



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

Email: sfsfathens@gmail.com

Λιοσίων 301, 10443 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

Παρέμβαση του Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου στην ημερίδα που διοργανώνει το ΤΕΕ την Τετάρτη 04 Μαρτίου 2020, με θέμα «Ανάπτυξη και Μηχανικοί»

Θέμα « Σιδηρόδρομος και Ανάπτυξη»

Ο Σιδηρόδρομος, μετά από μία περίοδο αμφισβήτησης, από την 10ετία του 1930 και μετά, κάτω από την λάμψη του αυτοκινήτου, που υπόσχονταν ελευθερία κινήσεων και αύξηση της ατομικότητας, άρχισε, ήδη από την 10ετία του 1960, να βιώνει μία νέα αναγέννηση και καταξίωση.

Αμέσως μετά τον πόλεμο βέβαια, το αυτοκίνητο, αναδείχθηκε από τα μεγάλα αμερικανικά μονοπώλια σε σύμβολο και ιδεολογία του «αμερικανικού ονείρου», οδηγώντας, πολλά σιδηροδρομικά δίκτυα της χώρας αυτής σε κατάργηση.

Η καθημαγμένη όμως από τον πόλεμο Ευρώπη και η Ασία, πολύ λίγο επηρεάστηκαν από αυτήν την πολιτική, γι' αυτό και, ήδη από την δεκαετία του 1960, η μεν Ιαπωνία δρομολογεί, η δε Γαλλία μελετά την κατασκευή, «τραίνων υψηλών ταχυτήτων», ενώ η Κίνα και άλλες αναπτυσσόμενες χώρες στηρίζουν την οικονομική τους ανάπτυξη στην επέκταση του σιδηροδρομικού τους δικτύου, σήμερα δε και αυτές και στα «τραίνα υψηλών ταχυτήτων».

Σύντομα, τις χώρες αυτές μιμούνται και πολλές άλλες ευρωπαϊκές και ασιατικές χώρες, ιδιαίτερα κάτω από τις τραγικές επιπτώσεις που επέφερε η πολιτική της στήριξης των μεταφορών στην οδική μεταφορά, στο περιβάλλον, στην ποιότητα ζωής των πολιτών και στην αύξηση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα μεταφερόμενου προϊόντος.

Σήμερα, στην αυγή του 21^{ου} αιώνα, είναι «ηλίου φαεινότερο» ποιος είχε δίκιο.

Η Ελλάδα, μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, υπό την πίεση ιδιόμορφων εσωτερικών συμφερόντων που στηρίζονταν, επιβίωναν και προωθούσαν μία άναρχη οδική μεταφορά, επέλεξε την σταδιακή στήριξη των μεταφορών της, τόσο των εσωτερικών, όσο και των διεθνών, στο αυτοκίνητο, απαξιώνοντας τον σιδηρόδρομο και μειώνοντας το μήκος του δικτύου του.

Όμως, ήδη από την 10ετία του 1970, φάνηκε το λανθασμένο αυτών των επιλογών, ιδιαίτερα λόγω των αρνητικών επιπτώσεων, στην ανταγωνιστικότητα της οικονομίας, στην εξάρτηση της χώρας από τα εισαγόμενα καύσιμα, στο περιβάλλον και στην ποιότητα της ζωής των πολιτών, αλλά και διότι οδήγησε σε ασφυξία και αδιέξοδο και τις αστικές μετακινήσεις.

Παρ' όλο όμως που, ήδη από την 10ετία του 1980, άρχισε μία προσπάθεια μετακύλησης έργου από την οδική στη σιδηροδρομική μεταφορά, η συνέχιση της χρηματοδότησης κατά προτεραιότητα νέων οδικών αξόνων, ανταγωνιστικών προς τον σιδηρόδρομο, και η πίεση των γνωστών συμφερόντων της οδικής μεταφοράς, δεν επέτρεψαν στον σιδηρόδρομο να παίξει τον ρόλο που επιβάλουν οι σύγχρονες αναγκαιότητες και απαιτήσεις.

Κατόπιν αυτού, καθώς ο χρόνος τρέχει εις βάρος μας, θα πρέπει επιτέλους να αυξηθεί η χρηματοδότηση προς τα μέσα σταθερής τροχιάς και να προωθηθούν ταχύτερα και κατά προτεραιότητα οι εξής παρεμβάσεις:

- Η σύνδεση όλων των μεγάλων λιμανιών και των μεγάλων εξαγωγικών βιομηχανιών και κέντρων «λοτζίστικς» της χώρας με το σιδηροδρομικό δίκτυο,
- Η επίσπευση της ολοκλήρωσης των προγραμματισμένων έργων στον σιδηροδρομικό άξονα που είναι γνωστός ως ΠΑΘΕΠ (Πάτρα – Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ειδομένη / Προμαχώνας),
- Η επίσπευση της ηλεκτροκίνησης όλων των γραμμών του δικτύου,
- Ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης- Κιλκίς-Σερρών - Δράμας- Ξάνθης- Κομοτηνής- Αλεξανδρούπολης.
- Η προώθηση της κατασκευής της σιδηροδρομικής «Εγνατίας» (Ηγουμενίτσα- Καλαμπάκα – Κοζάνη- Αμύνταιο- Θεσσαλονίκη- Καβάλα- Ξάνθη- Αλεξανδρούπολη), όπου αυτή υπολείπεται, και
- Ο εκσυγχρονισμός και η ηλεκτροδότηση της παρεύρειας σιδηροδρομικής γραμμής (Αλεξανδρούπολη- Ορμένιο – Σβίλενγκραντ), όπως έχει άλλωστε συμφωνηθεί και με την σύμβαση που υπέγραψε η Ελλάδα με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, για την οποία ενδιαφέρεται και την οποία στηρίζει και η Ευρωπαϊκή Ένωση, ώστε να αυξηθεί ο διαμετακομιστικός ρόλος της χώρας μας και να διευκολυνθούν οι εξαγωγές της. Ιδιαίτερα η

σύνδεση της Ηγουμενίτσας με το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο θα διευκολύνει τις εξαγωγές μας καθ' όσον, με την μεταφορά των σιδηροδρομικών συρμών με πορθμείο (RA- RA) στο Μπρίντζι, τα εξαγόμενα προϊόντα θα μετακινούνται γρήγορα και με μειωμένο κόστος στις μεγάλες αγορές της Ευρώπης.

Κλείνοντας θα ήθελα να επισημάνω, ότι τυχόν επιλογή

ως αφετηρίας της «σιδηροδρομικής Εγνατίας» του λιμανιού του Δυρραχίου της Αλβανίας, με είσοδο των συρμών στην Ελλάδα στην Φλώρινα, θα στερήσει την αποκλειστικότητα της χώρας μας στις μεταφορές προς την Μαύρη Θάλασσα και την Κωνσταντινούπολη. Τέλος, τυχόν κατασκευή της «Σιδηροδρομικής Εγνατίας» μέσω Αλβανίας - Βόρ. Μακεδονίας και Βουλγαρίας, θα υποβαθμίσει τη χώρα μας και θα αφαιρέσει μεταφορικό έργο ακόμα και από την Ελληνική οδική «Εγνατία» (αυτοκινητόδρομος Α2).

Πέτρος Ράλλης

Πρόεδρος Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου