



## ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

Λιοσίων 301 10445 Αθήνα.

29 Ιουλίου 2024

### ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ



**Θέμα:** Κρίσιμη η κατάσταση στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο, ιδιαίτερα στους τομείς του Τροχαίου Υλικού, της μη επαναλειτουργίας μεγάλου μέρους του δικτύου μετά τα Τέμπη και τον «Ντάνιελ», καθώς και των Νέων Έργων.

Ο Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου με έδρα την Αθήνα (και μέλος της Ευρωπαϊκής Ομοσπονδίας Επιβατών), αισθάνεται την ανάγκη να εκπέμψει ένα σήμα κινδύνου για σοβαρές παθογένειες που ταλανίζουν τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο 1,5 χρόνο μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών με κύριο πρόβλημα την σοβαρότατη έλλειψη τροχαίου υλικού, την τραγική κατάσταση στην οποία βρίσκεται μεγάλο μέρος από το υπάρχον τροχαίο υλικό που εξυπηρετεί τους Προαστιακούς Σιδηροδρόμους Αθηνών και Θεσσαλονίκης και τις περιφερειακές γραμμές του δικτύου (όσες ακόμα είναι εν ενεργεία), την συνεχιζόμενη μη επαναλειτουργία μεγάλου μέρους του δικτύου.

## 1. ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ

Η κατάσταση στον τομέα συντήρησης και διαχείρισης του τροχαίου υλικού που εξυπηρετεί τις γραμμές του Προαστιακού/Περιφερειακού Σιδηροδρόμου Αθήνας και Θεσσαλονίκης και τις υπόλοιπες περιφερειακές γραμμές του δικτύου είναι σχεδόν δραματική. Παρουσιάζονται συνέχεια σοβαρά προβλήματα βλαβών, αβαριών και υπερθερμάνσεων με εξαγωγή καπνού και κίνδυνο εκδήλωσης πυρκαγιάς με αποτέλεσμα την ακύρωση δρομολογίων, την απογοήτευση των επιβατών, την αναξιοπιστία της υπηρεσίας του Προαστιακού και την συνεχιζόμενη δυσφήμιση του Σιδηροδρόμου εν γένει.

Παράλληλα η διαθεσιμότητά του εν λόγω τροχαίου υλικού (ηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες Siemens-Desiro, ντιζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες «Railbus» Stadler και MAN2000) έχει μειωθεί δραματικά και παρ' όλο τον μειωμένο αριθμό δρομολογίων αδυνατούν να εξασφαλίσουν το σύνολο αυτών των δρομολογίων, με αποτέλεσμα σε κάποιες περιπτώσεις να δρομολογείται τροχαίο υλικό ακατάλληλο για τα συγκεκριμένα δρομολόγια, με σοβαρές επιπτώσεις στην ποιότητα εξυπηρέτησης (υπεραστικού τύπου συρμοί στον Προαστιακό Λάρισας-Θεσσαλονίκης) αλλά και στην ασφάλεια (συρμοί "Railbus" αντί ηλεκτρικοί συρμοί Desiro στην διαδρομή Άνω Λιόσια-Κάντζα με τις ισχυρές μηκοτομικές κλίσεις και την μεγάλη επιβατική κίνηση). Υφίσταται δε ο επιπλέον κίνδυνος, το υφιστάμενο τροχαίο υλικό να συμπληρώσει τον κύκλο ζωής του πριν αντικατασταθεί με νέο, δεδομένου ότι μεσολαβεί πολύς χρόνος μεταξύ της παραγγελίας και της παράδοσης των παραγγελθέντων τροχαίων υλικών.

Εάν δε συνεκτιμηθούν και οι πρόσθετες ανάγκες που γεννιούνται για ηλεκτρικούς συρμούς «προαστιακού τύπου» λόγω των νέων υπό κατασκευή κλάδων του Προαστιακού, αλλά και της επέκτασης της ηλεκτροκίνησης σε αρκετές περιφερειακές γραμμές, προκύπτει η ανάγκη, πέραν της επίσπευσης της συντήρησης του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η Hellenic Train, της ενεργοποίησης της πρόβλεψης που υπάρχει στη σύμβαση για τις ΥΓΟΣ (Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας) μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Hellenic Train (που υπεγράφη το 2022) για προμήθεια 20 νέων συρμών Προαστιακού/Περιφερειακού Σιδηροδρόμου με ηλεκτρική έλξη ή και υδρογόνου. Προβλέπεται συγκεκριμένα ότι η προμήθεια θα γίνει από την ΓΑΙΑ-ΟΣΕ (από του χρόνου Νέος Ενιαίος ΟΣΕ) και ότι η Hellenic Train θα εκμισθώσει τους συρμούς αυτούς, προκαταβάλλοντας ένα μέρος των μισθωμάτων για να χρησιμοποιηθούν για την πληρωμή της αγοράς τους. Θυμίζουμε ότι αυτή τη στιγμή είναι υπό κατασκευή:

Η επέκταση του Προαστιακού στο Λουτράκι και στο νέο κλάδο Άνω Λιοσίων-Ελευσίνας-Μεγάρων

Ο τετραπλασιασμός και η υπογειοποίηση της γραμμής ΣΣ Αθηνών-Τρείς Γέφυρες που θα επιτρέψει την επιβαλλόμενη πύκνωση των δρομολογίων του Προαστιακού τόσο σε όλους τους κλάδους του, όσο προπάντων στο αστικό του τμήμα που μπορεί να παίξει ρόλο συμπληρωματικό του μετρό.

Η επέκταση της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Κιάτο-Αίγιο, μαζί με την ανάταξη των κλάδων Παλαιοφαρσάλου-Καλαμπάκας και Λάρισας-Βόλου με ηλεκτροκίνηση, τα οποία θα αυξήσουν το πρόβλημα, αν δεν οδηγήσουν και σε αδυναμία εξυπηρέτησης ορισμένων από αυτές τις γραμμές. Εάν λοιπόν δεν εκκινήσουν άμεσα οι διαδικασίες για την εν λόγω προμήθεια και την εξεύρεση χρηματοδότησης της (από τα χρηματοδοτικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν και για τις προμήθειες των

ηλεκτρικών λεωφορείων Αθηνών και Θεσσαλονίκης), σε 3 χρόνια περίπου από σήμερα θα «καμαρώνουμε» ένα ηλεκτροκίνητο δίκτυο χωρίς τραίνα !!!

## **2. ΣΥΝΕΧΙΖΕΤΑΙ Η ΜΗ ΕΠΑΝΑΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΚΑΙ ΑΠΑΞΙΩΣΗ ΜΕΓΑΛΟΥ ΜΕΡΟΥΣ ΤΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ**

-γιατί καθυστερεί τόσο πολύ η ανάταξη/ανακατασκευή του δικτύου στη Θεσσαλία?  
-γιατί δεν λειτουργούν άμεσα, με τραίνα μετά το δυστύχημα στα Τέμπη, οι γραμμές Λιανοκλάδι-Λαμία-Στυλίδα και Τιθορέα-Μπράλος-Λιανοκλάδι και ταλαιπωρούν τον κόσμο με μισθωμένα λεωφορεία που κάνουν πολλαπλάσιο χρόνο διαδρομής, δεν τηρούν τα δρομολόγια με αξιοπιστία και πολλές φορές δεν σταθμεύουν καν στα καθορισμένα σημεία να παραλάβουν επιβάτες? Ο ΟΣΕ πάντως έχει δώσει τις γραμμές αυτές στην κυκλοφορία είναι δε απαραίδεκτη και πρέπει να καταργηθεί στη Σύμβαση για τις ΥΓΟΣ η ευχέρεια που παρέχεται στον Πάροχο να αντικαθιστά τραίνα με λεωφορεία στα προβλεπόμενα δρομολόγια του προγράμματος επιδότησης, όταν ο Διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής έχει δώσει την γραμμή προς κυκλοφορία.

-πότε θα επαναλειτουργήσουν με τραίνο τα δρομολόγια στις ακριτικές γραμμές Έδεσσα-Φλώρινα και Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο?

-τι θα γίνει με την εκκρεμούσα εδώ και πολλά χρόνια ανακατασκευή προς επαναλειτουργία της γραμμής Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη, στο τμήμα της ανατολικά των Σερρών?

-γιατί εγκαταλείφθηκε η υπεσχημένη ανάταξη προς επαναλειτουργία της γραμμής Κόρινθος-Άργος-Ναύπλιο;

## **3. ΣΥΡΡΙΚΝΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΝΕΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ**

Τελειώνοντας, ένα άλλο θέμα που μας απασχολεί και μας προβληματίζει εντονότατα, είναι η συρρίκνωση των σιδηροδρομικών έργων εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης του δικτύου που η ίδια η Κυβέρνηση είχε επανειλημμένα εξαγγείλει μέχρι πριν 2 χρόνια. Ακόμα κι αν λάβουμε υπόψη μας τις ανάγκες ανάταξης των καταστροφών του δικτύου στη Θεσσαλία λόγω Daniel και πάλι το υπόλοιπο πρόγραμμα έχει ψαλιδιστεί απaráδεκτα πολύ, την ίδια στιγμή που για τους αυτοκινητόδρομους ρέει άφθονο το χρήμα και συνεχώς προγραμματίζονται και νέοι. Είναι τόσο δύσκολο επίσης να προχωρήσει η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Πατρών –Πύργου προϋπολογιζόμενου κόστος 100.εκατ. ευρώ περίπου, η οποία είχε εξαγγελθεί τον περασμένο Απρίλιο, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2027. Για να μην αναφερθούμε σε άλλα απαραίτητα έργα που δεν έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση, όπως η σιδηροδρομική σύνδεση της 6<sup>ης</sup> προβλήτας του λιμένα Θεσσαλονίκης, ο Δυτικός Προαστιακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης, η επέκταση του Προαστιακού της Αθήνας στο Λαύριο και το λιμάνι του κλπ.

## **ΕΠΙΛΟΓΟΣ**

Το μήκος των σύγχρονων αυτοκινητόδρομων στη χώρα μας θα ανέλθει σύντομα σε περίπου 3.000 χιλιόμετρα. Πέραν του συνεχώς αυξανόμενου μήκους των Εθνικών οδών. Αυτό σημαίνει ότι σύντομα θα έχουμε το πυκνότερο δίκτυο αυτοκινητόδρομων στην Ευρώπη, αν υπολογίσουμε τους κατοίκους που θα αντιστοιχούν σε κάθε χιλιόμετρο αυτών των αυτοκινητοδρόμων, αλλά και τον νησιωτικό χαρακτήρα της χώρας μας. Αντίθετα, στον σιδηρόδρομο απέχουμε πολύ από τα στάνταρ των

Ευρωπαϊκών χωρών, αφού, ενώ το 2010 είχαμε υπό εκμετάλλευση ένα δίκτυο μήκους 2.200 χιλιομέτρων περίπου, αρκετά μικρό συγκρινόμενο με τα δίκτυα των άλλων Ευρωπαϊκών χωρών, σήμερα έχουμε υπό εκμετάλλευση μόλις 1.000 χιλιόμετρα γραμμών περίπου (και λίγα περισσότερα αποκλειστικά για εμπορευματικό έργο). Δηλαδή, οι επενδύσεις στην σιδηροδρομική μεταφορά είναι δυσανάλογα μικρές σε σχέση με τις επενδύσεις στην οδική , Αυτή η σύγκριση καταδεικνύει τις λανθασμένες επιλογές και τις αρνητικές επιπτώσεις που έχει η ακολουθούμενη στη χώρα μας πολιτική επί των μεταφορών, ιδιαίτερα αν λάβουμε υπ' όψη μας τις επιπτώσεις που έχει η πολιτική αυτή, στην ανταγωνιστικότητα της εθνικής μας οικονομίας, στην ρύπανση του περιβάλλοντος, και στην αύξηση, αντί για μείωση, των εκπεμπόμενων ρύπων.

Με εκτίμηση

Για το Δ.Σ. του «Συλλόγου των Φίλων του Σιδηροδρόμου».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ



Π. Ράλλης



Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ



Φ. Λυκομήτρος