην οδό Πατησίων η επιβατική ζήτηση για δημόσιες συγκοινωνίες σήμερα, βάσει στοιχείων του

ΟΑΣΑ, είναι περίπου διπλάσια από την ικανότητα μιας γραμμής λεωφορείου ή τρόλλεϊ. Το ίδιο ισχύει και σε άλλους μεγάλους ακτινικούς διαδρόμους όπου αποφασίστηκε η δρομολό-

γηση λεωφορείων ή τρόλλεϊ για γραμμές κορμού. Αυτό όμως σημαίνει ότι έτσι θα συμβούν με μαθηματική ακρίβεια τα παρακάτω:

- είτε δεν θα εξυπηρετεί μια γραμμή-κορμού και θα πρέπει να παραμείνουν παράλληλα και άλλες γραμμές, οπότε ακυρώνεται το νόημα και οι στόχοι της αναδιάρθρωσης του Σ.Α.Σ.

- είτε θα αναγκαστούν να στριμωχτούν 7 και 8 (!) άτομα ανα τετραγωνικό μέτρο μέσα στα λεωφορεία και τρόλλεϊ, σε συνθήκες απίστευτης σαρωδelloποίησης, που θα οδηγήσουν εκ νέου τους Αθηναίους στην χρήση των Ι.Χ. και των ταξί προς δόξαν του νέφους (οι Κυβερνήσεις πέφτουνε, αλλά το νέφος μένει...). Και στις δύο περιπτώσεις η πλεο-

ΝΕΑ ΓΕΝΙΑ ΦΘΗΝΟΤΕΡΩΝ ΣΥΓΧΡΟΝΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΡΑΜ ΣΤΗ ΓΕΡΜΑΝΙΑ



Το εικονιζόμενο υπερσύγχρονο τραμ χαμηλού δαπέδου της σειράς K4000, έκανε την εμφάνισή του στους δρόμους της Κολωνίας πρόσφατα και είναι προϊόν Γερμανοβελγοαυστριακής συνεργασίας. Ο νέος στόλος του δικτύου της Κολωνίας ανέρχεται σε 120 τέτοια οχήματα, κάθε ένα από τα οποία κόστισε μονάχα 450 εκατ. δρχ., δηλ. περίπου 150-200 εκατ. φθηνότερα από άλλα ανάλογα οχήματα LRV.

νάζουσα ζήτηση δεν θα μπορεί να εξυπηρετηθεί, θα οδηγηθεί επίσης στις λύσεις της ιδιωτικής αυτοκίνησης.

Η κυριότερη λοιπόν αντίρρησή μας έγκειται στην δια στόματος του Προέδρου του ΟΑΣΑ κ. Χριστοδουλάκη στείρα άρνηση του σύγχρονου τραμ και του ελαφρού μετρό, που είναι διεθνώς τα μόνα μέσα μαζικής μεταφοράς που είναι κατάλληλα να εξυπηρετήσουν άξονες με μεσαία επιβατική ζήτηση (4000 έως 14000 επιβάτες ανα ώρα αιχμής και ανα κατεύθυνση), όπως είναι στην πλειοψηφία τους οι άξονες-κορμοί των δημοσίων συγκοινωνιών στην Αθήνα. Μας δημιουργεί επίσης κατάπληξη ότι στο νέο σχήμα αναδιάρθρωσης αγνοούνται εντελώς ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος των ΗΣΑΠ και οι υπο κατασκευή γραμμές του μετρό, που όχι μόνο δεν αναφέρονται, αλλά

και τίθενται (οι ΗΣΑΠ) εκτός του τιμολογιακού καθεστώτος μετεπιβίβασης.

Ας μας απαντήσει ο ΟΑΣΑ πως είναι δυνατόν να εξασφαλιστεί μαθηματικά η ίδια μεταφορική ικανότητα που είχαν οι 91 παλιές ακτινικές γραμμές με τους 17 νέους κορμούς που διαμορφώθηκαν, όταν οι τελευταίοι θα εξυπηρετούνται πάλι απο λεωφορεία και (αργότερα) τρόλλεϊ; Ισχυρίζονται ότι το έλλειμμα χωρητικότητας θα αναπληρωθεί μέσω της αξιοπιστίας και της κανονικότητας λειτουργίας των νέων γραμμών. Δεν μας εξηγούν όμως πως θα ξεπεράσουν το κρίσιμο όριο χωρητικότητας που προαναφέραμε, προκειμένου να αποσπάσουν απο τα ΙΧ και τα ταξί νέα κίνηση (υποτίθεται ότι είναι βασικός στόχος) αλλά και να εξυπηρετήσουν την υφισταμένη πλεονάζουσα επιβατική ζήτηση για δημόσιες συγκοινωνίες. Επ' ευκαιρία ας δημοσιεύσει ο ΟΑΣΑ τα μεγέθη της ζήτη-

σης κατά μήκος των κεντρικών συγκοινωνιακών του αξόνων για να δούμε κατά πόσο τα λεωφορεία και τα τρόλλεϊ είναι σωστή επιλογή.

Όσον αφορά τέλος τις αποκλειστικές λωρίδες κυκλοφορίας των λεωφορείων και των τρόλλεϊ που ο ΟΑΣΑ θέλει να επεκτείνει επειδή στηρίζει σ' αυτές την επιτυχία και την αξιοπιστία του νέου συστήματος, έχουμε να παρατηρήσουμε τα εξής:

α. Οι λωρίδες αυτές αποδεικνύουν περίτρανα ότι το τραμ "χωράει" στους

τους, αφαιρώντας την απο την υπόλοιπη κυκλοφορία για να μεταφέρουν 3 φορές λιγότερους επιβάτες απ' όσους αν την λωρίδα χρησιμοποιούσε ένα σύγχρονο τραμ. Είναι προφανές λοιπόν ότι η παραχώρηση αποκλειστικής λωρίδας για τις δημόσιες συγκοινωνίες δικαιώνεται πολύ περισσότερο στην περίπτωση του τραμ, με το οποίο άλλωστε μπορούν πιο σίγουρα και πιο μαζικά να προσελκυσθούν στις δημόσιες συγκοινωνίες οι χρήστες των ΙΧ και των ταξί.

Κοντολογής, κύριοι του ΟΑΣΑ δεν

μπορείτε να φτιάξετε καινούργιο οικοδόμημα μόνο με μεταχειρισμένα υλικά και παλιά εργαλεία, Δεν μπορείτε να επαγγέλεστε "επανάσταση" στις συγκοινωνίες μονάχα με λεωφορεία και τρόλλεϊ, ερήμην των μέσων σταθερής τροχιάς. Γιατί "όποιος κάνει μισή επανάσταση, σκάβει τον ίδιο του τον λάκκο", όπως είπε κάποτε ο Σαΐν Ζύστ. Και αυτό ακριβώς θα συμβεί αν ο ΟΑΣΑ δεν προσαρμόσει την ανα-

ΠΑΜΕ ΠΑΡΑΛΙΑ;

Το νέο τραμ της Αθήνας σε τροχιά.

Σημαντική ώθηση προς την δημοπράτηση έλαβε τελευταία το έργο του τραμ της Αθήνας, ύστερα απο την πρόσφατη σύγκληση απόψεων και γόνιμη συνεργασία του Δημάρχου Αθήνας κ. Αβραμόπουλου και του Υπουργού ΠΕΧΩΔΕ κ. Λαλιώτη. Με επέκταση της περυσινής του μελέτης, ο Δήμος Αθηναίων μελέτησε απο πλευράς τεχνικοοικονομικής σκοπιμότητας-εφικτότητας την επέκταση του τραμ προς την παραλιακή ζώνη έως Βουλιαγμένη. Έτσι τώρα η προοπτική για το δίκτυο τραμ της Αθήνας, όσον αφορά την πρώτη φάση υλοποίησής του, αλλάζει και αφορά πλέον την κατασκευαστικά εύκολη σύνδεση Κέντρου Αθήνας και Παραλίας μέχρι Βουλιαγμένη, μέσω Συγγρού (Προϋπολογισμός 113 δις. δρχ., στόλος 68 οχημάτων, συχνότητα αιχμής 3,5 λεπτά, 226.000 επιβάτες την ημέρα). Ας το ελπίσουμε και ΟΨΟΜΕΘΑ...

δρόμους της Αθήνας (σε πείσμα των "επαϊόντων" που υποστηρίζουν διάφορες ανοησίες). Πως θα ήταν άλλωστε δυνατό το αντίθετο όταν τόσες πόλεις στο εξωτερικό, με ίδιους ή στενότερους δρόμους απ' ότι η Αθήνα, λειτουργούν τραμ (Αμστερνταμ, Μόναχο, Τορίνο, Βέρνη, Αμβέρσα κ.α.).

β. Οι λωρίδες δυσλειτουργούν γιατί παραβιάζονται συστηματικά απο ΙΧ, φορτηγά, πούλμαν, κτλ. που τις καταλαμβάνουν και ακόμα σταθμεύουν επάνω τους παράνομα. Έπειδή όμως τα τρόλλεϊ και τα λεωφορεία "καβαλάνε το διαχωριστικό σαμάρι" και τα προσπερνάνε, δημιουργώντας χειρότερο κυκλοφοριακό χάος πίσω τους, το πρόβλημα διαιώνίζεται και ούτε γάτα ούτε ζημιά. Με το τραμ θα αποφεύγαμε τέτοια συμπτώματα και παράλληλα θα αντιμετωπιζόταν ριζικά το πρόβλημα της παράνομης στάθμευσης.

γ. Το λεωφορείο και το τρόλλεϊ απασχολούν την αποκλειστική λωρίδα

διάρθρωση των αστικών συγκοινωνιών στα σύγχρονα δεδομένα που απαιτούν, όπου γής, νέες ελκυστικές, μοντέρνες, άνετες, καθαρές, οικολογικές και ανθρώπινες μαζικές συγκοινωνίες. Και τέτοιες μπορούν να εξασφαλιστούν μονάχα με ραχοκοκκαλιά το σύγχρονο τραμ και το μετρό στους κεντρικούς συγκοινωνιακούς άξονες-κορμούς.

Αν η εικόνα των δημοσίων αστικών συγκοινωνιών δεν αλλάξει ποιοτικά προς αυτή την κατεύθυνση, οι πρόσφατες αλλαγές θα αποδειχθούν για μια ακόμη φορά αποτυχημένα ημίμετρα. Και εμείς θα παραμείνουμε θλιβεροί θεατές των πραγματικών επαναστάσεων στις αστικές συγκοινωνίες που συντελούνται σε 400 και πλέον πόλεις στον κόσμο στις οποίες εμπιστεύονται τα υπερσύγχρονα αθόρυβα και μεγάλης χωρητικότητας τραμ σαν άξονες της πολεοδομικής και συγκοινωνιακής τους αναβάθμισης.

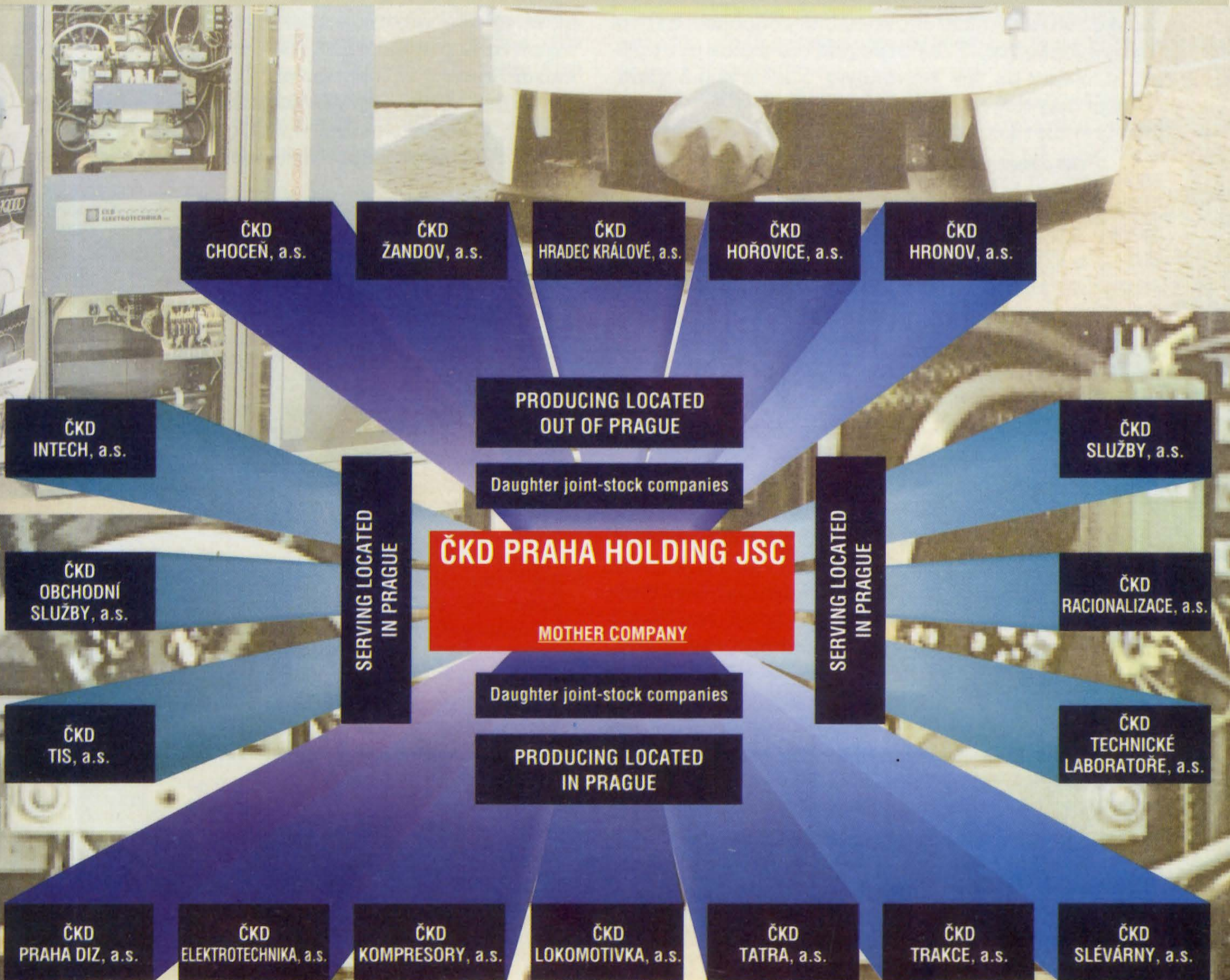
ΤΟ Δ.Σ. ΤΟΥ ΣΦΣ



FOR 21st CENTURY

The main aim is to build a strong industrial group **ČKD PRAHA** with a tradition of machinery and electrotechnical production which is willing to compete on the market with strong firms of competition in the national and international milieu by means of concentration of capital resources and of human and technical potentiality.

Βασικός στόχος μας είναι να οικοδομήσουμε ένα ισχυρό Βιομηχανικό Όμιλο ČKD PRAHA, με παράδοση στις μηχανές και στην ηλεκτρομηχανική παραγωγή, ο οποίος να συναγωνίζεται στην αγορά με ισχυρές ανταγωνίστριες εταιρίες τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές περιβάλλον, μέσω της συγκέντρωσης κεφαλαιουχικών πόρων καθώς και ανθρώπινου και τεχνικού δυναμικού.



ΤΑ ΤΡΑΙΝΑ ΠΟΥ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

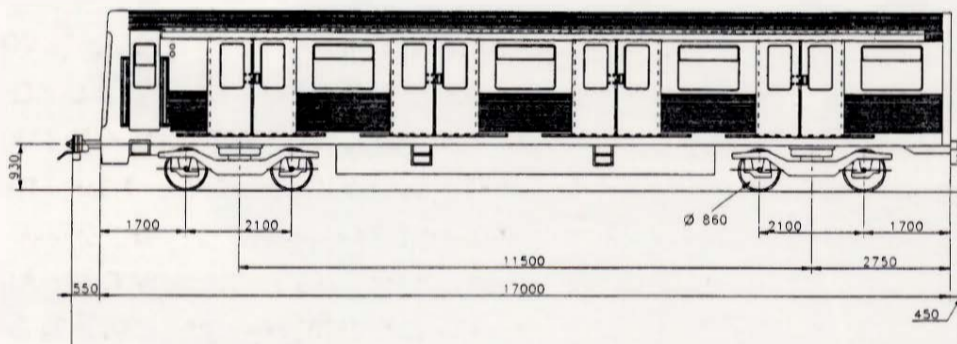
Του Αλεξ. Σταυρόπουλου

Αν. Προϊσταμένου Υπηρ. Μελετών ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ

Το Μετρό της Αθήνας μέρα με τη μέρα γίνεται πραγματικότητα. Τα εργοτάξια του έργου έχουν κατακλύσει διάφορες περιοχές της πόλης. Η χάραξη των δύο νέων γραμμών, ο αριθμός και οι θέσεις των σταθμών, οι μέθοδοι κατασκευής των σιδηροδρομικών και άλλα γενικά στοιχεία, ακόμα και κάθε πόσα λεπτά θα περνάει το τρένο, είναι γνωστά στο ευρύ κοινό μέσα από πολυάριθμα δημοσιεύματα, επαναλαμβάνονται όμως και εδώ (πίνακας 2) μόνο για υπενθύμιση. Είναι πολλοί όμως αυτοί που θα ήθελαν να μάθουν περισσότερα για τα επιμέρους στοιχεία του έργου και ιδιαίτερα για τα λειτουργικά συστήματά του για τα οποία έχουν δημοσιοποιηθεί πολύ λίγα μέχρι σήμερα.

Το πιο ενδιαφέρον, ίσως, από τα στοιχεία ενός σιδηροδρομικού συστήματος είναι το τροχαίο υλικό του. Αυτό το άρθρο επιχειρεί να δώσει μια εικόνα των οχημάτων που θα κυκλοφορήσουν σε λίγα χρόνια στις ράγες του Αθηναϊκού υπόγειου σιδηροδρόμου. Έτσι οι αναγνώστες της "Σιδηροτροχιάς" θα έχουν μια πρώτη γνωριμία με την τεχνολογία και τα κύρια χαρακτηριστικά των βαγονιών αυτών.

Ο επιβατικός "στόλος" του Μετρό θ' αποτελείται



Ιθυστήριο όχημα (DT)

από 28 συρμούς των 6 οχημάτων, δηλαδή συνολικά 168 οχήματα. Την σχεδίαση και κατασκευή τους έχουν αναλάβει οι εταιρείες Siemens, AEG και GEC-Alsthom.

Ο κάθε συρμός αποτελείται από 2 όμοιους ημισυρμούς των 3 οχημάτων. Η σύνθεση του ημισυρμού είναι: Ιθυστήριο όχημα (DT), Κινητήριο όχημα (MC) και Κινητήριο όχημα με βοηθητικό χειριστήριο οδήγησης (MC'). Έτσι κάθε πλήρης συρμός αποτελείται από 2 Ιθυστήρια οχήματα και 4 Κινητήρια οχήματα συνδεδεμένα ως εξής:

DT-MC-MC'=MC'-MC-DT

Καμπίνες οδήγησης υπάρχουν μόνο στα ακραία οχήματα του κάθε συρμού (DT), ενώ για τις ανάγκες μετακινήσεων μέσα στην επισκευαστική βάση Σεπολίων υπάρχουν βοηθητικά χειριστήρια οδήγησης στο τελευταίο όχημα κάθε ημισυρμού (MC').

Τα οχήματα του Μετρό έχουν αρκετά κοινά ή παρόμοια χαρακτηριστικά με τα οχήματα που κυκλο-

φόρησαν τον περασμένο χρόνο στη γραμμή των ΗΣΑΠ. Οι διαστάσεις και ορισμένα άλλα βασικά χαρακτηριστικά αναφέρονται στον πίνακα 2.

Το μήκος του βαγονιού είναι 17,00 μέτρα και το μέγιστο πλάτος εξωτερικά 2,80 μέτρα. Το αμάξωμα είναι κατασκευασμένο από ανοξείδωτο χάλυβα. Η πρωτεύουσα ανάρτηση είναι με ελατήρια ενώ η δευτερεύουσα χρησιμοποιεί αεροθαλάμους. Σε κάθε πλευρά υπάρχουν 4 πόρτες, από ανοξείδωτο χάλυβα, οι οποίες σύρονται σε οδηγούς στο εξωτερικό του βαγονιού. Οι πόρτες ανοίγουν και κλείνουν αυτόματα (με κατάλληλο χειρισμό του ηλεκτροδηγού) όταν ο συρμός έχει σταματήσει σε κάποιο σταθμό. Στα άκρα κάθε οχήματος υπάρχουν πόρτες επικοινωνίας για την είσοδο μόνο του προσωπικού.

Τα καθίσματα των επιβατών θα είναι κατασκευασμένα από υλικά ανθεκτικά σε βανδαλισμούς, όμοια με αυτά που χρησιμοποιούνται σε πολλά σύγχρονα οχήματα Ευρωπαϊκών Μετρό. Η διάταξη των χειρολαβών θα είναι τέτοια που αφ' ενός να μην ενθαρρύνει το συνωστισμό ορθίων μπροστά στις πόρτες και αφετέρου να διευκολύνει την είσοδο ατόμων με αναπηρικές καρέκλες, καροτσάκια κλπ (υπενθυμίζεται ότι

ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΤΟΥ ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ

Μήκος οχήματος:	17,00 μέτρα
Μήκος συρμού 6 οχημάτων:	106,00 μέτρα
Πλάτος οχήματος εξωτερικά:	2,80 μέτρα
Πλάτος οχήματος εσωτερικά:	2,50 μέτρα
Υψος οχήματος εξωτερικό:	3,62 μέτρα
Υψος καθαρό στο μέσο του χώρου επιβατών:	2,18 μέτρα
Υψος δαπέδου από επιφάνεια σιδηροτροχιάς:	1,15 μέτρα
Υψος θυρών επιβατών:	1,90 μέτρα
Απόσταση μεταξύ κέντρων φορέων:	11,50 μέτρα
Απόσταση αξόνων στο φορείο:	2,10 μέτρα
Διάμετρος καινούριων τροχών:	0,86 μέτρα
Διάταξη αξόνων ημισυρμού (DT - MC - MC'):	2'2' - Bo'Bo' - Bo'Bo'
Καθήμενοι ανά συρμό 6 οχημάτων:	224 επιβάτες
Χωρητικότητα συρμού 6 οχημάτων (καθήμενοι και όρθιοι 5 επιβάτες/m ²):	1030 επιβάτες
Βάρος άδειου συρμού 6 οχημάτων:	179 τόνοι
Βάρος γεμάτου συρμού 6 οχημάτων (5 επιβάτες/m ²):	246 τόνοι
Τάση λειτουργίας συρμών:	750 V DC
Κινητήρες έλξεως ανά όχημα:	4 Σ.Ρ.
Ισχύς Κινητήρα έλξεως:	153 KW
Μέγιστη ταχύτητα:	80 Km/h
Μέγιστη επιτάχυνση:	1,0 m/s ²
Μέγιστη επιβράδυνση:	1,2 m/s ²
Μέση επιβράδυνση:	1,1 m/s ²

το σύστημα του Μετρό κατασκευάζεται με όλες τις διευκολύνσεις που απαιτούνται για την χρήση του και από άτομα με κινητικές και άλλες δυσλειτουργίες). Το εσωτερικό του βαγονιού θα αερίζεται με φιλτραριζόμενο αέρα, ενώ το χειμώνα ο αέρας θα θερμαίνεται. Σε κάθε όχημα υπάρχουν μεγάφωνα για ανακοινώσεις προς τους επιβάτες, ενώ στην περιοχή των θυρών υπάρχει σύστημα συναγερμού και επικοινωνίας με τον οδηγό για χρήση από τους επιβάτες σε περίπτωση ανάγκης. Κατά τη διάρκεια του δρομολογίου θα ανακοινώνεται αυτόματα από τα μεγάφωνα ποιός είναι ο επόμενος σταθμός. Σε κάθε όχημα υπάρχει επαρκής φωτισμός ασφαλείας, που θα φωτίζει το χώρο των επιβατών σε περίπτωση διακοπής της ηλεκτροδότησης.

Η καμπίνα οδήγησης περιλαμβάνει το χειριστήριο οδήγησης (master controller) και άλλα βοηθητικά συστήματα που είναι απαραίτητα για την ομαλή οδήγηση και λειτουργία του συρμού. Όλοι οι χειρισμοί γίνονται μόνο από την καμπίνα που είναι σε λειτουργία.

Η κίνηση των συρμών θα ελέγχεται από το Κέντρο Ελέγχου που θα βρίσκεται στο σταθμό Συντάγματος. Ο κάθε συρμός επικοινωνεί με το Κέντρο Ελέγχου με τα εξής συστήματα:

- α) *Σύστημα Αναγνώρισης Συρμών*: Ο οδηγός, μόλις πριν την δρομολόγηση ενός συρμού, θα δίνει την ταυτότητα του συρμού με ειδικό κωδικό και έτσι θα παρακολουθείται η κυκλοφορία του στο δίκτυο.
- β) *Σύστημα Αυτόματης Προστασίας Συρμών (ATP)*: Είναι το σύστημα που ελέγχει την ασφαλή πορεία

του συρμού, επιτηρώντας συνεχώς την ταχύτητά του και συγκρίνοντάς την με την μέγιστη επιτρεπόμενη λαμβάνοντας υπόψη την απόστασή του από τους προηγούμενους συρμούς. Ο οδηγός πρέπει να παρακολουθεί, στο διπλό ταχύμετρο που βρίσκεται στο τραπέζι του χειριστηρίου, την μέγιστη επιτρεπόμενη και την πραγματική ταχύτητα του συρμού και να προσέχει ώστε η δεύτερη να μην ξεπεράσει την πρώτη. Σε περίπτωση που η πραγματική υπερβεί την μέγιστη επιτρεπόμενη ταχύτητα ο συρμός πεδίζει αυτόματα. Σε περίπτωση βλάβης του συστήματος Αυτόματης Προστασίας Συρμού προβλέπεται η μετάβαση σε Χειροκίνητη Λειτουργία όπου ο οδηγός έχει την πλήρη ευθύνη να ελέγχει τη γραμμή μπροστά του, η δε ταχύτητα του συρμού δεν μπορεί να υπερβεί τα 20 km/h.

Σημειώνεται ότι το όλο σύστημα του Μετρό έχει πρόβλεψη για μελλοντική μετατροπή του σε πλήρως αυτόματη οδήγηση των συρμών (ATO).

Ο οδηγός θα μπορεί να επικοινωνεί με το προσωπικό του Κέντρου Ελέγχου μέσω του ραδιοδικτύου.

Οι εντολές για πορεία ή πέδηση που δίνονται από τον οδηγό μέσω του χειριστηρίου οδήγησης μεταφέρονται σε κάθε όχημα με ένα σήμα διαμόρφωσης εύρους παλμού και την εκτέλεσή τους αναλαμβάνουν οι αντίστοιχες ηλεκτρονικές μονάδες των συστημάτων έλξης και πέδησης.

Το σύστημα έλξης κάθε κινητήριου οχήματος περιλαμβάνει την μονάδα ελέγχου έλξης, το chopper (μονάδα ρύθμισης συνεχούς ρεύματος) και τους κινητήρες. Κάθε κινητήριο όχημα έχει 4 κινητήρες (ένα ανά άξονα) συνεχούς ρεύματος, ισχύος 153 KW ο καθένας. Ο καθορισμός της δύναμης έλξης αλλά και της δύναμης για την ηλεκτρική πέδηση γίνεται από την μονάδα ελέγχου έλξης που λειτουργεί με μικροεπεξεργαστή και αναλαμβάνει να υλοποιήσει την εντολή που έρχεται από το χειριστήριο οδήγησης, λαμβάνοντας υπόψη το φορτίο του οχήματος και την τάση της ηλεκτροφόρου. Η ίδια μονάδα δίνει τις κατάλληλες εντολές στους εφαιπτήρες του κινητηρίου κυκλώματος και ελέγχει την εκτελεσή τους ενώ ταυτόχρονα καταγράφει σε μνήμη κάθε βλάβη που τυχόν θα συμβεί στα κύρια σημεία του συστήματος έλξης. Το chopper κάνει τη ρύθμιση του ρεύματος των κινητήρων μέσω των θυρίστορ GTO και σύμφωνα με την καθοριζόμενη από την μονάδα ελέγχου έλξης τιμή εντάσεως. Κατά την ηλεκτρική πέδηση ένα μέρος της παραγόμενης από τους κινητήρες ενέργειας επιστρέφεται στο δίκτυο (ηλεκτροφόρο) για να καταναλωθεί από άλλους συρμούς που την ίδια στιγμή επιταχύνονται απορροφώντας ενέργεια. Η τροφοδότηση του κάθε κινητηρίου οχήματος με ενέργεια έλξης γίνεται μέσω 4 (2 ανά πλευρά) πεδίων λήψεως ρεύματος που εφάπτονται στο επάνω μέρος της ηλεκτροφόρου γραμμής.

Το σύστημα μηχανικής ή πνευματικής πέδησης

ΠΙΝΑΚΑΣ 2

ΜΕΤΡΟ ΤΗΣ ΑΘΗΝΑΣ - ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Εναρξη έργου:	Νοέμβριος 1991
Εναρξη λειτουργίας:	Νοέμβριος 1998
Γραμμή 2 (κόκκινη γραμμή):	Σεπόλια - Δάφνη, μήκος: 9,2 χλμ. σταθμοί: 12
Γραμμή 3 (μπλέ γραμμή): ...	Κεραμεικός - Πεντάγωνο, μήκος: 8,4 χλμ. σταθμοί: 9
Προϋπολογισμός έργου:	1,97 δις ECU
Εκτιμώμενη επιβατική κίνηση:	450.000 επιβάτες ημερησίως
Χρονοαπόσταση συρμών:	3 λεπτά στις ώρες αιχμής 5-10 λεπτά στις ώρες μη αιχμής
Διάνοιξη σηράγγων: . 2 μηχανήματα ολομέτρησης	διάνοιξης σηράγγων, διαμέτρου 9,4 μ.
Εκσκαφές:	2,5 εκ. κ.μ.
Οπλισμένο σκυρόδεμα:	700.000 κ.μ.
Χάλυβας οπλισμένου σκυροδέματος:	45.000 τόνοι
Δομικός χάλυβας:	15.000 τόνοι
Μήκος σιδηροτροχιών:	40.400 μέτρα
Ρεύμα κίνησης:	750 Volt DC σε τρίτη τροχιά
Σηματοδότηση: Αυτόματη Προστασία Συρμών (ATP) με	σηματοδότηση καμπίνας
Συρμοί των 6 οχημάτων:	28
Αμαξοστάσια και Συνεργεία:	120.000 τ.μ. στα Σεπόλια

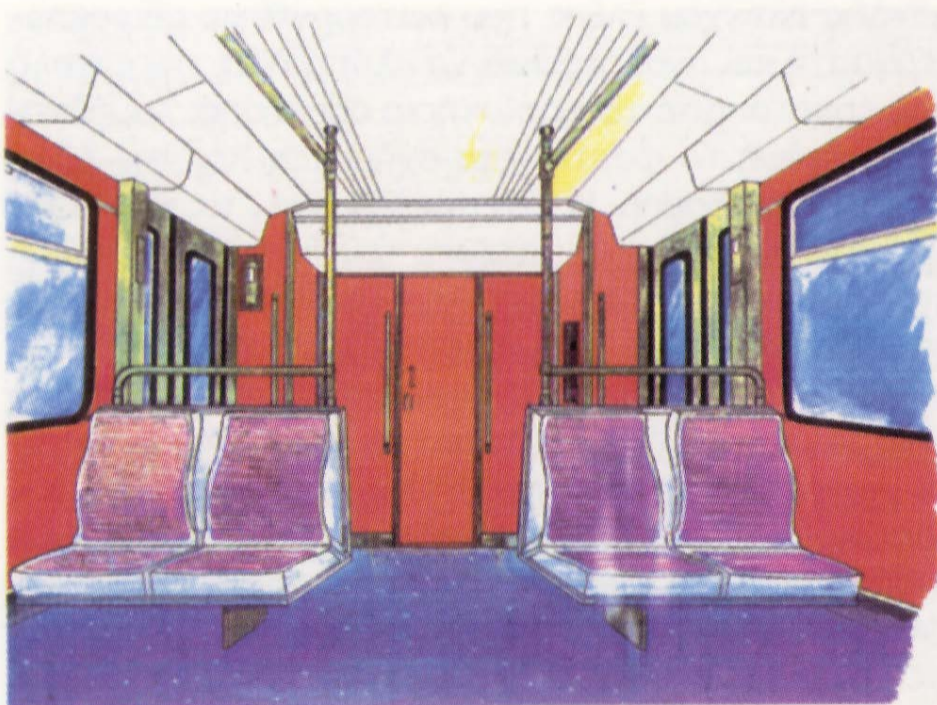
παρουσίαση

στο κάθε όχημα αποτελείται από μία μονάδα ελέγχου πέδησης που και αυτή λειτουργεί με μικροεπεξεργαστή, την ηλεκτροπνευματική μονάδα πέδησης που μετατρέπει ηλεκτρικά σήματα σε πιέσεις αέρα και τα μηχανικά δισκόφρενα που υπάρχουν σε κάθε άξονα. Η πέδηση γίνεται με εκτόνωση ελατηρίων και η αποπέδηση με τη συμπίεσή τους με πεπιεσμένο αέρα. Ένα εφεδρικό σύστημα υδραυλικής αποπέδησης μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση βλάβης στο κύκλωμα του πεπιεσμένου αέρα.



Το τρένο που έρχεται

Η πέδηση του συρμού γίνεται κανονικά με συνδυασμό της ηλεκτροπέδης των κινητηρίων οχημάτων και της πνευματικής πέδης των θυνητηρίων οχημάτων. Σ' αυτό το συνδυασμό χρησιμοποιείται κυρίως η ηλεκτροπέδη και συμπληρώνεται η επιβραδυντική δύναμη από την πνευματική πέδη, επιτυγχάνοντας έτσι μείωση στη φθορά των τακακιών και των δίσκων πέδησης. Η ηλεκτρική πέδη διακόπτεται όταν η ταχύτητα πέσει κάτω από 10 km/h οπότε η πνευματική πέδη αναλαμβάνει σε όλα τα οχήματα το τελικό σταμάτη-



Το εσωτερικό του βαγονιού

μα του συρμού.

Για την παροχή πεπιεσμένου αέρα υπάρχει σε κάθε θυνητήριο όχημα ένας αεροσυμπιεστής ο οποίος μέσω κεντρικού αγωγού τροφοδοτεί όλα τα συστήματα που λειτουργούν με αέρα, όπως το σύστημα μηχανικής πέδης, τη δευτερεύουσα ανάρτηση, τις

πόρτες, κλπ.

Επίσης σε κάθε θυνητήριο όχημα υπάρχει ένας στατικός αναστροφέας τάσης που παρέχει βοηθητική τάση για τη λειτουργία των διαφόρων συστημάτων (φωτισμός, αερισμός, σύστημα αγγελιών και ενδοεπικοινωνίας, μονάδες ελέγχου έλξης και πέδησης κλπ). Ο αναστροφέας αυτός μετατρέπει τα 750 V συνεχούς ρεύματος σε 380 V εναλλασσομένου και στη συνέχεια μέσω ανορθωτή σε 110 V συνεχούς ρεύματος με το οποίο φορτίζονται και οι μπαταρίες του ημισυρμού. Ο στατικός αναστροφέας είναι κατασκευασμένος με την πλέον σύγχρονη τεχνολογία ηλεκτρονικών ισχύος (IGBT) που έχει αρχίσει να εφαρμόζεται τελευταία σε σιδηροδρομικά οχήματα.

Οι συρμοί θα είναι εξοπλισμένοι με ένα σύστημα καταγραφής βλαβών. Το σύστημα αυτό επιτηρεί ορισμένες σημαντικές διατάξεις (π.χ. στατικός αναστροφέας, αεροσυμπιεστής, αερισμός επιβατών κ.α.) σε κάθε όχημα. Εάν σε κάποια απ' αυτές τις διατάξεις εμφανισθεί βλάβη, αυτή αναγνωρίζεται, αξιολογείται πόσο σημαντική είναι για τη συνέχιση του δρομολογίου, παρουσιάζεται σε ειδικό πίνακα ενδείξεων που βρίσκεται στην καμπίνα οδήγησης και τέλος αποθηκεύεται σε μνήμη απ' όπου το προσωπικό συντήρησης, με τη βοήθεια ενός φορητού ηλεκτρονικού υπολογιστή, μπορεί να πάρει πλήρη πληροφόρηση για την κάθε βλάβη, την ακριβή χρονική στιγμή που συνέβει κλπ.



Ο πρώτος ημισυρμός έτοιμος να μεταφερθεί στο La Rochelle, Γαλλία.

Τα αμαξώματα των οχημάτων του Μετρό κατασκευάζονται στο εργοστάσιο της AEG στη Νυρεμβέργη, ενώ οι διάφορες διατάξεις και συστήματα κατασκευάζονται σε άλλες πόλεις της Ευρώπης. Ο εξοπλισμός των οχημάτων και η τελική συναρμολόγηση όλων των διατάξεων γίνεται στο εργοστάσιο της GEC - Alsthom στο La Rochelle της Γαλλίας. Ηδη στη Νυρεμβέργη έχουν κατασκευαστεί 30 αμαξώματα, ενώ τα πρώτα 3 έχουν μεταφερθεί στο La Rochelle για ν' αρχίσει ο εξοπλισμός τους. Ο πρώτος συρμός 6 οχημάτων αναμένεται να έλθει στην Ελλάδα στα τέλη του 1996 για ν' αρχίσουν δοκιμές και τελικές ρυθμίσεις στο αμαξοστάσιο Σεπολίων.

σιδηροδρομικά νέα στην Ελλάδα

ΕΡΓΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΥΨΗΛΩΝ ΤΑΧΥΤΗΤΩΝ ΑΘΗΝΑΣ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



Α. ΚΑΩΝΟΣ

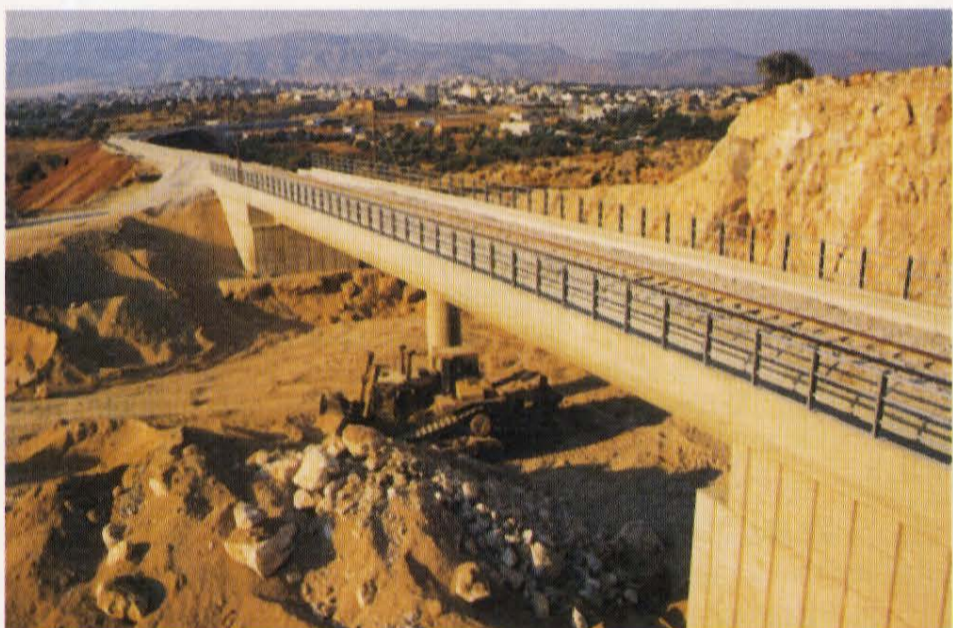
Η νέα διπλή γραμμή υψηλής ταχύτητας μεταξύ Λεπτοκαρυάς - Κατερίνης που παραδόθηκε σε κυκλοφορία τον περασμένο Αύγουστο.



Α. ΚΑΩΝΟΣ

Τμήμα της έτοιμης υποδομής για τη νέα διπλή γραμμή Κορινού - Αιγινίου, κοντά στην Αγαθούπολη.

ΕΡΓΑ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΥΠΟΛΟΙΠΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΟΣΕ



Α. ΚΑΩΝΟΣ

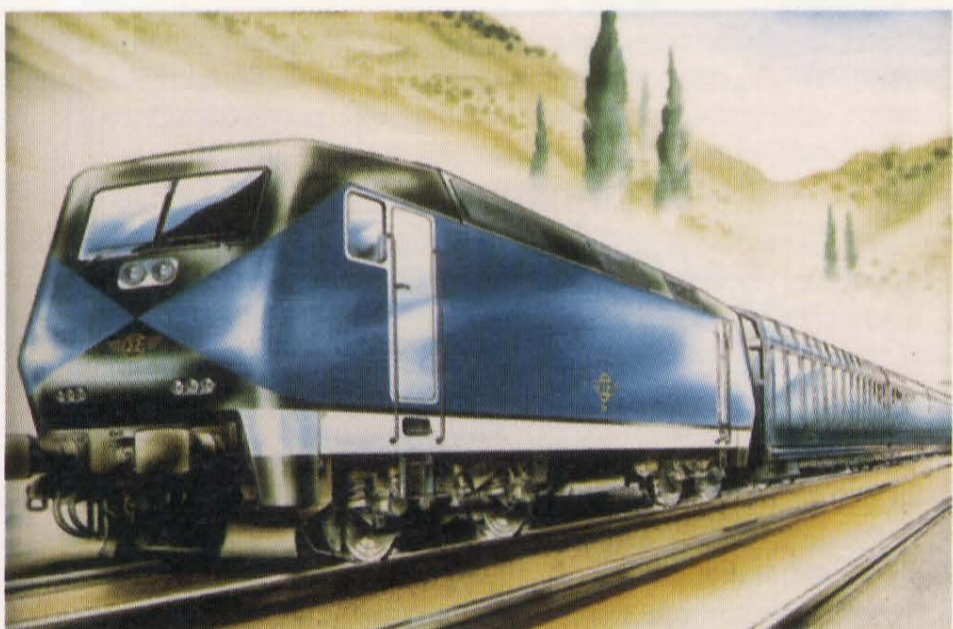
Η νέα ευθυγραμμισμένη χάραξη της μετρικής γραμμής Αθήνας - Κορίνθου μετά τα Μέγαρα.



Α. ΚΑΩΝΟΣ

Κατασκευή του νέου κτιρίου επιβατών Σ.Σ. Ν. Ορεσιτιάδας, στον ακρικό Έβρο. Ο σταθμός αυτός είναι ο τρίτος σε κίνηση στη Βόρειο Ελλάδα..

ΠΡΟΜΗΘΕΙΑ ΝΕΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ ΟΣΕ



ABB

Η νεοπαραγγελθείσα δηζελοηλεκτράμαξα ECO2000 του ΟΣΕ από την ABB - Henschel.



Α. ΚΑΩΝΟΣ

Παρεμφερής με την εικονιζόμενη EUROSPRINTER θα είναι η ηλεκτράμαξα HELLASPRINTER που παράγει ο ΟΣΕ από τη Siemens.

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΟΣΕ

Η πορεία των έργων εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ, το τελευταίο εξάμηνο, έχει ως ακολούθως (στοιχεία ευγενώς δοθέντα από τους μηχανικούς του ΟΣΕ κ.κ. Αντωνέλο, Γεωργούλη και το Γρ. Τύπου):

1. Αθήνα - Θεσσαλονίκη: Συνεχίζονται οι εργασίες ολοκλήρωσης Α.Δ. και κάτω πεζοδιαβάσεων σταθμών στο τμήμα Οινόης - Τιθορέας, ενώ ολοκληρώθηκαν η παραλλαγή Οινόης - Τανάγρας και οι εργασίες αναμόρφω-

σης του σταθμού Θηβών με νέα σύγχρονα υπόστεγα και υπόγεια πεζοδιάβαση. Το έργο της νέας διπλής γραμμής υψηλής ταχύτητας Τιθορέας - Λιανοκλαδίου (53 χλμ νέα χάραξη με τούνελ 9 χιλιομέτρων) αναμένεται να ξεκινήσει φέτος (τόσο η διάνοιξη της σήραγγας, όσο και οι εκατέρωθεν προσβάσεις). Κατασκευάζεται το νέο κτίριο επιβατών Σ.Σ. Παλιοφαρσάλου και Α.Δ. μεταξύ Δομοκού - Λάρισας. Στο τμήμα Ορφανών - Δοξορά στρώνεται η επιδομή μέσω του καινούργιου τούνελ και ήδη η μία γραμμή

Σιδηροδρομικά νέα στην Ελλάδα

είναι έτοιμη, ενώ και η δεύτερη θα έχει παραδοθεί πριν από τη νέα δρομολογιακή περίοδο. Στο τμήμα Λάρισα - Γυρτώνη γίνεται εξυγίανση υφιστάμενης γραμμής και στρώση νέων γραμμών. Στο τμήμα Ευαγγελισμός - Ραψάνη έχει εγκατασταθεί η εργολαβία που ήδη ξεκίνησε τα χωματουργικά των προσπελάσεων στα δύο στόμια της νέας σήραγγας, οι εργασίες για την από βορρά διάνοιξη της οποίας έχουν επίσης αρχίσει στα πρώτα 30 μέτρα. Παραδόθηκε στην κυκλοφορία η μία γραμμή της νέας διπλής γραμμής του τμήματος Ραψάνης - Παπαπούλιου, ενώ εξυγιαίνεται η υποδομή της παλαιάς γραμμής (που θα είναι η δεύτερη). Στο τμήμα Παπαπούλι - Ν. Πόροι (7χλμ) αντικαταστάθηκε η εργολαβία και απλώς έχουν αρχίσει τα χωματουργικά. Η κατασκευή του νέου τμήματος Ν. Πόροι - Λειπτοκαρυά (με το τούνελ του Πλαταμώνα) δημοπρατήθηκε ήδη με το σύστημα της προεπιλογής. Παραδόθηκε στην κυκλοφορία η νέα διπλή γραμμή στο τμήμα Λειπτοκαρυά - Κατερίνη, αλλά λόγω ύπαρξης προσωρινών Ι.Δ. και μέχρι να γίνουν οι Α.Δ. δεν θα δοθεί για υψηλή ταχύτητα. Το τμήμα Κατερίνη - Αιγίνο έχει έτοιμη την υποδομή εκτός του σημείου που ανακαλύφθηκαν οι αρχαιότητες στην περιοχή Λουλούδια Κίτρους Πιερίας, όπου η χάραξη μάλλον θα παραλλαχθεί φέτος. Για τον λόγο αυτό μπορεί άμεσα να χρησιμοποιηθεί ένα τμήμα της νέας χάραξης στο οποίο θα προσεγγίζουν οι συρμοί από την υφιστάμενη γραμμή μέσω παρακαμπτηρίου. Στο τμήμα Αιγίνο - Πλατύ, η υποδομή είναι έτοιμη και έχει αρχίσει να στρώνεται η γραμμή στη νέα γέφυρα του Αλιάκμονα. Στο τμήμα Πλατύ - Θεσ/νίκη έγινε εξυγίανση της υποδομής στους σταθμούς καθώς και η μελέτη των νέων γεφυρών.

2. Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη: Έχουν κατασκευαστεί κατά 80 έως 100% τα χωματουργικά και τεχνικά έργα των παραλλαγών Χ.Θ. 32+500 - 40-700 (κοντά στο Κιλκίς), 173+700 - 192+300 (έξι τοπικές παραλλαγές μεταξύ Σερρών - Δράμας), 316+700 - 322+300 (Τοξότες - Ξάνθη), 379+500 - 386+500 (μεταξύ Κομοτηνής - Μέστης), ενώ δημοπρατήθηκε η παραλλαγή Χ.Θ. 16+100 - 21+100 (Γαλλικός) και υπάρχουν έτοιμες μελέτες για παραλλαγή και σήραγγα μεταξύ Μουριών - Ροδόπολης και για αλλαγή γραμμολογίας Σ.Σ. Στρυμώνα. Τέλος, κατασκευάζονται ανοιχτά αντικατολισθητικά τούνελ στα "Τέμπη του Νέστου", ενώ έχουν ξεκινήσει οι εργασίες παραλλαγής στα τμήματα Χ.Θ. 138+377 - 156+898 και 279+500 - 290+450.

3. Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο: Ολοκληρώνεται η ενίσχυση της γραμμής για αξονικό φορτίο 20 τόννων μεταξύ Σουφλίου - Μάνδρας, καθώς και η κατασκευή νέου μεγάλου κτιρίου επιβατών στον Σ.Σ. Νέας Ορεστιάδας. Πρόκειται επίσης να ξεκινήσουν έργα επέκτασης του Μηχανοστασίου Αλεξανδρούπολης.

4. Νέα γραμμή υψηλής ταχύτητας Άνω Λιόσια - Θριάσιο - Κόρινθος - Κιάτο: Υπάρχει ήδη έτοιμη κατασκευασμένη υποδομή κατά 20% του μήκους, ενώ εν εξελίξει βρίσκονται τρεις διαγωνισμοί για τμήματα συνολικού μήκους 25 χλμ. με τη νέα σιδηροδρομική γέφυρα Ισθμού. Υπό εκτέλεση βρίσκονται έργα μήκους 13 χλμ.

5. Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα: Κατά 90% είναι έτοιμη η υποδομή για τη νέα κανονικού πλάτους γραμμή, η οποία θα αρχίσει να στρώνεται φέτος, ώστε στο τέλος του 1997 να είναι έτοιμη. Μάλλον κατά τις εργασίες στρώσης της νέας γραμμής, και επειδή σε αρκετά σημεία η παλαιά με τη νέα χάραξη ταυτίζονται, θα διακοπεί για λίγους μήνες η λειτουργία της υφιστάμενης γραμμής και θα δρομολογηθούν προσωρινά λεωφορεία μεταξύ Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας.

6. Υπόλοιπο Δίκτυο: Προχωρεί η ανακαίνιση στη γραμμή Λάρισας - Βόλου, ενώ ξεκινά άμεσα η ανακαίνιση τμημάτων της μετρικής γραμμής Πελοποννήσου (Στενό - Τρίπολη, Αλφειός - Κυπαρισσία, Ολυμπία - Πύργος - Κατάκωλο κλπ.). Αντίθετα, ολοκληρώθηκε η ανακαίνιση Κορίνθου - Διμηνίου (η γραμμή δόθηκε για 90 χλμ/ώρα), η εγκατάσταση 15 ΑΣΙΔ στη γραμμή Τριπόλεως και η νέα ευθυγράμμιση Χ.Θ. 56 - 58 μετά τα Μέγαρα, πλην της νέας ανοιχτής καμπύλης συναρμογής προς την πλευρά των Μεγάρων, όπου προς το παρόν έχει μείνει μία πολύ κλειστή προσωρινή καμπύλη συναρμογής με την υφιστάμενη γραμμή.

7. Θριάσιο Πεδίο: Από την Ε.Ε. απορρίφθηκε η έγκριση χρηματοδότησης για μετεγκατάσταση του Κ.Ε.Π. στο νέο συγκρότημα του ΟΣΕ στο Θριάσιο και αντιπροτάθηκε στη θέση της να χρηματοδοτηθεί η σιδηρ. σύνδεση Θριασίου - Ικονίου που μελετάται σε επίπεδο οριστικής μελέτης. Τελευταία είδαν το φως της δημοσιότητας πληροφορίες ότι ενδέχεται να κοπεί στο σύνολό της η χρηματοδότηση των έργων του Θριασίου.

8. Ηλεκτροκίνηση: Έγινε ο σχετικός διαγωνισμός και κατατέθηκαν 3 προσφορές. Εάν όλα πάνε καλά, το έργο (ύψους 45 δισ. δρχ.), θα ξεκινήσει το δεύτερο εξάμηνο του 1996 και θα ολοκληρωθεί σε 5 χρόνια. Με την ηλεκτροκίνηση αναμένεται μία εξοικονόμηση των λειτουργικών δαπανών κατά 5 δισ. δρχ. το πρώτο έτος λειτουργίας.

9. Νέα σηματοδότηση: Ολοκληρώνεται η εγκατάσταση αμφίδρομης σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης μεταξύ Δομοκού - Λάρισας και Οινόης - Τιθορέας, ενώ ανατέθηκε το έργο εγκατάστασης νέας αμφίδρομης σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης Αθήνας - Χαλκίδας, Πλατύ - ΤΧ1 και πρό-

κειται παρομοίως να σηματοδοτηθούν και τηλεδιοικηθούν τα τμήματα Λάρισα - Πλατύ και ΤΧ1 - ΤΧ5 (τόσο οι 2 κύριες γραμμές κυκλοφορίας, όσο και οι 2 παράπλευρες ολκαδικές). Τα 4 Κέντρα Ελέγχου θα είναι στην Αθήνα, το Λιανοκλάδι, τη Λάρισα και την Θεσσαλονίκη.

10. Τροχαίο υλικό: Υπογράφηκε η σύμβαση με την ABB-HENSCHTEL για την προμήθεια 15 δικινητηρίων δηζελοηλεκτραμαξών (2850 ίππων, μεγ. ταχύτητας 160 χ/ώ, ορτίον για άλλες 10, παράδοση την άνοιξη 1997), με τεχνολογία ασύγχρονης τριφασικής έλξης και GTO thyristors, που συντελεί στη μεγάλη αξιοπιστία και στο μικρό λειτουργικό κόστος (ανάκτηση ενέργειας από την πέδη, θέση "εντός-εκτός εναλλάξ" του ενός Δ/Κ κατά περίπτωση κλπ.). Οι δηζελάμαξες αυτές μπορούν να μετατραπούν σε ηλεκτράμαξες (5500 KW, 200 χ/ώ). Υπογράφηκε επίσης η σύμβαση με την SIEMENS για την προμήθεια των πρώτων 6 ηλεκτράμαξών του ΟΣΕ, αντιστοιχών επιδόσεων και ίδιας τεχνολογίας με την ηλεκτρική παραλλαγή της ECO2000 και ανάλογου τύπου με τις ηλεκτράμαξες EUROSPRINTER που χρησιμοποιούνται από τους Γερμανικούς, Ισπανικούς και Πορτογαλικούς σιδηροδρόμους. Υπό εκτέλεση επίσης βρίσκεται η προμήθεια 58 φορταμαξών από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας, ενώ σε εκκρεμότητα είναι η προμήθεια 2 Α/Α οδοντωτού και 10 Α/Α προαστιακού τύπου.

ΝΕΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΟΣΕ

Επαναδρομολογήθηκαν, ύστερα από 4 χρόνια, τα νυχτερινά τράινα στο δίκτυο Πελοποννήσου με ώρες αναχ. από Αθήνα για Τρίπολη/Καλαμάτα 23:06 και για Πάτρα/Κυπαρισσία 22:25. Δυστυχώς, όμως, σύμφωνα με πληροφορίες μας, είναι πολύ πιθανό με τη νέα δρομολογιακή περίοδο να καταργηθούν τοπικά δρομολόγια στη Νοτιοδυτική Πελοπόννησο ("Ριρίκες", Κυλλήνη) και να μειωθούν τα δρομολόγια ΙΚ. Θα είναι πολύ δύσπρεστο εάν τα ανωτέρω επαληθευτούν. Θετική είδηση πάντως είναι ότι προγραμματίζεται και τρίτο δρομολόγιο Αθήνας - Ναυπλίου τη θερινή περίοδο, με αναχ. από Ναύπλιο για Αθήνα και αντιστρόφως αργά το απόγευμα.

Αντίθετα, αναβάθμιση υπηρεσιών προγραμματίζεται για το δίκτυο καν. γραμμής που θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων, ένα δρομολόγιο ΙΚ χωρίς καμία ενδιάμεση στάθμευση -non stop- μεταξύ Αθήνας - Θεσσαλονίκης, με χρόνο 5 ώρες και 50 λεπτά και ενσωματωμένη την τιμή του φαγητού στο εισιτήριο. Παράλληλα, θα επεκταθεί το σύστημα ηλεκτρονικής κράτησης θέσεων και θα αναβαθμιστεί περαιτέρω το σέρβις στα ΙΚ με παροχή εφημερίδων, μουσική & τηλεόραση και ίσως τηλέφωνο.

Ο ΜΕΤΡΟΠΟΝΤΙΚΑΣ ΣΤΟΝ ΕΥΑΓΓΕΛΙΣΜΟ ΚΑΙ ΤΡΑΜ ΣΤΗΝ ...ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Ενώ ο Μετροπόντικας "Ιάσων" είναι ακόμα κολλημένος στην Πλ. Καραϊσκάκη, η "Περσεφόνη" έφτασε κιόλας στον Ευαγγελισμό. Ήδη οι σταθμοί του μετρό Ακαδημίας, Κατεχάκη και Πανόρμου είναι έτοιμοι από πλευράς διαμόρφωσης και θα αρχίσουν τώρα σ' αυτούς αρχιτεκτονικές εργασίες.

Από εκεί που δεν το περιμέναμε, μας ήρθε η επόμενη είδηση. Με χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και το Κοινωνικό Πρόγραμμα Ε25, η Καλαμάτα κατά πάσα πιθανότητα θα διαθέτει σε 3 χρόνια μία γραμμή τραμ 5 χλμ, περίπου στα χνάρια της παλαιάς. Συγχαρητήρια στο Δήμαρχο για την πρωτοβουλία του. Όμως και ο Ο.Λ.Π. στον Πειραιά, κάτι ανέφερε τελευταία για τραμ που θα περιζώσει το επιβατικό λιμάνι γύρω - γύρω, όπως το παλιό τραμ της παραλίας.

ΕΥΡΩΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟ

Αποφασιστικό βήμα για την προώθηση του ηπειρωτικού σιδηροδρόμου από την Ηγουμενίτσα προς Καλαμπάκα και Λάρισα είναι η τροπολογία που ψήφισε το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο κατά τη συζήτηση του Κοινωνικού προϋπολογισμού και περιλαμβάνει:

Το σύστημα συνδυασμένης μεταφοράς Μονάχου - Βιέννης - Μπολόνας - Ανκόνας - Μπάρι - Πρίντζι - Ηγουμενίτσας - Λάρισας (σιδηροδρομική σύνδεση) - Πάτρας - Μάλτας - Κύπρου - Βόρειας Αφρικής.

Την τροπολογία είχαν προτείνει το συμβούλιο και η επιτροπή για την χρηματοδότηση των Διερωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Το παραπάνω δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών θα χρηματοδοτηθεί το 1996 με το ποσό του 1,8 εκατομμυρίων ECU.

Εναπόκειται τώρα στην ελληνική κυβέρνηση να πάρει τις αποφάσεις της και να ανταποκριθεί θετικά στην ευκαιρία αυτή που προσφέρει στην Ελλάδα το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο. Θα πρέπει να δώσει κι αυτή τώρα τη μάχη της στο Συμβούλιο των Υπουργών.

ΣΤΙΣ ΡΑΓΕΣ ΤΟ ΤΡΑΙΝΑΚΙ ΤΟΥ ΠΗΛΙΟΥ (Επί του πιεστηρίου)

Χάρη στο μεγάλο προσωπικό ενδιαφέρον του νέου πρωθυπουργού Κ. Σημίτη και του νομάρχη Μαγνησίας κ. Σκοτεινιώτη, επιταχύνονται οι προετοιμασίες για την επαναλειτουργία του τραίνου του Πηλίου τουλάχιστον στο τμήμα Λεχώνια - Μηλιές το προσεχές θέρος.

σιδηροδρομικά νέα στον κόσμο

ΠΗΓΕΣ: INTERNET, TODAY'S RAILWAYS, MODERN RAILWAYS – Επιμέλεια: Α. Κλώνος

ΚΑΙΝΟΥΡΓΙΑ ΔΙΚΤΥΑ TRAM Σ' ΟΛΟ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

■ Ενώ στο Στρασβούργο, ένα χρόνο μετά τη λειτουργία του, το τραμ έχει συμβάλει ήδη στον τριπλασιασμό της πελατείας των Δημόσιων Συγκοινωνιών, στο Μάντσεστερ και στο Σέφφιλντ προγραμματίστηκε η επέκταση του πρόσφατα κατασκευασθέντος δικτύου τους, στο διπλάσιο. Το ίδιο και στη Ρουέν όπου το νέο δίκτυο τραμ της πόλης επεκτείνεται κατά 4,4 χλμ. Αυτή τη στιγμή είναι υπό κατασκευή καινούργια δίκτυα τραμ στο Μπίρμινγχαμ, στο Κρόυντον (νότιο Λονδίνο), στο Δουβλίνο, στο Σικάγο και στο Ουέλλινγκτον της Ν. Ζηλανδίας.

EUROTUNNEL

■ Η εταιρεία ENS (European Night Services) ανακοίνωσε τα νέα νυχτερινά δρομολόγια μέσω του Eurotunnel που αρχίζουν τον Ιούλιο του 1996 και είναι τα εξής:

1. Ιούλιος 1996: SWANSEA & PLYMOUTH - PARIS
2. Σεπτέμβριος 1996: GLASGOW & MANCHESTER - PARIS
3. Νοέμβριος 1996: LONDON - AMSTERDAM
4. Ιανουάριος 1997: LONDON - DORTMUND & FRANKFURT

Ημερήσιο ρεκόρ μεταφοράς αυτοκινήτων έγινε στις 29/7/95 στο EUROTUNNEL όπου μεταφέρθηκαν με συρμούς Le Shuttle 4.965 αυτοκίνητα σε μία μέρα!

ΓΕΡΜΑΝΙΑ

■ Οι (DB) εγκαινίασαν στις 9 Οκτωβρίου το νέο τους τουριστικό συρμό "Turistikzug". Το τρένο αυτό μπορεί να ναυλωθεί από ταξιδιωτικά γραφεία και είναι ήδη κλεισμένο για τους επόμενους έξι μήνες. Ο συρμός έχει ειδικό χρωματισμό με αποχρώσεις του μπλε, κίτρινου και πράσινου. Επίσης στα ίδια χρώματα βάφτηκαν και τρεις μηχανές, μία ηλεκτράμαξα σειράς 103 και δύο ντήζελ σειράς 218 που προορίζονται για την έλξη του συρμού αυτού.

■ Από τις 30 Σεπτεμβρίου δόθηκε σε λειτουργία, 9 μήνες νωρίτερα απ' ό,τι σχεδιαζόταν, η νέα διαδρομή "Alter Süderelbe" στο Hamburg. Η διαδρομή είναι η πιο μοντέρνα στην Ευρώπη και την εκμεταλλεύεται η εταιρεία Hamburg Hafenbahn. Διαθέτει 24 γραμμές ελιγμών, 4 γραμμές αναμονής μηχανών, 8 γραμμές εισόδου/εξόδου αμαξοστοιχιών και στο κοντινό μέλλον θα διακινούνται πάνω από 1200 εμπορικά βαγόνια ημερησίως.

■ Μεγάλη αλλαγή στους Γερμανικούς σιδηροδρόμους (DB AG) όσον αφορά το τροχαίο υλικό με την παραγγελία 420 ηλεκτράμαξών και προοπτική άλλων 500. Συγκεκριμένα, παραγγέλθηκαν 80 ηλεκτράμαξες της AEG τύπου 12X μέσης ισχύος και ταχύτητας για Interregio αμαξ/χίεσ και με προοπτική για άλλες 400. Από την εταιρεία ABB παραγγέλθηκαν 145 ηλεκτράμαξες τύπου ECO2000 μεγάλης ισχύος και ταχύτητας, για αμαξ/χίεσ IC και από την εταιρεία SIEMENS 195 ηλεκτράμαξες τύπου EUROSprinter για εμπορικές αμαξ/χίεσ και με προοπτική για άλλες 100.

ΓΑΛΛΙΑ

■ Το πρώτο όχημα του σχεδιαζόμενου διεθνούς τρένου "THALYS" παραδόθηκε από την κοινοπραξία που θα κατασκευάσει 17 συρμούς για την υπηρεσία υψηλών ταχυτήτων μεταξύ Paris, Brussels, Cologne και Amsterdam. Η ολοκλήρωση του πρώτου συρμού αναμένεται τον Απρίλιο του 1996 και θ' ακολουθήσει η παράδοση των υπολοίπων για την έναρξη των δρομολογίων μεταξύ Δεκεμβρίου 1996 και Φεβρουαρίου 1997. Το τεσσάρων συστημάτων ρεύματος τρένο, κατασκευάζεται από την κοινοπραξία των εταιρειών GEC, Alsthom, ACEC Transport, Bombardier Eurorail και De Dietrich. Κάθε συρμός "THALYS" αποτελείται από 2 κινητήρια οχήματα στις άκρες και 8 ενδιάμεσα με συνολική χωρητικότητα 377 επιβατών. Από τα 8 οχήματα, τα 5 είναι Confort 2 (B' Θέση) και τα 3 Confort 1 (A' Θέση).

ΣΟΥΗΔΙΑ

■ Οι Σουηδικοί Σιδηρόδρομοι (SJ) παράγγειλαν τον πρώτο τους στόλο από 60 βαριά εμπορικά βαγόνια από την Σουηδική εταιρεία Kockums. Τα νέα οχήματα που προορίζονται για χρήση και στο Ευρωπαϊκό σιδηρόδρομο, έχουν βάρος 25 τόννους κατ' άξονα που για πρώτη φορά χρησιμοποιούνται στους (SJ). Είναι επίπεδα και φέρουν επάνω τους 7 ειδικά containers (χωρητικότητας 12,5 τόννων το ένα), 18 από τα οποία θα μεταφέρουν χαλκό και τα υπόλοιπα 42 θα μεταφέρουν ατσάλι. Η παραγγελία των (SJ) περιλαμβάνει και προοπτική για 180 ακόμη βαγόνια του ίδιου τύπου.

■ Οι (SJ) πούλησαν 20 μονές αυτοκινητάμαξες, σειράς Y1 στην Κροατία (HZ). Οι Y1 είναι κατασκευής FIAT του 1979-1982 και η παράδοση θ' αρχί-

σει τον Νοέμβριο.

ΦΙΝΛΑΝΔΙΑ

■ Το νέο "Pendolino" των (VR) σειράς S220 άρχισε την υπηρεσία του στις 27 Νοεμβρίου και το πρώτο διάστημα θα έχει τις ίδιες τιμές εισιτηρίων με αυτές των αμαξ/χιών IC. Στο πρόγραμμα δρομολογίου του έχει υπολογιστεί μέγιστη ταχύτητα 150 χλμ/ώρα, η οποία θ' αυξηθεί στις αρχές του καλοκαιριού του 1996 στα 220 χλμ/ώρα. Το S220 χρησιμοποιεί σύγχρονη τεχνολογία για την πληροφόρηση του πελάτη. Μέσα στο τρένο, κάθε επιβάτης μπορεί να δει σε μία οθόνη VIDEO την πρόοδο του ταξιδιού του, πίνακες δρομολογίων, πληροφορίες σταθμού ή μία ταινία. Βασίζεται στο σχέδιο του ETR460 των (FS) και δρομολογήθηκε στη γραμμή Helsinki - Turku.

ΙΣΠΑΝΙΑ

■ Από τις 23 Σεπτεμβρίου μπήκε σ' εφαρμογή το Χειμερινό πρόγραμμα δρομολογίων των (RENFE), όπως και άλλων δικτύων της Ευρώπης. Την ίδια στιγμή αυξήθηκε η μέγιστη ταχύτητα των συρμών AVE μεταξύ Madrid - Sevilla σε 300 χλμ/ώρα.

■ Οι μεταφορές προϊόντων EXPRESS των (RENFE) βελτιώθηκαν πολύ αυτό το χρόνο, λόγω της αλλαγής φιλοσοφίας των νέων διευθυντών. Σταμάτησαν οι μικρές μεταφορές από σταθμούς με μικρή σημασία και παρέμειναν οι κατ' ευθείαν αμαξ/χίεσ μεταξύ των μεγάλων πόλεων. Παραδειγματική είναι η κίνηση αυτών των τρένων μεταξύ Madrid - Barcelona που παρουσιάζουν ημερήσια πληρότητα 99%!

■ Οι (RENFE) παράγγειλαν πάλι νέους συρμούς TALGO για γραμμές υψηλών ταχυτήτων που θα χρησιμοποιηθούν μεταξύ Madrid - Malaga και Madrid - Cadiz. Χάρη στο πλεονέκτημά τους με την εύκολη αλλαγή του πλάτους γραμμής, οι συρμοί αυτοί θα λειτουργήσουν τόσο στο Ισπανικό/Πορτογαλικό δίκτυο, όσο και στο Ευρωπαϊκό με ταχύτητες μέχρι 220χλμ/ώρα.

ΙΤΑΛΙΑ

■ Κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού παραδόθηκε στο μηχανοστάσιο Milano Martesana το πρώτο κινητήριο σειράς E.404.100 του συρμού υψηλών ταχυτήτων ETR500 των (FS) μαζί με ένα όχημα 1ης και ένα 2ης θέσης. Υπάρχουν μερικές διαφορές από το πρωτότυπο E.404X/E.404Y. Το μπροστινό μέρος είναι βαμμένο γκριζο, σε αντίθεση με το προηγούμενο μαύρο, τα φώτα ανέβηκαν λίγο ψηλότερα και ένα τρίτο προστέθηκε στη μέση κάτω από τα παράθυρα. Επίσης είναι 0,55μ κοντύτερο του πρωτοτύπου και μπορεί ν' αναπτύξει ελκτική ισχύ 196kN στα 300 χλμ/ώρα.

■ Από τις 15 Σεπτεμβρίου, η υπηρεσία "RoadRailer" (με οχήματα Intermodal) μεταξύ Munich - Verona έγινε καθημερινή. Σχέδια υπάρχουν για την επέκταση αυτής της υπηρεσίας στις γραμμές Verona - Napoli και Verona - Bari. Επίσης, μέσα στο 1996 θα ενεργοποιηθεί η ίδια υπηρεσία μεταξύ Milan - London. Η νέα εταιρεία που εκμεταλλεύεται αυτή την υπηρεσία είναι η γερμανική Bayrische Trailerzug Gesellschaft (BTZ).

■ Κατασκευάστηκε από την FIAT το πρώτο πειραματικό "Pendolino" σειράς ETR470.0 που θα δρομολογηθεί μεταξύ Ιταλίας - Ελβετίας (Cisalpino). Η αυτοκινητάμαξα αποτελείται μόνο από 2 κινητήρια οχήματα και είναι δύο συστημάτων ρεύματος. Από τους (FS) χαρακτηρίστηκε σαν ιδιωτικό όχημα και θα παραμείνει ιδιοκτησιακά στη FIAT με χρήση μόνο πειραματική.

■ Τα τρία νέα "Pendolino", δύο συστημάτων ρεύματος (3000 V DC & 1500 V DC) ETR460 παραδόθηκαν από την FIAT Ferrovie. Από την άνοιξη του 1996 θα κυκλοφορήσουν μεταξύ Milan - Lyon και η αρίθμησή τους είναι ETR460.21, 27 & 28.

ΟΛΛΑΝΔΙΑ

■ Οι (NS) παράγγειλαν έξι συρμούς υψηλών ταχυτήτων, το ICE2.2 (τρίτης γενιάς ICE) από την εταιρεία SIEMENS. Πρόκειται για την πρώτη πώληση στο εξωτερικό Γερμανικού τρένου υψηλής ταχύτητας και θα είναι τεχνολογικά ίδιο με το ICE2.2 που έχουν παραγγείλει οι (DB AG). Οι τριών συστημάτων ρεύματος συρμοί προβλέπεται να συνδέσουν από το 1999 τις πόλεις Amsterdam - Berlin και Amsterdam - Cologne/Frankfurt. Το ICE2.2 θα αποτελείται από 8 οχήματα με χωρητικότητα 400 επιβατών και θα έχει μέγιστη ταχύτητα 330 χλμ/ώρα. Το κόστος του ανέρχεται στα 210 εκατ DEM και η κατασκευή του θ' αρχίσει τον Ιανουάριο του 1996.



ΓΝΩΡΙΣΤΕ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΤΑΞΙΔΕΥΟΝΤΑΣ ΜΕ ΤΡΕΝΑ INTERCITY



ΓΕΝΙΚΗ ΑΠΟΨΗ ΤΗΣ ΚΟΙΛΑΔΑΣ
ΤΟΥ ΝΕΣΤΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΤΡΕΝΟ

ΓΡΗΓΟΡΑ • ΑΝΕΤΑ • ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΚΑΙ ΜΕ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ: ΤΗΛ: 5240 601 - 5240 646 - 8