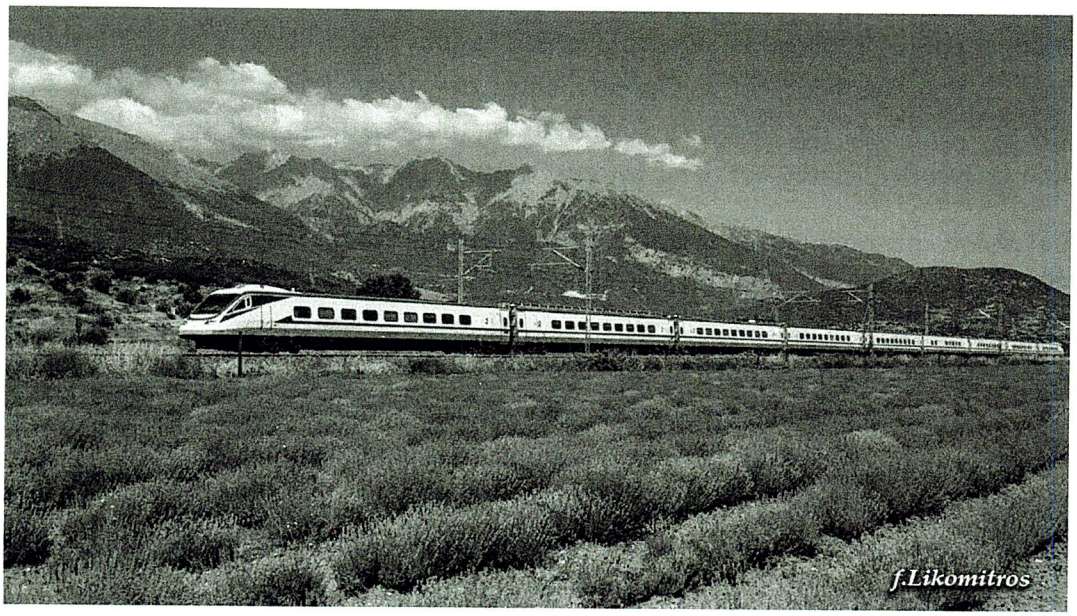
ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
The association of the friends of the Railway
Λιοσίων 301[Α] 10445 Αθήνα.

Αθήνα 11/7/2025

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ



Δυόμιση χρόνια περίπου μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, το οποίο συγκλόνισε το Πανελλήνιο και ανέδειξε την εγκληματική αδιαφορία και τις διαχρονικές ευθύνες και παραλήψεις όλων όσων κυβέρνησαν τη χώρα τις τελευταίες 10ετίες, οι μόνες αλλαγές που δρομολογήθηκαν στον τομέα των χερσαίων μεταφορών της χώρας είναι, η περαιτέρω συρρίκνωση και απαξίωση του σιδηρόδρομου και η εντυπωσιακή αύξηση των χρηματοδοτήσεων προς την οδική μεταφορά. Την οδική μεταφορά, της οποίας είναι γνωστές οι αρνητικές επιπτώσεις στην κλιματική αλλαγή, στο φαινόμενο του θερμοκηπίου, στην ποιότητα της ζωής των πολιτών και στην Εθνική Οικονομία. Επιπτώσεις για τις οποίες, τόσο οι περιβαλλοντικές οργανώσεις (Green Peace, κ.λ.π.), όσο και η Λευκή Βίβλος επί των

μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης και διάφοροι επιστημονικοί φορείς κρούουν συνεχώς τον κώδωνα του κινδύνου. Άραγε, τα μεγάλα συμφέροντα που προωθούν την οδική μεταφορά, εις βάρος της σιδηροδρομικής, είναι τόσο ισχυρά ώστε να παραγνωρίζονται, κατά την λήψη των αποφάσεων, αυτές οι αρνητικές επιπτώσεις. Δεν θα παραθέσουμε περισσότερα στοιχεία και αριθμούς επ' αυτού, καθ' όσον τα έχουμε επανειλημμένως παραθέσει σε προηγούμενα Δελτία Τύπου.

Το δυστύχημα των Τεμπών δηλαδή, αντί να γίνει αφορμή για μία άμεση, τόσο ποιοτική, όσο και ποσοτική, βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών της χώρας, με πλήρη τήρηση των κανονισμών λειτουργίας, έγινε αντίθετα αφορμή, και με έωλες δικαιολογίες, για μείωση της σιδηροδρομικής μεταφοράς και εκτροπής μεταφορικού έργου προς την οδική μεταφορά, με αποτέλεσμα την αύξηση, εκτός των άλλων, των θανάτων και των τραυματισμών από οδικά ατυχήματα και τον υπερκορεσμό του ήδη βεβαρυμμένου οδικού δικτύου.

Σχεδόν 2 χρόνια μετά την θεομηνία «Daniel», που κατέστρεψε σε μεγάλο βαθμό την σιδηροδρομική υποδομή της Θεσσαλίας, δεν άρχισαν ακόμη τα έργα αποκατάστασης της! Ενός σιδηροδρομικού διαδρόμου, εκτός των άλλων που, όχι μόνο εξυπηρετεί τον βασικό κορμό της Ελλάδας, αλλά είναι και ο μόνος σιδηροδρομικός διάδρομος που ενώνει την Ελλάδα και το λιμάνι του Πειραιά, με τα Βαλκάνια και την Ευρώπη.

Επί πλέον, σιδηροδρομικές γραμμές, βασικές για την εξυπηρέτηση των πολιτών, της Εθνικής Οικονομίας και της Εθνικής Άμυνας, όπως ο βασικός σιδηροδρομικός άξονας Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης και Έδεσσας – Φλώρινας, δεν είναι υπό εκμετάλλευση, ούτε και ελήφθη πρόνοια να γίνουν οι απαραίτητες (αν αυτός είναι ο λόγος της αχρησίας) επισκευές και παρεμβάσεις ώστε να επαναλειτουργήσουν. Αξίζει να αναφερθεί ότι ήδη από τον παρελθόντα Φεβρουάριο είχε ανακοινωθεί από το αρμόδιο Υπουργείο η επαναλειτουργία της γραμμής Έδεσσας – Φλώρινας για τον παρελθόντα Μάρτιο, πλην όμως, όχι μόνο δεν επαναλειτούργησε, αλλά δεν αναφέρεται ούτε καν η νέα ημερομηνία επαναλειτουργίας της.

Η βασική γραμμή για την σύνδεση της χώρας με το Ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, η γραμμή Θεσσαλονίκης – Ειδομένης, μετά από επανειλημμένες, επί 10ετίες, χρηματοδοτήσεις για τον εκσυγχρονισμό της, υπολειτουργεί και δεν παρέχει επιβατικό έργο.

Όσον αφορά τα επί πολλά χρόνια κατασκευαζόμενα σιδηροδρομικά έργα και συγκεκριμένα, α) την υπογειοποίηση της γραμμής από την Σταθμό Λαρίσης μέχρι τις Τρείς Γέφυρες, β) την ολοκλήρωση της επέκτασης και του εκσυγχρονισμού του Κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού της Αθήνας, γ) την ηλεκτροκίνηση και άλλες εργασίες στην γραμμή Κιάτο – Ροδοδάφνη και δ) την ολοκλήρωση της νέας γραμμής Ροδοδάφνης – Ρίου, δεν ανακοινώνεται, παρ΄ όλο ότι οι εργολάβοι έχουν

εγκατασταθεί σε αυτά τα έργα πριν από πολλά χρόνια, ο χρόνος της παραδόσεως των, όπως γίνεται με τους νέους αυτοκινητόδρομους και τις νέες εθνικές οδούς.

Γραμμές όπως η γραμμή του Μπράλου, της Στυλίδας και της Δράμας, εκτελούνται με λεωφορεία, αυξάνοντας τον χρόνο της διαδρομής και ταλαιπωρώντας τους χρήστες, διότι έτσι επέλεξε η Hellenic Train.

Το σιδηροδρομικό έργο της χώρας επαφίεται σε μία ιδιωτική εταιρεία (την Hellenic Train, θυγατρική των «Ιταλικών Κρατικών Σιδηροδρόμων»), αντί της δρομολόγησης συρμών σε τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου και από κρατικούς φορείς (ΣΤΑΣΥ, ΟΣΕ) ώστε να υπάρχει καλύτερος έλεγχος του κράτους όσον αφορά την εξυπηρέτηση των πολιτών και του εμπορευματικού μεταφορικού έργου.

Τέλος, ενώ το τροχαίο υλικό απαξιώνεται και γηράσκει σταδιακά, πλέον του ότι δεν επαρκεί για το μεταφορικό έργο της χώρας, τόσο το σημερινό, όσο και το μελλοντικό, δεν παραγγέλλεται νέο σύγχρονο τροχαίο υλικό, ούτε υπάρχει πρόβλεψη έστω παραγγελίας νέου τροχαίου υλικού, από την Hellenic Train, που να ανταποκρίνεται όμως στις ανάγκες της επόμενης 10ετίας.

Γιατί, εφ' όλων αυτών σιωπά, τόσο το αρμόδιο Υπουργείο, όσο και τα Κόμματα της Αντιπολίτευσης; Αυτή είναι η εύλογη απορία μας.

Με εκτίμηση

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

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ

Π. Ράλλης

ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΦΣ ΕΤΟΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ 1983

Ο Γ. ΓΡΑΜΜΑΤΕΑΣ

Φ. Λυκομήτρος