

Ορισμένες πικρές αλήθειες για τον «βιασμένο» ελληνικό σιδηρόδρομο

2023/03/06 12:46 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Θα ξεκινήσουμε «με τα του οίκου μας». Οφείλαμε και **δεν το κάναμε**, να ασχοληθούμε εκτενέστερα και σε πιο τακτική βάση με τα συστημικά προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Στην ιστοσελίδα υπάρχουν αναφορές για την **ελλιπή λειτουργία** συστημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης (οι τελευταίες ήταν οι εξής: [εδώ](#), [εδώ](#), [εδώ](#), κ.ά. και [σχετικό video](#)), αλλά - σε κάθε περίπτωση - ήταν **περιορισμένες και όχι αναλυτικές**.

Στη συνέχεια, θα παραθέσουμε, ορισμένες δικές μας «πικρές» αλήθειες για τον «βιασμένο» ελληνικό σιδηρόδρομο.

-Ο σιδηρόδρομος **δεν αποτελούσε, όλα τα τελευταία χρόνια, πολιτική προτεραιότητα**, παρά τις όποιες βελτιωτικές ενέργειες. Αυτό, διότι η σιδηροδρομική αγορά **είναι μια «μικρή» αγορά**, με 1 ουσιαστικά εταιρεία (Hellenic Train) στις επιβατικές μεταφορές και 2 (Hellenic Train, RCLG) στις εμπορευματικές. Και για να είμαστε πιο συγκεκριμένοι, αντιμετωπιζόταν ως ο «παρίας» των μεταφορών.

-Οι όποιες πιέσεις για τη καλύτερευση του δικτύου, εκτός από τη Hellenic Train, η οποία - ανά περιόδους - διέρχεται περιόδους έντονης αντιπαράθεσης με τον ΟΣΕ, προέρχονται από την Cosco και τον ΟΛΠ, αλλά και τον ΟΛΘ για τις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, δηλαδή από μία αγορά (με εξαίρεση τη Hellenic Train) **που δεν είναι στη θεσμική εποπτεία του υπουργείου Μεταφορών**.

-Είναι προφανές ότι, τα τελευταία χρόνια, **μεγαλύτερο βάρος δόθηκε (από όλες τις πλευρές) στους αυτοκινητόδρομους, μέσω των συμβάσεων παραχώρησης**, αλλά και στα έργα μετρό, σε σχέση με τον σιδηρόδρομο.

-Εκ του αποτελέσματος φαίνεται ότι το μοντέλο που επέλεξε η Ελλάδα **με τον τεμαχισμό του ΟΣΕ το 2010** δεν λειτούργησε.

Η Ελλάδα, παρά τις όποιες αντικειμενικές παθογένειες του ελληνικού σιδηροδρόμου, **προτίμησε να μην ακολουθήσει το μοντέλο άλλων προηγμένων σιδηροδρομικών χωρών**

, όπως της Γερμανίας (DB), της Γαλλίας (SNCF) και της Ιταλίας (FS), οι οποίες διατήρησαν το μοντέλο holding και δεν διέσπασαν σε πλήρως ανεξάρτητες (κρατικές ή μη) τις εταιρείες των σιδηροδρομικών ομίλων τους.

-Το δυστύχημα φανέρωσε, μεταξύ άλλων, την **τραγική έλλειψη προσωπικού του ΟΣΕ**, παρά τις οχλήσεις των διοικήσεων του ΟΣΕ και των εργαζομένων, **αλλά και τις εγγενείς αδυναμίες του ΟΣΕ ως Οργανισμού.**

Επίσης, τις «δυναμικές» σχέσεις μεταξύ ΟΣΕ και ΕΡΓΟΣΕ για τις προσωρινές / οριστικές παραλαβές των έργων.

-Αναμφισβήτητα μεγάλη «πληγή» του ελληνικού σιδηροδρόμου είναι η μη λειτουργία σύγχρονων συστημάτων **τηλεδιοίκησης - σηματοδότησης.**

Και εμείς, τα «χάσαμε» με την εξέλιξη και το «κουβάρι» της σύμβασης 717, ενώ ακόμα παραμένει άγνωστο πόσα Κέντρα Τηλεδιοίκησης του ΟΣΕ λειτουργούν, σε ποιο βαθμό και ποια τμήματα καλύπτουν.

-Το πλιάτσικο με τα συστήματα ηλεκτροκίνησης και τα καλώδια χαλκού, εκτός από Ρομά, όπως έχει καταγγελθεί, είχε **διακλαδώσεις εντός ΟΣΕ.**

-Και οι κατασκευαστικές εταιρείες, αλλά και οι εταιρείες προμήθειας συστημάτων σιδηροδρομικού υλικού οφείλουν, πέρα από τα όποια επιχειρηματικά τους συμφέροντα, να «αφήσουν κάπως πίσω» τις μεταξύ τους διαφορές, ώστε τα σιδηροδρομικά έργα να ολοκληρώνονται στην ώρα τους και **να μην έχουμε το «σπινάλ» των συμπληρωματικών συμβάσεων,** των δικαστικών διενέξεων, κ.α.

-Ο **σιδηρόδρομος είναι - εφόσον τηρούνται αυτά που πρέπει να τηρούνται - ένα ασφαλές μέσο** και η Ελλάδα τον χρειάζεται, τόσο στις επιβατικές, όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές.