



## ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

[www.sfs.gr](http://www.sfs.gr)

Email: [sfsfathens@gmail.com](mailto:sfsfathens@gmail.com)

Λιοσίων 301Α, 10445 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

Αθήνα 11/10/2024

## Η ΑΛΗΘΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



Το τελευταίο χρονικό διάστημα, με αφορμή το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών έχει αναπτυχθεί μία «φιλολογία», τόσο στις εφημερίδες, όσο και στο διαδίκτυο, η οποία, σε μεγάλο βαθμό, και με ελάχιστες εξαιρέσεις, παραπλανά ή συσκοτίζει, καλοπροαίρετα στις περισσότερες περιπτώσεις, την πραγματικότητα και απομακρύνει τους μη γνώστες του θέματος από την κατανόηση και τον προσδιορισμό των πραγματικών αιτιών, τόσο του δυστυχήματος αυτού, όσο και της κακοδαιμονίας του σιδηρόδρομου στην Ελλάδα, ιδιαίτερα την τελευταία εικοσαετία. Εξ αυτού ορμώμενοι θα θέλαμε να παρέμβουμε, ώστε να πέσει άπλετο φως στους

λόγους αυτής της «κακοδαιμονίας» του σιδηρόδρομου, και να αναδειχθούν, εκτός των άλλων, τα πραγματικά αίτια όλων των γνωστών, αλλά και άγνωστων στο ευρύ κοινό, σιδηροδρομικών δυστυχημάτων. Ενός «μέσου» που έχει καταγραφεί, και είναι, το ασφαλέστερο «μέσο μεταφοράς»!

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο κατασκευάστηκε για να καλύψει τις ανάγκες της χώρας στο τέλος του 19ου αιώνα, και με τους περιορισμούς που επέβαλαν οι τότε χρηματοδοτικές και άλλες συνθήκες, δεν εκσυγχρονίστηκε ουσιαστικά μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1980, αν εξαιρέσουμε την αποκατάσταση των καταστροφών των πολέμων. Ούτε όμως απέβαλε τον γραμμικό του χαρακτήρα, ούτε επεκτάθηκε σε άλλες περιοχές της χώρας, ούτε αξιοποίησε πλήρως τις νέες τεχνολογίες και τις νέες δυνατότητες. Αντίθετα, μεταπολεμικά χρηματοδοτήθηκε προνομιακά η κατασκευή ενός σύγχρονου οδικού δικτύου και επιδοτήθηκε σκανδαλωδώς η οδική μεταφορά, σε αντίθεση με την πρακτική που ακολουθήθηκε τότε στην υπόλοιπη Ευρώπη, «Ανατολική» και «Δυτική». Ο σιδηρόδρομος, που το 1950 εξυπηρετούσε το 50% περίπου των επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών της χώρας, το 1990 μετέφερε μόνο το 6% των επιβατών και λιγότερο του 6% των εμπορευμάτων, ενώ τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ. εξυπηρετούσαν το 35% και τα επιβατηγά αυτοκίνητα το 57% του επιβατικού της έργου. Η μεγάλη πτώση του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα οφείλεται σε μεθοδευμένες επιλογές όλων σχεδόν των μεταπολεμικών κυβερνήσεων οι οποίες εξυπηρέτησαν με αυτόν τον τρόπο μικροπολιτικά και «πελατειακά» συμφέροντα, συμμορφούμενες και με τις εισηγήσεις της «Αμερικάνικης Αποστολής» που εγκαταστάθηκε στην Αθήνα για την επίβλεψη της υλοποίησης του «Σχεδίου Μάρσαλ», από το 1947 και μετά. Οι εισηγήσεις αυτές ευνοούσαν μονομερώς και σκανδαλωδώς την εξάπλωση του αυτοκινήτου, χωρίς κανένα προγραμματισμό και καμία προοπτική, ενώ η οποιαδήποτε πολιτική επί των μεταφορών όφειλε να είναι το αποτέλεσμα ενδελεχούς μελέτης και να αποβλέπει σε μία προγραμματισμένη και ελεγχόμενη από το κράτος κατανομή του μεταφορικού έργου μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς, ανάλογα με το ευρύτερο μακροοικονομικό όφελος της κάθε επιλογής. **Πρωθώντας όμως σκανδαλωδώς την οδική μεταφορά, το επιχείρημά τους περί υγιούς ανταγωνισμού στερείτο κάθε σοβαρότητας και πρόδιε τις ολέθριες προθέσεις τους. Η πολιτική αυτή είχε, και συνεχίζει να έχει, πολλές αρνητικές επιπτώσεις στην Εθνική Οικονομία, οδήγησε δε και στην υποβάθμιση ολόκληρων περιοχών, όπως η Ήπειρος, αλλά και σε μεγάλη υποβάθμιση της ποιότητας ζωής των πολιτών και του περιβάλλοντος και σε αύξηση του κόστους των εξαγωγών μας. Υποθηκεύει δε και τις στρατιωτικές μεταφορές σε περίπτωση πολεμικής κινητοποίησης της χώρας.**

Μετά τον διαχωρισμό της «επιδομής» από την «εκμετάλλευση» που επέβαλε η Ευρωπαϊκή Ένωση, την 10ετία του 1990, για να διευκολύνει την επένδυση κεφαλαίων στις σιδηροδρομικές μεταφορές, η κατάσταση χειροτέρευσε. Η Ευρωπαϊκή Ένωση,

είναι δυστυχώς μια «Ένωση» η οποία εμφανίζεται με δύο πρόσωπα: από την μία εκδίδει την «Λευκή Βίβλο» και άλλες μελέτες, με τις οποίες κρούει τον κώδωνα του κινδύνου για την ανεξέλεγκτη προώθηση και ανάπτυξη της οδικής μεταφοράς εις βάρος της σιδηροδρομικής, τονίζοντας τις αρνητικές επιπτώσεις που επιφέρει αυτό σε όλους τους τομείς της ζωής και της οικονομίας, και από την άλλη «προωθεί», ή ανέχεται, αυτήν την οδική μεταφορά υπό την πίεση διαφόρων συμφερόντων. Διαχωρίζοντας την «Υποδομή» από την «Εκμετάλλευση», η Ευρωπαϊκή Ένωση δυσκόλεψε τη λειτουργία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αδιαφορώντας για τις επιπτώσεις που θα έχει αυτό στην ποιότητα της ζωής των πολιτών, στο περιβάλλον, στην ρύπανση της ατμόσφαιρας, αλλά και στις εθνικές οικονομίες.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1980, με αρκετή δηλαδή καθυστέρηση και όταν πια οι αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομία έγιναν έντονα εμφανείς, άρχισαν να συνειδητοποιούν και οι Ελληνικές Κυβερνήσεις την αναγκαιότητα εκσυγχρονισμού των σιδηροδρόμων. Όμως, και αυτή η προσπάθεια είχε περιορισμένη επιτυχία, αφού προχώρησε και προχωρεί με πολύ μεγάλη βραδύτητα, αλλοιώθηκε δε σύντομα από μία μαζική κατασκευή «Αυτοκινητοδρόμων», που επέβαλε ακόμη περισσότερο την κυριαρχία του αυτοκινήτου. **Η επί μακρόν δε μη απόδοση των επενδυμένων στη σιδηροδρομική μεταφορά κεφαλαίων επιβάρυναν και με τοκοχρεολύσια τον Ο.Σ.Ε., αφού ο δανεισμός στον οποίο τον οδηγούσε το κράτος για τον εκσυγχρονισμό του άρχισε να «εξυπηρετείται» πριν αποδώσουν οι επενδύσεις που χρηματοδοτήθηκαν με αυτόν τον δανεισμό. Αυτό συνέβαινε διότι οι κυβερνήσεις εμπόδιζαν, ή δεν χρηματοδοτούσαν, την ολοκλήρωση ενός έργου, ώστε το έργο αυτό να αποδώσει και να εξυπηρετούνται τα ληφθέντα δάνεια, από τα έσοδα που θα προέκυπταν από την ολοκλήρωση αυτού του συγκεκριμένου έργου.**

Μεταξύ 1995 και 2021 το μήκος των αυτοκινητοδρόμων της χώρας αυξήθηκε κατά 417%, όταν το μήκος του σιδηροδρομικού δικτύου μειώθηκε περισσότερο από 40%. Για την κατασκευή νέων αυτοκινητοδρόμων δαπανήθηκαν την ίδια περίοδο 30% περισσότερα κονδύλια από ό,τι για τον εκσυγχρονισμό του συρρικνωμένου σιδηροδρομικού δικτύου, ή 41,1 δισεκατομμύρια ευρώ. Αν δε υπολογίσουμε και τις επεκτάσεις του δικτύου των «Εθνικών» και «Επαρχιακών» οδών, τότε το ποσό που διατέθηκε για την οδική μεταφορά εκτινάσσεται σε δυσθεώρητα ύψη. Σύντομα η Ελλάδα θα διαθέτει ένα δίκτυο «Αυτοκινητοδρόμων» μήκους 3.000 χλμ περίπου, και θα βρίσκεται στην πρωτοπορία των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όσον αφορά το δίκτυο και την ποιότητα των αυτοκινητοδρόμων, λαμβάνοντας, όπως συνηθίζεται, υπόψη τους κατοίκους ανά χιλιόμετρο αυτοκινητοδρόμων, αλλά και τον νησιωτικό χαρακτήρα της χώρας. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν η αύξηση της εκπομπής αερίων του θερμοκηπίου. Όπως είναι γνωστό, ακόμα και ο μη ηλεκτροδοτούμενος σιδηρόδρομος εκπέμπει 77% λιγότερους ρύπους από ότι το αυτοκίνητο για ίδιο έργο!

Οποία κοροϊδία λοιπόν αποτελεί ο δήθεν αγώνας κατά της κλιματικής αλλαγής, κατά του φαινομένου του θερμοκηπίου, κατά των εκπομπών ρύπων και υπέρ της προστασίας του περιβάλλοντος και της βελτίωσης της ποιότητας της ζωής των πολιτών αυτής της χώρας!!!...

Δεν θα πρέπει δε να μας διαφεύγει, καθόσον συνηγορεί ακόμη περισσότερο υπέρ της αύξησης των επενδύσεων στον σιδηρόδρομο, ότι κατά την τελευταία 30ετία, πάντα συγκρινόμενο για την ίδια χρονική περίοδο και για το ίδιο μεταφορικό έργο, η οδική μεταφορά ευθύνεται για την απώλεια πολύ περισσότερων ανθρώπινων ζώων από ό,τι ο υποβαθμισμένος ελληνικός σιδηρόδρομος!

Όμως στην Ελλάδα δεν υποβαθμίστηκε μόνο ο σιδηρόδρομος αλλά απαξιώθηκαν και δεν προστατεύτηκαν, τόσο η ιστορία, όσο και η αρχαιολογία του σιδηροδρόμου. Τελευταίο δείγμα αυτής της αβελτηρίας ήταν η μεταφορά του Σιδηροδρομικού Μουσείου της Αθήνας, του μόνου κρατικού Μουσείου στον τομέα αυτόν, από τις «Τρεις Γέφυρες» στην Λεύκα του Πειραιά το 1919 όπου, μετά από λαμπρά εγκαίνια, τα εκθέματα αποθηκεύτηκαν και το Μουσείο, το οποίο διέσωσε αρκετά αξιόλογα αντικείμενα της βιομηχανικής αρχαιολογίας, παραμένει κλειστό! Ευτυχώς που ορισμένοι ευαισθητοποιημένοι στην αναγκαιότητα της προστασίας της σιδηροδρομικής αρχαιολογίας σιδηροδρομικοί αφιέρωσαν και αφιερώνουν μέρος του ελεύθερου χρόνου τους στην διαφύλαξη αυτής της κληρονομιάς και με τα πενιχρά μέσα που διαθέτουν «στήνουν» Μουσεία, όπως τα Μουσεία της Θεσσαλονίκης, της Λάρισας και της Δράμας. Αξίζουν κάθε έπαινο αλλά και την βοήθεια της Πολιτείας, ιδιαίτερα των Υπηρεσιών που δραστηριοποιούνται με την προστασία της «βιομηχανικής» κληρονομιάς, υποκλάδος της οποίας είναι η «σιδηροδρομική αρχαιολογία».

## **ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ**

Τομέας Τεκμηρίωσης.