

Σιδηροδρομική Εγνατία; Γιατί;

2016/06/25 19:17 στην κατηγορία ΓΝΩΜΗ

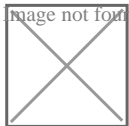
[vc_row][vc_column][vc_column_text]

Γνωρίζετε ποιο είναι το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών στους επιβάτες του σιδηροδρόμου; Στον Έβρο, για παράδειγμα, σε μια γραμμή 178 km έχουν κλείσει εδώ και μια τετραετία όλοι οι ενδιαμέσοι σταθμοί ακόμη και πόλεων και κωμοπόλεων, όπως η Ορεστιάδα, το Διδυμότειχο, το Σουφλί, οι Φέρες κ.α. Και όχι μόνον αυτό. Είναι κλειστές και οι αίθουσες αναμονής!

Το αποτέλεσμα είναι να αναμένουν οι επιβάτες την αμαξοστοιχία έξω στο κρηπίδωμα κάτω από πολικές συνθήκες που χαρακτηρίζουν την περιοχή το χειμώνα και μέσα στη νύχτα σε συνθήκες πλήρους ανασφάλειας αφού οι σταθμοί είναι κατά κανόνα απομονωμένοι στο άκρον των οικισμών.

Αναμένουν μάλιστα χωρίς καμιά απολύτως πληροφόρηση: Μήπως έχει καθυστέρηση η αμαξοστοιχία και πόση; Μήπως υπήρξε τεχνικό πρόβλημα και δεν πρόκειται να περάσει και οι επιβάτες θα περιμένουν παγωμένοι μέχρι να απελπισθούν; Ποτέ δεν συνέβαιναν αυτά πριν την «εξυγίανση» του σιδηροδρόμου όσες δεκαετίες και αν γυρίσουμε πίσω.

Image not found or type unknown



Τα δρομολόγια μεταξύ Αλεξ/πολης – Θεσ/νίκης – Αλεξ/πολης από δέκα που ήσαν έως το 2010, **σήμερα είναι μόνον δύο**. Ενώ στο παρελθόν είχε επιτευχθεί χρόνος διαδρομής ακόμη και 4,5 ωρών, σήμερα το ταχύτερο δρομολόγιο είναι 6,5 ώρες, ενώ το δεύτερο διαρκεί 7 ώρες.

Εκείνο όμως που αφορά ολόκληρο το δίκτυο, **είναι ο μηδενισμός σχεδόν του προσωπικού σε πλείστους τομείς, σε σημείο ώστε να διερωτώμεθα:**

Πώς τηρούνται οι κανόνες ασφαλείας στην κυκλοφορία των αμαξ/χιών οι οποίοι δεν επιδέχεται καμιά έκπτωση ή ολιγωρία; Διότι είναι αυτονόητο ότι η τήρηση των κανονισμών ασφαλείας απαιτεί έναν ελάχιστο αριθμό προσωπικού ο οποίος είναι ανελαστικός και δεν υπόκειται στις λογιστικές επιδιώξεις και επιθυμίες της τρόικας

και του υπουργείου.

Το επιβατικό κοινό δεν γνωρίζει ότι π.χ. σε κάθε περίπτωση αναγγελίας δυσμενών καιρικών συνθηκών από την ΕΜΥ το προσωπικό των Τμημάτων Γραμμής ετίθετο σε επιφυλακή και στη διάρκεια της εκδήλωσης των φαινομένων η κυκλοφορία διασφαλιζονταν από τα στελέχη του Οργανισμού που επόπτευαν τη διέλευση των αμαξοστοιχιών από τα επισφαλή σημεία τα οποία γνώριζαν από την πολύχρονη εμπειρίας τους.

Το επιβατικό κοινό δεν γνωρίζει επίσης ότι κάθε παρατήρηση αμαξοστοιχίας οποιαδήποτε ώρα της ημέρας πρέπει να ελέγχεται και να αξιολογείται πριν τη διέλευση της επόμενης αμαξοστοιχίας. Γιαυτό ήταν ο σιδηρόδρομος το ασφαλέστερο μέσον.

Όμως όλα αυτά απαιτούν την **ύπαρξη επαρκούς προσωπικού εξειδικευμένου και έμπειρου**. Το ερώτημα λοιπόν που τίθεται για πολλοστή φορά είναι: Πώς διασφαλίζεται σήμερα η κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών;

Image not found or type unknown



Όταν ένα Τμήμα Γραμμής, με δικαιοδοσία σε γραμμή μήκους 280 km, είχε το 1991 215 υπαλλήλους, οι οποίοι συντηρούσαν τη σιδηροδρομική γραμμή, εκτελούσαν όλα τα έργα και διασφάλιζαν την κυκλοφορία, και σήμερα απέμειναν μόλις 5, εκ των οποίων μόνον δύο υπάλληλοι είναι «μάχιμοι», πώς θα ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις του;

Εξυγίανση του ΟΣΕ **σήμαινε αποσύνδεση της λειτουργίας του από τις παθογένειες του πολιτικού συστήματος της χώρας**, τον κομματισμό, τον κυβερνητικό συνδικαλισμό και τις πελατειακές σχέσεις με τις ατέλειωτες εσωτερικές μετατάξεις που απέτρεψαν την ανανέωση του προσωπικού με υπαλλήλους εξειδικευμένων γνώσεων και όχι τη λειτουργική του απογύμνωση.

Επιτακτικές ανάγκες και εξωπραγματικές στοχεύσεις

Μέσα σε αυτόν τον ορυμαγδό της λειτουργικής υποβάθμισης του σιδηροδρόμου, αντί το Υπουργείο να επενδύσει στη λειτουργική ανασυγκρότηση του σιδηροδρόμου και την αναβάθμιση του υπάρχοντος δικτύου με τη συντήρησή του, προβαίνει σε εξαγγελίες έργων που δεν θα ωθήσουν αναπτυξιακά τη χώρα.

Κάθε άλλο μάλιστα διότι θα αναλώσουν πόρους χωρίς αντίκρισμα στην προσπάθεια για την υπέρβαση της κρίσης.

Εκείνο που χρειάζεται σήμερα ο σιδηρόδρομος είναι η στελέχωσή του με επαρκή αριθμό προσωπικού από πτυχιούχους όλων των βαθμίδων της πανεπιστημιακής και επαγγελματικής εκπαίδευσης, ώστε και η κυκλοφορία των αμαξ/χιών να διασφαλιστεί και η συντήρηση του δικτύου να πραγματοποιείται εντός των χρονικά καθορισμένων κύκλων συντήρησης για να επανακτήσει τη χαμένη λειτουργική αξιοπιστία του.

Το σημερινό δίκτυο συντηρημένο επαρκεί για να ικανοποιήσει τις ανάγκες της χώρας. Εκείνο που λείπει **είναι η παραγωγή και τα φορτία που θα επιφέρει καθώς και η αξιοποίηση των λιμένων για την ανάπτυξη του διαμετακομιστικού εμπορίου** και όχι η μονότονη επένδυση σε υποδομές που ξεπερνούν κατά πολύ τις ανάγκες μας.

Image not found or type unknown



Γι' αυτό οι ευρωπαϊκοί πόροι (πακέτο Γιούνκερ, ΕΣΠΑ, κ.α.) θα πρέπει να κατευθυνθούν σε παραγωγικούς τομείς και όχι στην περαιτέρω αναβάθμιση αξόνων η οποία εξαγγέλλεται με την ηλεκτροκίνησή τους, τη βελτίωση χάραξης και άλλες εργασίες.

Για παράδειγμα, ο άξονας Αλεξ/πολης - Ορμενίου - Ελληνοβουλγαρικών συνόρων, μήκους 178 km, ανακαινίστηκε από το 2003 και μετά, κυρίως για να εξυπηρετήσει το αναμενόμενο διαμετακομιστικό εμπόριο του λιμένα Αλεξ/πολης, ο οποίος όμως παραμένει αναξιοποίητος. Επενδύθηκαν 120 εκ ευρώ και σήμερα είναι σε εγκατάλειψη.

Ποιο νόημα έχει λοιπόν η ηλεκτροκίνηση ενός άξονα με μηδενικό εμπορικό φορτίο; Δεν γνωρίζει το Υπουργείο ότι για να ηλεκτροκινηθεί ένας άξονας πρέπει να εκπληρώνει συγκεκριμένα κριτήρια που αφορούν τον κυκλοφοριακό του φόρτο;

Είναι χαρακτηριστικό ότι οι τουρκοί σιδηρόδρομοι, λόγω εργασιών στην τουρκική σιδηροδρομική γραμμή προς τη Βουλγαρία και εκείθεν στην Ευρώπη, ζήτησαν το 2011 να χρησιμοποιήσουν το ελληνικό τμήμα της γραμμής μεταξύ Πυθίου - Ορμενίου - Συνόρων μέχρι πέρατος των εργασιών έναντι οικονομικού ανταλλάγματος.

Εντός 40 ημερών, 251 τουρκοί εμπορικοί συρμοί μετακινήθηκαν προς την Ευρώπη μεταφέροντας 10000 βαγόνια και ισάριθμοι συρμοί αντιστρόφως προς τη Τουρκία, δηλαδή πραγματοποιήθηκε μεταφορικό έργο αδιανόητο για την ελληνική πραγματικότητα. Τους εμπόδισε μήπως η έλλειψη της ηλεκτροκίνησης ή της τηλεδιοίκησης;

Το ίδιο ισχύει και για το τμήμα Στρυμώννα - Αλεξ/πολης το οποίο δεν έχει καμία προοπτική αύξησης του εμπορικού μεταφορικού έργου το οποίο ανέκαθεν ήταν ελάχιστο και σήμερα σχεδόν μηδενικό.

Ή μήπως η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα της Καβάλας με τους Τοξότες Ξάνθης, μήκους 32km και προϋπολογισμού 250 εκ. ευρώ έχει κάποια αναπτυξιακή προοπτική αφού πρόκειται για λιμάνι κρουαζιέρας χωρίς προσδοκώμενο εμπορευματικό έργο αφού το λιμάνι ευρίσκεται ανάμεσα στα λιμάνια Αλεξ/πολης και Θεσ/νίκης που εξυπηρετούνται από κάθετους άξονες;

Η σιδηροδρομική Εγνατία: Η κορυφαία αντίφαση

Αποκορύφωμα όλων αυτών υπήρξε η εξαγγελία της σιδηροδρομικής Εγνατίας από τον υπουργό Υποδομών κ. Σπίρτζη, προϋπολογισμού, αρχικά 5 δις. ευρώ, που σε μικρό χρονικό διάστημα αναθεωρήθηκε στα 7 δις για να καταγραφεί τελικά πριν λίγες μέρες στην Ευρωπαϊκή Πύλη Επενδυτικών Έργων με εκτιμώμενο κόστος 10 δις ευρώ (!!).

Πρόκειται για εξαγγελία, η οποία επιβεβαιώθηκε και κατά την σύγκληση του 4ου Ανώτατου Συμβουλίου Συνεργασίας Ελλάδας - Τουρκίας στη Σμύρνη με την υπογραφή σχετικής συμφωνίας. Όμως, ποια είναι τα κριτήρια που υπαγορεύουν ένα τέτοιο έργο σε συνθήκες κρίσης; Μήπως τα φορτία που θα εξυπηρετήσει;

Αν καταγραφεί ο εμπορευματικός φόρτος της οδικής Εγνατίας. **Θα διαπιστωθεί ότι εξυπηρετούνται κυρίως τουρκικά καθώς και βουλγαρικά και ρουμανικά φορτία και ελάχιστα ελληνικά που αθροιστικά όλα μαζί δεν μπορούν να δικαιολογήσουν ένα τόσο δαπανηρό έργο.** Μήπως αγνοούν ότι διαφορετικές είναι οι ανοχές χάραξης ενός οδικού έργου, όπως η οδική Εγνατία, έναντι ενός σιδηροδρομικού;

Image not found or type unknown



Ενώ στην οδική χάραξη επιτρέπονται κλίσεις που αγγίζουν το 10% και ακτίνες καμπυλών που προσαρμόζονται στις ιδιαιτερότητες της μορφολογίας του εδάφους, στη σιδηροδρομική χάραξη οι επιτρεπτές κλίσεις είναι μικρότερες του 3% ενώ για εμπορευματικές μεταφορές κλίσεις άνω του 1,2% θεωρούνται αντιπαραγωγικές και επιδιώκεται η μεγαλύτερη δυνατή ακτίνα των καμπυλών.

Σημειώνω ενδεικτικά ότι το μεγάλο κέρδος, ως προς τη μεταφορά εμπορευμάτων, από την κατασκευή της σιδηροδρομικής σήραγγας στους πρόποδες του όρους Γκότχαρντ στην Ελβετία, της μεγαλύτερης σήραγγας στον κόσμο, μήκους 57 km και

κατασκευαστικού κόστους 11 δις ευρώ, δεν εντοπίζεται στην επιτάχυνση της μεταφοράς, αλλά στη δυνατότητα κάθε μηχανής να μεταφέρει 44% μεγαλύτερο βάρος εμπορευμάτων, λόγω των ηπιότερων κλίσεων της νέας χάραξης που επέτρεψε η σήραγγα έναντι της παλαιότερης χάραξης.

Σημειώνω επίσης ότι σύμφωνα με την πρώτη προσπάθεια εκπόνησης μελέτης για τη Σιδηροδρομική Εγνατία το 1994 (που ευτυχώς εγκαταλείφθηκε!!), **στο τμήμα Καλαμπάκας - Ηγουμενίτσας, μήκους 160 km απαιτείτο η κατασκευή σιδηροδρομικών συνολικού μήκους 80 km και γεφυρών συνολικού μήκους 40 km.**

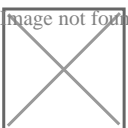
Γι' αυτό το κόστος κατασκευής της σιδηροδρομικής Εγνατίας που θα προκύψει στον ορεινό όγκο της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας θα είναι πολλαπλάσιο έναντι της οδικής ώστε ακόμη και η προϋπολογισθείσα τελικά δαπάνη των 10 δις., που αφορά και τις παρεμβάσεις σε ολόκληρο το μήκος από Ηγουμενίτσα έως Ορμένιο, να υπερκαλυφθεί, ιδιαίτερα μάλιστα αν θα είναι «υπερταχείας» κυκλοφορίας, όπως καταγράφηκε στη συμφωνία της Σμύρνης, διότι θα απαιτήσει βελτιωτικές παρεμβάσεις της χάραξης σε ολόκληρο το υφιστάμενο σήμερα τμήμα του σιδηροδρομικού δικτύου που θα ενσωματωθεί στη σιδηροδρομική Εγνατία.

Βέβαια, επειδή ως λαός είμαστε επιρρεπείς στα μεγαλεπήβολα σχέδια ενώ αποδεικνυόμαστε ανεπαρκείς να διαχειριστούμε τα αυτονόητα και τα στοιχειώδη, ίσως θέσουμε το ερώτημα: Γιατί να μην κατασκευάσουμε τη σιδηροδρομική Εγνατία όταν η Ελβετία κατασκεύασε τη μεγαλύτερη παγκοσμίως σιδηροδρομική σήραγγα στους πρόποδες του όρους Γκότχαρντ για τη βελτίωση των μεταφορών;

Διότι η Ελβετία, όπως και η Αυστρία, αποτελούν χώρες διέλευσης στην κίνηση επιβατών και εμπορευμάτων κατά μήκος του άξονα Βορρά - Νότου, **συνεπώς έχουν πολύ μεγάλο και αυξανόμενο κυκλοφοριακό φόρτο, γιαυτό επιβάλλονταν να αυξήσουν τη χωρητικότητα των σιδηροδρομικών γραμμών.**

Από τα βάθη του όρους Γκότχαρντ θα διέρχονται δύο επιβατικοί και έξη εμπορικοί συρμοί την ώρα, ενώ προοπτικά η κατασκευή της σήραγγας θα παρέχει τη δυνατότητα ημερήσιας κυκλοφορίας 260 εμπορικών και 65 επιβατικών αμαξοστοιχιών. Ποιος θα είναι αντίστοιχα ο αναμενόμενος φόρτος εμπορευμάτων για τη σιδηροδρομική Εγνατία που θα δικαιολογούσαν ένα τέτοιο φαραωνικό έργο και θα απόσβηνε το κόστος της;

Image not found or type unknown



Εκεί τα έργα υπαγορεύονται από τις πραγματικές ανάγκες ενώ στη χώρα μας αποτελούν και μέσον εντυπωσιασμού και αποπροσανατολισμού με ολέθρια

αποτελέσματα για την εθνική οικονομία.

Πρωθείται, για παράδειγμα, μεταξύ των επενδύσεων που θα διεκδικήσουν κεφάλαια από το πακέτο Γιούνκερ και «...η αναβάθμιση και ηλεκτροκίνηση της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξ/πολης - Ορμενίου», η οποία σημειωτέον εντάσσεται στη σιδηροδρομική Εγνατία.

Μα, αφού η ανακαίνιση της σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξ/πολης - Ορμενίου περατώθηκε πρόσφατα, δαπανήθηκαν 120 εκ. ευρώ και δεν μεταφέρθηκε ούτε ένας τόνος εμπορευμάτων προς τη Βουλγαρία και η επιβατική κυκλοφορία είναι υποτυπώδης, μάλιστα για μεγάλα χρονικά διαστήματα ανύπαρκτη, σε ποια αναβάθμιση αναφέρεται το υπουργείο Υποδομών και τι θα προσθέσει η ηλεκτροκίνηση στην ανυπαρξία;

Γιατί η ντηζελοκίνηση δεν επαρκεί; Γιατί αυτά τα κεφάλαια δεν επενδύονται στην παραγωγική αναβάθμιση του νομού Έβρου και της Θράκης που έχει εκμηδενιστεί ώστε να προκύψουν και φορτία προς μεταφορά;

Όμως, αλήθεια, δεν έγινε ακόμη αντιληπτό ότι στα πλαίσια της εθνικής οικονομίας τα μέσα μεταφοράς (τρένο, αυτοκίνητο, πλοίο) δρουν συμπληρωματικά και όχι ανταγωνιστικά; Αν η οδική Εγνατία επαρκεί για τη μεταφορά των εμπορευματικών φορτίων, τότε προς τι η επένδυση των 5 ή των 7 ή των 10 δις ευρώ για την κατασκευή της σιδηροδρομικής Εγνατίας;

Μάλιστα, επειδή ο υπουργός αναφέρθηκε και στη γεωπολιτική διάσταση του έργου, πραγματικά διερωτώμεθα: Η σιδηροδρομική Εγνατία έχει μεν αφετηρία την Αδριατική αλλά πού καταλήγει; Δεν έχει γίνει αντιληπτό ότι καταλήγει στο «πουθενά»;

Αν μάλιστα κατασκευαστεί η σιδηροδρομική Παραεγνατία, η οποία θα συνδέει την Αδριατική με τη Μαύρη Θάλασσα και θα παρουσιάζει ξεχωριστό εμπορευματικό ενδιαφέρον, διότι θα διέρχεται από το μέσον των Βαλκανίων διασχίζοντας την επικράτεια τριών κρατών (Αλβανίας, Σκοπίων, Βουλγαρίας), τότε η σιδηροδρομική Εγνατία θα απαξιωθεί πλήρως.

Μακροδημόπουλος Δημήτρης,

(Πολιτικός Μηχανικός ΑΠΘ, τ. Αρχιμηχανικός ΟΣΕ)

[/vc_column_text][/vc_column][/vc_row]