

ΠΕΠΕ: Να δοθεί τέλος στην εγκατάλειψη και την υπο-χρηματοδότηση του ελληνικού σιδηρόδρομου

2021/08/26 10:52 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Με αφορμή το χθεσινό εκτροχιασμό εμπορικής αμαξοστοιχίας, οι μηχανοδηγοί (ΠΕΠΕ) εξέδωσαν ανακοίνωση, με θέμα «να δοθεί τέλος στην εγκατάλειψη, την απαξίωση και την υπο-χρηματοδότηση του ελληνικού σιδηρόδρομου».

Οι μηχανοδηγοί υποστηρίζουν ότι ο ελληνικός σιδηρόδρομος έχει εγκαταλειφτεί και υπο-χρηματοδοτείται, υπογραμμίζοντας, μεταξύ άλλων, ότι κύριο αποτέλεσμα της έλλειψης συντήρησης αποτελεί η αύξηση των βραδυποριών.

Η ανακοίνωση της ΠΕΠΕ

Το χθεσινό συμβάν με τον εκτροχιασμό 2 βαγονιών εμπορευματικής αμαξοστοιχίας στην περιοχή των Σερρών, ανέδειξε για μια ακόμη φορά την δυσμενή κατάσταση που έχει περιέλθει η σιδηροδρομική υποδομή τα τελευταία χρόνια.

Κύριοι παράγοντες που συντελούν στην σημερινή κατάσταση είναι **η έλλειψη προσωπικού που κυριαρχεί στον ΟΣΕ**, στο προσωπικό των τμημάτων γραμμής όσο και σε κλειδούχους και σταθμάρχες. Η συστηματική έλλειψη συντήρησης της γραμμής επιδεινώνει την κατάσταση, επιστρέφοντας μας, δεκαετίες πίσω.

Προειδοποιούμε όσους -και πάλι- θα σπεύσουν να επικαλεστούν «ανθρώπινα λάθη» για να καλύψουν τις δικές τους ευθύνες, να είναι διπλά προσεκτικοί. Η κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής μετά την Θεσσαλονίκη είναι απαράδεκτη, η γραμμή γεμάτη βραδυπορίες, με δεκάδες αφύλακτες διαβάσεις και βλάστηση πλησίον της υποδομής που θυμίζει σε όσους ταξιδεύουν με τρένο, εκδρομή στον Αμαζόνιο.

Όλα αυτά είναι γνωστά σε όλους τους εμπλεκόμενους φορείς. Κανείς όμως, χρόνια τώρα, δεν έχει ενσκήψει στο πρόβλημα.

Η εύκολη λύση είναι να καταργούνται τα δρομολόγια και να απαξιώνεται ο σιδηρόδρομος την ίδια ώρα που το οδικό λόμπι, στήνει πάρτι σε βάρος των συμφερόντων των επιβατών, με τα ατελείωτα διόδια στους αυτοκινητοδρόμους και τις μονοπωλιακές πρακτικές σε περιοχές που δεν μπορεί να εξυπηρετήσει το τρένο.

Κύριο αποτέλεσμα της έλλειψης συντήρησης, **είναι η αύξηση των βραδυποριών** με

χαρακτηριστικό γεγονός ότι σήμερα στην νέα διπλή ηλεκτροκίνητη γραμμή στον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, που εγκαινιάστηκε την άνοιξη του 2019 ,να υπάρχουν πάνω από 27 χλμ βραδυποριών, σημείων δηλαδή που πρέπει τα τρένα να μειώνουν την ταχύτητα τους ακόμα και σε βήμα πεζού!

Πλέον οι 3 ώρες και 50 λεπτά που το τρένο διένυε την απόσταση Αθήνας -Θεσσαλονίκης την άνοιξη του 2019, αποτελεί ζητούμενο. Είναι προφανές ότι η σημερινή κατάσταση οδηγεί στο να αποτελεί άπιαστο όνειρο η εξαγγελία ότι η διαδρομή αυτή, θα πραγματοποιείται σύντομα σε 3 ώρες και 15 λεπτά.

Αυτό δηλαδή που διαφημίζεται από παράγοντες που είτε δεν έχουν καμία επαφή με την πραγματικότητα, είτε δεν έχουν σωστή πληροφόρηση ως εφικτός χρόνος, είναι τουλάχιστο ανεδαφικό. Χωρίς την ολοκλήρωση των απαιτούμενων έργων και χωρίς συστηματική συντήρηση της υποδομής, οι χρόνοι αυτοί είναι ανέφικτοι σε βάρος των υπηρεσιών που αναμένουν οι επιβάτες.

Παρατηρείται **συστηματική καθυστέρηση στην ολοκλήρωση κομβικών έργων για την ασφάλεια της κυκλοφορίας** (ETCS- Φωτοσήματα- Τηλεδιοίκηση). έργων που θα έπρεπε να έχουν ολοκληρωθεί δεκαετίες τώρα, ενώ άλλα έργα καρκινοβατούν. Η περίφημη ανάταξη της σιδηροδρομικής υποδομής από ιδιώτες αναδόχους, είναι άγνωστο πότε θα ξεκινήσει, πόσο θα κοστίσει, ενώ ακόμα δεν έχει ούτε καν προκηρυχτεί η μελέτη για αυτήν!

Η Ευρωπαϊκή Ένωση σηματοδότησε την στροφή στην πράσινη οικονομία και ανέδειξε τον σημαντικό αναπτυξιακό ρόλο του σιδηροδρόμου. Ο σιδηρόδρομος αποτελεί αποδεδειγμένα εργαλείο οικονομικής ανάπτυξης και κυρίαρχο μέσο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στην νέα οικονομία. Η Ελλάδα είναι ίσως η μοναδική χώρα στην Ευρώπη, **που απαξιώνει την περίοδο αυτή το μέσο που ΟΛΟΙ βλέπουν ως λύση για την οικονομική ανάκαμψη.**

Η απαξίωση αυτή εφόσον συνεχιστεί, θέτει σε κίνδυνο την δυναμική που αναπτύχθηκε τα τελευταία χρόνια και αναμένεται να διευρυνθεί με την ολοκλήρωση των κρίσιμων σιδηροδρομικών έργων. Σημάδια ανάκαμψης είχαν ήδη παρατηρηθεί, τόσο στις επιβατικές μεταφορές, όσο και στις εμπορικές μεταφορές πριν την εμφάνιση του COVID.

Είναι γεγονός επίσης, ότι υπάρχει σημαντικό πεδίο για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών καθώς μόνο το 2% των εμπορευμάτων μεταφέρονται σήμερα με τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα. Πως όμως θα συμβεί αυτό όταν, η μοναδική πύλη εξόδου του λιμανιού Θεσσαλονίκης με τα Βόρεια σύνορα της χώρας (Ειδομένη), συνδέεται δεκαετίες τώρα, με μονή σιδηροδρομική γραμμή αφού η νέα χάραξη περιμένει εδώ και μια δεκαετία να ολοκληρωθεί;

Πως θα αυξηθούν η κίνηση από το λιμάνι του Ικονίου όταν αυτό συνδέεται με το Θριάσιο με μονή σιδηροδρομική γραμμή. Οι εξαγγελίες στον τομέα αυτό, προκαλούν ενδιαφέρον, αλλά όσοι γνωρίζουν το σιδηροδρομικό γίνεσθαι ξέρουν καλά, πως απέχουν έτη φωτός από την πραγματικότητα.

Την απαξίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών ενισχύει ο διαφορετικός τρόπος αντιμετώπισης των συνεπειών του COVID. Την ώρα που ανταγωνιστικά μέσα στον σιδηρόδρομο επιδοτούνται γενναία στην χώρα μας (Οδικά μέσα - Αεροπορικές εταιρείες) , η χρηματοδότηση στις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις σιδηροδρομικές μεταφορές είτε είναι ανεπαρκής (εμπορευματικές μεταφορές) , είτε υπολείπεται σημαντικά όσων δίνονται σε άλλα μέσα (ΚΤΕΛ-Αεροπορικές εταιρείες) , ενώ ο ΟΣΕ δεν έχει λάβει καμία Κρατική ενίσχυση, γεγονός που συνολικά προκαλεί στρεβλώσεις στον υγιή ανταγωνισμό.

Είναι απαράδεκτο να παρατηρείται σήμερα σημαντική καθυστέρηση στην καταβολή των οφειλών του Ελληνικού Δημοσίου στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την εκτέλεση των άγονων γραμμών, οφειλών για το έτος 2020 (!!!), καθώς και καθυστέρηση **στην καταβολή της -ισχνής- ενίσχυσης της εταιρείας για την αντιμετώπιση των συνεπειών του COVID.**

Σε πείσμα όλων αυτών, οι μηχανοδηγοί θα συνεχίσουμε να αγωνιζόμαστε καθημερινά με αυταπάρνηση για να κρατήσουμε το δίκτυο ζωντανό και για να αναδείξουμε τον ρόλο του σιδηροδρόμου.

Καλούμε την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών να ασχοληθεί επιτέλους σοβαρά με τον σιδηρόδρομο. Δεν υπάρχει άλλος χρόνος για χάσιμο, μόνο κίνδυνος να απαξιωθεί το μέσο και να χαθεί μια ακόμα τεράστια ευκαιρία για την οικονομική ανάκαμψη της χώρας.