



ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

Email: sfsfathens@gmail.com

Λιοσίων 301Α, 10445 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

13/4/2023

ΑΝΑΚΟΙΝΩΣΗ ΤΟΥ ΣΦΣ ΓΙΑ ΜΙΑ ΣΩΣΤΗ, ΒΙΩΣΙΜΗ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΗ ΕΠΑΝΕΚΚΙΝΗΣΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ



Ο Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου, συναισθανόμενος το βάρος της ευθύνης που απαιτούν οι στιγμές αυτές, μετά την πρόσφατη σιδηροδρομική τραγωδία στα Τέμπη, αλλά και τους μεγάλους κινδύνους για την ύπαρξη και προοπτική του σιδηροδρόμου στη χώρα μας, με αφορμή τα μέτρα επανεκκίνησης λειτουργίας του, θέλει να επισημάνει τα ακόλουθα:

Στηρίζουμε την υπόθεση επανεκκίνησης του σιδηροδρόμου και αρκετά από τα αυξημένα μέτρα ασφαλείας που έχουν ληφθεί σχετικά, με τις παρακάτω παρατηρήσεις και επισημάνσεις που πρέπει να ληφθούν υπόψη, προκειμένου η

επανεκκίνηση αυτή να εξελιχθεί ομαλά και να μην υποθηκεύσει την βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα του μέσου. Επισημαίνουμε την ευθύνη ΟΛΩΝ των εμπλεκόμενων πλευρών (Κυβέρνησης / Υπουργείου Μεταφορών, ΡΑΣ, ΟΣΕ, Hellenic Train, Σωματείων των εργαζομένων στον Σιδηρόδρομο), σε ότι αφορά την απαιτούμενη εποικοδομητική συνεργασία και όχι αντιδικία, στο πλαίσιο ομαλοποίησης της κατάστασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο και επαναφοράς του στην οφειλόμενη κανονικότητα.

Θα θέλαμε λοιπόν να θέσουμε ορισμένα ερωτήματα, αλλά και κάποιες συμπληρωματικές επισημάνσεις ή / και προτάσεις, προς κάθε εμπλεκόμενο από τους ανωτέρω:

1)...Πως αποφασίστηκε να στελεχωθούν με 2 μηχανοδηγούς και 2 συνοδούς, αμαξοστοιχίες που κυκλοφορούν κυριολεκτικά μόνα τους (χωρίς καν διασταυρώσεις με άλλα) και με χαμηλές ταχύτητες στις τοπικές γραμμές που εξυπηρετούν (όπως πχ Ολυμπία - Κατάκολο, Προαστιακός Πάτρας, Οδοντωτός Διακοφτού-Καλαβρύτων κλπ.), και μάλιστα με 2 σταθμάρχες στους σταθμούς στελέχωσής τους; Επίσης από που κι ως πού τοποθετήθηκαν 2 μηχανοδηγοί στον Προαστιακό, καθώς και συνοδός στην πίσω καμπίνα, χωρίς τουλάχιστον συμμετοχή στον έλεγχο των εισιτηρίων; Αυτά είναι πρωτοφανή όχι μόνο σε σχέση με τα κανονιστικά ισχύοντα μέχρι τώρα στο δίκτυο του ΟΣΕ, αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Είναι μέτρα εντελώς υπερβολικά, που ενώ δεν συνεισφέρουν σε τίποτα στην ασφάλεια κυκλοφορίας, δημιουργούν τις προϋποθέσεις για πιθανό άμεσο κλείσιμο μεγάλου μέρους του (έτσι κι αλλιώς ελάχιστου εναπομείναντος, μετά την αντισιδηροδρομική λαίλαπα του 2010), σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μας.

2) Γιατί περιορίστηκε τόσο πολύ η επιτρεπόμενη μέγιστη ταχύτητα στα τμήματα που δεν λειτουργεί ή δεν υπάρχει σηματοδότηση (80 χλμ/ώρα για τον Προαστιακό, 100 χλμ/ώρα για τις υπεραστικές αμαξοστοιχίες) ? Τουλάχιστον ας αυξηθεί στα 120 χλμ/ώρα γι' αυτά τα τμήματα, όπως ίσχυε τόσα χρόνια στους σιδηροδρόμους μας και πολύ πριν εγκατασταθεί η σηματοδότηση και η τηλεδιοίκηση που είναι χρήσιμη σε άξονες με μεγάλη πυκνότητα κυκλοφορίας ή απαραίτητη σε γραμμές υψηλής ταχύτητας (άνω των 120 χλμ/ώρα). Αλώστε με πιστή τήρηση των αυστηρών πρωτοκόλλων του νομοθετημένου Γενικού Κανονισμού Κινήσεως του ΟΣΕ και τοποθέτηση εμπείρων σταθμαρχών (και διπλή στελέχωση βάρδιας) στους κρίσιμους σταθμούς της ΣΓΥΤ, η ασφάλεια διασφαλίζεται ακόμη και με ταχύτητες στο φάσμα μεταξύ 120-160 χλμ/ώρα, όπως επί σειράν ετών λειτουργούσε ο ΟΣΕ. Με την ευκαιρία, ζητάμε από το Υπουργείο Μεταφορών, να παρέμβει στην Hellenic Train και να της ζητήσει, για όσο διάστημα παραταθεί η προσωρινή κυκλοφορία των επιβατικών αμαξοστοιχιών των επιδοτούμενων δρομολογίων με βάση την σύμβαση ΥΓΟΣ, με βραδυπορίες που επιμηκύνουν τον χρόνο διαδρομής, να μειώσει και το αντίτιμο των αντίστοιχων εισιτηρίων, ώστε να μην υπονομευτεί η βιωσιμότητα και ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου.

3) Είναι πολύ θετικό ότι ξεκίνησε, έστω και επικουρικά (με πλοηγό του ΟΣΕ) να γίνεται χρήση στο ήδη εγκατεστημένο Διαλειτουργικό Ευρωπαϊκό Σύστημα Φωνητικής Ραδιοεπικοινωνίας GSM-R, που αποκαθιστά πλήρως τις επικοινωνίες σε όλο το μήκος της ΣΓΥΤ, ακόμα και στις σήραγγες (σε συνδυασμό με την ήδη υφιστάμενη ραδιοκάλυψη με το σύστημα VHF στο τμήμα Τιθορέας-Δομοκού). Αναμένουμε τώρα την ταχύτερη δυνατή ολοκλήρωση της διαδικασίας πιστοποίησης

του συστήματος αυτού με κατάλληλη προς τούτο συνεργασία ΡΑΣ-ΕΡΓΟΣΕ-ΟΣΕ-Αναδόχων της εργολαβίας.

4) Συμμεριζόμαστε την άποψη των εργαζομένων, για άμεση αποκατάσταση (που ευτυχώς είναι ήδη σε προχωρημένη εξέλιξη ή εν μέρει έχει ήδη ολοκληρωθεί) του φωτισμού, των συστημάτων πυρανίχνευσης και πυρόσβεσης, και των επικοινωνιών στις μεγάλες σήραγγες της ΣΓΥΤ του ΠΑΘΕ, όπου τα συστήματα αυτά είχαν λεηλατηθεί, προκειμένου να επαναλειτουργήσουν με ασφάλεια τα δρομολόγια. Ήδη αυτό είναι υπό εξέλιξη στην γραμμή Αθηνών-Κορίνθου-Αιγίου ενώ φέρεται πως έχει ολοκληρωθεί στην γραμμή Αθηνών-Θεσσαλονίκης, όμως δεν δικαιολογούμε επ ουδενί την μη εισέτι επαναλειτουργία των σιδηροδρομικών δρομολογίων μεταξύ παλιάς γραμμής Μπράλου, κλάδου Λιανοκλαδίου-Στυλίδας, κλάδου Λάρισας-Βόλου, γραμμής Θεσσαλονίκης-Φλώρινας, γραμμής Θεσσαλονίκης-Δράμας και γραμμών Θράκης και Έβρου. Συμφωνούμε απολύτως να καταβληθεί έντονη προσπάθεια για την επαναλειτουργία ΑΣΙΔ που έχουν βλάβες ή για την φύλαξη (ή σφράγιση) αφυλάχτων διαβάσεων και την άμεση παρέμβαση στην επιδομή για άρση βραδυποριών ή την άμεση στελέχωση του σταθμού της Έδεσσας, όμως αυτά δεν είναι δικαιολογίες για την καθυστέρηση επανέναρξης των δρομολογίων που απαξιώνει ακόμα περισσότερο τον σιδηρόδρομο.

5) Η πλήρης επανέναρξη λειτουργίας το ταχύτερο δυνατό ΟΛΩΝ των δρομολογίων των εμπορικών αμαξοστοιχιών είναι ζωτικής σημασίας για να μην τιναχτεί στον αέρα η εφοδιαστική αλυσίδα Άπω Ανατολής-Λιμένα Ικονίου-Κεντρικής Ευρώπης και όχι μόνο, που με τόση δυσκολία στήθηκε τα προηγούμενα χρόνια με άξονα τον σιδηρόδρομο, την οικονομική και γεωστρατηγική σημασία του οποίου στηρίζει κατεξοχήν. Παράλληλα και η σταδιακή επανέναρξη, με όλα τα μέτρα ασφαλείας που ανακοινώθηκαν, ΟΛΩΝ των δρομολογίων IC Αθηνών-Θεσσαλονίκης, θα πρέπει να γίνει με πιο θαρραλέα βήματα και όχι μονάχα με δυο ζεύγη δρομολογίων. Ας προστεθούν τουλάχιστον άλλα 2 ζεύγη, για να καλυφθούν η μεσημβρινή και η απογευματινή ζώνη.

6) Στα άμεσα μέτρα ασφαλείας, να συμπεριληφθούν και η γενναία αποψίλωση και κοπή δένδρων πλησίον του δυναμικού περιτυπώματος κίνησης των συρμών κατά μήκος της ΣΓΥΤ και των λοιπών κλάδων του Προαστιακού. Επ αυτού η Πολιτεία θα πρέπει να δώσει κατάλληλες οδηγίες στα Δασαρχεία να μην σταθούν εμπόδιο, για να μην έχουμε προβλήματα αποκοπής της γραμμής και της ηλεκτροκίνησης στις κακοκαιρίες.

7) Θα πρέπει να αντιμετωπιστεί σε μόνιμη και αποτελεσματική βάση η περιφρούρηση των σιδηροδρομικών εγκαταστάσεων και ευάλωτων σημείων του σιδηροδρομικού δικτύου, που υφίστανται συνεχείς επιθέσεις από συμμορίες κλεφτών μετάλλου και να σχεδιαστεί ένα ολοκληρωμένο πλάνο αντιμετώπισης εκτάκτου ανάγκης (Contingency Plan. Ο συνεχής αυστηρός έλεγχος με αυστηρά μέτρα φύλαξης σε συνδυασμό με την αυστηρή ποινική αναβάθμιση του αδικήματος κλοπής σιδηροδρομικού υλικού, κρίσιμου για την ασφάλεια κυκλοφορίας, σε ιδιώνυμο αδίκημα κακουργηματικής φύσης, είναι ο μόνος τρόπος να μην επαναληφθούν και στο μέλλον ανάλογες καταστάσεις που είχαν ως αποτέλεσμα την μη λειτουργία των απαραίτητων συστημάτων που θα διασφάλιζαν ότι δεν θα γινόταν ποτέ η τραγωδία των Τεμπών.

8) Τέλος, είναι πλέον αδήριτη ανάγκη, η Πολιτεία να αποκαταστήσει την αβελτηρία της απέναντι στον ΟΣΕ και να προβεί σε σημαντικό αριθμό προσλήψεων και

ολοκληρωμένης εκπαίδευσης και πρακτικής εξάσκησης μόνιμου προσωπικού για την κάλυψη των πλέον κρίσιμων θέσεων πρώτης γραμμής του δικτύου (σταθμάρχες, κλειδούχοι, τεχνίτες γραμμής κλπ.), προκειμένου να μπορεί να λειτουργήσει στοιχειωδώς εύρυθμα και με ασφάλεια, καλύπτοντας τουλάχιστον ένα 60% των προβλεπόμενων οργανικών θέσεων πρώτης γραμμής, προκειμένου ο ΟΣΕ να προσεγγίσει κάπως τον μέσο όρο προσωπικού ανά χλμ δικτύου των υπόλοιπων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων. Το φαινόμενο των προσλήψεων με μπλοκάκια εξαμηνιαίων συμβάσεων, είναι πολλαπλώς απαράδεκτο και πρέπει να σταματήσει.

Τραγικά ατυχήματα, όπως αυτό των Τεμπών, δεν επιδέχονται κομματικούς και ενδοηγεσιακούς ανταγωνισμούς και αντεγκλήσεις. Άλλωστε, για όλα τα μεγάλα δυστυχήματα στις μεταφορές φταίνει όλες οι διαχρονικές ελληνικές κυβερνήσεις και όλοι εμείς οι πολίτες που ανεχόμαστε την κακή λειτουργία των εθνικών μεταφορών, χωρίς να διαμαρτυρόμαστε. Είναι υποκρισία να φωνάζουμε και να απαιτούμε λύσεις μόνο όταν γίνεται ένα πολύνεκρο δυστύχημα.

Για το Δ.Σ. του “Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου”.

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Π. Ράλλης



Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Φ. Λυκομήτρος