

**ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
ΟΤΩΒΡΙΟΣ 2010**

**Αλεξάνδρειο
Τεχνολογικό
Εκπαιδευτικό
Ίδρυμα
Θεσσαλονίκης**

**Σχολή Διοίκησης
και Οικονομίας**

ΟΔΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ

ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ

(ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ)



Πτυχιακή Εργασία

Φοιτητές: Αναστασίου Ευαγγελία (135/04) - Μυλωνίδης

Δημήτριος (064/03) - Μοφρίδου Τριανταφυλλιά (99/04)

Επιμελών καθηγητής: Επίκουρος καθηγητής Πασσαλής

Νικόλαος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πρόλογος	σελ. 4
Περίληψη Ελληνικά	σελ. 5
Περίληψη Αγγλικά	σελ. 6
Εισαγωγή	σελ. 7
Κεφάλαιο 1 Η Ιστορία του σιδηροδρόμου	σελ. 10
1.1 Σιδηροδρομικό σύστημα στην Ευρώπη	σελ. 15
1.2 Ιστορική εξέλιξη των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη	σελ. 16
Κεφάλαιο 2 Το σύστημα σιδηροδρόμων στην Ελλάδα	σελ. 19
2.1 Ιστορική εξέλιξη των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα	σελ. 19
2.1.1 Σιδηροδρομικά δίκτυα	σελ. 21
2.1.2 Εθνική προσφορά	σελ. 23
2.1.3 Εξέλιξη του σιδηροδρόμου στη Βόρεια Ελλάδα	σελ. 25
Κεφάλαιο 3 Ο σιδηρόδρομος του σήμερα	σελ. 28
3.1 Αειφορία στις σιδηροδρομικές μεταφορές	σελ. 29
Κεφάλαιο 4 Υπέροχες σιδηροδρομικές διαδρομές	σελ. 31
4.1 Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος από το Διακοφτό στα Καλάβρυτα	σελ. 31
4.2 Το τραινάκι του Πηλίου από το Βόλο στις Μηλιές	σελ. 32
4.3 Σιδηροδρομική εκδρομή στην Κοιλιάδα του Ασωπού	σελ. 32
4.4 Στην Κοιλιάδα του Νέστου	σελ. 33
4.5 Αχλαδόκαμπος	σελ. 34
Κεφάλαιο 5 Ασφάλεια σιδηροδρομικών μεταφορών	σελ. 36
5.1 Εφαρμοσμένα μέτρα σε σχέση με την ασφάλεια	σελ. 36
Κεφάλαιο 6 Προοπτικές Ελληνικού Σιδηροδρόμου	σελ. 38
6.1 Στρατηγικοί στόχοι Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας	σελ. 38
6.1.1 Άξονες δράσης	σελ. 38
6.2 Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος	σελ. 39
6.2.1 Δραστηριότητες	σελ. 39
6.2.2 Στρατηγικές δράσεις	σελ. 40

6.2.2.1	Ανάπτυξη Εμπορευματικών Μεταφορών	σελ. 40
6.2.2.2	Τουριστικές Διαδρομές	σελ. 40
6.2.2.3	Προαστιακός	σελ. 41
6.3	Τα έργα	σελ. 41
6.3.1	Έργα σε εξέλιξη	σελ. 41
6.3.2	Έργα σε σχεδιασμό	σελ. 42
6.4	Παρουσίαση των έργων	σελ. 42
6.4.1	Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα	σελ. 43
6.4.2	Καλαμπάκα – Κοζάνη	σελ. 43
6.4.3	Αντίρριο – Ιωάννινα	σελ. 43
6.4.4	Αντίρριο – Ρίο	σελ. 44
6.4.5	Ρίο – Πάτρα – Πύργος – Καλαμάτα	σελ. 44
6.5	Επιδράσεις στην περιφερειακή ανάπτυξη	σελ. 44
6.6	Το έργο και η διεθνή του διάσταση	σελ. 45
Κεφάλαιο 7	Προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος	σελ. 47
7.1	Προβλήματα του Ελληνικού Σιδηροδρόμου σε σχέση και με το Σχέδιο Ανασυγκρότησης	σελ. 49
Κεφάλαιο 8	Πλεονεκτήματα σιδηροδρόμων	σελ. 51
	Γραφήματα	σελ. 52
	Συμπεράσματα	σελ. 63
	Βιβλιογραφία	σελ. 64

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία, στοχεύει στον εντοπισμό προοπτικών και προβλημάτων που αντιμετωπίζει ο οδικός τουρισμός και πιο συγκεκριμένα ο ελληνικός σιδηρόδρομος, ούτως ώστε το ελληνικό οδικό (σιδηροδρομικό) σύστημα να καταστεί ένα βιώσιμο μεταφορικό σύστημα το οποίο θα αποτελεί ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα του Οδικού Δικτύου Μεταφορών στον Τουρισμό.

Η έρευνα έγινε από τους σπουδαστές Μοφρίδου Τριανταφυλλιά, Μυλωνίδης Δημήτριος και Αναστασίου Ευαγγελία για λογαριασμό του ΤΕΙ, για την εκπόνηση της Πτυχιακής Εργασίας.

Για την έρευνα δαπανήθηκε το ποσό των 500 Ευρώ.

Στην έρευνα χρησιμοποιήθηκε δειγματοληπτική έρευνα. Ρωτήθηκαν 500 άτομα από τα οποία απάντησαν τα 400 άτομα. Χρησιμοποιήθηκαν ερωτήσεις ανοιχτού και κλειστού τύπου με στόχο την πραγματοποίηση των σκοπών της έρευνας.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΕΛΛΗΝΙΚΑ

Σιδηρόδρομος, «Σιδηρούς-σιδερένιος δρόμος», το πρώτο μέσο σταθερής τροχιάς, Από την εποχή των Σουμερίων μέχρι και σήμερα έχει περάσει από διάφορες διαδρομές και εξελίξεις μέσα στον χρόνο.

Τα πρώτα του βήματα δεν άργησαν να γίνουν εξαιτίας της ανάγκης του κόσμου για μεταφορά φορτίων αλλά κ για την μετακίνηση τους από τόπο σε τόπο είτε για λόγους δουλειάς, είτε για μετανάστευση, είτε για τουρισμό.

Φθάνοντας στο σήμερα βλέπουμε ότι τελικά οι πρωταρχικοί λόγοι δημιουργίας του σιδηρόδρομου δεν έχουν αλλάξει. Ο σιδηρόδρομος παραμένει ένα από τα μεταφορικά μέσα στην προτίμηση του ανθρώπου.

Οι προσπάθειες βελτίωσης δεν σταματούν ποτέ καθώς η τεχνολογία μέρα με την μέρα αλλάζει.

Σήμερα πλέον ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος αντιπροσωπεύεται από τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ). Ένας Οργανισμός που δεν ξεχνάει να συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος, αλλάζοντας το είδος καύσης του και το είδος ενέργειας που χρησιμοποιεί αλλά και με πρωτοβουλίες που παίρνει για την καλύτερη εικόνα του Σιδηρόδρομου δίνοντας ένα οικολογικό μήνυμα. Επίσης παρέχει ασφάλεια στο οδικό δίκτυο και προσφέρει αξιοπιστία είτε στην μεταφορά επιβατών είτε στην μεταφορά εμπορευμάτων αφού δεσμεύεται με αντικατάσταση σε περίπτωση απώλειας.

Ο Οργανισμός θέτει καθημερινά καινούριες προοπτικές για την εξέλιξη και αναβάθμισή του και παράλληλα καλείται να αντιμετωπίσει τα τυχόν προβλήματα που παρουσιάζονται.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ΑΓΓΛΙΚΑ

Railroad, 'Iron-iron road, "the first track means,

Since the Sumerians until now has passed through various routes and developments over time.

The first steps have been quick made because of the need of the world for cargo, but to move from place to place either for work or for immigration or for tourism.

Coming in today we see that ultimately the primary reason for the creation of the station has not changed. The railroad remains one of the transports in the human predilection.

These efforts never stop improving as the technology day by day changes.

Today the Hellenic Railways represented by the Hellenic Railways Organization (OSE). An Organization that does not forget to contribute to environmental protection by changing the fuel type and the type of energy use and initiatives to get the best picture of Railways giving a green signal. It also provides security on the roads and provides reliability in either passenger or freight at once is bound to replace if lost.

The Organization shall make every day new perspectives for the development and upgrading, while facing the problems presented.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Τουρισμός είναι η κίνηση των ανθρώπων και πραγμάτων στη ξηρά , τη θάλασσα και τον αέρα , είναι ο ανθρώπινος πόθος για κίνηση , για αναψυχή , μόρφωση και υγεία , είναι η αναζήτηση νέων συγκινήσεων για σωματική και ψυχική αναγέννηση . Είναι γεγονός ότι ο τουρισμός δεν υπήρξε τυχαίο φαινόμενο των σημερινών εξελιγμένων κοινωνιών . Χρονολογείται από πολλές χιλιετηρίδες , τα ίχνη του οποίου βρίσκουμε σε όλες τις ιστορικές περιόδους του ανθρώπινου γένους.

Ο τουρισμός είναι ένα κοινωνικό φαινόμενο , μια εκδήλωση , μια ενέργεια που πραγματοποιείται μέσα στα πλαίσια της ανθρώπινης κοινωνίας με ένα συγκεκριμένο σκοπό .

Η τουριστική ανάγκη , είναι επιθυμία του ανθρώπου για αλλαγή περιβάλλοντος από την οποία απορρέουν οι ανάγκες της μεταφοράς , της διαμονής , διατροφής και ψυχαγωγίας .

Η εκδήλωση του κοινωνικού φαινομένου , προϋποθέτει την ύπαρξη ορισμένων παραγόντων , όπως η τάση φυγής από την καθημερινότητα , η επιθυμία γνωριμίας νέων τόπων , η ανθρώπινη επικοινωνία και τέλος η μόδα που επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό κάθε κοινωνία .

Μεγάλη συμβολή στην ανάπτυξη και την επίτευξη του τουρισμού είναι τα μέσα μεταφοράς, τα οποία μπορεί να είναι εναέρια (αεροπλάνα, ελικόπτερα) θαλάσσια (πλοία, κρουαζιερόπλοια, φέρυ μπότ, ιδιωτικά σκάφη, βάρκες) και χερσαία (αυτοκίνητα, λεωφορεία, λιμουζίνες, τραμ, μετρό, τρένα).

Η παρούσα εργασία στοχεύει στην παράθεση προοπτικών και προβλημάτων του οδικού τουρισμού και ιδιαίτερα του τουρισμού με μέσο μεταφοράς τον **Ελληνικό Σιδηρόδρομο**. Η θεώρηση υπό την οποία αντιμετωπίζεται το ζήτημα αυτό, είναι η διαχρονική μεταβολή του μέσα από τη δράση ενδογενών και εξωγενών παραγόντων που δύνανται να επιδράσουν στην εξέλιξή του και να το αναδιαμορφώσουν. Συνεπώς, ο ελληνικός σιδηρόδρομος αντιμετωπίζεται ως ένα ανοικτό σύστημα, που υφίσταται τις επιδράσεις του εξωτερικού περιβάλλοντος και κατά περίπτωση ασκεί και ο ίδιος επίδραση σε αυτό. Διαμορφώνεται λοιπόν μια σχέση αλληλεπίδρασης ανάμεσα στο εσωτερικό και το εξωτερικό περιβάλλον του σιδηροδρομικού συστήματος.

Οι προοπτικές ανάπτυξης του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου είναι μεγάλες και ο σιδηρόδρομος έχει τη δυνατότητα να καταστεί ένα ανταγωνιστικό μέσο που θα κερδίσει τις προτιμήσεις του επιβατικού κοινού και των παραγόντων του εμπορίου. Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί στην ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής στο σύνολό της, στις διεθνείς διασυνδέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας με τα δίκτυα των γειτονικών κρατών, στη βελτίωση της ποιότητας των προσφερόμενων σιδηροδρομικών μεταφορών και στο συντονισμό του συστήματος με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Άμεση είναι η ανάγκη άρσης των όποιων προβλημάτων και των περιορισμών που υπάρχουν και αποτελούν “αγκάθι” στην ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Η Ελλάδα οφείλει να εναρμονιστεί με τους όρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και να αποκτήσει ένα εκσυγχρονισμένο σιδηροδρομικό σύστημα ίδιο με αυτά των ευρωπαϊκών χωρών, το οποίο θα αποτελεί ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών συμβάλλοντας έτσι στην αποτελεσματικότερη και γρηγορότερη εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών.

Η παρούσα εργασία αποτελείται από οκτώ κεφάλαια στα οποία περιγράφεται η ιστορία του σιδηροδρόμου, γενικά στον παγκόσμιο χάρτη και ειδικότερα για την εμφάνιση του στην Ελλάδα και την Ευρώπη. Έπειτα αναλύονται τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός σιδηρόδρομος και οι προοπτικές για την εξέλιξή του ώστε να γίνει ένα μέσω ισάξιο με αυτά των Ευρωπαϊκών Χωρών.

Στο πρώτο κεφάλαιο αναλύεται η ιστορία του σιδηροδρόμου από την εμφάνιση του, στον παγκόσμιο χάρτη, όπως επίσης το σιδηροδρομικό σύστημα στην Ευρώπη και η ιστορική του εξέλιξη.

Το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρεται στο σιδηροδρομικό σύστημα στην Ελλάδα και η ιστορική του εξέλιξη, που είναι σημαντική για τους Έλληνες.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναφερόμαστε στη σημερινή μορφή του σιδηροδρόμου, στο πλεονέκτημα που έχει σαν μέσο στην προστασία του περιβάλλοντος.

Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύουμε κάποιες όμορφες διαδρομές, που μπορούν να συμβάλουν στην ανάπτυξη του οδικού τουρισμού με μέσω μεταφοράς το τραίνο.

Στο κεφάλαιο πέντε αναφερόμαστε στην ασφάλεια που προσφέρει ο σιδηρόδρομος στο οδικό δίκτυο, στην μεταφορά εμπορευμάτων αλλά και απέναντι στον επιβάτη του.

Στο κεφάλαιο έξι γίνεται αναφορά στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος. Στους στόχους που έχει θέσει ο οργανισμός για την καλύτερευση του, όπως επίσης τις δράσεις που έχει αναλάβει και τα έργα που έχει ήδη ξεκινήσει αλλά και σχεδιάζει να κατασκευάσει.

Στο κεφάλαιο επτά κάνουμε μια αναφορά στα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ελληνικός σιδηρόδρομος αλλά και στα προβλήματα που καλείται να αντιμετωπίσει με βάση της προοπτικές που έχει ο Οργανισμός.

Τέλος, στο κεφάλαιο οκτώ, αναφέρουμε τα πλεονεκτήματα που έχει ο σιδηρόδρομος. Τα οποία είναι σημαντικά και μας δίνουν να καταλάβουμε ότι η ανασυγκρότηση και η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου είναι προς όφελος όλων μας.

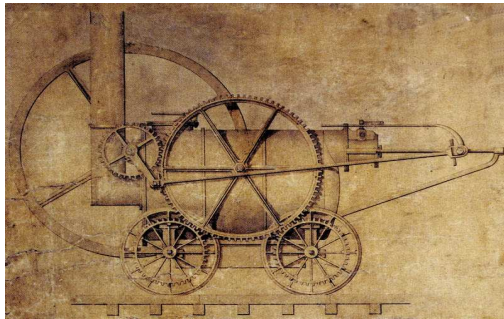
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Σιδηρόδρομος, τι να ναι άραγε αυτό το πράμα; Μα το λέει αυτή η ίδια η λέξη: «Σιδηρούς-σιδερένιος δρόμος», τίποτα περισσότερο ή λιγότερο· μόνο πως το κάθε όχημα που κινείται σ' αυτόν τον σιδερένιο δρόμο δεν μπορεί να βγει απ' αυτόν χωρίς αρνητικές συνέπειες. Εν ολίγοις, ο «σιδερένιος δρόμος» διαμορφώνει μια «σταθερή τροχιά» για ότι κινείται πάνω σ' αυτόν.

Η Ιστορία μάς λέει ότι τα πρώτα «μέσα σταθερής τροχιάς» μαρτυρούνται περί το 3000 π.Χ. στην εποχή των Σουμερίων και των διαδόχων τους των Βαβυλωνίων, οι οποίοι επενδύοντας με λίθους το εσωτερικό μέρος των αυλακών που δημιουργούσαν τα τροχήλατα οχήματα τής εποχής πάνω στους τότε δρόμους με τη μεγαλύτερη κυκλοφοριακή συχνότητα., δημιούργησαν τους προδρόμους των σημερινών σιδηροτροχιών, τις «λιθοτροχιές». Έτσι, αυτές οι λιθοτροχιές διαμόρφωσαν τα πρώτα συστήματα μέσων σταθερής τροχιάς, τούς «λιθοδόμους». Αυτό το «λιθοδομικό» σύστημα έφτασε στο απόγειό του κατά την εποχή τού Περικλέους, όπου μάλιστα εφαρμόστηκε η πρώτη ιστορικός καταγεγραμμένη αλλαγή τροχιάς, η «εκτροπή». Κατόπιν ακολούθησε η δημιουργία διακλαδώσεων, παρακαμπτηρίων και συνδετικών τροχιών με αποτέλεσμα οι μέχρι τότε αυτόνομες λιθοτροχιές να διαμορφώσουν πλέον ένα λειτουργικό πλέγμα που να παραπέμπει στα χαρακτηριστικά ενός δικτύου, όπως αυτό νοείται σήμερα.

Πολύ αργότερα, στην Μεσαιωνική Ευρώπη, συναντάμε τις «ξυλοτροχιές», οι οποίες εδράζονται πάνω σε πέτρινους όγκους κι αυτοί, με τη σειρά τους, πάνω σε θρύμματα πέτρας ή και άμμο για την εξομάλυνση των μικροανωμαλιών τού εδάφους. Έτσι έχουμε μια προσεγγιστική εικόνα τής μελλοντικής μορφής μιας σιδηροδρομικής επιδομής. Αυτές οι ξυλοτροχιές βρίσκουν πεδίο εφαρμογής σε διάφορα ορυχεία, όπου η χρήση τού «ξυλοδρόμου» διαμορφώνει ένα ευέλικτο και αποδοτικό σύστημα μεταφοράς των εξορυγμάτων τους. Οι πρώτες απεικονίσεις τέτοιων οχημάτων, ωθουμένων από εργάτες, ανάγονται στο 1350μ.Χ. Με την έκρηξη τής πρώτης βιομηχανικής επανάστασης, κατά τον 18ο αιώνα, εφαρμόστηκε η ιππήλατη έλξη όπου

στα ιστορικά ιππήλατα δίκτυα, τα wagonways που λειτουργούν σε ανθρακωρυχεία και μεταλλουργεία τής Βρετανίας, εφαρμόζεται η σιδηροτροχιά και ο ονυχοφόρος μεταλλικός τροχός. Μετά λοιπόν από αυτό το εξελικτικό βήμα, τον Ιούλιο του 1803 τίθεται σε λειτουργία ο πρώτος ιπποσιδηρόδρομος δημοσίας χρήσεως στον κόσμο με αποκλειστική εφαρμογή στις εμπορευματικές μεταφορές. Αυτός ο ιπποσιδηρόδρομος ήταν ο ιστορικός Surrey Iron Railway και τα εγκαίνιά του σηματοδοτούν ένα σημαντικότατο σταθμό στην εξέλιξη τού Σιδηροδρόμου, ο οποίος μεταπήδησε από την κατηγορία τού «εργαλείου» σε αυτήν τού κοινωνικού αγαθού. Οι ιπποσιδηρόδρομοι όμως εξυπηρετούσαν μόνο τις εμπορευματικές μεταφορές διότι,



αφενός δεν είχαν ακόμη τη δυνατότητα ανταγωνισμού ως προς τις άμαξες, αφετέρου δε υπήρχαν επιφυλάξεις ως προς την ασφάλειά τους.

Κατά την ίδια εποχή τού 1803, ο πρωτοπόρος Βρετανός εφευρέτης Richard Trevithick μετέτρεψε την ατμομηχανή σε ατμάμαξα κι έτσι η Βιομηχανική Επανάσταση άρχισε να τρέχει πάνω σε σιδηροτροχιές. Πάντως, ο ατμήλατος Σιδηρόδρομος χρονικώς δεν ταυτίζεται με την πρώτη Βιομηχανική Επανάσταση, η έναρξη τής οποίας οριοθετείται με την Γαλλική Επανάσταση, στο 1789. Είναι όμως ο πλέον σημαντικός καταλύτης αυτής της Βιομηχανικής Επανάστασης, καθόσον συνέδεσε υπερτοπικώς τις πρώτες ύλες με τα μέσα παραγωγής και ακολούθως εξακτίωσε τα παραγόμενα προϊόντα προς τα διάφορα καταναλωτικά σημεία. Χαρακτηριστικώς αναφέρεται ότι 4 ατμάμαξες ήταν αρκετές για να υποκαταστήσουν 50 άλογα και 200 εργάτες. Βέβαια η ταχύτητα ήταν πολύ μικρή, τόσο που η μηχανοδηγός όχι σπάνια συνόδευε την ατμομηχανή του με τα πόδια: έτσι η μετακίνηση ανθρώπων ήταν ακόμη ασύμφορη. Πάντως, η έννοια των επιβατικών μετακινήσεων σηματοδοτήθηκε μόνο μετά την εφαρμογή τής μηχανικής έλξης, και γεγονός παραμένει ότι η είσοδος τού ατμήλατου Σιδηροδρόμου επέφερε την απόλυτη κυριαρχία του στις χερσαίες μεταφορές.

Έτσι, το 1829 ο αυτοδίδακτος αλλά ευφυής πρακτικός μηχανικός Γεώργιος Στέφενσον δημιούργησε την «Rocket», την πρώτη ουσιαστικώς αποτελεσματική ατμάμαξα στην ιστορία τού Σιδηροδρόμου. Χαρακτηριστικώς σημειώνεται ότι κατά

το ίδιο έτος πραγματοποιήθηκε ο ιστορικός διαγωνισμός ατμαμαξών στο Rainhill, όπου η «Rocket» πρώτευε με την πρωτοποριακή, για την εποχή εκείνη εκείνη, ταχύτητα των 46,9 χιλιομέτρων την ώρα.. Βέβαια, ο Στέφενσον δεν υπήρξε ο μεγάλος εφευρέτης όπως ο Newcomen, ο Watt, ο Trevithick ή ο Foulton. Ήταν όμως ο οξύνους και ο πρώτος τεχνικός που συναρμολόγησε κατά ορθολογικό τρόπο τα διάφορα τεχνικά στοιχεία της ατμάμαξας, δημιουργώντας μ'αυτόν τον τρόπο μία μηχανή που μπορούσε να εγγυηθεί το μέλλον της. Με εφαλτήριο αυτήν την καινοφανή εφαρμογή στην τεχνική των ατμαμαξών, τον Σεπτέμβριο του 1830 τίθεται σε λειτουργία ο Σιδηρόδρομος Λίβερπουλ-Μάντσεστερ το πρώτο «μοντέρνο» σιδηροδρομικό δίκτυο στον κόσμο. Αυτό το 61 χιλιομέτρων δίκτυο διαθέτει διπλή τροχιά (γραμμές) καθ'όλο του το μήκος και οι συρμοί κινούνται βάσει προκαθορισμένων δρομολογίων. Η μεγάλη λοιπόν επιτυχία αυτής τής γραμμής έγινε το εφαλτήριο τής ραγδαίας εξάπλωσης τού Σιδηροδρόμου σε Ευρώπη και Αμερική. Ήδη δε από το 1840 οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες διαθέτουν τα δικά τους δίκτυα και στις ΗΠΑ αρχίζουν οι συζητήσεις για τη σιδηροδρομική σύνδεση τής ατλαντικής ακτής με την αντίστοιχη τού Ειρηνικού ωκεανού. Η βασική σιδηροδρομική διαφοροποίηση μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ έγκειται στο γεγονός ότι στην πρώτη ο Σιδηρόδρομος προσαρμόστηκε σ'ένα περιβάλλον ήδη υπάρχον από την π.Χ. εποχή, αρχικώς αγροτικό και εξελισσόμενο προς το βιομηχανικό, συνδέοντας πολιίσματα ήδη από αιώνων γνωστά. Αντιστρόφως, στις ΗΠΑ είναι ο Σιδηρόδρομος αυτός που διαμόρφωσε τη χώρα. Εκεί, τα καραβάνια των πιονέρων ακολουθούσαν την κατασκευή τής κάθε σιδηροδρομικής γραμμής και οι καταυλισμοί που δημιουργούντο κατά μήκος της, γρήγορα μετατρέπονται σε πόλεις, των οποίων το πρώτο και εμβληματικό κτήριο δεν ήταν παρά ο Σιδηροδρομικός τους Σταθμός.



Ως προς το τροχαίο υλικό παρατηρείται ότι οι αρχικές ατμάμαξες ήσαν βρετανικής κατασκευής συνοδευόμενες από επίσης βρετανικό προσωπικό. Επόμενο ήταν η «Γηραιά Αλβιών» να εξάγει μαζί με τις ατμάμαξες και τα δικά της λειτουργικά χαρακτηριστικά με σημαντικότερο εκείνο τού τυπικού

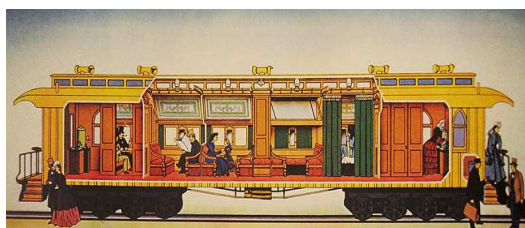
εύρους τής γραμμής, τα 1435 χιλιοστά. Αυτή η διάσταση προήλθε από τα ανθρακωρυχεία του Wellington στο Newcastle του 1765, για να μετεξελιχθεί σε διεθνές πρότυπο. Βέβαια, χώρες με ισχυρή τεχνική αντίληψη και δομές, όπως η Γαλλία, οι ΗΠΑ και η Γερμανία σύντομα θα αναπτύξουν τη δική τους αυτοδύναμη σιδηροδρομική τεχνογνωσία και βιομηχανία και θα καταστούν δυναμικοί ανταγωνιστές των Βρετανών στην παγκόσμια σιδηροδρομική αγορά. Επόμενο λοιπόν ήταν ο Σιδηρόδρομος κατά το δεύτερο ήμισυ του 19ου αιώνας να επεκταθεί σε ολόκληρο σχεδόν τον πλανήτη. Παγκοσμίως τα δίκτυα συνεχώς επεκτείνονται και ο σιδηρόδρομος γίνεται πρωτοπόρος δημιουργός νέων ανακαλύψεων αλλά και εφαρμογέας επιστημονικών και τεχνικών καινοτομιών τής εποχής αυτής. Έτσι λοιπόν το 1879 ο Γερμανός Werner von Siemens κατασκεύασε την πρώτη ηλεκτράμαξα και δύο χρόνια αργότερα, το Βερολίνο θα γίνει η πρώτη πόλη που θα αποκτήσει ηλεκτροκίνητο τραμ. Η εξέλιξη τής ηλεκτρικής έλξης υπήρξε ραγδαία και θα μονοπωλήσει γρήγορα τους αστικούς και τους μητροπολιτικούς Σιδηροδρόμους, αλλά μόνον όταν θα διανύεται η δεκαετία τού '30 θα αρχίσει να ανταγωνίζεται την ατμάμαξα στις υπεραστικές διαδρομές και μόνον η μεγάλη πετρελαϊκή κρίση του '70 θα δικαιολογήσει το σημαντικό επενδυτικό κόστος εγκατάστασης ηλεκτροκίνητων γραμμών. Πάντως το πρώτο ήμισυ του 20ου αιώνας οριοθετεί την κορυφαία χρονική περίοδο τού Σιδηροδρόμου με τα δίκτυα να φτάνουν στο απόγειό τους, η σιδηροδρομική επιχειρηματικότητα να διαμορφώνει πρότυπες καταστάσεις και η οργανωτική διάρθρωση των σιδηροδρομικών συστημάτων να βρίσκεται πέρα από κάθε αντίστοιχη τεχνοεπιχειρηματική δομή.



Η αρχή τού δεύτερου ημίσεως τού 20ου αιώνας σηματοδοτεί την έναρξη της εποχής της ντηζελοκίνησης. Κι αυτό οφείλεται σε δύο παράγοντες: Στην αφθονία και στις προσιτές τιμές των υγρών καυσίμων και στον προσανατολισμό τής αμερικανικής βιομηχανίας στην παραγωγή ντηζελαμαζών, γεγονός που επηρεάζει προς αυτήν την κατεύθυνση το παγκόσμιο σιδηροδρομικό επιχειρηματικό ενδιαφέρον. Κι αυτό διότι η ντηζελάμαξα διαμορφώνει μια μηχανή γενικώς ισχυρότερη από την συμβατική ατμάμαξα και η

δρομολόγησή της δεν απαιτεί σημαντικά νέα έργα γραμμής. Από την άλλη πλευρά, η ηλεκτρική έλξη είναι μεν ισχυρότερη της νηζελοκίνησης, αλλά απαιτεί σημαντικά επενδυτικά έργα για την ηλεκτρική τροφοδοσία του συστήματος. Κάτω από αυτές τις συνθήκες, η νηζελοκίνηση προβάλλεται ως ελιξίριο για τα δίκτυα των ανεπτυγμένων χωρών, που επιθυμούν την βελτιστοποίηση της απόδοσης των επενδύσεών τους.

Και ακολουθεί η λαίλαπα του αυτοκινήτου, εκφραστή του περίφημου «αμερικανικού ονείρου». Κύριοι φορείς αυτού του απατηλού ονείρου ήσαν: η General Motors ως ηγέτης, με παρατρεχάμενους την Standard Oil, την Mack, την Philips Petroleum και την Firestone. Αυτοί δημιούργησαν το αδηφάγο «Oil and Automobil Lobby» που επέβαλε την



κατάργηση δεκάδων αμερικανικών δικτύων (ειδικότερα Τραμ) και παραλλήλως επενέβη σκανδαλωδώς στην συγκοινωνιακή πολιτική χωρών που ευρίσκοντο στην σφαίρα πολιτικής επιρροής των ΗΠΑ, όπως η Ελλάδα, με σκοπό την πώληση τής λάμπης του «αμερικανικού ονείρου», του αυτοκινήτου. Αυτήν περίπου την εποχή η Γαλλία και η Ιαπωνία δρομολογούν τα πρώτα τραίνα «υψηλών ταχυτήτων»· όρος για ταχύτητες άνω των 200 χλμ/ώρα. Σήμερα δε, στις αρχές του 21ου αιώνας, όπου το γαλλικό TGV προσέγγισε την ωριαία ταχύτητα των 574,8 χιλιομέτρων και όπου έχουν αναπτυχθεί οι ταχείς διευρωπαϊκοί άξονες με εμπορικές ταχύτητες έως 350 χλμ/ώρα, αποδεικνύεται ότι οι ευρωπαϊκές χρηματοδοτικές επιλογές προς την σιδηροδρομική συγκοινωνιακή λύση, ήσαν οι απολύτως ορθές. Εν ολίγοις, ο Σιδηρόδρομος για αποστάσεις έως 1000 χιλιόμετρα έχει υπερισχύσει στον ανταγωνισμό τόσο με το αυτοκίνητο όσον και με αυτό τούτο το αεροπλάνο. Σημειώνεται δε, ότι τις ευρωπαϊκές επιλογές και τις αντίστοιχες πρακτικές τις μιμούνται και άλλες χώρες. Χαρακτηριστικώς αναφέρεται ότι ως και οι ΗΠΑ αγοράζουν ευρωπαϊκή τεχνολογία για τον εκσυγχρονισμό των παραμελημένων επιβατικών τους μεταφορών. Αξίζει όμως να διευκρινισθεί ότι στις ΗΠΑ, τα σκήπτρα των εμπορευματικών μεταφορών σταθερώς τα κατέχει ο Σιδηρόδρομος, και γενόμενες προσπάθειες από αυτοκινητοβιομηχανίες και εταιρείες καυσίμων για τον περιορισμό τού ρόλου του, απέβησαν επί ματαίω.

Ως προς τη χώρα μας, υπενθυμίζεται ότι το πρώτο σιδηροδρομικό δίκτυο, αυτό του Αθηνών-Πειραιώς, λειτούργησε το έτος 1869 και ότι το μεγαλύτερο μέρος του σιδηροδρομικού μας δικτύου δημιουργήθηκε μεταξύ των ετών 1882-1909 κυρίως χάρις στις προσπάθειες του Χαριλάου Τρικούπη. Δυστυχώς, η μόνη χιλιομετρική του αύξηση σημειώθηκε με την ενσωμάτωση των οθωμανικών δικτύων Μακεδονίας και Θράκης μεταξύ των ετών 1912-1920. Σήμερα όμως, μπορούμε να πούμε ότι ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος βρίσκεται σε μια τροχιά ανάκαμψης παρά τις προσπάθειες διαφόρων κακοπληροφορημένων, περί τού αντιθέτου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1.1 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Ο σιδηρόδρομος, εμφανίστηκε στην Ευρώπη του 19^{ου} αιώνα με πρωτοπόρα χώρα τη Μεγάλη Βρετανία. Οι σιδηροδρομικές μεταφορές άκμαζαν μέχρι το πρώτο μισό του 20^{ου} αιώνα όταν άρχισε να κερδίζει έδαφος το ιδιωτικό αυτοκίνητο, με συνέπεια, με την πάροδο του χρόνου να μειώνεται διαρκώς το μερίδιο του σιδηροδρόμου στις συνολικές μεταφορές. Η ευρεία χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου συνδέεται την περίοδο αυτή, με την κοινωνική ευημερία που ακολούθησε μετά τον πόλεμο, που επέφερε αύξηση της ιδιοκτησίας ΙΧ, με τις μεγάλες επενδύσεις που διατέθηκαν για την κατασκευή αυτοκινητοδρόμων και με την εξάπλωση της αυτοκίνησης στον τομέα των επιβατικών μεταφορών, ενώ αντίστοιχα, στον τομέα εμπορευματικών μεταφορών βασικό ρόλο για την επικράτηση της αυτοκίνησης έπαιξε η δυνατότητα της door-to-door («από πόρτα σε πόρτα») μεταφοράς, καθώς επίσης και οι ανταγωνιστικότερες τιμές.

Ωστόσο, η μεγάλη αύξηση της οδικής κυκλοφορίας επέφερε σημαντικά προβλήματα. Τα κυριότερα εξ αυτών εντοπίζονται στη μείωση της διαθέσιμης χωρητικότητας στις οδικές αρτηρίες με άμεσο αποτέλεσμα τις μεγάλες κυκλοφοριακές συμφορήσεις, στις δυσμενείς περιβαλλοντικές επιπτώσεις εξ αιτίας της οδικής κυκλοφορίας, στη μεγάλη αύξηση στην κατανάλωση ενέργειας και στη σημαντική αύξηση των τροχαίων ατυχημάτων.

Τα τελευταία χρόνια, λόγω της μείωσης της διαθέσιμης χωρητικότητας στο οδικό δίκτυο, που είναι αιτία έντονων κυκλοφοριακών συμφορήσεων και μεγάλων

περιβαλλοντικών προβλημάτων, η Ευρωπαϊκή Ένωση, ευνοεί την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και προωθεί τις απαιτούμενες διαδικασίες για τον εκσυγχρονισμό και την ανασυγκρότησή του. Ήδη σε πολλές χώρες της Ευρώπης, ο σιδηρόδρομος έχει βελτιώσει σημαντικά τη θέση του στην αγορά των μεταφορών και εξυπηρετεί με συνέπεια και ασφάλεια τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές, ενώ είναι διαρκείς οι προσπάθειες που καταβάλλονται για τη συστηματική βελτίωση των υποδομών του. Το αναβαθμισμένο σιδηροδρομικό σύστημα μπορεί να αποτελέσει έναν από τους κινητήριους μοχλούς της οικονομίας, ενώ αναγνωρίζεται ότι τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου μπορούν να συμβάλουν στην προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και στην αποδοτικότερη κατανάλωση ενέργειας για τις μεταφορές.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Τα πρώτα βήματα ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ευρώπη, σημειώνονται ιστορικά, στις αρχές του 19^{ου} αιώνα στη Μεγάλη Βρετανία. Το 1823, ο Τζωρτζ Στήβενσον, κατασκευαστής σιδηροδρόμων και ατμαμαξών, κατασκεύασε την πρώτη σιδηροδρομική γραμμή που συνέδεε το Στόκτον με το Ντάρλινγκτον στη Μεγάλη Βρετανία καθώς και το ανάλογο τροχαίο υλικό. Η γραμμή εγκαινιάστηκε επίσημα στις 27 Σεπτεμβρίου του 1825 και υπήρξε ο πρώτος δημόσιας χρήσης σιδηρόδρομος του κόσμου, που χρησιμοποίησε ατμήλατη έλξη καθώς και ο πρώτος που δημιουργήθηκε προκειμένου να εξυπηρετήσει τόσο εμπορευματικές όσο και επιβατικές μεταφορές.

Στις 15 Σεπτεμβρίου του 1830 ανοίγει ο σιδηρόδρομος Λίβερπουλ- Μάντσεστερ, ο οποίος διαθέτει χαρακτηριστικά σύγχρονου δημόσιου σιδηροδρόμου καθώς προσφέρει τις υπηρεσίες του χρησιμοποιώντας εξ ολοκλήρου ιδιόκτητα μηχανοκίνητα μέσα.

Την ίδια περίπου εποχή, προτείνεται από τον Τζων Μπέρκινσω ένα νέο είδος σιδηροτροχιάς η οποία ήταν διογκωμένη στο κάτω μέρος με κεφαλή από εξηλασμένο σίδηρο που επέτρεπε τη χρήση βαρύτερων ατμαμαξών αφού ήταν ανθεκτικότερη από τις τροχιές από χυτοσίδηρο. Παράλληλα, η ατμάμαξα αποτελεί για την περίοδο αυτή και για έναν περίπου αιώνα, το μοναδικό είδος έλξης για τον σιδηρόδρομο.

Οι γραμμές Στόκτον- Ντάρλινγκτον και Λίβερπουλ- Μάντσεστερ σημείωσαν μεγάλη επιτυχία και σήμαναν την αρχή για την επέκταση του σιδηροδρόμου σε ολόκληρη την έκταση της Μεγάλης Βρετανίας. Ενδεικτικά αναφέρουμε εδώ, ότι το 1841 οι σιδηροδρομικές γραμμές εκτεινόταν σε μήκος 2.100 χιλιομέτρων ενώ μεταξύ 1844 και 1846 το Κοινοβούλιο ενέκρινε την κατασκευή 400 νέων γραμμών. Σε όλη τη διάρκεια της δεκαετίας του 1840 στρώθηκαν συνολικά 7.200 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής.

Η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου συνεχίστηκε και διατηρήθηκε σε υψηλά επίπεδα τις δύο δεκαετίες που ακολούθησαν. Το 1870, το σιδηροδρομικό δίκτυο της Μεγάλης Βρετανίας είχε συνολική έκταση 21.700 χιλιόμετρα. Τις επόμενες τρεις δεκαετίες οι ρυθμοί ανάπτυξης επιβραδύνθηκαν, ωστόσο κατασκευάστηκαν αξιόλογα έργα όπως η γεφύρωση των ποταμών Τάι και Φορθ στη Σκωτία, η διάνοιξη της μακρότερης υποβρύχιας σήραγγας της εποχής κάτω από τον ποταμό Σέβερν για το σιδηρόδρομο Γκρέιτ Γουέστερν (1886) κ.α.

Παράλληλα με τη Μεγάλη Βρετανία, ο σιδηρόδρομος, άρχισε να αναπτύσσεται με βραδύτερους βέβαια ρυθμούς και στην υπόλοιπη Ηπειρωτική Ευρώπη. Οι ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι, διαφέρουν από τους βρετανικούς τόσο σε τεχνικά χαρακτηριστικά, όσο και στο γεγονός ότι η ανάπτυξή τους στηρίχτηκε κυρίως στον κρατικό προγραμματισμό και έλεγχο παρά στην ιδιωτική πρωτοβουλία.

Στη Γαλλία, η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή που κατασκευάστηκε, ήταν η γραμμή μεταξύ Σαιντ- Ετιέν και Αντρεζιέ, η οποία λειτούργησε το 1827 με ιππήλατη έλξη και μόνο για μεταφορά φορτίων μέχρι το 1832, οπότε εισήχθη η ατμοκίνηση. Η πρώτη διεθνής σιδηροδρομική γραμμή, ολοκληρώθηκε το 1841 μεταξύ Στρασβούργου και Βασιλείας, όπου το συνολικό μήκος των γαλλικών σιδηροδρόμων είχε έκταση ίση περίπου με 550 χιλιόμετρα.

Στη Γερμανία, η ατμήλατη έλξη εμφανίστηκε το 1835 με τη γραμμή Νυρεμβέργης- Φυρτ, ενώ στη Ρωσία, ο πρώτος δημόσιας χρήσης σιδηρόδρομος έκανε την εμφάνισή του το 1836. Το 1832 λειτούργησε ο πρώτος σιδηρόδρομος στην Αυστροουγγρική Αυτοκρατορία μεταξύ Ληντς και Μπούνταβαϊς μήκους 140 χιλιομέτρων.

Συχνά, η ανάπτυξη του σιδηροδρόμου το 19^ο αιώνα χαρακτηρίζεται ως μια κοινωνική επανάσταση καθώς αποτέλεσε το πρώτο χερσαίο μέσο το οποίο προσέφερε ταχύτητα στις μεταφορές, ήταν σχετικά φθηνό, δεν επηρεαζόταν ιδιαίτερα από τις καιρικές

συνθήκες ενώ καθιστούσε δυνατή τη μεταφορά μεγάλου όγκου φορτίου και επιβατών.

Για αρκετά χρόνια, οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές γνώρισαν μεγάλη άνθιση και το τρένο αποτελούσε το κύριο μεταφορικό μέσο μέχρι τα μέσα του 20^{ου} αιώνα, όταν ξεκινά η ευρεία χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου με όλα τα πλεονεκτήματα που αυτή συνεπάγεται. Τα προβλήματα όμως της περιβαλλοντικής υποβάθμισης, της χωρητικότητας αλλά και της κυκλοφοριακής συμφόρησης αποτελούν σήμερα σημαντικά κίνητρα για την ανασυγκρότηση του σιδηροδρόμου και την περαιτέρω ανάπτυξή του με τη δημιουργία ενός εκσυγχρονισμένου δικτύου που θα είναι σε θέση να ανταγωνιστεί τις οδικές μεταφορές και να συμβάλει ουσιαστικά στη βελτίωση της εικόνας που παρουσιάζει σήμερα το συγκοινωνιακό δίκτυο στο σύνολό του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελλάδα παρουσιάζει σοβαρές ανεπάρκειες στις σιδηροδρομικές υποδομές της και δεν μπορεί σε καμία περίπτωση με τα υπάρχοντα δεδομένα να ανταγωνιστεί τις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές μεταφορές. Στα πλαίσια της συμμετοχής της στην Ευρωπαϊκή Ένωση και της σύστασης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, έχουν ξεκινήσει τα τελευταία χρόνια σημαντικότερες προσπάθειες για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών και την ανάπλαση του σιδηροδρόμου. Παρά ταύτα, η χώρα βρίσκεται ακόμη σε χαμηλά επίπεδα ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών και η μεταστροφή της κατάστασης αυτής απαιτεί τη δημιουργία υποδομών, τη συγκρότηση θεσμικού πλαισίου και τη θέσπιση εθνικών πολιτικών για την προώθηση του τομέα αυτού.

Στη συνέχεια, ακολουθεί μια αναλυτική παρουσίαση της υπάρχουσας ελληνικής πραγματικότητας μέσα από τη διαχρονική εξέλιξη του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος, τις προοπτικές και τους περιορισμούς που προβάλλονται στο θέμα της ανάπτυξης του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

2.1 Ιστορική Εξέλιξη των Σιδηροδρόμων στην Ελλάδα



Πριν από την ανακάλυψη του σιδηροδρόμου οι δια ξηράς μεταφορές πραγματοποιούνταν επί χιλιετίες κατά τον ίδιο σχεδόν πρωτόγονο τρόπο: για την έλξη είτε επιβατικών είτε φορτηγών αμαξών χρησιμοποιείτο η μυϊκή δύναμη των ζώων.

Όμως, στις πρώτες δεκαετίες του 19^{ου} αιώνα παρουσιάστηκε μια απροσδόκητη λύση. Η χρησιμοποίηση της κινητήριας δύναμης του ατμού είχε ως αποτέλεσμα την κατασκευή του σιδηροδρόμου, ο οποίος υπήρξε το πρώτο μηχανοκίνητο μέσο χερσαίων μεταφορών, που όχι μόνο έδωσε ιδανικές για την εποχή λύσεις, αλλά άνοιξε και ένα καινούργιο κεφάλαιο στην παγκόσμια τεχνολογική εξέλιξη.

Στη χώρα μας το πρώτο σιδηροδρομικό δίκτυο λειτούργησε το 1869, στη διαδρομή Αθήνας-Πειραιά και ανήκε στην «Εταιρία του απ'Αθηνών εις Πειραιά σιδηροδρόμου». Ο σταθμός του Πειραιά βρισκόταν στο χώρο του σημερινού σταθμού του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου, ενώ της Αθήνας στο Θησείο. Με την πάροδο των χρόνων η διαδρομή επεκτείνεται μέχρι την Ομόνοια και αργότερα προς την κατεύθυνση της Κηφισιάς, ενώ το 1904 η γραμμή ηλεκτροκινείται.



Την περίοδο 1870-80 δεν κατασκευάζεται καινούργιο δίκτυο, ωστόσο στην αρχή της δεκαετίας του 1880 το σιδηροδρομικό αίτημα έχει πλέον ωριμάσει. Την Άνοιξη του 1882, η βουλή σε διαδοχικές συνεδριάσεις εξετάζει λεπτομερειακά την κατασκευή καινούργιων σιδηροδρομικών διαδρομών μεγάλων αποστάσεων. Ο μεγαλύτερος χρόνος των συζητήσεων αφιερώνεται στη βασική διαφωνία ανάμεσα στην κυβέρνηση του Χ. Τρικούπη και στην αντιπολίτευση σχετικά με το πλάτος των γραμμών. Η κυβέρνηση προτιμά την κατασκευή «μετρικής» γραμμής, δηλαδή με απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών ίση προς ένα μέτρο, ενώ η αντιπολίτευση προτιμά τη λεγόμενη πλατιά ή «διεθνή» γραμμή, με απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών ίση προς 1,44 μέτρα.

Η «μετρική» γραμμή έχει ως συνέπεια τεχνικά σιδηροδρομικά έργα (γέφυρες, σήραγγες, κ.α.) πολύ μικρότερου κόστους, ενώ η «διεθνής» υπερτερεί σε ευστάθεια και σε ανάπτυξη μεγαλύτερης ταχύτητας. Τελικά επικράτησε η άποψη της κυβερνήσεως, αφού τα οικονομικά πλεονεκτήματα της «μετρικής» γραμμής ήταν εξαιρετικά μεγάλα, ενώ τα μειονεκτήματά της δεν ήταν τόσο έντονα όσο φαίνονταν.

Παράλληλα, η εδαφική ιδιομορφία της χώρας μας, σε συνδυασμό με τις ήδη διαμορφωμένες συγκοινωνιακές συνθήκες ως προς τις θαλάσσιες μεταφορές, συντέλεσαν ώστε να μην προτιμηθεί η



κατασκευή ενός μεγάλου και ενιαίου πλέγματος σιδηροδρομικών γραμμών που θα συνδέει

τις περισσότερες πόλεις της τότε ελληνικής επικράτειας, αλλά πολλών μικρών τοπικών και αυτόνομων δικτύων τα οποία θα συνέδεαν τις πόλεις και τις πεδινές περιοχές της ενδοχώρας με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια.

Η κατασκευή των πρώτων μας σιδηροδρομικών δικτύων ακολουθούσε κατά κανόνα την επόμενη διαδικασία. Η κυβέρνηση επέλεγε τις κατάλληλες σιδηροδρομικές διαδρομές. Πραγματοποιόταν δημόσιος διαγωνισμός στον οποίο λάμβαναν μέρος έλληνες κι ξένοι κεφαλαιούχοι. Στη σύμβαση που υπογραφόταν μεταξύ του κράτους και του τελικού μειοδότη περιλαμβάνονταν οι τεχνικές προδιαγραφές, οι οικονομικές υποχρεώσεις των δύο μερών καθώς και οι συνθήκες της μελλοντικής εκμεταλλεύσεως του υπό κατασκευή δικτύου.

Ο εργολήπτης-χρηματοδότης που αναλάμβανε την κατασκευή συνεργαζόταν με αξιόπιστη ξένη κατασκευαστική εταιρία και προχωρούσε στην υλοποίηση του έργου. Τέλος, ο εργολήπτης παρέδιδε το ολοκληρωμένο πλέον έργο σε ελληνική εταιρία εκμεταλλεύσεως, η οποία είχε ιδρυθεί στο μεταξύ γι' αυτό το σκοπό. Μέτοχοι της εταιρίας ήταν βασικά τράπεζες αλλά και Έλληνες κεφαλαιούχοι, οι περισσότεροι κάτοικοι του εξωτερικού.

2.1.1 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΑ ΔΙΚΤΥΑ

Εκτός του δικτύου Αθήνας-Πειραιά το οποίο ήδη αναφέραμε, τα υπόλοιπα σιδηροδρομικά δίκτυα, που όπως είπαμε εξυπηρετούσαν τοπικές διαδρομές, ήταν τα επόμενα:

«Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας». Οι γραμμές τους ξεκινούσαν από το Βόλο, έφθαναν στο Βελεστίνο και κατόπιν διακλαδίζονταν σε δύο μεγάλα σκέλη. Το ένα προχωρούσε βορειοδυτικά και κατέληγε στη Λάρισα. Το άλλο προχωρούσε δυτικά, διερχόταν από τα Φάρσαλα και την Καρδίτσα, συνέχιζε βορειοδυτικά, διερχόταν από τα Τρίκαλα και κατέληγε στην Καλαμπάκα. Η κατασκευή του δικτύου ξεκίνησε το 1882, δηλαδή αμέσως μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλίας, και τελείωσε το 1886. Στο ίδιο δίκτυο ανήκει και η σιδηροδρομική γραμμή που ενώνει το Βόλο με το χωριό Μηλιές του Πηλίου.

«Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου».

Οι σιδηροδρομικές γραμμές αυτού του δικτύου ξεκινούσαν από τον Πειραιά, διερχόταν από την Αθήνα, Ελευσίνα, Μέγαρα και ένωναν την Αττική με την Πελοπόννησο. Περνούσαν τη γέφυρα του Ισθμού, έφθαναν στην Κόρινθο και, κάνοντας έναν τεράστιο κύκλο περιμετρικά της Πελοποννήσου, κατέληγαν πάλι στην ίδια πόλη. Η κατασκευή του δικτύου άρχισε το 1882 και τελείωσε το 1904, αφού αντιμετώπισε πολλές δυσχέρειες.

Το συνολικό μήκος της βασικής διαδρομής, μαζί με το τμήμα Πειραιάς- Κόρινθος είναι 650 χιλιόμετρα. Κατά καιρούς πάντως το δίκτυο συμπληρώνεται και με μικρές διακλαδώσεις.

Μια τελευταία διακλάδωση από τον Ισθμό μέχρι το Λουτράκι κατασκευάστηκε τη δεκαετία του 1950. Όλες οι διακλαδώσεις είναι μετρικής γραμμής, εκτός της διαδρομής Διακοφτό-Καλάβρυτα όπου η απόσταση μεταξύ των σιδηροτροχιών είναι 75 εκατοστά του μέτρου. Η διαδρομή αυτή ανήκει μεν στους Σ.Π.Α.Π. αλλά λειτουργεί εντελώς ανεξάρτητα, με μηχανές και βαγόνια πολύ μικρότερα, προσαρμοσμένα στο στενό πλάτος. Οι μικροσκοπικοί συρμοί της διασχίζουν την άγρια χαράδρα του Βοραϊκού ποταμού, προσφέροντας στον επιβάτη ένα γραφικότατο ταξίδι. Λόγω της ιδιομορφίας του εδάφους οι γραμμές παρουσιάζουν μεγάλες ανωφέρειες και κατωφέρειες, με αποτέλεσμα να υπάρχουν σημεία της διαδρομής όπου οι τροχοί των συρμών κινδυνεύουν να ολισθήσουν. Για να αποφευχθεί αυτός ο κίνδυνος έχει τοποθετηθεί, ανάμεσα στις σιδηροδρομικές γραμμές, μια Τρίτη που φέρει οδόντωση στην πάνω της επιφάνεια. Όταν περνά το τρένο, η οδόντωση εμπλέκεται σε κατάλληλο μηχανισμό που υπάρχει στο κάτω μέρος της μηχανής, και έτσι αποφεύγεται η ολίσθηση. Η οδοντωτή αυτή γραμμή η οποία υπάρχει σε τρία σημεία της διαδρομής είναι η αιτία που ο σιδηρόδρομος Διακοφτού-Καλαβρύτων ονομάζεται «οδοντωτός».

«Σιδηρόδρομοι Πύργου-Κατακόλου». Πρόκειται για μικρό δίκτυο, μήκους 12,5 χιλιομέτρων, που συνέδεσε τον Πύργο με το επίνειό του το Κατάκολο και ανήκει σε αυτόνομη εταιρία. Η λειτουργία του άρχισε το 1883. Τελικά ενσωματώθηκε στους Σ.Π.Α.Π. το 1951.

«Σιδηρόδρομοι Βόρειο-Δυτικής Ελλάδος». Το δίκτυο αυτό είχε διαδρομή Κρυονέρι-Μεσολόγγι-Αγρίνιο, με συνολικό μήκος 61 χιλιόμετρα. Κατασκευάστηκε γύρω στα 1890, ενώ μικρές διακλαδώσεις του προς τον Αχελώο, προς το εσωτερικό της πόλεως του Μεσολογγίου και προς πλησιέστερα χωριά κατασκευάστηκαν μεταγενέστερα. Οι Σ.Β.Δ.Ε. ενσωματώθηκαν στους Σ.Π.Α.Π.

«Σιδηρόδρομοι Αττικής». Το δίκτυο αυτό κατασκευάστηκε από την Εταιρία Μεταλλουργείων Λαυρίου το 1885, και συνέδεε την πρωτεύουσα με την Κηφισιά και το Λαύριο. Στην αρχή ο σταθμός της Αθήνας βρισκόταν στην πλατεία Αττικής, ενώ το 1889 μεταφέρθηκε στην πλατεία Λαυρίου.

Το ένα σκέλος της γραμμής που ξεκινούσε από την Αθήνα κι έφθανε στην Κηφισιά είχε μήκος 15 χιλιόμετρα. Το δεύτερο σκέλος αποτελούσε διακλάδωση που ξεκινούσε από το Ηράκλειο, διέσχιζε Κορωπί, Μαρκόπουλο, Κερατέα και κατέληγε στο Λαύριο. Η διαδρομή Αθήνα- Λαύριο είχε μήκος 64 χιλιόμετρα. Το 1925 το τμήμα Αθήνα-Κηφισιά αναλαμβάνεται από τους ηλεκτρικούς σιδηροδρόμους, ενώ το 1929 εξαγοράζεται από τους Σ.Π.Α.Π. το άλλο τμήμα, Ηράκλειο-Λαύριο.



«Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι». Πρόκειται για το μεγάλο δίκτυο «διεθνούς» γραμμής, με διαδρομή Πειραιά-Θηβα-Λειβαδιά-Λιανοκλάδι- Λάρισα- Παπαπούλι. Μήκος διαδρομής περίπου 400 χιλιόμετρα. Εκτός από το βασικό δίκτυο κατασκευάστηκαν και δύο διακλαδώσεις: Σχηματάρι-Χαλκίδα και Λιανοκλάδι-Στυλίδα με μήκος 22 χιλιόμετρα η κάθε μια. Οι εργασίες κατασκευής ξεκίνησαν το 1900 και ολοκληρώθηκαν το 1909.

Το 1920 ιδρύεται η εταιρία των «Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους» στην οποία ενσωματώνονται σιγά σιγά όλα τα επι μέρους σιδηροδρομικά δίκτυα γραμμών «διεθνούς» πλάτους, ενώ την 1^η Ιουλίου του ίδιου χρόνου αρχίζει η κυκλοφορία της ταχείας αμαξοστοιχίας Αθήνα-Παρίσι.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο οι συγκοινωνιακές συνθήκες έχουν μεταβληθεί αισθητά. Η λειτουργία των μικρού μήκους δικτύων είναι πλέον ασύμφορη και ίσως ο μόνος τρόπος διασώσεώς τους είναι η υπαγωγή τους στα μεγαλύτερα. Οι σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας ενσωματώνονται το 1955 με τους Σ.Ε.Κ. Η τελευταία μεταβολή πραγματοποιείται το 1971, με την ίδρυση του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος στον οποίο υπάγονται όλα τα σιδηροδρομικά μας δίκτυα εκτός από εκείνο των ηλεκτρικών σιδηροδρόμων, που εξακολουθεί να παραμένει ανεξάρτητο, ως αστικό.

2.1.2 ΕΘΝΙΚΗ ΠΡΟΣΦΟΡΑ

Σημαντικός ήταν ο ρόλος του σιδηροδρόμου στις μεγάλες στιγμές του Έθνους. Το 1886, κατά τον αποκλεισμό της Ελλάδας από τους στόλους των Μεγάλων Δυνάμεων, οι μεταφορές –που δεν μπορούσαν όλες να γίνουν θαλασσίως- εξυπηρετήθηκαν από τα τρένα.

Το 1897, στον ατυχή Ελληνοτουρκικό πόλεμο κατά τον οποίο η Θεσσαλία ανακαταλήφθηκε από τους Τούρκους για ένα χρόνο, φάνηκε η σημασία της απουσίας

σιδηρόδρομου που να συνδέει την Αθήνα με τα σύνορα, για την ταχεία μεταφορά του στρατού. Ελλείψει σιδηροδρομικής γραμμής, ο στρατός δεν μπορούσε να προλάβει τις εξελίξεις, όταν οι Τούρκοι βρίσκονταν βόρεια της Θεσσαλίας και ήταν εύκολο γι' αυτούς να εισβάλλουν στη χώρα. Τότε καταδείχθηκε η αξία του σιδηροδρομικού δικτύου. Και είναι γνωστός ο λόγος για τον οποίο οι Τούρκοι αντιδρούσαν επίμονα στην ένωση του ελληνικού δικτύου –όταν έφτασε μέχρι Παπαπούλι, το 1909- με το τουρκικό, από Παπαπούλι έως Πλατύ. Ένοιωθαν τον κίνδυνο που τους απειλούσε και γνώριζαν ότι ο ελληνικός στρατός θα χρησιμοποιούσε αυτήν την ένωση στην επέλασή του προς βοράν. Γι' αυτό και δεν έγινε. Έγινε όμως αργότερα, όταν δεν χρειαζόταν πλέον να ληφθεί η έγκριση της Τουρκίας...

Η αγροτική εξέγερση του 1910, είναι άλλη μια στιγμή της ελληνικής ιστορίας που συνδέεται με το σιδηρόδρομο και ειδικότερα με το Κιλελέρ, το μικρό αυτό χωριό επί της σιδηροδρομικής γραμμής Λάρισας-Βόλου. Στα τραγικά εκείνα γεγονότα, ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιείτο τόσο από τους επαναστατημένους αγρότες όσο και από τον στρατό που εκτελούσε διαταγές, σύμφωνα με τις επιθυμίες των τσιφλικάδων της περιοχής. Βασικά σημεία εκκίνησης υπήρξαν επίσης οι σταθμοί και τα τρένα, κατάφορτα τότε με αγρότες και τότε με στρατιώτες, στα γεγονότα που προηγήθηκαν της Αγροτικής εξέγερσης στην Καρδίτσα, στα Τρίκαλα και τη Λάρισα.

Η πιο μεγάλη στιγμή του σιδηροδρόμου στην ιστορία του Έθνους έφθασε το 1912, στον Α' Βαλκανικό Πόλεμο, όταν οι Έλληνες κατέλαβαν τη Θεσσαλονίκη. Με τον σιδηρόδρομο μεταφέρθηκε ο όγκος του στρατού προς βοράν, από τα κέντρα επιβίβασης της Πελοποννήσου, της Στερεάς Ελλάδας και της Θεσσαλίας, ακόμα και στη γραμμή μεταξύ Κρυονερίου-Αγρινίου.

Την σημασία της προσφοράς του σιδηροδρόμου στους πολέμους του 1912-13, επιβεβαιώνει η έκκληση των μελών της γαλλικής αποστολής, που μετακλήθηκε το 1919 για την οργάνωση των ελληνικών σιδηροδρόμων, όταν πληροφορήθηκαν πως υπερπηδήθηκαν οι ελλείψεις σε υλικό και πως επιτεύχθηκε η ταχεία προώθηση του στρατού, κατά τους πολέμους αυτούς.

Στα γεγονότα του 1915-1917, όταν κηρύχθηκε νέα επιστράτευση λόγω του Α' Παγκοσμίου Πολέμου (1914-1918) στον οποίο η Ελλάδα τάχθηκε στο πλευρό της Αντάντ, στον πόλεμο κατά της Γερμανίας, οι μετακινήσεις του ελληνικού και του συμμαχικού στρατού γινόταν με τρένα.



Στην Μικρασιατική Εκστρατεία κατά την προέλαση του ελληνικού στρατού στην Ανατολική Θράκη, πέρα από τον Έβρο, μέχρι τα πρόθυρα της Κωνσταντινούπολης, ο σιδηρόδρομος χρησιμοποιήθηκε για τις στρατιωτικές μεταφορές. Χρησιμοποιήθηκε επίσης ως μέσο για την προσφορά οικονομικής και πολιτιστικής βοήθειας στους ελληνικούς πληθυσμούς που ζούσαν κάτω από τον τουρκικό ζυγό. Μετά την Μικρασιατική Καταστροφή, κατά την υποχώρηση του ελληνικού στρατού, ο σιδηρόδρομος τέθηκε στη διάθεση του στρατού και του πληθυσμού.

1940. Μεγάλη ήταν η προσφορά του σιδηρόδρομου και στον Ελληνοϊταλικό Πόλεμο. Μέσα σε ένα μήνα από την επίθεση της φασιστικής Ιταλίας, στις 28 Οκτωβρίου, ο σιδηρόδρομος κατόρθωσε να μεταφέρει προς βοράν όλο τον όγκο του ελληνικού στρατού.

Κατοχή 1941-1944. Η κατάληψη της Ελλάδας από τους Γερμανούς, επεφύλασσε για τον σιδηρόδρομο και τους σιδηροδρομικούς ιδιαίτερο πατριωτικό καθήκον. Η ανατίναξη της Γέφυρας του Γοργοποτάμου που έκοψε στα δύο τη γραμμή ώστε να μη μπορεί ο κατακτητής να μεταφέρει στρατό και εφόδια στη Μέση Ανατολή, και το πλήθος των άλλων σαμποτάζ σε όλες τις γραμμές από την Πελοπόννησο έως τη Θράκη, αποτελούν μια άλλη μεγάλη στιγμή του Έθνους, στην οποία ο σιδηρόδρομος έχει το μερίδιό του.

Η απελευθέρωση το 1944 βρήκε τους σιδηροδρόμους κατεστραμμένους. Το βάρος της εκβάθρων ανοικοδόμησης, που σε πρώτο στάδιο τελείωσε το 1949, έπεσε στους ώμους των σιδηροδρομικών.

2.1.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΤΗ ΒΟΡΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑ

Η πρώτη κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής στα κατεχόμενα από την οθωμανική αυτοκρατορία εδάφη, που στη συνέχεια περιήλθαν στην Ελλάδα, άρχισε το 1871 με τη στρώση της γραμμής Θεσσαλονίκης- Σκοπίων, μήκους 243 χλμ. Η γραμμή ολοκληρώθηκε το 1873. Ένα χρόνο αργότερα δόθηκε στην εκμετάλλευση και η διακλάδωση της γραμμής Κωνσταντινούπολης = Σεράμπεϋ-Μπέλοβα, από Κούλελι-Μπουργκάζ προς το Δεδέ-αγάτς (Αλεξανδρούπολη). Η χρηματοδότηση των έργων κατασκευής εξασφαλίστηκε από την

εταιρία που ίδρυσε ο Βαρόνος Maurice de Hirsch, τραπεζίτης με διεθνείς διασυνδέσεις στους οικονομικούς και πολιτικούς κύκλους της εποχής.

Οι συνδέσεις της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης με την ενδοχώρα, παρέμειναν ενδοβαλκάνιες υποθέσεις έως το 1888, οπότε, με την ολοκλήρωση των τμημάτων των γραμμών που έλειπαν, επιτεύχθηκε τελικά η ένωσή τους με τα μεγάλα αστικά κέντρα της κεντρικής και δυτικής Ευρώπης.

Η σύνδεση, των ακραίων αυτών σημείων με τους ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους, υπήρξε σημαντικό γεγονός, δεδομένου ότι οι γραμμές αυτές αποτελούν τους κύριους άξονες της μεταφορικής εξυπηρέτησης στα διάφορα διαμερίσματα του βαλκανικού χώρου έως σήμερα. Το πρώτο τρένο στη Θεσσαλονίκη έφτασε στις 7/19 Μαΐου 1888 μεταφέροντας εκατό περίπου ευρωπαϊκές προσωπικότητες και νέα ήθη.

Στην εταιρία των Ανατολικών Σιδηροδρόμων που εκμεταλλευόταν τις πιο πάνω γραμμές στον οθωμανοκρατούμενο χώρο, δόθηκαν μονοπωλιακά, στα λιμάνια Θεσσαλονίκης κι Αλεξανδρούπολης, μεγάλα προνόμια για να γίνουν οι κυριότερες προσβάσεις της οθωμανικής αυτοκρατορίας προς την Ευρώπη κι αυτής προς όλες τις παραμεσογειακές χώρες. Το 1882 όμιλος κεφαλαιούχων της Deutsche Bank ανέλαβε τη σιδηροδρομική σύνδεση της Θεσσαλονίκης με το Μοναστήρι, δεύτερο κέντρο εμπορικής, στρατιωτικής και οικονομικής σημασίας της Μακεδονίας μετά τη Θεσσαλονίκη.

Η γραμμή μήκους 219 χλμ. ολοκληρώθηκε το 1894 με προβλέψεις ανάπτυξης και προέκτασής της έως την Αδριατική. Στα 1896 το σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτάθηκε από τη Θεσσαλονίκη στην ανατολική Μακεδονία και Θράκη για να συνδεθεί με τη γραμμή Αλεξανδρουπόλεως-Πυθίου. Έτσι η Θεσσαλονίκη εξασφάλισε κατευθείαν σύνδεση με την Κωνσταντινούπολη μέσω των μεγάλων οικονομικών κέντρων, Σερρών, Δράμας, Ξάνθης, Κομοτηνής.

Η επίσημη εξαγορά από το ελληνικό δημόσιο των δικτύων που περιήλθαν στην κατοχή του, μετά την απελευθέρωση του βορειοελλαδικού χώρου, πραγματοποιήθηκε ως το 1925.

Στα 1926 παγιώνεται νέα σιδηροδρομική πολιτική με το σχεδιασμό νέων σιδηροδρομικών γραμμών μεταξύ των οποίων η γραμμή Θεσσαλονίκης-Μυρρίνης, μέσω των νοτίων ακτών των λιμνών Αγίου Βασιλείου και Βόλβης, για τη μείωση του χρόνου διαδρομής προς την Αλεξανδρούπολη. Τα πρώτα έργα της γραμμής άρχισαν το 1937 με την ολοκλήρωση κατασκευής του τμήματος Αμφίπολης-Μυρρίνης μήκους 26 χλμ. και άλλων τεχνικών έργων,

για να διακοπούν λόγω του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Το 1937 άρχισε και η κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού Θεσσαλονίκης που έμελλε να ολοκληρωθεί μετά 30 χρόνια.

Στα 1930-31 κατασκευάστηκε η διακλάδωση από το σταθμό Φλωρίνης της γραμμής Θεσσαλονίκης-Μοναστηριού μέχρι της ομώνυμου πόλεως μήκους 6 χλμ. Αυτό συνέβαλε στο να αναπτυχθεί η Φλώρινα σε σημαντικό κέντρο των προς Αλβανία και Κορυτσά περιοχών. Τον Ιανουάριο του 1951 άρχισε η επέκταση της γραμμής Θεσσαλονίκης-Φλώρινας, μεταξύ Αμυνταίου-Κομάνου-Κοζάνης, προκειμένου να τεθεί σε εφαρμογή η εκμετάλλευση της εκτεταμένης λιγνιτικής περιοχής Πτολεμαΐδος και η οικονομική μεταφορά των διαφόρων μεταλλευμάτων της περιοχής.

Η γραμμή μήκους 59 χλμ. περατώθηκε το Δεκέμβριο του 1954 και ήταν μέρος του τμήματος της γραμμής Καλαμπάκας-Κοζάνης-Αμυνταίου, που άρχισε το 1926 και προχώρησε προς το μέρος της Καλαμπάκας όπου στρώθηκε γραμμή σε μήκος 17 χλμ.

Το σημερινό σιδηροδρομικό δίκτυο του βορειοελλαδικού χώρου ολοκληρώθηκε το 1964 με την κατασκευή της γραμμής Σιδηροκάστρου- Κούλας, μήκους 15 χλμ., για τη σύνδεση των σιδηροδρομικών δικτύων μεταξύ Ελλάδος-Βουλγαρίας και των πέρα αυτής κρατών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΤΟΥ ΣΗΜΕΡΑ

Μέχρι τα μισά περίπου του περασμένου αιώνα, ο σιδηρόδρομος αποτελούσε το κύριο μέσο μεταφοράς στην Ευρώπη και στη χώρα μας. Στα χρόνια που ακολούθησαν οι **σιδηροδρομικές μεταφορές αποδυναμώθηκαν**, καθώς εξαπλώθηκε ραγδαία η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου με τα όσα πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα αυτή συνεπάγεται. Η διαρκώς αυξανόμενη χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου, δημιούργησε τα τελευταία χρόνια του περασμένου αιώνα και ακόμη περισσότερο σήμερα, πρόβλημα χωρητικότητας και ως εκ τούτου σοβαρά προβλήματα κυκλοφοριακής συμφόρησης αλλά και περιβαλλοντικής υποβάθμισης, ιδιαίτερα στα μεγάλα αστικά κέντρα. Έτσι, ο σιδηρόδρομος επανήλθε στο προσκήνιο μαζί με τη σκέψη για την ανασυγκρότηση και τον εκσυγχρονισμό του.

Η πλειοψηφία των Ευρωπαϊκών χωρών σήμερα, διαθέτει ένα πλήρως εκσυγχρονισμένο, άνετο και ταχύτατο σιδηροδρομικό δίκτυο που δύναται να ανταγωνιστεί τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς με άριστα αποτελέσματα. Ταυτόχρονα γίνονται προσπάθειες για τη διαρκή ανάπτυξη και αναβάθμισή του.

Στους ίδιους ρυθμούς ανάπτυξης με την Ευρωπαϊκή Ένωση, επιχειρεί να συντονιστεί τα τελευταία χρόνια και η χώρα μας, καθώς **επανήλθε στο προσκήνιο** η ιδέα της **ανασυγκρότησης** και **αναδιοργάνωσης** του **εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου** η οποία αρχίζει να παίρνει σάρκα και οστά, αν και ακόμη βρίσκεται σε πρωταρχικό στάδιο και αντιμετωπίζει αρκετά προβλήματα.

Σήμερα ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος αναπτύσσεται με γρήγορους ρυθμούς προκειμένου να ανταγωνίζεται σε λίγα χρόνια το υψηλό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων. Η εισαγωγή σύγχρονων τεχνολογιών, η ταχύτητα, η ασφάλεια και η άνεση που προσφέρουν οι μετακινήσεις, καθιστούν το τρένο ένα πιο ελκυστικό και ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς. **Όραμα** του είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου συστήματος παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς, που να αναδεικνύει το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο σε ουσιαστικό και αναπόσπαστο τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων, να ικανοποιεί τις ανάγκες των πολιτών και των επιχειρήσεων για γρήγορη, ασφαλή, άνετη και οικονομική μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, να δημιουργεί προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του δικτύου, ώστε να καλύπτει τις μεταφορικές ανάγκες των περιοχών

της χώρας που ως τώρα δεν είχαν αυτή τη δυνατότητα και, με σεβασμό στο περιβάλλον, να συμβάλει στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.

3.1 ΑΕΙΦΟΡΙΑ ΣΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο Σιδηρόδρομος, το πιο φιλικό στο περιβάλλον μέσο, περιλαμβάνει σε όλα τα έργα του προγράμματα παράλληλης ανάπτυξης της περιοχής. Γνώμονα έχει πάντα την αναβάθμιση του περιβάλλοντος και την ποιότητα της ζωής των κατοίκων στις περιοχές από όπου περνάει το τρένο.

Η χρήση ηλεκτρικών τρενών έχει μια σειρά άλλων πλεονεκτημάτων όπως:

- Λιγότερη συντήρηση
- Μεγαλύτερη διάρκεια κινητήρος
- Μικρότερη φθορά σε τροχιές
- Μικρότερο θόρυβο
- Καμμία ρύπανση στις περιοχές διέλευσης
- Μεγαλύτερη κατά 40% διάρκεια χρόνου λειτουργίας

Συνοπτικά το ηλεκτρικό τρένο θεωρείται φθηνότερο σε σχέση με τα πετρελαιοκίνητα κατά 35% στη λειτουργία (συντήρηση) και 20% στην αγορά.

Τα τελευταία χρόνια αναπτύσσονται έρευνες για συνολικές κοινωνικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις στους δύο τομείς, που ιδιαίτερα ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα, τις μεταφορές και την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας.

Επίσης είναι ισχυρός σύμμαχος για την προστασία του περιβάλλοντος και την ποιότητα ζωής, αφού :

- Αποθαρρύνει τη χρήση του Ι.Χ, με αποτέλεσμα τη μείωση κατανάλωσης ενέργειας και εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα, ενισχύοντας έτσι τη λήψη μέτρων κατά του φαινομένου του θερμοκηπίου και τη κλιματική αλλαγή.
- Μεταφέρει με ασφάλεια και χρονική ακρίβεια επιβάτες και αγαθά, περιορίζοντας τα τροχαία ατυχήματα.
- Μειώνει το ολοένα αυξανόμενο φορτίο των εισερχόμενων μεταφορικών μέσων με αποτέλεσμα την κυκλοφοριακή ανακούφιση.

Είναι προφανές ότι, ο σιδηρόδρομος πράγματι αποτελεί το πλέον οικολογικό και περιβαλλοντικό μέσο μεταφοράς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΥΠΕΡΟΧΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

4.1 Ο ΟΔΟΝΤΩΤΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΑΠΟ ΤΟ ΔΙΑΚΟΦΤΟ ΣΤΑ ΚΑΛΑΒΡΥΤΑ

Τεχνικά

Στοιχεία

Εύρος γραμμής: 0,75 cm (ο στενότερος οδοντωτός στον κόσμο)

Μήκος δικτύου: 22.350 μέτρα

Μέγιστη κλίση στα τμήματα με απλή πρόσφυση: 33ο/οο

Μέγιστη κλίση στα τμήματα με

Οδόντωση:

175ο/οο

Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας: 40 μέτρα

Μέγιστη επιτρεπομένη ταχύτητα στα τμήματα με απλή πρόσφυση: 40 χλμ./ώρα

Μέγιστη επιτρεπομένη ταχύτητα στα τμήματα με οδόντωση: 12 χλμ./ώρα.



Από την παραλιακή κωμόπολη του Διακοφτού, που βρίσκεται στη βορειοδυτική Πελοπόννησο, ξεκινάει μία από τις ομορφότερες και πιο περιπετειώδεις διαδρομές με τραίνο στον κόσμο. Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Δ-Κ, ακολουθώντας το Βουραϊκό ποταμό και διασχίζοντας το ομώνυμο φαράγγι, διανύοντας 22,350 χλμ. καταλήγει, μετά από 65 λεπτά, στην πεντάμορφη και συνάμα ιστορική πόλη των Καλαβρυτών,



που βρίσκεται σε υψόμετρο 720 μέτρων από την επιφάνεια της θάλασσας. Τα έργα για την κατασκευή του ξεκίνησαν το 1889 και τα εγκαίνια της γραμμής έγιναν το 1896. Από τότε και έως σήμερα, ο οδοντωτός ταξιδεύει καθημερινά και αδιάκοπα, όλες τις εποχές του χρόνου. Αξίζει να αναφερθεί ότι όλα αυτά τα χρόνια της λειτουργίας του δεν έχει σημειωθεί το παραμικρό ατύχημα. Ο οδοντωτός Δ-Κ συγκαταλέγεται ανάμεσα

στα έξι πιο διάσημα τραίνα του κόσμου. Τα άλλα πέντε είναι: α) το τραίνο

Darjeenling στην Ινδία, β) το τραίνο της Ασμάρας στην Ερυθραία, γ) το Rhätischebahn της Ελβετίας, δ) η γραμμή Denver-Rio Grande στις Ηνωμένες Πολιτείες και ε) ο σιδηρόδρομος της Γης του Πυρός στη Νότια Αμερική.

4.2 ΤΟ ΤΡΕΝΑΚΙ ΤΟΥ ΠΗΛΙΟΥ ΑΠΟ ΤΟ ΒΟΛΟ ΣΤΙΣ ΜΗΛΙΕΣ

Ταυτότητα του Δικτύου.

Εύρος γραμμής : 0,60 μ

Μήκος δικτύου : 28 χλμ.

Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας : 30μ.

Μέγιστη ταχύτητα : 20 χλμ./ώρα.



Στις πανέμορφες και ιστορικές πλαγιές του Πηλίου, του οποίου η ιστορία χάνεται μέχρι τα βάθη της Ελληνικής μυθολογίας, τρέχει το τρενάκι. Στα μέρη της ξακουστής «Σχολής των Μηλέων» και την ιδιαίτερη πατρίδα των, Ρήγα Βελεστινλή, Άνθιμου Γαζή, Δανιήλ Φιλιππίδη και πολλών ακόμα

προσωπικοτήτων της νεοελληνικής διανοήσης, δεν θα μπορούσε να μην υπάρξει και ένας σιδηρόδρομος αυτής της μορφής. Το τρενάκι του Πηλίου. Στην περίοδο της μεγάλης ακμής του Βόλου και του Πηλίου, περί το 1890 με την εντυπωσιακή οικονομική αλλά και πολιτιστική ανάπτυξη ήρθε και ο σιδηρόδρομος που έδωσε τις λύσεις στην συγκοινωνία και τις μεταφορές της όλης περιοχής, ωθώντας την σε πολύ μεγαλύτερα άλματα προόδου.

4.3 ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΚΔΡΟΜΗ ΣΤΗΝ ΚΟΙΛΑΔΑ ΤΟΥ ΑΣΩΠΟΥ

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο διέρχεται από αρκετές περιοχές που μπορούν να χαρακτηριστούν σαν ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Μια από αυτές είναι και η κοιλάδα του Ασωπού.



Είναι μια περιοχή με έντονα όμορφα φυσικά στοιχεία που δεν την έχει αγγίξει ο «πολιτισμός», αφού δεν την διασχίζει κανένας δρόμος παρά μόνο η σιδηροδρομική γραμμή και τα μονοπάτια της Οίτης και του Καλλιδρομου ανάμεσα στα οποία ευρίσκεται η περιφημη και άγνωστη αυτή κοιλάδα. Οι επιβάτες των τραινών που διέρχονται από εδώ, απολαμβάνουν έστω και φευγαλέα την όμορφη αγριότητα αλλά και ηρεμία του τοπίου. Οι λιγοστοί επισκέπτες της περιοχής που είναι κυρίως ορειβάτες, έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν ένα μοναδικό περίπατο ανάμεσα από γέφυρες, τούνελ, απόκρημνους βράχους αλλά και ήρεμες πλαγιές με πολύ πράσινο.

Στα αυτιά τους οι μόνοι ήχοι που φτάνουν είναι εκείνοι των πουλιών, των γάργαρων νερών του Ασωπού, των κουδουνιών από τα ζώα που βόσκουν στα μικρά λιβάδια που κάπου – κάπου διακόπτονται από το πέραςμα κάποιου τραίνου με ήχο γρήγορο «αλέγκρο» στην κατηφόρα προς το Λιανοκλάδι και αργό νωχελικό και με αγκομαχητά των μηχανών των μεγάλων εμπορικών κυρίως τραινών προς την κατεύθυνση της Αθήνας, λόγω της ανωφέρειας της γραμμής.

Η κοιλάδα του Ασωπού, πέρα από την φυσική της ομορφιά, έχει και πλούσια ιστορία, γιατί λόγω της φυσικής διαμόρφωσης ήταν σπουδαίο στρατηγικό σημείο, από τους αρχαίους χρόνους μέχρι και τον Β' ΠΠ.



4.4 ΣΤΗΝ ΚΟΙΛΑΔΑ ΤΟΥ ΝΕΣΤΟΥ

Πρόκειται για την μοναδικής ομορφιάς κοιλάδα που διασχίζει ο ποταμός Νέστος στην πορεία του προς την έξοδό του στο Αιγαίο. Η περιοχή αυτή που αποκαλείται Τέμπη



του Νέστου, αλλά και Στενά του Νέστου, ευρίσκεται μεταξύ Σταυρουπόλεως και Τοξοτών. Την οφιοειδή κοίτη του ποταμού με τις δασώδεις όχθες, ακολουθεί η σιδηροδρομική γραμμή στην διαδρομή της από Δράμα προς Ξάνθη, που το διακριτικό της πέρασμα όχι μόνο δεν προσβάλλει το τοπίο αλλά δένει αρμονικά με αυτό προσθέτοντας μία ακόμη πινελιά στο πανέμορφο αυτό κάδρο του δημιουργού. Στην μέση της διαδρομής αυτής υπάρχει ο παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός των Λιβερών, ο οποίος εξυπηρετούσε κυρίως διασταυρώσεις τραινών αλλά και τους λιγοστούς κατοίκους του ομώνυμου χωριού που ευρίσκεται ψηλά στο βουνό σε απόσταση δύο περίπου ωρών από το μονοπάτι. Σήμερα το χωριό είναι ερειπωμένο, χωρίς κανένα κάτοικο αλλά με έντονο ενδιαφέρον για τα άγρια άλογα που υπάρχουν στην περιοχή του και ο Σταθμός έχει πάψει από πολλά χρόνια να λειτουργεί. Τα κτίρια του σταθμού, ο ΟΣΕ τα επισκέυασε και τα μετέτρεψε σε ξενώνα και εστιατόριο και τα παραχώρησε στην Περιηγητική Λέσχη Νέστου η οποία τα λειτουργεί, προσφέροντας τα προς ενοικίαση, στους επισκέπτες της περιοχής. Ο ξενώνας, που παλιά ήταν το σπίτι του σταθμάρχη έχει ανασκευαστεί κατά τον καλύτερο τρόπο και στα δύο διαμερίσματά του φιλοξενεί 16 άτομα.

Οι επιλογές που υπάρχουν σήμερα για να φτάσει κάποιος στα στενά του Νέστου με το τρένο, έχουν πλέον περιορισθεί, σε σύγκριση με το παρελθόν που υπήρχε δυνατότητα αποβίβασης, ακόμα και στον κλειστό στην κυκλοφορία, σταθμό των Λιβερών, που βρίσκεται στην καρδιά των στενών.

4.5 ΑΧΛΑΔΟΚΑΜΠΟΣ

ΤΑΥΤΟΤΗΤΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ

Συνολικό μήκος: 28χλμ

Χαμηλότερο υψόμετρο: 188μ

Υψηλότερο υψόμετρο: 644μ

Γέφυρες : 14

Σήραγγες : 1

Σταθμοί : 4

Μεγ. κλίση : 2,1 %

Ελάχιστη ακτίνα καμπυλότητας : 90μ

Μέγιστη δρομολογιακή ταχύτητα : 90χλμ

Εύρος γραμμής : 1μ

Λεξιλόγιο : Χ.Θ. : χιλιομετρική θέση

Σ.Σ. : σιδηροδρομικός σταθμός



Σε απόσταση 170χλμ περίπου νοτιοδυτικά της Αθήνας στην ανατολική Πελοπόννησο βρίσκεται ίσως η ωραιότερη σιδηροδρομική διαδρομή της νοτίου Ελλάδας. Αυτή η διαδρομή αφορά τον περίγυρο της κοιλάδας του Αχλαδόκαμπου και ξεκινά

νοητά από το φαράγγι της Ανδρίτσας στην Χ.Θ. 78 με υψόμετρο 188μ και ολοκληρώνεται στον Σ.Σ. Παρθενίου στην Χ.Θ. 106 και σε υψόμετρο 644μ. Οι σιδηροδρομικές αποστάσεις μετρούν από τον Σ.Σ. Κορίνθου. Ο ταξιδιώτης θα αναρριχηθεί 450μ, θα περάσει πάνω από 14 μεγαλοπρεπείς γέφυρες ηλικίας 120 ετών, θα διαπεράσει μία σήραγγα, θα διέλθει από 4 παραδοσιακούς σταθμούς θα διανύσει συνολικά 28χλμ μεγάλου φυσικού κάλλους με ξεροπόταμους ή χείμαρρους, όμορφα χωριά, γραφικά ξωκλήσια, θα αγναντέψει την κοιλάδα του Αχλαδόκαμπου βουτηγμένη στα ελαιόδεντρα , θα θαυμάσει τις χιονισμένες ή ανθισμένες οροσειρές των ορέων Κτενιά και Πάρνωνα, θα δει τον ουρανό να κυριεύεται από θεόρατες αγριοβελανιδιές, από αιωνόβια πλατάνια, θα γευτεί τις μυρωδιές της ρίγανης, του σφενδάμου και εάν βρεθεί και σαν περιπατητής στην περιοχή θα απολαύσει τους ήχους των κοπαδιών των αιγοπροβάτων, θα δροσιστεί από γάργαρες πηγές, θα ακούσει τους ήχους των γερακιών, ενίοτε θα απολαύσει την απόλυτη ηρεμία και ησυχία και εντέλει δεν θα μεταφερθεί , θα <ταξιδεύσει> !

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ασφάλεια των σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί παγκοσμίως το πιο δυνατό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των μεταφορών όλων των υπολοίπων κλάδων. Η αυξημένη ασφάλεια οφείλεται στα αυστηρά πλαίσια των σιδηροδρομικών κανόνων που αυτονόητα πρέπει να τηρούνται με ευλάβεια από το εμπλεκόμενο προσωπικό. Οι κανόνες για την ασφάλεια πρέπει να προσαρμόζονται στις τεχνολογικές εξελίξεις και στις αυξανόμενες ταχύτητες που σταδιακά επικρατούν, ενώ το ανθρώπινο δυναμικό πρέπει να εκπαιδεύεται διαρκώς στις νέες συνθήκες.

Αν και η Ασφάλεια δεν είναι ο τομέας στον οποίο ο ελληνικός σιδηρόδρομος υστερεί περισσότερο από κάθε άλλη ευρωπαϊκή ή διεθνή χώρα, η βελτίωσή της αποτελεί τη σημαντικότερη προτεραιότητα του Σχεδίου Ανασυγκρότησης. Για το Υπουργείο Μεταφορών & Επικοινωνιών και τον ΟΣΕ η Ασφάλεια προέχει όλων των άλλων επιδιώξεων και θα διασφαλιστεί έναντι οποιουδήποτε τιμήματος, ακόμα κι αν σε αυτό περιλαμβάνεται η επιμήκυνση του χρόνου διαδρομής σε ορισμένα δρομολόγια.

5.1 ΕΦΑΡΜΟΣΜΕΝΑ ΜΕΤΡΑ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΗΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑ

Τα βήματα που έχουν ήδη υλοποιηθεί ή πρόκειται να ξεκινήσουν τις αμέσως προσεχείς ημέρες είναι τα εξής:

- I. Εκστρατεία ευαισθητοποίησης του ανθρώπινου δυναμικού που σχετίζεται με την κυκλοφορία (Μηχανοδηγοί και Σταθμάρχες) ως προς την ανάγκη τήρησης κανόνων γνωστών μεν, αλλά που συχνά παραμελούνται στην καθημερινή πρακτική.
- II. Εφαρμογή νέου Κανονισμού Ασφαλούς Εργασίας ανθρώπινου δυναμικού υποδομής και σχετική εκπαίδευσή του.
- III. Κατάργηση του «επιδόματος κανονικότητας» που θεσπίστηκε το 2002 με στόχο την επιβράβευση των μηχανοδηγών που φθάνουν εγκαίρως στον προορισμό τους. Θέσπιση κινήτρων με τη μορφή BMS (bonus malus system)

για τους μηχανοδηγούς που τηρούν ευλαβικά τους κανονισμούς και δεν ευθύνονται για ατυχήματα.

- IV. Τροποποίηση των διαδικασιών διερεύνησης των αιτιών των συμβάντων αλλά και των πειθαρχικών διαδικασιών σε περιπτώσεις ατυχημάτων, ώστε να επιταχυνθεί η ανάδραση και να μην υπερβαίνει τους 3 συνολικά μήνες. Επιπρόσθετα, ορισμός μόνιμης επιτροπής διερεύνησης σοβαρών συμβάντων.
- V. Καθιέρωση ως υποχρεωτικού του προληπτικού ελέγχου της κατάστασης της γραμμής δυο φορές το χρόνο με τη χρήση ειδικού καταγραφικού μηχανήματος που εντοπίζει τις ατέλειες εκείνες που δύνανται να προκαλέσουν εκτροχιασμό. Συστηματική επιδιόρθωση των εντοπιζόμενων ατελειών.
- VI. Εκτεταμένη πανελλαδική στοχευμένη εκστρατεία ευαισθητοποίησης πεζών και εποχούμενων πολιτών για τους κανόνες προτεραιότητας στις ισόπεδες διαβάσεις με αξιοποίηση νέων καναλιών επικοινωνίας (viral marketing, door-to-door στο σύνολο των περιοχών πλησίον του δικτύου, κ.ά.). Πρόσκληση των τηλεοπτικών σταθμών για συσστράτευση και αφιλοκερδή ανταπόκριση.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Η στροφή προς την ανάπτυξη και ανάπλαση του σιδηροδρομικού δικτύου και τη γενικότερη ενδυνάμωση των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με τη χρήση του σιδηροδρόμου, αποτελεί τα τελευταία χρόνια μια βασική προτεραιότητα των περισσότερων Ευρωπαϊκών χωρών. Τα οφέλη που απορρέουν από την αναδημιουργία και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου είναι πλέον ευρέως αποδεκτά και η χώρα μας δείχνει να εναρμονίζεται με τις γενικότερες τάσεις και στρατηγικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που σχετίζονται με την ανάπτυξη ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Στο εδάφιο, αυτό αναπτύσσονται οι δραστηριότητες του οργανισμού, οι στρατηγικές δράσεις, οι βασικές προτεραιότητες που έχει θέσει και τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη σήμερα και υποδεικνύουν τις μελλοντικές προοπτικές ανάπτυξης του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

6.1 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Οι κεντρικές επιδιώξεις του οργανισμού εκφράζονται μέσα από τους στρατηγικούς στόχους που ο οργανισμός έχει θέσει σε μακροπρόθεσμο χρονικό ορίζοντα. Οι στόχοι αυτοί είναι:

- Η επέκταση και βελτίωση της σιδηροδρομικής υποδομής.
- Η παροχή υπηρεσιών μεταφοράς υψηλής ποιότητας
- Η αύξηση του μεριδίου αγοράς στην αγορά των μεταφορών
- Η βελτίωση της οικονομικής θέσης του οργανισμού
- Η προσαρμογή της οργάνωσης στα διεθνή πρότυπα και τις επιταγές της Ευρωπαϊκής Ένωσης
- Η διατήρηση και η ενίσχυση του κοινωνικού ρόλου του οργανισμού

6.1.1 ΑΞΟΝΕΣ ΔΡΑΣΗΣ

Οι άξονες δράσεις για την επίτευξη των στόχων του Ο.Σ.Ε είναι:

- Βελτίωση της στρατηγικής τοποθέτησης στην αγορά των μεταφορών

- Επιχειρησιακή, θεσμική και οργανωτική αναδιάρθρωση του Ο.Σ.Ε
- Οικονομική εξυγίανση
- Διασφάλιση οικονομικών πόρων
- Σχεδιασμός και υλοποίηση επενδύσεων
- Ανάπτυξη ανταγωνιστικής επιχειρηματικής πολιτικής
- Ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού

6.2 ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (Ο.Σ.Ε) δεν αποτελεί πλέον έναν ενιαίο οργανισμό, αλλά έναν όμιλο επιχειρήσεων που περιλαμβάνει συνολικά πέντε θυγατρικές εταιρίες: την ΕΔΙΣΥ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ Α.Ε., τη ΓΑΙΑΟΣΕ, την ΕΡΓΟΣΕ και την ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΑ ΚΕΝΤΡΑ Α.Ε. Η διαίρεση αυτή του οργανισμού είχε ως αφετηρία το όραμα της ριζικής αναδιοργάνωσής του αλλά και της απόκτησης μιας νέας σύγχρονης ταυτότητας του οργανισμού η οποία θα σημάνει μια νέα εποχή για την ανάπτυξη και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

6.2.1 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

Οι δραστηριότητες του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας δεν περιορίζονται εντός των ορίων του ελληνικού κράτους αλλά επεκτείνονται και στο εξωτερικό, καθώς ο οργανισμός επιχειρεί να αναπτύξει δραστηριότητες και σε διεθνές επίπεδο. Το όραμα άλλωστε του ομίλου είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο όμως θα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των διευρωπαϊκών δικτύων με βασικούς άξονες προτεραιότητας τις ασφαλείς και άνετες μετακινήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο στόχος που έχει θέσει ο οργανισμός στην Ελλάδα είναι ο εκσυγχρονισμός του δικτύου και του τροχαίου υλικού, ούτως ώστε να κάνει δυναμική την παρουσία του στο μέλλον, να εδραιώσει τη θέση του ανάμεσα στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, να συμβάλλει στην οικονομική αναβάθμιση της χώρας και να καταστεί ανταγωνιστικός και ισάξιος των σύγχρονων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων.

6.2.2 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΔΡΑΣΕΙΣ

Οι στρατηγικές δράσεις του οργανισμού, εντοπίζονται σε τρεις βασικούς τομείς.

- τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών
- τον τομέα των τουριστικών διαδρομών
- τον τομέα που σχετίζεται με τις μεταφορές με τον προαστιακό σιδηρόδρομο

6.2.2.1 ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών και οι στρατηγικές δράσεις που αφορούν το συγκεκριμένο τομέα, σχετίζεται κυρίως με την κατασκευή του εμπορευματικού κέντρου στο Θριάσιο το οποίο πρόκειται να αποτελέσει ένα σταθμό διαλογής. Επίσης οι στρατηγικές δράσεις που δρομολογούνται στα πλαίσια της ανάπτυξης των εμπορευματικών μεταφορών περιλαμβάνουν τη σιδηροδρομική σύνδεση με το λιμένα του Ν. Ικονίου στην ευρύτερη περιοχή της πρωτεύουσας, τη βελτίωση της σιδηροδρομικής γραμμής με το λιμένα Θεσσαλονίκης και τη σύνδεση της γραμμής με το λιμένα του Ικονίου, της Πάτρας και της Αλεξανδρούπολης. Τέλος, στο υπό ανέγερση εμπορευματικό κέντρο στο Θριάσιο πρόκειται να συγκεντρωθούν εγκαταστάσεις του Ο.Σ.Ε. που προς το παρόν βρίσκονται διάσπαρτες σε διάφορες περιοχές της πρωτεύουσας.

6.2.2.2 ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

Ο Ο.Σ.Ε., εκτός από τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του, επιχειρεί την επέκταση των δραστηριοτήτων του σε τομείς όπως ο εναλλακτικός τουρισμός. Τα τελευταία χρόνια, η προσπάθεια συγκράτησης του ρεύματος του μαζικού τουρισμού σε όσο το δυνατό χαμηλότερα επίπεδα και η προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού αποτελεί μια από τις βασικές προτεραιότητες των πολιτικών που σχετίζονται με την τουριστική ανάπτυξη. Στα πλαίσια ανάπτυξης των εναλλακτικών μορφών τουρισμού στη χώρα μας, ο Ο.Σ.Ε., προωθεί το σιδηροδρομικό τουρισμό, μια από τις κυριότερες μορφές επιλεκτικού τουρισμού, μέσα από την αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου σε περιοχές που παρουσιάζουν ιδιαίτερο φυσικό κάλλος και μάλιστα σε

ορισμένες περιπτώσεις η πρόσβαση σε αυτές είναι δυνατή μόνο με το τρένο. Σε πρώτη φάση ο οργανισμός έχει προχωρήσει στην αξιοποίηση τριών τουριστικών γραμμών, στις οποίες έχουμε αναφερθεί παραπάνω, αυτές είναι ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτού- Καλαβρύτων, το τρενάκι του Πηλίου, και η διαδρομή στην κοιλάδα του Νέστου. Επίσης περιοχές όπως η Αρχαία Ολυμπία, το φαράγγι του Βουραϊκού, η ορεινή Αρκαδία κ.α. είναι κάποια από τα μέρη που μπορούν να θαυμάσουν όσοι ταξιδεύουν με τρένο (www.ose.gr).

6.2.2.3 ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ

Ο προαστιακός συνδέει ήδη την Αθήνα με το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» και την Κόρινθο. Πρόκειται μάλιστα να επεκταθεί σύντομα στη Χαλκίδα και τη Θήβα. Εκτός όμως από την περιοχή της πρωτεύουσας, ο προαστιακός πρόκειται να αναπτυχθεί και στη Θεσσαλονίκη. Ο Ο.Σ.Ε. έχει ήδη προγραμματίσει και εκτελεί έργα στην ευρύτερη περιοχή της συμπρωτεύουσας. Για τα έργα αυτά χρησιμοποιείται υλικό νέας τεχνολογίας και νέο τροχαίο υλικό. Οι γραμμές που θα περιλαμβάνει ο προαστιακός σιδηρόδρομος της Θεσσαλονίκης είναι:

- Θεσσαλονίκη – Κατερίνη – Πλαταμώνας
- Θεσσαλονίκη – Βέροια – Έδεσσα – Κοζάνη – Φλώρινα
- Θεσσαλονίκη – Ειδομένη
- Θεσσαλονίκη – Κιλκίς – Σέρρες

6.3 ΤΑ ΕΡΓΑ

6.3.1 ΕΡΓΑ ΣΕ ΕΞΕΛΙΞΗ

Τα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη για την ανασυγκρότηση και τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου εντάσσονται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα

τρένων υψηλών ταχυτήτων ή συνδυασμένων μεταφορών ή και συμβατικών τρένων. Υλοποιούνται με τη χρηματοδοτική συνεισφορά των Ευρωπαϊκών Ταμείων. Στην Πάτρα, την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και την Ειδομένη πρόκειται να κατασκευαστεί διπλή ηλεκτροκινούμενη και τηλε- διοικούμενη γραμμή η οποία θα κυκλοφορείται με μέγιστες ταχύτητες έως και 200 km/h. Ως εκ τούτου οι χρόνοι διαδρομής θα μειωθούν. Συνάμα αναπτύσσεται και το λοιπό περιφερειακό δίκτυο που περιλαμβάνει τη Δυτική και Ανατολική Μακεδονία, τη Θράκη και την Πελοπόννησο (διαδρομή Πάτρα- Καλαμάτα- Κόρινθος). Τα έργα του σιδηροδρόμου εκτείνονται κύρια στον άξονα Πάτρα - Αθήνα -Θεσσαλονίκη - Ειδομένη προς FYROM και Προμαχώνα προς Βουλγαρία. Τέλος, στο νομό Αιτωλοακαρνανίας, ανακατασκευάζεται η γραμμή Αγρινίου- Μεσολογγίου- Κρουνερίου επεκτείνοντας κατά 62 χιλιόμετρα το σημερινό δίκτυο.

6.3.2 ΕΡΓΑ ΣΕ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟ

Το μεγαλύτερο ίσως έργο που σχετίζεται με τις σιδηροδρομικές συνδέσεις και πρόκειται να κατασκευαστεί στη χώρα μας είναι η γραμμή που θα διασχίζει το δυτικό άξονα της Ελλάδας. Για την κατασκευή του θα χρησιμοποιηθούν σύγχρονα μέσα και μέθοδοι που θα έχουν ως αποτέλεσμα τη μείωση του χρονοδιαγράμματος κατασκευής και τον περιορισμό του κατασκευαστικού κόστους. Έχει προγραμματιστεί η διάνοιξη μεγάλου αριθμού σηράγγων με μηχανήματα TBM («μετροπόντικας») καθώς και η κατασκευή γεφυρών με σύγχρονα μέσα λαμβάνοντας υπόψη τη μορφολογία της περιοχής. Τα υλικά που πρόκειται να χρησιμοποιηθούν εφαρμόζονται στην κατασκευή γραμμών υψηλών ταχυτήτων σε σιδηροδρομικά δίκτυα της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

6.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

Στην ενότητα αυτή, γίνεται η αναλυτική παρουσίαση του έργου για κάθε γραμμή ξεχωριστά. Παρουσιάζονται συνολικά πέντε τμήματα και τα κύρια χαρακτηριστικά τους.

6.4.1 ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ – ΙΩΑΝΝΙΝΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ

Η μελέτη της γραμμής ξεκίνησε το 1992 με εκπόνηση μελέτης, όσον αφορά τις τεχνικές χαράξεις από το Εθνικό Μετσόβιο Πολυτεχνείο και κυκλοφοριακής και χρηματοοικονομικής αξιολόγησης από το κέντρο Οικονομικών Ερευνών του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών. Το 1997 έγινε η επικαιροποίηση των μελετών. Οι μελέτες αφορούν δύο διαδρομές: Καλαμπάκα- Ιωάννινα και Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα. Όσον αφορά την πρώτη ιαδρομή προβλέπεται στρώση γραμμής μήκους 79,2 χιλιομέτρων εκ των οποίων τα 15,5 θα διέρχονται μέσα από 8 σήραγγες που πρόκειται να διανοιχθούν και οι 2 σημαντικότερες θα έχουν μήκος 7,748 και 4,345 χιλιόμετρα. Επιπλέον προβλέπεται και η κατασκευή γεφυρών. Όσον αφορά τη δεύτερη διαδρομή, προβλέπεται στρώση γραμμής μήκους 68 χιλιομέτρων και κατασκευή 10 σηράγγων συνολικού μήκους 26,7 χιλιομέτρων. Η μέγιστη ταχύτητα που προβλέπεται από τις μελέτες είναι 160 km/h και 120 km/h σε περιοχές με δυσμενές ανάγλυφο και μέγιστη κλίση 20%. Η γραμμή όπως έχει ήδη αναφερθεί θα είναι ηλεκτροκινούμενη και τηλε- διοικούμενη ενώ θα διαθέτει σύγχρονη σηματοδότηση.

6.4.2 ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ - ΚΟΖΑΝΗ

Η γραμμή που πρόκειται να συνδέσει την Καλαμπάκα με την Κοζάνη θα είναι μονή γραμμή, ηλεκτροκινούμενη και τηλε- διοικούμενη και θα διαθέτει σύγχρονη σηματοδότηση. Οι απαραίτητες μελέτες (μελέτη χάραξης, μελέτη περιβαλλοντικών επιπτώσεων κ.λ.π.) χρηματοδοτούνται από το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα (ΠΕΠ) Δυτικής Ελλάδας.

6.4.3 ΑΝΤΙΡΡΙΟ - ΙΩΑΝΝΙΝΑ

Η εκπόνηση της μελέτης περατώθηκε από την εταιρία Atkins για την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ Αντιρρίου - Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας στην οποία θα προβλέπεται και σύνδεση της γραμμής με τον ήδη κατασκευασμένο λιμένα Πλατυγυαλίου (περιοχή Αστακού).

6.4.4 ANTIPPIO - RIO

Η σύνδεση της γραμμής Ιωαννίνων - Αντιρρίου με την γραμμή Αθηνών - Πατρών θα υλοποιηθεί με την δρομολόγηση ταχύπλοων σκαφών για τις επιβατικές μεταφορές και σιδηροδρομικών ferry-boat για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Ο Ο.Σ.Ε. μελέτησε σε ερευνητικό επίπεδο, την εναλλακτική λύση της μελλοντικής σύνδεσης της γραμμής Ιωαννίνων - Αντιρρίου με υποθαλάσσια σήραγγα ή επικαθήμενη στον πυθμένα. Η σιδηροδρομική σύνδεση των στενών μήκους 2,4 χιλιομέτρων θα αποτελέσει -όταν υλοποιηθεί- ένα πρωτοποριακό πρόγραμμα εφαρμοσμένης μηχανικής λόγω του σημαντικού βάθους του πυθμένα (65 έως 70 μ) και των εδαφικών συνθηκών. Μετά από μια έρευνα εναλλακτικών λύσεων, προτείνεται η κατασκευή σήραγγας, συνολικού μήκους 9,5 χιλιομέτρων.

6.4.5 RIO – ΠΑΤΡΑ – ΠΥΡΓΟΣ - ΚΑΛΑΜΑΤΑ

Η γραμμή αυτή είναι μονή και αποτελείται από δύο τμήματα: Το τμήμα Ρίο- Πάτρα- Πύργος- Ολυμπία και το τμήμα Πύργος- Καλόνερο- Ζευγολατιό- Καλαμάτα. Η μέγιστη ταχύτητα που προβλέπεται για αυτή τη γραμμή είναι 160 km/h εκτός από ορισμένα δύσβατα σημεία στα οποία θα φτάνει τα 120 km/h. Η γραμμή θα είναι ηλεκτροκινούμενη, τηλε- διοικούμενη και θα διαθέτει πλήρες σύστημα σηματοδότησης. Στο πρώτο τμήμα εντάσσονται και οι συνδέσεις με τους λιμένες Κυλλήνης και Κατακόλου ενώ το δεύτερο τμήμα διακρίνεται από ένα σημαντικό πλεονέκτημα αφού στο μεγαλύτερο μήκος του διέρχεται από πεδινές εκτάσεις, που σημαίνει ότι η μέγιστη ταχύτητα που μπορεί να αναπτυχθεί στο τμήμα αυτό είναι ίση με 160 km/h.

6.5 ΕΠΙΔΡΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Εκτός από την άνεση και την ταχύτητα στις μετακινήσεις των επιβατών, η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου στο δυτικό άξονα της χώρας, συνδέεται άμεσα με τη γενικότερη αναβάθμιση των παραπλήσιων στο δίκτυο περιοχών. Η γεωγραφικά απομονωμένη Δυτική Ελλάδα, αναπτύσσεται οικονομικά, ενώ ενισχύεται η

διαμετακομιστική δραστηριότητα αφού προωθούνται οι εξαγωγές απ τους λιμένες της δυτικής Ελλάδας στο εξωτερικό. Οι αποστάσεις από τα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας (Αθήνα- Θεσσαλονίκη- Πάτρα) μειώνονται αφού η δυτική Ελλάδα αποκτά για πρώτη φορά σύνδεση με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο. Δίνεται η δυνατότητα για τη βελτίωση των υποδομών και την δημιουργία νέων.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας πρόκειται να συνδεθεί σιδηροδρομικά με τα λιμάνια του Ικονίου, της Πάτρας, της Θεσσαλονίκης και της Αλεξανδρούπολης τα οποία αποτελούν εμπορευματικούς κόμβους και τα έργα αυτά υλοποιούνται με τη συγχρηματοδότηση των ταμείων της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Η δυτική Μακεδονία επικοινωνεί σιδηροδρομικά με τη Θεσσαλία και οι χρόνοι μετακίνησης μειώνονται σημαντικά. Επίσης, η βορειοδυτική Μακεδονία συνδέεται απευθείας με την κεντρική και νότια Ελλάδα ενώ ο άξονας Ρίου- Πατρών- Καλαμάτας θα εξυπηρετήσει τη Δυτική Πελοπόννησο προσφέροντας ένα σύγχρονο και άνετο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι η δημιουργία ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου εφάμιλλου με τα σύγχρονα Ευρωπαϊκά δίκτυα, προωθεί τη γενικότερη άνθηση της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και δημιουργεί συγκριτικό πλεονέκτημα στην περιοχή, η οποία μάλιστα συγκρινόμενη με τις υπόλοιπες περιφέρειες της χώρας, έχει το χαμηλότερο εισόδημα. Οι τομείς που δύνανται να αναπτυχθούν είναι κυρίως το εμπόριο και οι μεταφορές που με τη σειρά τους δημιουργούν τις προϋποθέσεις για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής και δευτερευόντως ο τουρισμός και οι υπηρεσίες που σχετίζονται με αυτόν. Ενδυναμώνεται η διαμετακομιστική δραστηριότητα, εισρέει κεφάλαιο και η περιοχή ανταγωνίζεται πλέον τις ήδη ανεπτυγμένες περιοχές της χώρας.

6.6 ΤΟ ΕΡΓΟ ΚΑΙ Η ΔΙΕΘΝΗΣ ΤΟΥ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Εκτός από τα έργα που κατασκευάζονται και σχεδιάζονται για να υλοποιηθούν εντός των συνόρων της χώρας, η Ελλάδα, συνδέεται σιδηροδρομικά και με χώρες του εξωτερικού μέσω τριών πανευρωπαϊκών διαδρόμων. Οι διαδρομές που ακολουθούν οι άξονες αυτοί και καταλήγουν στην Ελλάδα είναι:

- Ο διάδρομος IV, Δρέσδη- Ουγγαρία- Βουλγαρία- Θεσσαλονίκη.

- Ο διάδρομος ΙΧ, Ελσίνκι – Πετρούπολη – Μόσχα – Βουκουρέστι – Ορμένιο – Αλεξανδρούπολη.
- Ο διάδρομος Χ, Σάλτσμπουργκ – Βελιγράδι – Θεσσαλονίκη.

Οι παραπάνω άξονες συνδέονται έμμεσα με το δυτικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας μας, ενώ μέσω των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας γίνεται και η σύνδεση με την Πανευρωπαϊκή Περιοχή Μεταφορών της Αδριατικής και του Ιονίου πελάγους.

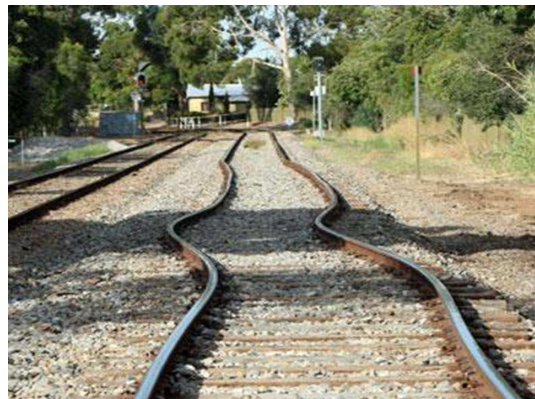
Το συμπέρασμα στο οποίο μπορούμε να καταλήξουμε στο σημείο αυτό, είναι το γεγονός ότι η ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου δεν εξυπηρετεί μόνο τις μετακινήσεις, εμπορευματικές και επιβατικές με τρένο αλλά και τις συνδυασμένες μεταφορές αφού συνδέει την υπόλοιπη χώρα με σημαντικά διαμετακομιστικά κέντρα που με τη σειρά τους εξυπηρετούν τις θαλάσσιες μεταφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΠΟΥ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΖΕΙ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ακολουθώντας τα βήματα της Ευρώπης, η χώρα μας, δείχνει ενδιαφέρον για την ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου και την προώθηση των σιδηροδρομικών μετακινήσεων. Προς το παρόν όμως το σύστημα των ελληνικών σιδηροδρομικών μεταφορών δεν είναι εφάμιλλο με το ευρωπαϊκό και ως εκ τούτου δεν μπορεί ακόμη να ανταγωνιστεί. Οι πρώτες προσπάθειες για την ανασυγκρότηση του σιδηροδρόμου έχουν ήδη ξεκινήσει, ωστόσο υπάρχουν δυσεπίλυτα προβλήματα που καθυστερούν την ανάπτυξη και σχετίζονται αφενός μεν με τις ελλείψεις στις υποδομές ή και την παντελή ανυπαρξία τους, αφετέρου δε με την νοοτροπία που έχει διαμορφώσει ο μέσος Έλληνας πολίτης σχετικά με το μέσο που θα επιλέξει για τις μετακινήσεις του. Τα σημαντικότερα προβλήματα του ελληνικού σιδηροδρόμου είναι:

- **Σιδηροδρομικό δίκτυο.**

Ουσιαστικά η Ελλάδα δε διαθέτει σιδηροδρομικό δίκτυο, επαρκές για να καλύψει τις ανάγκες του σύγχρονου πολίτη, αφού στη μεγαλύτερη έκταση της χώρας δεν διατίθεται σιδηροδρομικό δίκτυο ενώ όπου διατίθεται



σιδηροδρομική σύνδεση υπάρχουν προβλήματα που σχετίζονται με την ταχύτητα και ως εκ τούτου με το χρόνο μετακίνησης καθώς και με την άνεση των μετακινήσεων αφού το ήδη υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αρκετά παλιό. Αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι οι πολίτες να προτιμούν για τις μετακινήσεις τους το ιδιωτικό τους αυτοκίνητο ή άλλα μέσα μεταφοράς.

- **Η εικόνα που παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια ο Ο.Σ.Ε.** Ένας βασικός περιορισμός σχετίζεται με την εικόνα που παρουσιάζει τα τελευταία χρόνια ο Ο.Σ.Ε. Στον οργανισμό βρίσκεται σε εξέλιξη μια δραματική **μείωση του προσωπικού** του της τάξης του 17%, η κατάσταση του τροχαίου υλικού παρουσιάζει προβλήματα τόσο στη διασπορά του, δεδομένου ότι ο Ο.Σ.Ε είναι

αναγκασμένος να συντηρεί τροχαίο υλικό Κανονικού και Μετρικού Πλάτους, όσο και στην παλαιότητα του υλικού αυτού που δεν επαρκεί για την κάλυψη των τρεχουσών αναγκών ενώ τα οικονομικά αποτελέσματα του οργανισμού παρουσιάζουν διαχρονική επιδείνωση, σε όλα τα επίπεδα μέτρησής τους. Η διαμόρφωση των χρεωστικών τόκων (αύξηση κατά 56 εκατ. € στην τριετία 2003-2005) και των αποσβέσεων (αύξηση κατά 38 εκατ. €), επηρεάζουν



καταλυτικά την εξέλιξη των Καθαρών Αποτελεσμάτων (www.ose.gr).

- **Μορφολογία και γεωγραφικό ανάγλυφο της Ελλάδας.** Η Ελλάδα είναι κατά βάση μια χώρα

ορεινή με τη μεγάλη οροσειρά της Πίνδου να αποτελεί ένα φυσικό όριο ανάμεσα στη δυτική και την ανατολική Ελλάδα ενώ το γεωγραφικό διαμέρισμα της Πελοποννήσου είναι κατά βάση ορεινό. Η μορφή αυτή που παρουσιάζει το ανάγλυφο αποτελεί περιοριστικό παράγοντα αφού απαιτούνται ειδικές μελέτες για τη χάραξη σιδηροδρομικής γραμμής ενώ τις περισσότερες φορές οι απότομες κλίσεις καθιστούν τη χάραξη αδύνατη. Επιπρόσθετα, σε περιοχές όπου το ανάγλυφο είναι απότομο, δεν είναι δυνατή η ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων ενώ η χρηματοδότηση που απαιτείται για τη σύνταξη των μελετών σε ορεινές περιοχές είναι σαφώς μεγαλύτερη.

- **Η νοοτροπία του μέσου Έλληνα πολίτη.** Ένα τρίτο σημαντικότατο πρόβλημα που υπάρχει στη χώρα μας, σχετίζεται με τη **νοοτροπία** του μέσου Έλληνα πολίτη. Για το σύγχρονο Έλληνα πολίτη, ο σιδηρόδρομος, αποτελεί την τελευταία επιλογή του για τις μετακινήσεις, εκτός εάν πρόκειται για τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο, το ΜΕΤΡΟ και τον προαστιακό που αποδεδειγμένα πλέον, διευκολύνουν σε μεγάλο βαθμό τις μετακινήσεις στην πρωτεύουσα. Και σε αυτή την περίπτωση όμως το ιδιωτικό αυτοκίνητο συνεχίζει να κατέχει την πρώτη θέση στις προτιμήσεις των πολιτών για τις μετακινήσεις τους, τόσο μέσα στην πόλη όσο και έξω από αυτή.

- **Σιδηροδρομικές υποδομές.** Τέλος οι σιδηροδρομικές υποδομές που διαθέτει η χώρα δεν υπακούουν σε καμία περίπτωση στα σύγχρονα ευρωπαϊκά πρότυπα. Οι μετακινήσεις δεν παρέχουν την απαιτούμενη άνεση ενώ οι ταχύτητες είναι μικρές και ο χρόνος ταξιδιού μεγάλος. Μάλιστα στις περισσότερες περιοχές της χώρας δεν υπάρχει σιδηρόδρομος και ο Έλληνας πολίτης είναι εντελώς αποκλεισμένος από αυτή την επιλογή. Αποτέλεσμα της κατάστασης αυτής είναι χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου είτε γιατί προσφέρει μεγαλύτερη άνεση και ταχύτητα είτε γιατί σε ορισμένες περιπτώσεις αποτελεί τη μοναδική επιλογή.

7.1 ΠΡΟΒΛΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΚΑΙ ΜΕ ΤΟ ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΣΥΓΚΡΟΤΗΣΗΣ

Ο ελληνικός σιδηρόδρομος, εκτός από τα παραπάνω βασικά προβλήματα, αντιμετωπίζει και προβλήματα σε σχέση με το Σχέδιο Ανασυγκρότησής του. Τα προβλήματα αυτά είναι επιγραμματικά:

- Τεράστιο έλλειμμα, που οφείλεται κυρίως στη διαχρονική ασυνέπεια της Ελληνικής Πολιτείας ως προς τις οικονομικές υποχρεώσεις της προς τον σιδηρόδρομο (χρηματοδότηση υποδομής και ελλείμματος από παρεχόμενες κοινωνικές υπηρεσίες), εν αντιθέσει προς τα άλλα μέσα μεταφοράς και εξώθηση σε δανεισμό με υψηλά και επαχθή τοκοχρεολύσια (περίπου το 40% του συνολικού χρέους του Ομίλου ΟΣΕ)
- Κακοδιαχείριση και ατασθαλίες από πλευράς της διορισμένης νομενκλατούρας του κρατικοδίαιτου ΟΣΕ.
- Μη ορθολογική διαχείριση του προσωπικού και των υπόλοιπων πόρων του συστήματος
- Απληραιωμένοι κανονισμοί και πρακτικές λειτουργίας που διογκώνουν το μοναδιαίο λειτουργικό κόστος.
- Αντιπελατοκεντρική πολιτική σε αρκετές περιπτώσεις.

- Ποσοτική ανεπάρκεια προσωπικού πρώτης γραμμής και τροχαίου υλικού για την κάλυψη των αναγκών της ζήτησης.
- Απαράδεκτες καθυστερήσεις στον χρόνο εκτέλεσης και αποπεράτωσης των αναγκαίων έργων ανακαίνισης και εκσυγχρονισμού-ανάπτυξης του δικτύου.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι η ανάγκη ανασυγκρότησης του ελληνικού σιδηρόδρομου, παρ' όλα τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, είναι επιτακτική και τα οφέλη που απορρέουν από αυτή μεγάλα. Η οικονομική ανάκαμψη των περιοχών από τις οποίες διέρχεται ο σιδηρόδρομος, η πρόσθετη επιλογή ενός σύγχρονου μέσου για τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές και κυρίως η προστασία του φυσικού περιβάλλοντος είναι μερικά από αυτά και επιπρόσθετα αποτελούν σημαντικά κίνητρα για την ανάπτυξη στρατηγικών και την προώθηση πολιτικών προς την κατεύθυνση αυτή.

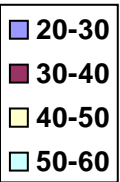
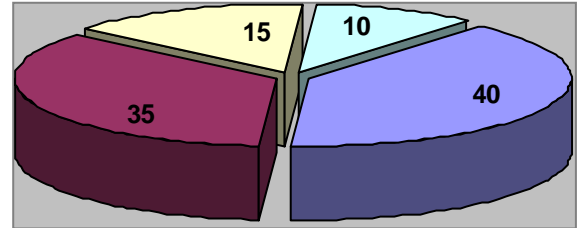
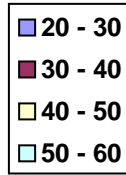
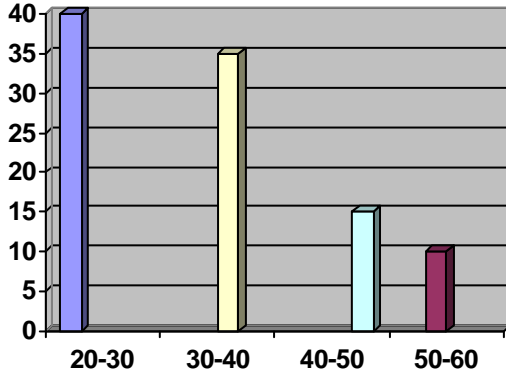
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Ο σιδηρόδρομος εκτός από τα προβλήματα που αντιμετωπίζει, έχει και αρκετά πλεονεκτήματα ως προς τη σύγκρισή του με τα άλλα χερσαία μέσα μεταφοράς, το οδικό δίκτυο την μεταφορά εμπορευματικών φορτίων αλλά και ως προς την προστασία του περιβάλλοντος που αποτελεί ένα από τα σημαντικότερα προβλήματα στις μέρες μας.

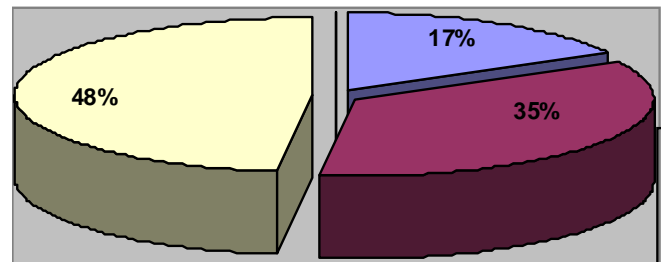
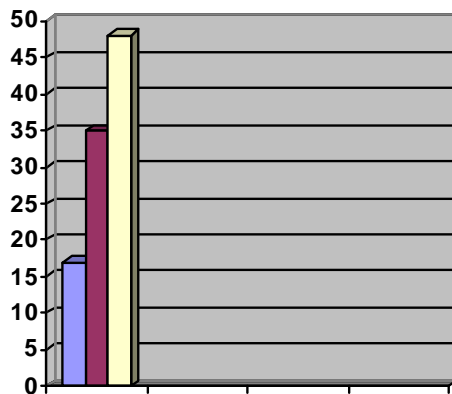
- η ανάπτυξη των αναβαθμισμένων τεχνολογικά τραίνων, και ιδιαίτερα των τραίνων μεγάλης ταχύτητας, δίνουν τη δυνατότητα στο τραίνο να ανταγωνίζεται με επιτυχία το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο στις διαδρομές μεσαίων αποστάσεων.
- η διαπίστωση ότι οι σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες, τόσο οι επιβατικές όσο και οι εμπορευματικές, αποτελούν ενεργειακά αποδοτικό και φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφορών, ιδιαίτερα σε περιόδους όπως η σημερινή όπου οι τιμές των καυσίμων έχουν ανέλθει σε υψηλά επίπεδα και, επίσης, επιδιώκεται μείωση των εκπομπών αερίων που επιδεινώνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου.
- οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ποτέ δεν έπαψαν να είναι ανταγωνιστικές στις τακτικές μεταφορές φορτίων Εμπορευμάτων και Πρώτων Υλών μεγάλου όγκου και βάρους σε σχετικά μεγάλες αποστάσεις.
- η διαπίστωση ότι το τραίνο, ως μέσο σταθερής τροχιάς που δεν εμποδίζεται από διασταυρώσεις με άλλα μέσα μεταφοράς, μπορεί να πραγματοποιεί με μεγάλη ταχύτητα μεταφορές έως το κέντρο των πόλεων, μειώνοντας ουσιαστικά την ανάγκη για την αντικοινωνική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και έτσι να συμβάλλει στη μείωση της καθημερινής κυκλοφοριακής συμφορήσεως στις πόλεις.

ΓΡΑΦΗΜΑΤΑ

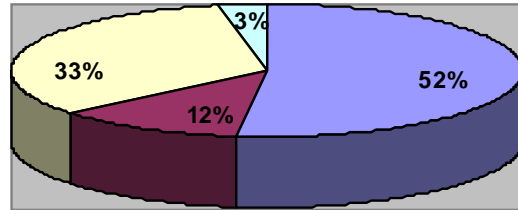
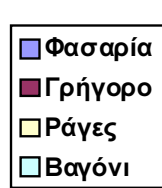
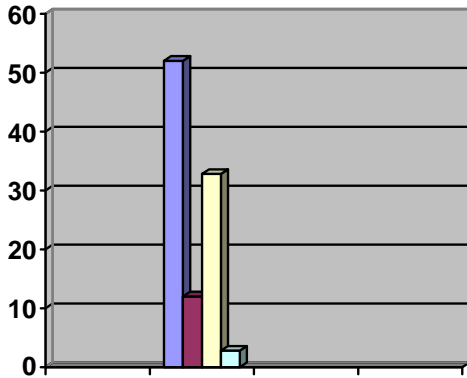
Ηλικία:



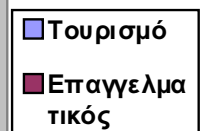
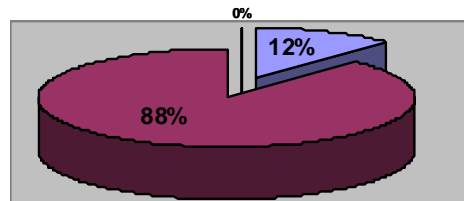
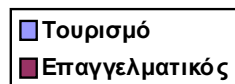
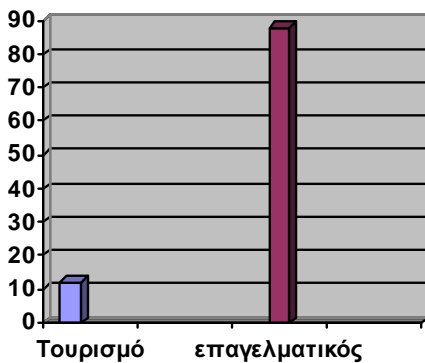
1) Ποια η γνώμη σας για τον Ελληνικό σιδηρόδρομο;



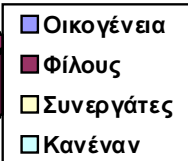
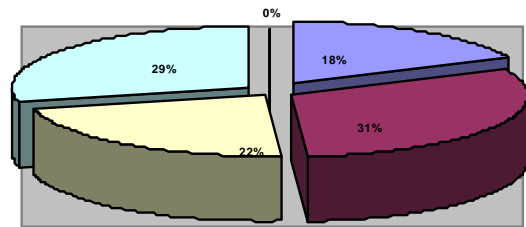
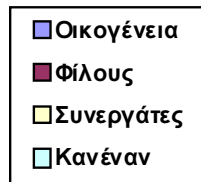
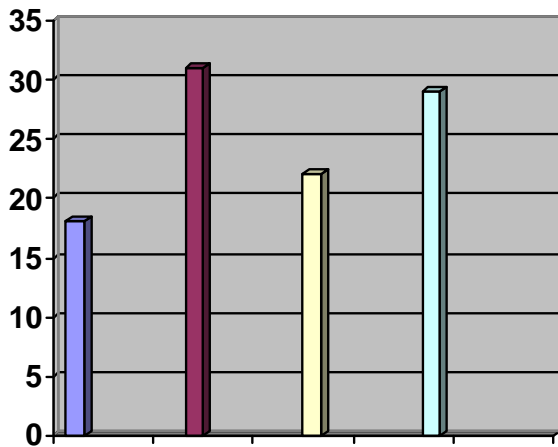
2. Ποια είναι η πρώτη λέξη που σας έρχεται στο μυαλό όταν ακούτε την λέξη Ελληνικός Σιδηρόδρομος;



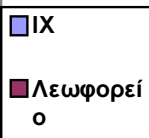
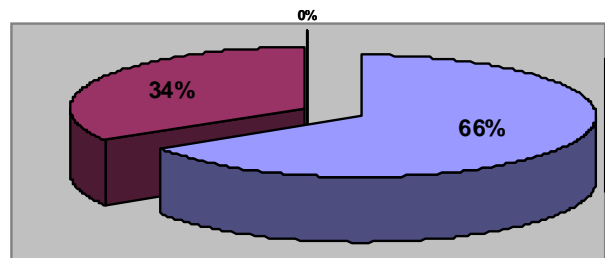
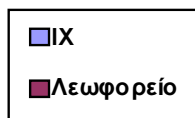
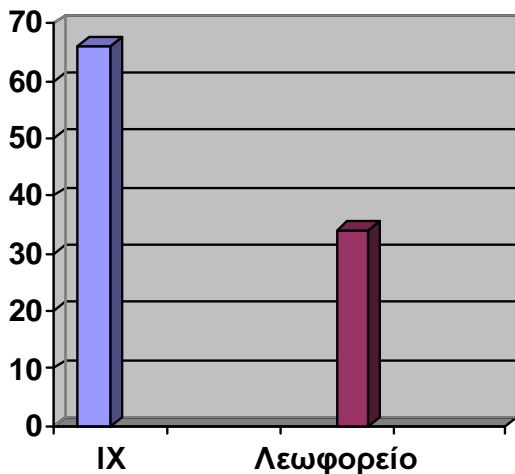
3. Ποιος ο λόγος που χρησιμοποιείται τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο ;



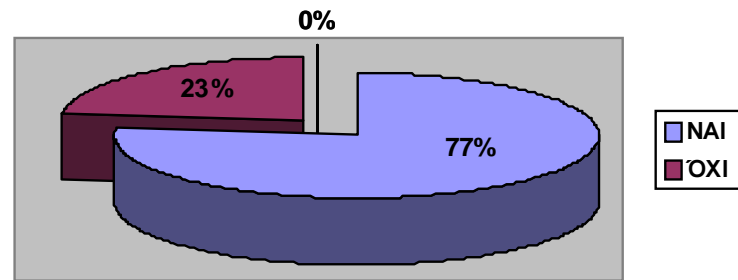
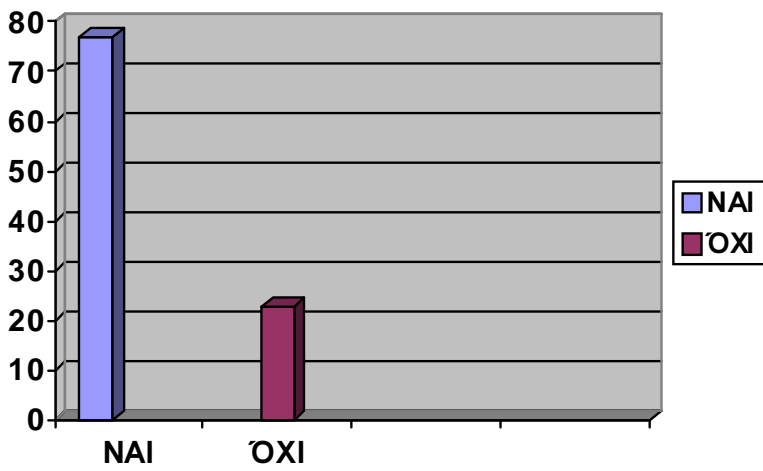
4. Μαζί με ποια από τα παρακάτω άτομα ταξιδεύετε;



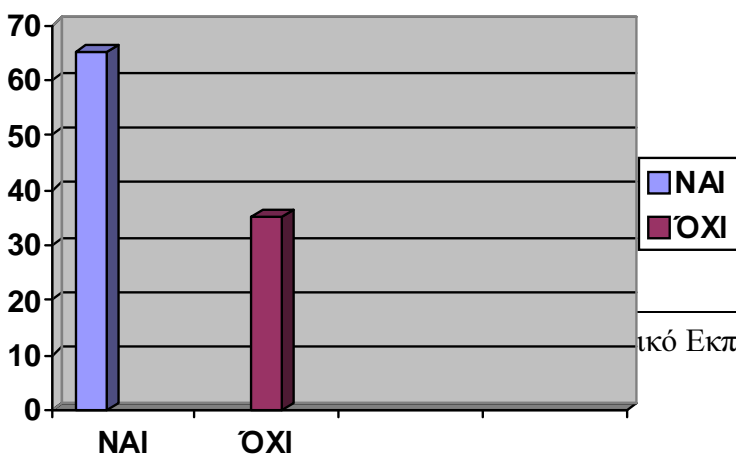
5. Ποιο μεταφορικό μέσο χρησιμοποιείται στα ταξίδια σας όταν δεν χρησιμοποιείται τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο;

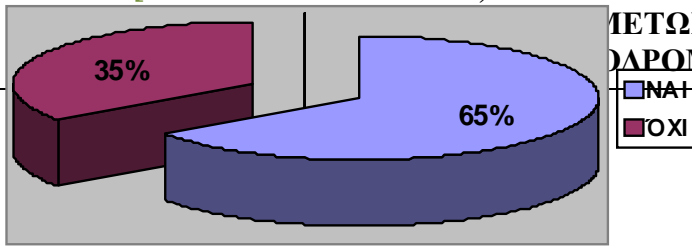


6. Αγοράσατε ο ίδιος το εισιτήριο;

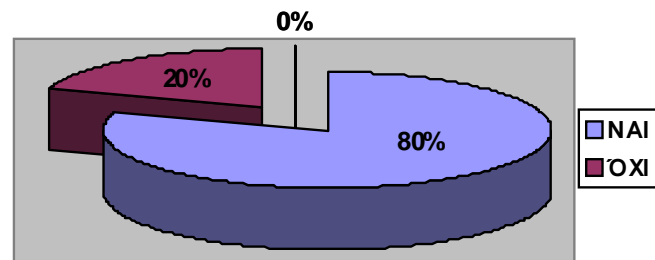
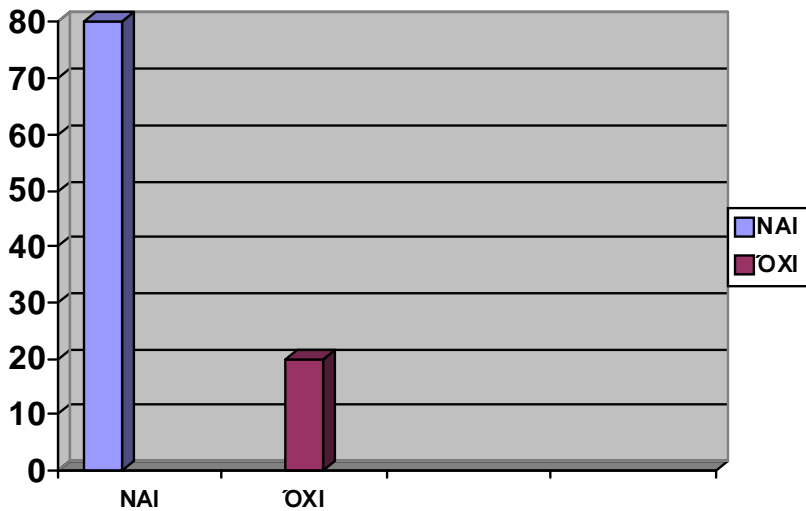


7. Το εισιτήριο σας φάνηκε ακριβό;

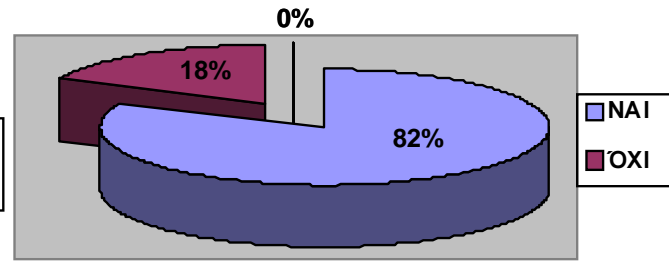
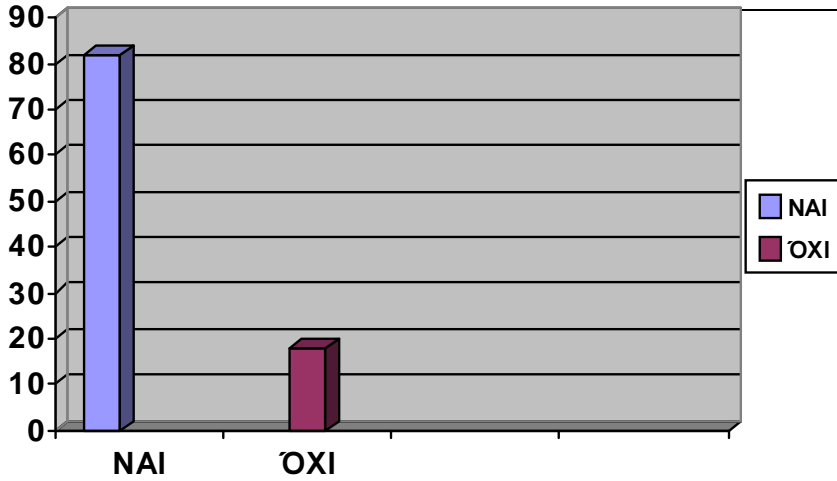




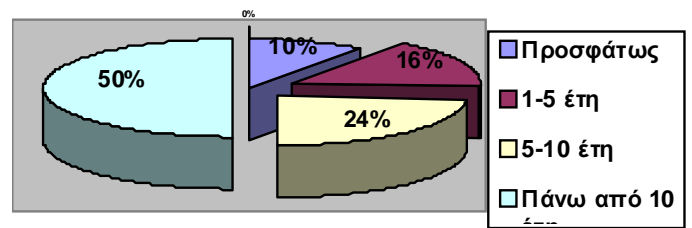
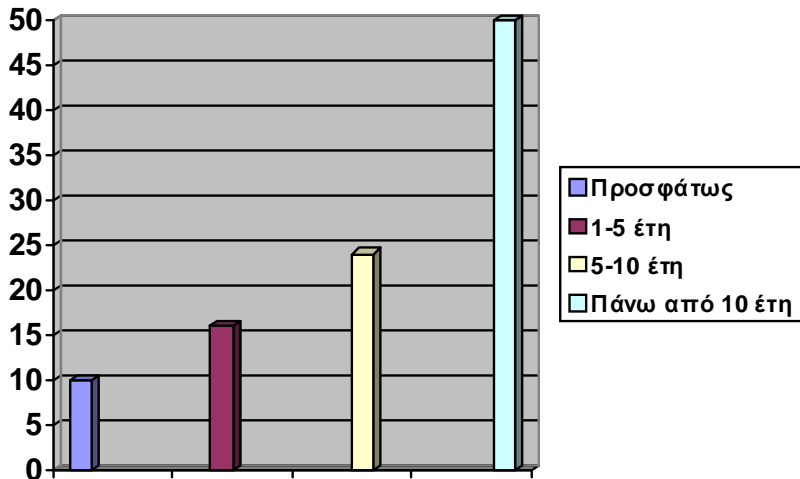
8. Σας ικανοποιούν οι υπηρεσίες που σας παρέχονται κατά την διάρκεια του ταξιδιού σας;



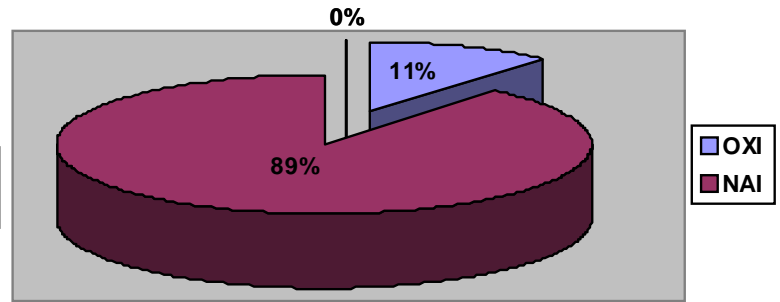
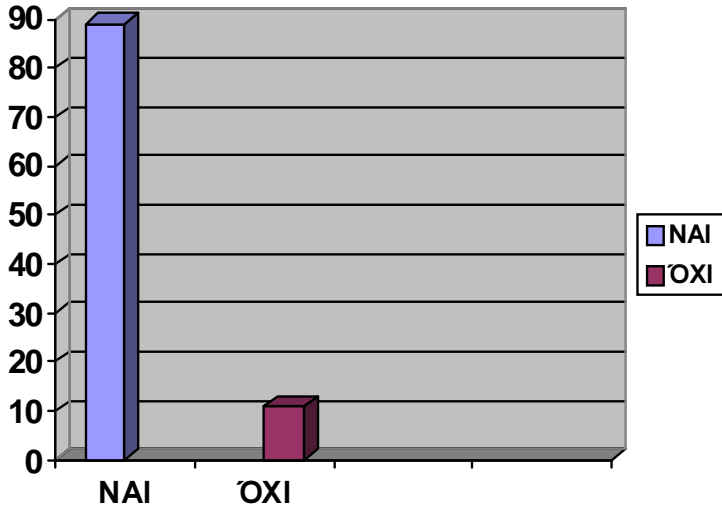
9. Πιστεύεται ότι είναι ασφαλής η μεταφορά με το τρένο;



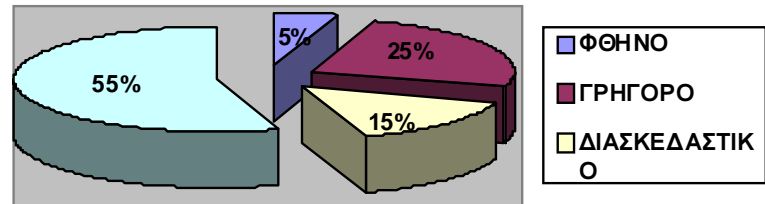
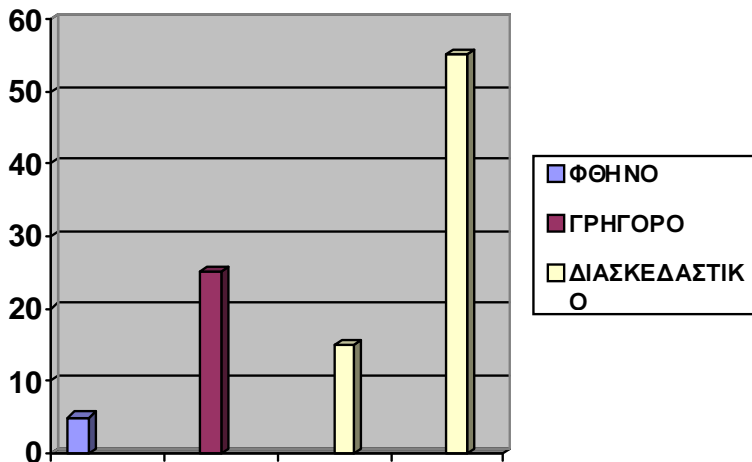
10. Πόσο καιρό επιλέγεται τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο ως μέσο μεταφοράς και μέσο μεταφοράς για τουρισμό;



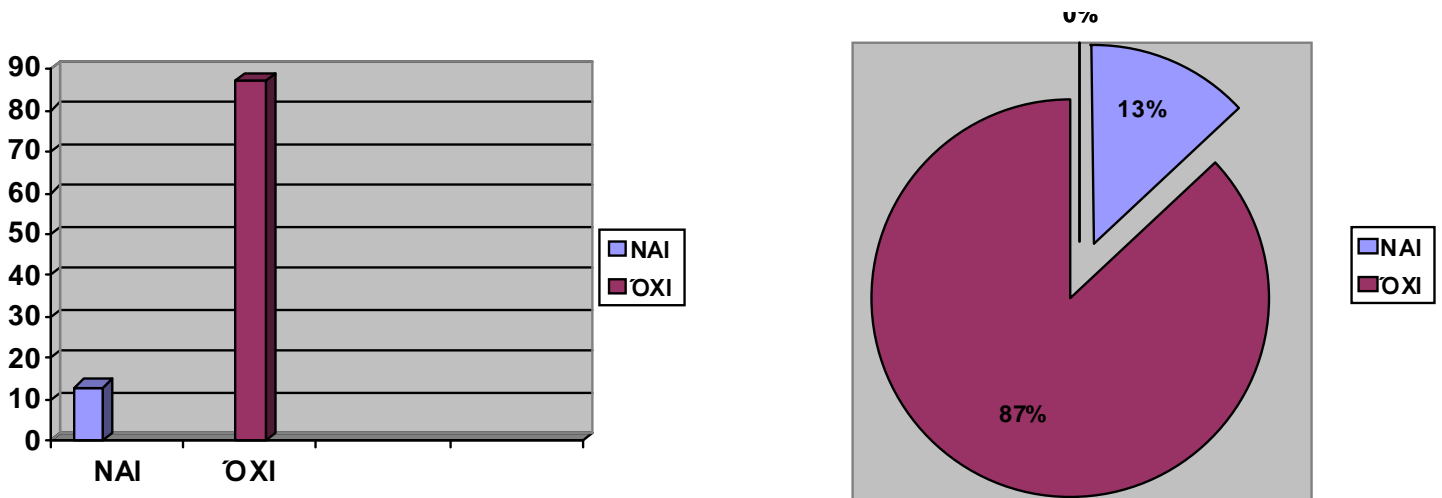
11. Πιστεύεται ότι θα ήταν χρήσιμη η κατασκευή καινούριων ράγων προς νέους προορισμούς;



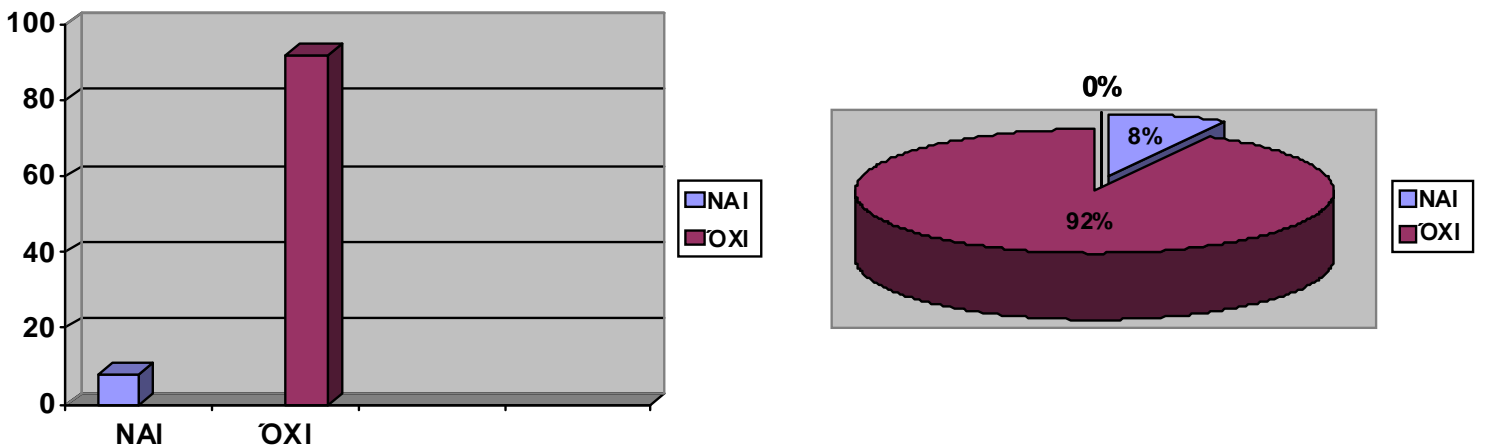
12. Ποια πιστεύετε ότι είναι τα πλεονεκτήματα της χρήσης τραίνου; (δεκτές περισσότερες από μία απαντήσεις)



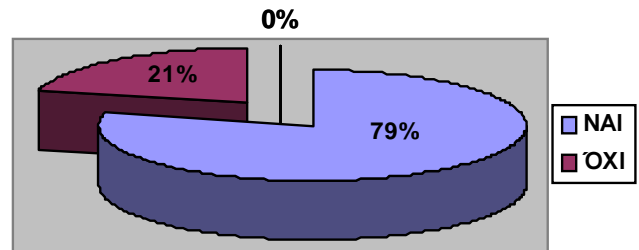
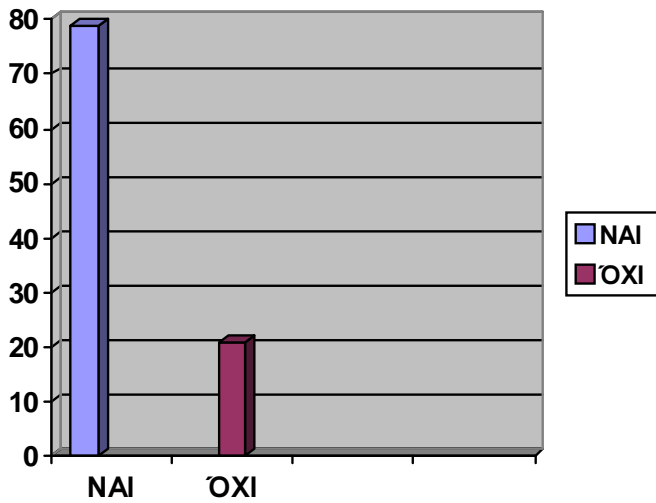
13. Πιστεύεται ότι η χρήση τραίνου κ η παροχή υπηρεσιών τους είναι κατάλληλα για την χρήση από άτομα ΑμεΑ.



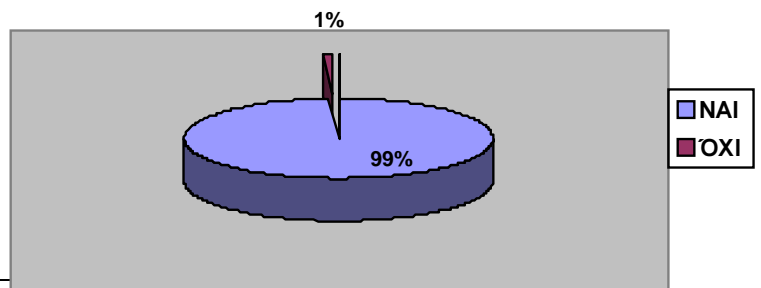
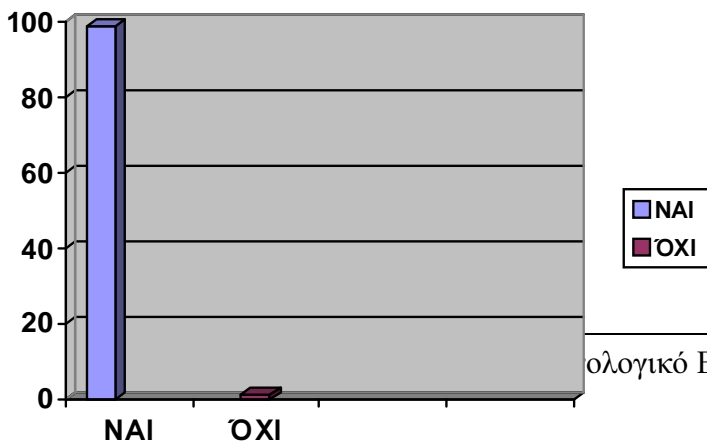
14. Πιστεύετε ότι η συνεχής εξέλιξη της τεχνολογίας επιφέρει αρνητικά αποτελέσματα στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο;



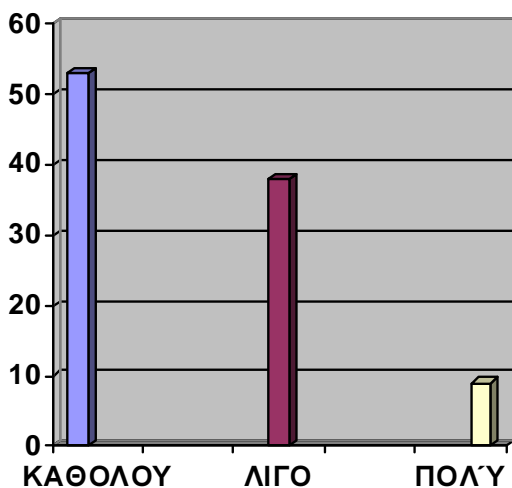
15. Πιστεύεται ότι θα έπρεπε να προστεθούν περισσότερα δρομολόγια για περισσότερους προορισμούς;



16. Πιστεύεται ότι το τραίνο συμβάλλει στην προστασία του περιβάλλοντος.

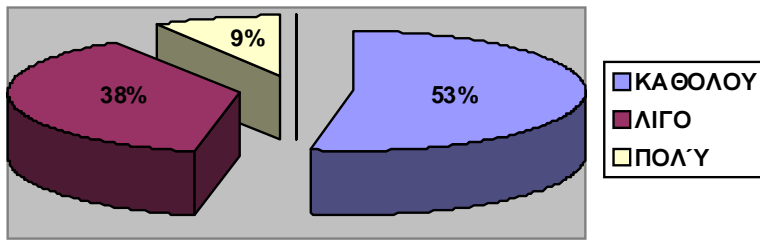


17. Αν συγκρίνατε τον τρόπο λειτουργίας του Ελληνικού Σιδηροδρόμου με τον Ευρωπαϊκό, θα λέγατε ότι στην Ελλάδα είναι :

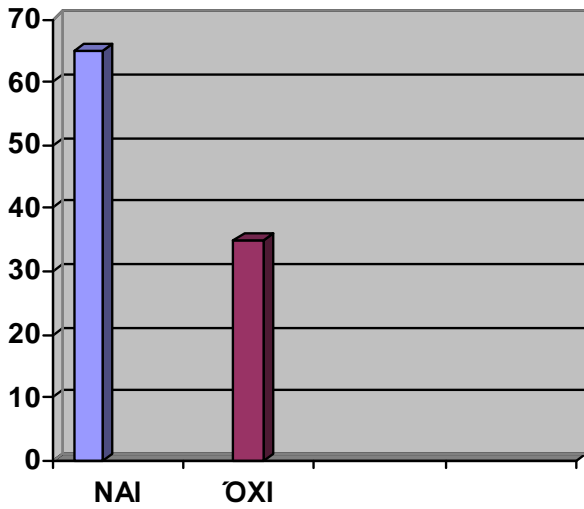


18. Σε τι βαθμό είστε ενήμεροι σχετικά με τις εκπτώσεις εισιτηρίων;

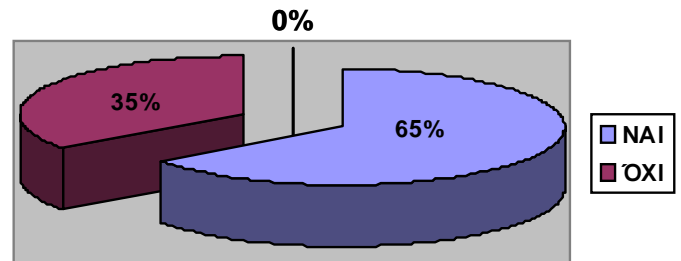




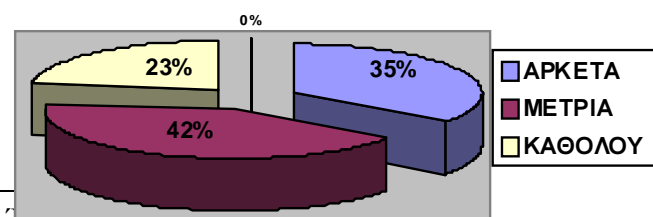
19. Θεωρείται ότι θα έπρεπε να υπάρξει μεγαλύτερη και περισσότερη κρατική παρέμβαση και χορηγία για την αναβάθμιση του Ελληνικού σιδηροδρόμου:



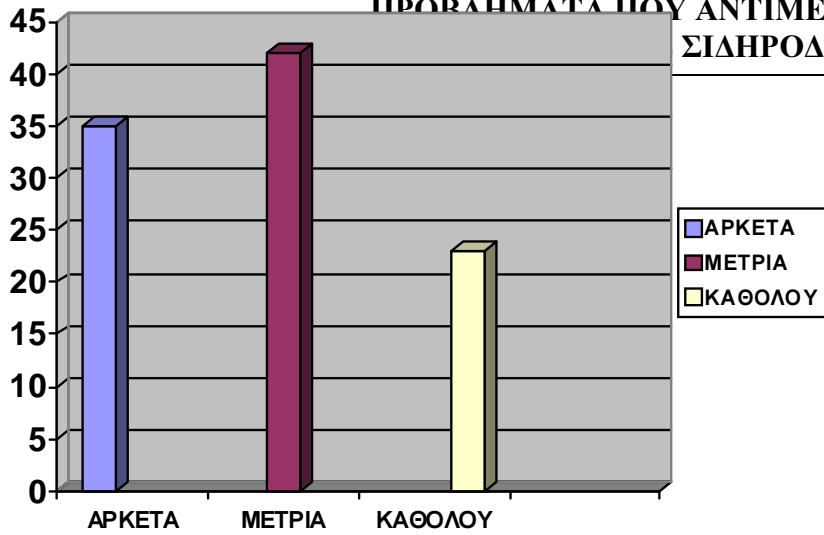
■ ΝΑΙ
■ ΟΧΙ



20. Οι υπηρεσίες που παρέχονται πιστεύεται ότι είναι ικανοποιητικές;



■ ΑΡΚΕΤΑ
■ ΜΕΤΡΙΑ
■ ΚΑΘΟΛΟΥ



ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Με βάση των στοιχείων που έχουμε αναφέρει στην παραπάνω εργασία, μπορούμε να αναφέρουμε ορισμένα γενικά συμπεράσματα σχετικά με τις προοπτικές και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι στη χώρα μας βρίσκονται σε εξέλιξη σημαντικά έργα που στόχο έχουν την ανασυγκρότηση των σιδηροδρομικών υποδομών και την ενίσχυση του σιδηροδρόμου και του ρόλου που αυτός καλείται να διαδραματίσει σήμερα στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Γίνονται προσπάθειες για την ανάπτυξη ενός σιδηροδρομικού δικτύου, εφάμιλλου με τα σύγχρονα Ευρωπαϊκά Δίκτυα που θα προσφέρει άνεση και ταχύτητα στις μετακινήσεις και θα καταστεί ανταγωνιστικό συγκρινόμενο με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς. Το τρένο είναι ένα μέσο φιλικό προς το περιβάλλον και δύναται να συμβάλλει σημαντικά στην επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος στα μεγάλα αστικά κέντρα. Η ταχύτητα, η άνεση, ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και η κατασκευή νέων αποτελούν τις βασικές προτεραιότητες που έχουν τεθεί στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και είναι οι βασικοί στόχοι στους οποίους οι αρμόδιοι φορείς επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους. Βέβαια, υπάρχουν περιθώρια περαιτέρω ανάπτυξης και επέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου και στην υπόλοιπη έκταση της χώρας. Τα προβλήματα που δυσκολεύουν τις προσπάθειες, πρέπει να αντιμετωπιστούν και να επιλυθούν προκειμένου η χώρα μας να αποκτήσει σε λίγα χρόνια ένα ισχυρό και ανταγωνιστικό σύστημα σιδηροδρομικών μεταφορών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

[http://www.sfs.gr/\(S\(inpd31z50eu33y555my1nb45\)\)/StaticPage2.aspx?pagenb=29096](http://www.sfs.gr/(S(inpd31z50eu33y555my1nb45))/StaticPage2.aspx?pagenb=29096)

http://sidirodromikanea.blogspot.com/2010/01/blog-post_3368.html

<http://ecology-salonika.org/2009/?p=2795>

http://ypodomes.blogspot.com/2010/02/blog-post_27.html

http://news.kathimerini.gr/4dcgi/w_articles_ell_1_19/03/2008_263310

<http://openarchives.gr/view/227938>

<http://aporia.gr/?p=55>

http://www.halkidikinews.gr/index.php?option=com_content&view=article&id=3702:o-toyrismos-pai-peripato&catid=1&Itemid=5

<http://www.tovima.gr/default.asp?pid=2&artid=347634&ct=19&dt=08/08/2010>

<http://www.phorum.gr/viewtopic.php?f=27&t=143698>

http://sidirodromikanea.blogspot.com/2010/01/blog-post_3368.html