

Η Ελλάδα συνεχώς με πληγώνει

2023/06/20 11:32 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

Είμαι συντετριμμένος, όπως όλοι μας, από το τρομερό σιδηροδρομικό δυστύχημα με τεράστιο αριθμό θυμάτων (νεκρών και τραυματιών) αντίστοιχο ενός μεσαίου μεγέθους σεισμού ή ενός αεροπορικού ατυχήματος.

Στο κείμενο αυτό δεν θα μπω σε λεπτομέρειες ούτε για τους λόγους ούτε για τις ευθύνες, δουλειά που πρέπει να κάνουν άλλοι, και ελπίζω να την κάνουν με θάρρος και σωστά ώστε να είναι το τελευταίο σιδηροδρομικό δυστύχημα στη χώρα μας.

Αλλά με αφορμή το δυστύχημα, θέλω να αναφερθώ σε τέσσερα θέματα που πρέπει να μας απασχολήσουν πρώτα ως φορολογούμενους πολίτες και στη συνέχεια ως συγκοινωνιολόγους.

Στα θέματα αυτά τα κακώς κείμενα πρέπει να αλλάξουν το συντομότερο δυνατόν.

1. Αυτή η χώρα έχει μία βασική σιδηροδρομική γραμμή. Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη, με διακλαδώσεις προς Βόρεια Μακεδονία, Βουλγαρία και Τουρκία και κάτι λίγες γραμμές στη Θεσσαλία, την περιοχή της Φλώρινας και τη σύνδεση με την Ολυμπία. Αυτή η γραμμή κατασκευάζεται με άπειρους πόρους της ΕΕ, της χώρας μας αλλά και με χαμηλότοκα δάνεια της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων (ΕΤΕπ) επί δεκαετίες (μετά το 1992) επειδή τις προηγούμενες δεκαετίες (πριν το 1990) είχε εγκαταλειφθεί η συντήρηση και ο εκσυγχρονισμός της. Σημειώνω ότι, η σύνδεση με την Πάτρα και το λιμάνι της δεν έχει ακόμη ολοκληρωθεί. Μετά και το δυστύχημα, όλες οι δυνάμεις - οικονομικές, τεχνικές, οργανωτικές και λειτουργικές- της χώρας πρέπει να συντελέσουν στην ΣΩΣΤΗ λειτουργία της γραμμής αυτής με τις διακλαδώσεις της, καθώς και τις άλλες που ανέφερα. Επομένως, πρέπει να εγκαταλειφθεί κάθε άλλο σχέδιο κατασκευής νέων γραμμών όπως π.χ. η σύνδεση Θεσσαλονίκης-Αμφίπολης-Καβάλας-Τοξότες με «προϋπολογισμό» 1,7 δισ. ευρώ, και σχεδιασμό διάρκειας κατασκευής 4 ετών, που η εμπειρία δείχνει ότι και τα δύο τουλάχιστον θα υπερδιπλασιαστούν. Η γραμμή αυτή ανακοινώθηκε ότι θα δημοπρατηθεί στο φύλλο της 22 Φεβρουαρίου 2023 του περιοδικού MetaforesPress. Επίσης πρέπει να εγκαταλειφθεί κάθε ιδέα κατασκευής της σιδηροδρομικής Εγνατίας και της αναβίωσης της σιδηροδρομικής γραμμής της Πελοποννήσου, που έχει αρχίσει πρόσφατα να ξανασυζητείται [1]. Κατά την άποψη μου τέτοιες σκέψεις **θα εκτρέψουν απαραίτητους πόρους από τη ραχοκοκαλιά του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου προς κοστοβόρα και μη ανταποδοτικά έργα**

στο βωμό μιας κατ' ευφημισμόν πράσινης μετάβασης, την ίδια στιγμή που οι υφιστάμενες γραμμές λειτουργούν σε επίπεδο πολύ χαμηλότερο από τη θεωρητική χωρητικότητα τους και δεν έχουν καταστεί ακόμη οικονομικά και κοινωνικά επωφελείς για τη χώρα μας. **Ας «πρασινίσει» σιδηροδρομικά η χώρα εκεί που πραγματικά υπάρχουν φόρτοι κυκλοφορίας** και όπου πράγματι μπορεί να έλξει έργο από τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές. Ας συμβάλλουν επίσης οι σιδηρόδρομοι στη διεθνή σύνδεση της χώρας που πριν από δεκαετίες υπήρχε και σήμερα δεν υπάρχει! Άλλοι σχεδιασμοί πρέπει να εξεταστούν μόνο εφόσον επιτευχθεί και πιστοποιηθεί η καθ' όλα υποδειγματική τεχνική και οικονομικά αποτελεσματική λειτουργία της προαναφερθείσας ραχοκοκαλιάς, σε πλήρη εναρμόνιση με τα σχετικά πρότυπα της ΕΕ για τη διαλειτουργικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου, και εφόσον επιβεβαιωθεί η οργανωτική και διαχειριστική επάρκεια του ΟΣΕ, ως φορέα που έχει την ευθύνη για την απρόσκοπτη και ασφαλή λειτουργία της.

2. Να αλλάξει **η κατά ΚΟΚ οργάνωση της λειτουργίας των κυκλικών κόμβων (round about) και να γίνει όπως σε όλο τον κόσμο** (εξαίρεση αποτελεί η Γαλλία, εκτός αν κατά την είσοδο στον κόμβο υπάρχει πινακίδα παραχώρησης προτεραιότητας σε όσους κινούνται μέσα στον κυκλικό κόμβο) και όπως ήταν στο παρελθόν: τουτέστιν να έχει προτεραιότητα το όχημα που βρίσκεται μέσα στον κόμβο και όχι ο εισερχόμενος (ως εκ δεξιών) **ΑΝ ΔΕΝ ΕΧΕΙ STOP**. Με ποια λογική πρέπει ένας οδηγός που είναι μέσα σε τέτοιο κόμβο να γνωρίζει ή να ψάχνει να δει αν μια είσοδος στον κόμβο καλύπτεται από STOP ή όχι. Με ποια λογική ένας οδηγός από ξένη χώρα πρέπει να γνωρίζει αυτή την ιδιαιτερότητα της χώρας μας. Δεν έχουν σημειωθεί ακόμη ατυχήματα, ή αν έχουν συμβεί δεν τα γνωρίζω ή δεν θα είναι μάλλον σοβαρά επειδή όλοι οι οδηγοί μειώνουν ταχύτητα σε τέτοιους κόμβους. Δεν πρέπει να περιμένουμε όμως να γίνουν ατυχήματα για να αλλάξει αυτή η παράδοξη διάταξη.
3. Πρέπει **να λυθεί το πρόβλημα της ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ ΕΠΙ ΤΗΣ ΟΔΟΥ και του τρόπου πληρωμής του σχετικού τέλους**. Δεν είναι δυνατόν οι ελληνικές πόλεις -με λίγες εξαιρέσεις- να μην έχουν έναν ενιαίο, εύκολο και πρακτικό τρόπο οργάνωσης της στάθμευσης επί της οδού με αποτέλεσμα οι οδηγοί να ταλαιπωρούνται από ακατανόητες οδηγίες πληρωμής και/ή ανεύρεσης θέσης, ή να πρέπει να βρίσκουν κάρτες στάθμευσης -που δεν πωλούνται πάντα στα περίπτερα-, να μην υπάρχει συστηματική αστυνόμευση και τελικά να σταθμεύουν τα ΙΧ χωρίς να καταβάλλεται το σχετικό τέλος. Στη Σερβία όπου έζησα τα τελευταία 14,5 χρόνια, το θέμα έχει από πολύ καιρό λυθεί και η σχετική τους τεχνολογία και μέθοδος εξάγεται σε άλλες Βαλκανικές χώρες/πόλεις με μεγάλη επιτυχία. Στο Βελιγράδι μάλιστα ο έλεγχος της στάθμευσης δεν γίνεται πλέον από ελεγκτές αλλά από ελεγκτικά οχήματα που συνεχώς φωτογραφίζουν τις πινακίδες των σταθμευμένων οχημάτων και στέλνουν ταχυδρομικά στους παραβάτες τα πρόστιμα (μαζί με τη σχετική φωτογραφία).

4. Ο έλεγχος της λειτουργίας των **ελληνικών δρόμων, των αυτοκινητοδρόμων και ιδιαίτερα των μεγάλων (άνω των 500 μ.) σηράγγων πρέπει να γίνεται με κάμερες** που υπάρχουν ούτως ή άλλως σε όλο σχεδόν το δίκτυο (κατεξοχήν μάλιστα στις σήραγγες), και οι παραβάτες να τιμωρούνται με ταχυδρομική ενημέρωση που συνοδεύεται και από φωτογραφία για την επιβολή των σχετικών ποινών βάσει ΚΟΚ και την είσπραξη του σχετικού προστίμου μέσω της Εφορίας. Ειδικά στις σήραγγες αυτό είναι απαραίτητο, καθώς το όριο ταχύτητας των 80 ή 100 χλμ./ώρα δεν τηρείται από τα περισσότερα αυτοκίνητα, με μεγάλο κίνδυνο ατυχήματος με επιπτώσεις ανάλογες προς το πρόσφατο σιδηροδρομικό δυστύχημα. Είναι καιρός η ψηφιοποίηση της χώρας να λειτουργήσει σε κάθε είδους μεταφορές. Ανάλογες εφαρμογές πρέπει να γίνουν και για την συνολική παρακολούθηση της κυκλοφορίας οχημάτων και πεζών και στις πόλεις ώστε να καταγράφονται οι συνθήκες των παραβάσεων του ΚΟΚ και της εφαρμογής των σχετικών ποινών (βλέπε και τα πρόσφατα δυστυχήματα με πεζούς στην Αθήνα).

[1] Βλέπε και σχετικό άρθρο του κ. Νίκου Βέττα, ΓΔ του ΙΟΒΕ, στην ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ της 18 Μαρτίου 2023.



Βασίλης Ευμολπίδης,

Συγκοινωνιολόγος Μηχανικός - Οικονομολόγος

(Αναδημοσίευση από τον Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων)