ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

Email: sfsofathens@gmail.com

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

Αθήνα 23 Οκτωβρίου 2023

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ

ΣΙΩΠΗΡΗ ΚΑΤΑΡΓΗΣΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Το δυστύχημα των Τεμπών που συντάραξε το Πανελλήνιο, ανέδειξε όλες τις συσσωρευμένες παθογένειες του σιδηρόδρομου στη χώρα μας, που οφείλονται στην μεθοδευμένη απαξίωσή του τις τελευταίες δεκαετίες, προς όφελος της οδικής μεταφοράς. Στην Ελλάδα, το ιδιωτικό αυτοκίνητο αναδείχθηκε σε «φετίχ» και η απαξίωση του σιδηροδρόμου και των άλλων μέσων σταθερής τροχιάς παρουσιάστηκε σαν «εκσυγχρονισμός».

Έρευνα της "Green Peace" που δημοσιεύθηκε στον τύπο, μας πληροφορεί ότι μεταξύ 1995 και 2021 δαπανήθηκαν 41,1 δισεκατομμύρια ευρώ (!) για την επέκταση του δικτύου των «αυτοκινητοδρόμων», δηλαδή 300% περισσότερα από όσα δαπανήθηκαν για τον εκσυγχρονισμό του σιδηρόδρομου, χωρίς να προσμετράμε όσα δαπανήθηκαν για την επέκταση του εθνικού και του επαρχιακού οδικού δικτύου, με αποτέλεσμα, εκτός των άλλων, την αύξηση της εκπομπής των αερίων του θερμοκηπίου. Σήμερα, το 70% των εκπομπών αυτών εκπέμπεται, κατά την "Green Peace," από τα αυτοκίνητα, κυρίως από τα φορτηγά και τα λεωφορεία, έναντι 0,4 % που εκπέμπεται από τον σιδηρόδρομο! Όπως όμως φάνηκε από το δυστύχημα των Τεμπών, ούτε η διαχείριση των πόρων που δαπανήθηκαν για τον σιδηρόδρομο ήταν η ενδεδειγμένη! Όλα αυτά όταν όλοι οι επιστήμονες κρούουν το κώδωνα του κινδύνου για την ανεξέλεγκτη αύξηση των εκπομπών των αερίων του θερμοκηπίου και για την επερχόμενη κλιματική αλλαγή! Προς επίρρωση των ως άνω αναφέρουμε ενδεικτικά ότι :

1.- Η περίφημη σύμβαση «717» που αφορούσε την λειτουργία συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης στον σιδηρόδρομο, που θα μείωνε ριζικά τις επιπτώσεις των ανθρώπινων σφαλμάτων, όπως αυτά που οδήγησαν στο δυστύχημα των Τεμπών, αν και όφειλε να ολοκληρωθεί μέχρι το 2016, δεν είχε ολοκληρωθεί μέχρι το δυστύχημα αυτό, από αβελτηρία όλων των μετά το 2014 κυβερνήσεων. Χρειάστηκε να παρέμβει η Εισαγγελία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (καθ' όσον το έργο συγχρηματοδοτούνταν από «Κοινοτικά κονδύλια»), για να απαγγελθεί, καθυστερημένα, κατηγορία κατά των υπευθύνων! Όχι βέβαια των Υπουργών, αλλά των τεχνοκρατών και των εντεταλμένων υπαλλήλων !

2.- Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Βόρειας Ελλάδας, το οποίο εξυπηρετεί τόσο την Εθνική Οικονομία, όσο και την Εθνική Άμυνα, αφέθηκε επί χρόνια στην τύχη του, με αποτέλεσμα να είναι προβληματική η κυκλοφορία αμαξοστοιχιών σ΄ αυτό. Αντί δε της άμεσης αποκατάστασής του με αυτεπιστασία του ΟΣΕ, όπως γινόταν στο παρελθόν, πριν αποψιλωθεί δηλαδή ο Οργανισμός από προσωπικό, αποφασίσθηκε, καθυστερημένα, η επισκευή και η μελλοντική του συντήρηση να γίνει από ιδιώτη εργολάβο, με την μορφή ΣΔΙΤ (!), που σημαίνει περαιτέρω καθυστέρηση τουλάχιστον 2 ετών! Εκτός εκμετάλλευσης όμως τέθηκε με κυβερνητική απόφαση και το «μετρικό» δίκτυο της Πελοποννήσου.

Την κατάσταση αυτή επιβάρυναν οι καταστροφές που επέφεραν στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Θεσσαλίας οι πρωτοφανείς πλημύρες, με αποτέλεσμα την διακοπή της κυκλοφορίας, ακόμα και στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, Μία από τις συνέπειες της διακοπής της κυκλοφορίας ήταν και η συσσώρευση πληθώρας εμπορευματοκιβωτίων στο λιμένα του Πειραιά. Οποία δε ειρωνεία!, παρ' όλο το πυκνότατο δίκτυο «αυτοκινητοδρόμων» που διαθέτουμε, τα εμπορευματοκιβώτια αυτά μόνο με τον σιδηρόδρομο μπορούν να μεταφερθούν στους παραλήπτες, γι' αυτό και παραμένουν στο λιμάνι μέχρι την αποκατάσταση της γραμμής, ή μεταφέρονται δια θαλάσσης στην Κροατία, με αποτέλεσμα την απώλεια

εσόδων για τη χώρα μας! Ήρθε λοιπόν η «ώρα μηδέν» για τον σιδηρόδρομο; Όχι αν η Πολιτεία πράξει τα αυτονόητα. Ποια είναι όμως αυτά τα αυτονόητα;

1.-Κατ' αρχάς θα πρέπει να αποκατασταθούν άμεσα ο κεντρικός άξονας και οι τοπικές γραμμές της Θεσσαλίας, που έχουν ήδη δρομολογηθεί.

2.-Θα πρέπει να αποκατασταθούν ή να εγκατασταθούν, τηλεδιοίκηση, σηματοδότηση και όσα άλλα βοηθήματα μας παρέχει η σύγχρονη τεχνολογία, αλλά να αποκατασταθούν και εκσυγχρονισθούν και τα δίκτυα της Βόρειας Ελλάδας. Και επίσης να επιταχυνθεί η κατασκευή των νέων γραμμών που προγραμματίζονται στην Ανατολική Μακεδονία και στη Θράκη, η προώθηση των οποίων καρκινοβατεί.

3.-Θα πρέπει επίσης να επεκταθούν τα Προαστιακά Σιδηροδρομικά Δίκτυα της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ώστε να αναπνεύσουν αυτές οι δύο μεγαλουπόλεις και να βρεθεί το συντομότερο τρόπος να διέλθει ο σιδηρόδρομος από την Πάτρα, επεκτεινόμενος μέχρι τον Πύργο.

4.-Θα πρέπει τέλος να προχωρήσει και η ολοκλήρωση των μελετών και στη συνέχεια η προκήρυξη της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνης – Καλαμπάκας – Ηγουμενίτσας, που θα συμβάλει στην προώθηση των εξαγωγών της χώρας μέσω Ιταλίας, στην περιφερειακή ανάπτυξη, αλλά και στην ολοκλήρωση της «Σιδηροδρομικής Εγνατίας».

Βεβαίως, σε δημοσιεύματα στον τύπο, αλλά και σε επιστολές αναγνωστών διατυπώνονται συχνά διαμαρτυρίες και για το χαμηλό επίπεδο των υπηρεσιών που προσφέρει η «Hellenic Train» (πρώην Τραινοσέ), κυρίως δε για την συχνή αντικατάσταση με λεωφορεία των ανά την χώρα δρομολογίων των αμαξοστοιχιών, χωρίς όμως κάποια σαφή και ρεαλιστική πρόταση. Για να προτείνουμε την ενδεδειγμένη λύση θα πρέπει να δούμε κατ' αρχάς τι είναι η εταιρεία αυτή και ποιες δυνατότητες έχει η εκάστοτε κυβέρνηση να την αναγκάσει να παράσχει καλύτερες υπηρεσίες. Η "Hellenic Train", αν και θυγατρική των Κρατικών Σιδηροδρόμων της Ιταλίας, στην Ελλάδα δραστηριοποιείται σαν ένας απλός ιδιώτης που παρέχει, σύμφωνα και με την νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, επιβατικό και εμπορευματικό έργο. Αυτό γίνεται δρομολογώντας αμαξοστοιχίες στις γραμμές που ελέγχει και διαχειρίζεται ο Ο.Σ.Ε., δηλαδή το κράτος, καταβάλλοντας διόδια σ' αυτόν, χωρίς καμία συμβατική υποχρέωση για την παροχή συγκεκριμένης ποιότητας έργου. Μόνο όταν αναλαμβάνει με σύμβαση την παροχή υπηρεσιών «κοινωνικής υπηρεσίας», την εξυπηρέτηση δηλαδή των «άγονων γραμμών», όπως συμβαίνει και με τα πλοία της ακτοπλοΐας και τα λεωφορεία των ΚΤΕΛ, μπορεί να ελεγχθεί από το αρμόδιο Υπουργείο, διότι οφείλει τότε να τηρεί τους όρους της σύμβασης που υπέγραψε.

Βάσει της νομοθεσίας της Ευρωπαϊκής Ένωσης η Ελλάδα, όπως και όλες οι χώρες που ανήκουν στην Ε.Ε., είναι υποχρεωμένη να παρέχει, σε οποιαδήποτε «πιστοποιημένη» σιδηροδρομική εταιρεία το επιθυμεί, την άδεια να κινεί αμαξοστοιχίες στο δίκτυο του ΟΣΕ, επιβαρύνοντάς την απλώς με τα προβλεπόμενα διόδια. Πρόκειται δηλαδή για διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση,

όπως ακριβώς γίνεται και με τους αυτοκινητοδρόμους στους οποίους ο καθένας μπορεί να κυκλοφορήσει οχήματα αρκεί να πληρώνει τα διόδια. Γι' αυτό και στην Ελλάδα σήμερα, πλην της "Hellenic Train", αμαξοστοιχίες στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο κινούν και άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες, οι οποίες όμως παρέχουν μόνο εμπορευματικό έργο. Έχει όμως παράλληλα και η χώρα μας το δικαίωμα να ιδρύσει και αυτή μία κρατική εταιρεία (όπως συμβαίνει και σε άλλες «Κοινοτικές» χώρες, π.χ. Γαλλία), η οποία θα κυκλοφορεί και αυτή αμαξοστοιχίες στο ίδιο δίκτυο, αρκεί να μην επιδοτείται εις βάρος των άλλων ανταγωνιστών της. Τότε, και μόνο τότε, ο κάθε πολίτης και το κάθε κόμμα θα μπορούν να ελέγχουν τον αρμόδιο Υπουργό και την Κυβέρνηση του για τις υπηρεσίες που παρέχονται, αλλά από αυτήν την κρατική εταιρεία και μόνο.

Γεννάται λοιπόν το ερώτημα, ΓΙΑΤΙ καμία κυβέρνηση μέχρι τώρα δεν ίδρυσε μια κρατική σιδηροδρομική εταιρεία, ανταποκρινόμενη στο αίτημα των πολιτών για την παροχή αναβαθμισμένων υπηρεσιών από τον σιδηρόδρομο προς τον πολίτη. Αυτή δε η εταιρεία θα μπορούσε να αναλαμβάνει, μετά από σχετικό διαγωνισμό, και την παροχή υπηρεσιών «κοινωνικής υπηρεσίας» (άγονες γραμμές). Αλλά και η ΣΤΑΣΥ, η «κρατική» εταιρεία που κινεί το Μετρό και το Τραμ της Αθήνας, η οποία είναι πιστοποιημένη σιδηροδρομική εταιρεία, θα μπορούσε, αν ήθελε η κυβέρνηση, να επεκτείνει τις δραστηριότητές της. Η επέκταση αυτή θα ήταν ανταγωνιστική προς τους άλλους ιδιώτες παρόχους, επαναλαμβάνουμε, στο προαστιακό σιδηροδρομικό δίκτυο αρχικά και στο υπεραστικό αργότερα. Έτσι δεν θα παρίσταται ανάγκη ίδρυσης μιας νέας σιδηροδρομικής εταιρείας. Το ίδιο άλλωστε θα μπορούσε να κάνει και ο κρατικός ΟΣΕ! Όσον αφορά δε το τροχαίο υλικό, θα το μισθώνει από την κρατική ΓΑΙΑΟΣΕ, από όπου μισθώνουν τροχαίο υλικό και οι άλλοι πάροχοι. Τότε ο πολίτης θα δύναται να επιλέγει μεταξύ του κρατικού και τού ιδιωτικού παρόχου. Και βέβαια, ο κρατικός πάροχος, ως μη δραστηριοποιούμενος με κίνητρο το κέρδος, θα προτιμάται από τους χρήστες, αφού θα προσφέρει φθηνότερες και καλύτερες υπηρεσίες. ΑΣ ΑΠΑΙΤΗΣΟΥΜΕ ΛΟΙΠΟΝ ΑΠΟ ΤΗΝ ΠΟΛΙΤΕΙΑ ΝΑ ΠΡΑΞΕΙ ΑΥΤΟ ΠΟΥ «ΑΜΕΛΕΙ» ΑΝ ΚΑΙ ΤΟ ΟΦΕΙΛΕΙ ΣΤΟΥΣ ΠΟΛΙΤΕΣ ΤΗΣ.

Πριν ολοκληρώσουμε αυτό το Δελτίο θα πρέπει να επισημάνουμε ότι η, δικαιολογημένη σε ένα βαθμό, μετά το ατύχημα των Τεμπών, επικέντρωση του τύπου, αλλά και μεγάλης μερίδας των πολιτών, στις ελλείψεις της σιδηροδρομικής μεταφοράς είχε σαν συνέπεια :

1.- Την υποβάθμιση των προβλημάτων που παρατηρούνται στην μαζική (λεωφορειακή και εμπορευματική) οδική μεταφορά και στις ακτοπλοϊκές θαλάσσιες μεταφορές. Δίδετε έτσι την λανθασμένη εικόνα ότι σοβαρά προβλήματα υφίστανται μόνο στην σιδηροδρομική μεταφορά, κινδυνεύοντας να «πέσουμε από τα σύννεφα» στην περίπτωση που επαναληφθεί ένα ναυάγιο σαν αυτό του πλοίου «Σάμαινα», ή ένα οδικό δυστύχημα όπως τα δυστυχήματα των Τεμπών και του Αλιάκμονα, που συντάραξαν τότε και αυτά το πανελλήνιο.

2.- Την υποβάθμιση του ρόλου που ασκεί στην αποφυγή δυστυχημάτων η με «θρησκευτική ευλάβεια» τήρηση από τους σιδηροδρομικούς του κανονισμού

κυκλοφορίας. Αν είχαν τηρηθεί οι κανονισμοί κυκλοφορίας, το φοβερό δυστύχημα των Τεμπών θα είχε αποφευχθεί. Μία πρακτική που κινδυνεύει να επεκταθεί ευρύτερα στην κοινωνία και που στο παρελθόν δεν εμφανίζονταν σ' αυτό τον βαθμό. Μία πρακτική για την οποία βεβαίως την κύρια ευθύνη φέρουν κυρίως αυτοί στους οποίους αναθέτουμε, δια της ψήφου μας, τις τύχες μας, αυτοί δηλαδή που με οποιονδήποτε τρόπο διαχειρίζονται, τόσο το κράτος και τους ελεγκτικούς του μηχανισμούς, όσο και την οικονομία.

Νομίζουμε ότι θα ήταν τραγικό λάθος αν, παράλληλα με τις ελλείψεις του σιδηρόδρομου, δεν επισημαίνονται και όλες οι άλλες «ωρολογιακές βόμβες» που είναι έτοιμες να εκραγούν.

Για το Δ.Σ. του "Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου"

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Π. Ράλλης

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ · ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1983 · ΣΦΣ

Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Φ. Λυκομήτρος