
ΠΕΠΕ: Ο ελληνικός σιδηρόδρομος, είτε αναπτύσσεται, είτε.... εκτροχιάζεται

2017/06/01 13:13 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

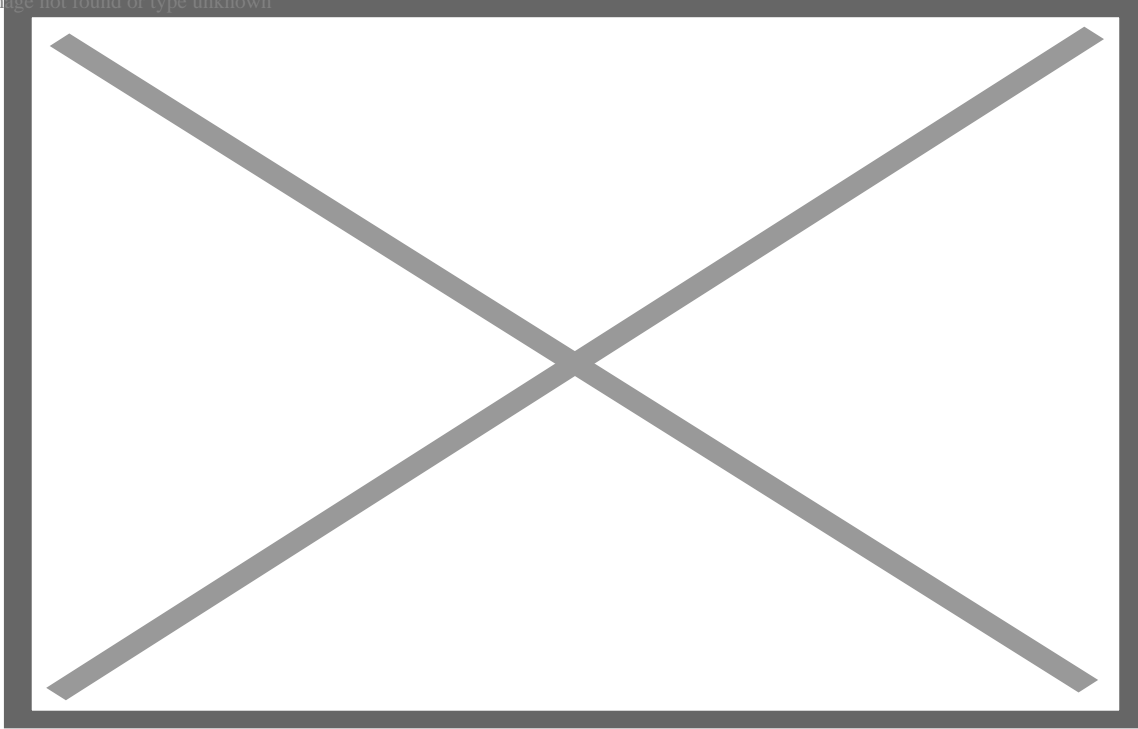
Τις χρόνιες παθολογίες του ελληνικού σιδηροδρόμου ανέδειξε, σε σημερινή συνέντευξη Τύπου, η Πανελλήνια Ένωση Προσωπικού Έλξης (ΠΕΠΕ).

Οι μηχανοδηγοί της ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με αφορμή το τραγικό δυστύχημα στο Άδενδρο, κατήγγειλαν τη μη λειτουργία των συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, τα οποία θα είχαν οδηγήσει στην αποτροπή του.

Παραθέτοντας αναλυτικά την κατάσταση του εγχώριου σιδηροδρομικού δικτύου, ο πρόεδρος της ΠΕΠΕ Κώστας Γενιδούνιας σχολίασε ότι **«το πόρισμα για το Άδενδρο βγήκε πολύ εύκολα»**, ζητώντας τον καταμερισμό ευθυνών, αλλά και τη λήψη των αναγκαίων μέτρων, ώστε να τεθούν επιτέλους σε λειτουργία τα φωτισήματα και η τηλεδιοίκηση στο σύνολο της γραμμής και όχι αποσπασματικά, όπως συμβαίνει σήμερα.

Όπως συμπλήρωσαν, τόσο ο γενικός γραμματέας της ΠΕΠΕ Βασίλης Τουρλής, όσο και ο αντιπρόεδρος Σπύρος Συρόπουλος, εάν και έχουν δαπανηθεί δις. ευρώ στο σιδηρόδρομο, εντούτοις βασικές υποδομές (η ολοκλήρωση του βασικού σιδηροδρομικού άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη ολοένα και παρατείνεται, συνεχές πλιάτσικο της γραμμής, απαρχαιωμένο τροχαίο υλικό) και συστήματα (GSMR και ECTS) υπολειτουργούν ή και απαξιώνονται.

Παράλληλα, οι μηχανοδηγοί ανέδειξαν την τεράστια έλλειψη προσωπικού στον κλάδο τους και όχι μόνο, υπογραμμίζοντας ότι, με τον νόμο 3891 του 2010, 120 μετατάχθηκαν σε άλλες υπηρεσίες και μάλιστα, 45 εκ αυτών υποχρεωτικά και σήμερα, μόλις 4 επέστρεψαν στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ, με καθεστώς απόσπασης από τις αρμόδιες υπηρεσίες.



Συνοπτικά, **η κατάσταση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου**, σύμφωνα με την ΠΕΠΕ, είναι η ακόλουθη:

Γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης

Δεν λειτουργεί τηλεδιοίκηση και φωτοσήματα στο 70% της γραμμής. Δεν λειτουργούν ECTS και GSMR.

Μονή γραμμή μεταξύ Θήβας- Τιθορέας εδώ και 10 -12 μήνες, λόγω εργασιών.

Ο ορεινός όγκος (Τιθορέα - Δομοκός) λειτουργεί με φωτοσήματα, αλλά με σημαντικά προβλήματα στην συντήρησή τους (παλιό σύστημα δεν βρίσκονται ανταλλακτικά) και συχνές βλάβες.

Μεταξύ Δομοκού - Παλαιοφάρσαλου υπάρχει, εδώ και 8 μήνες, μονή γραμμή κυκλοφορίας, λόγω έργων.

Είσοδος (μόνιμη) σε παρακαμπτηρίους χωρίς φωτοσήματα σε Δομοκό, Παλαιοφάρσαλο, Μεζούρλο, Λάρισα, Νέους Πόρους, Άδενδρο, Σίνδο και Θεσσαλονίκη.

Ηλεκτροκίνηση μόνο μεταξύ Παλαιοφάρσαλου - Θεσσαλονίκης. Στον Παλαιοφάρσαλο γίνεται αλλαγή μηχανής (σε diesel προς Αθήνα, σε ηλεκτράμαξα προς Θεσσαλονίκη).

Σοβαρά προβλήματα στις «γαλαρίες» (Πλαταμώνα - Τέμπη), αναφορικά με τον φωτισμό και την επικοινωνία.

Έξι μόλις δρομολόγια την ημέρα προς Θεσσαλονίκη, όταν το 2010 είχαμε 10.

Χρόνος διάνυσης 5 ώρες και 30 λεπτά από το 2012, ενώ το 2009 ο χρόνος πλησίαζε τις 4 ώρες και 20 λεπτά (με τρένα express).

Το Δίκτυο ηλεκτροκίνησης την περίοδο 2008 – 2011 λεηλατήθηκε (όπως και το δίκτυο οπτικών ινών), η ΠΕΠΕ κατέθεσε μηνυτήρια αναφορά.

Η ανακατασκευή της ηλεκτροκίνησης στοίχισε πάνω από 15 εκατομμύρια ευρώ και ολοκληρώθηκε (μέχρι Τιθορέα) το 2015.

Προαστιακός Αθήνας (αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» - Κιάτο)

Ιδρύθηκε το 2004 με τους Ολυμπιακούς Αγώνες, ενώ η γραμμή προς Κιάτο δόθηκε στην κυκλοφορία την περίοδο 2006 – 2007.

Το Δίκτυο είναι με ηλεκτροκίνηση , χωρίς τηλεδιοίκηση και σύστημα προστασίας έναντι του ανθρώπινου λάθους (ECTS), χωρίς σύστημα επικοινωνίας (GSMR), ενώ τα φωτοσήματα λειτουργούν μόνο σε μέρος του δικτύου (Από Λιόσια μέχρι Αεροδρόμιο). Τα συστήματα είχαν εγκατασταθεί και λειτούργησαν μέχρι το 2010, μέρος τους σήμερα έχει λεηλατηθεί.

Τα δρομολόγια έχουν περιοριστεί σε 3 ανά ώρα (στην αρχική του λειτουργία ήταν 4 ή 5) λόγω έλλειψης μηχανοδηγών και μη λειτουργίας της τηλεδιοίκησης. Λόγω έλλειψης μηχανοδηγών τα δρομολόγια σταματούν στις 21.44 το βράδυ από αεροδρόμιο, ενώ το Μετρό συνεχίζει την λειτουργία του μέχρι τις 12 τα μεσάνυχτα.

Δεν υπάρχει απευθείας σύνδεση με το Κέντρο, καθώς απαιτείται μετεπιβίβαση στο σταθμό Λιοσίων και όχι όλες τις ώρες της ημέρας. Αναμένεται η απευθείας σύνδεση με τον Σταθμό Λαρίσης το επόμενο διάστημα (σύμφωνα με τις εξαγγελίες θα δοθεί τις επόμενες εβδομάδες).

Μακεδονία - Θράκη

Το δίκτυο από Θεσσαλονίκη προς Αλεξανδρούπολη είναι με μονή γραμμή κυκλοφορίας, χωρίς κανένα σύστημα (φωτοσήματα- τηλεδιοίκηση). Το ίδιο και η γραμμή προς Φλώρινα και Έδεσσα.

Από τις 25 Σεπτεμβρίου του 2016 έχει διακοπεί η σιδηροδρομική σύνδεση μεταξύ Δράμας – Θεσσαλονίκης, λόγω έργων, ενώ από τις 25 Μαΐου διακόπηκε και η σιδηροδρομική σύνδεση με Βουλγαρία, λόγω έλλειψης μηχανοδηγών. Από το 2010, έχει διακοπεί η σιδηροδρομική σύνδεση με Τουρκία.

Μεταξύ Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης κυκλοφορούν 2 τρένα την ημέρα, αντί 5

που κυκλοφορούσαν μέχρι το 2010.

Σοβαρά προβλήματα στην σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμάνι Αλεξανδρούπολης.

Εμπορικά τρένα

Εδώ και 18 μήνες, η γέφυρα του Γαλλικού είναι κλειστή, λόγω έργων για την αποκατάσταση προβλήματος, με αποτέλεσμα η κυκλοφορία των τρένων προς Ειδομένη να γίνεται μέσω παράκαμψης από την γέφυρα του Αξιού.

Δεν υπάρχει ακόμα σαφές χρονοδιάγραμμα για την ολοκλήρωση του έργου. Αποτέλεσμα να μην μπορεί να καλυφθεί (σε συνδυασμό με την έλλειψη προσωπικού), το απαιτούμενο έργο από το λιμάνι της Θεσσαλονίκης.

Στην γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη δεν λειτουργούν φωτισήματα και τηλεδιοίκηση, με αποτέλεσμα να μειώνεται η χωρητικότητα της γραμμής.

Στο Ικόνιο είναι μονή γραμμή, χωρίς απευθείας σύνδεση με την γραμμή προς Θεσσαλονίκη.

Στο Θριάσιο δεν έχει παραληφθεί ακόμα το σύνολο του έργου και στη γραμμή Αθήνας – Θεσσαλονίκης κυκλοφορούν 1 τρένο καθημερινά, με το 2ο να δρομολογείται κατά διαστήματα.