

Η επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου: μια πρόταση

Ιωάννης Μεταξάς¹

Τον παρελθόντα Ιούνιο μια ενδιαφέρουσα είδηση είδε το φως της δημοσιότητας. Ο νέος Πρόεδρος του Δ.Σ. του ΟΣΕ, κ. Γιάννος Γραμματίδης, επισκέφθηκε τον Πρέσβη της Ελβετίας στην Αθήνα και συζήτησαν την προοπτική της σταδιακής επανενεργοποίησης του ιστορικού μετρικού σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, το οποίο - σύμφωνα με το σχετικό ειδησεογραφικό υλικό, προφανώς προέλευσης ΟΣΕ - είναι το μακρύτερο ανάλογο δίκτυο της Ευρώπης. Ως φαίνεται, η ελβετική πλευρά αποφάσισε να υποστηρίξει παντοειδώς την ολοκλήρωση μιας εκπονούμενης προς τούτο μελέτης σκοπιμότητας, στοιχεία της οποίας θα συζητηθούν κατά την επόμενη συνάντηση όλων των εμπλεκομένων πλευρών και φορέων στο Ναύπλιο, στις αρχές του Δεκεμβρίου του 2024.

Διαβάζοντας αυτή την είδηση, δεν μπόρεσα να αντισταθώ στον πειρασμό να θυμηθώ το λαϊκό απόφθεγμα: “ όποιος δεν θέλει να ζυμώσει, πέντε μέρες κοσκινίζει “. Είναι ασφαλώς ευπρόσδεκτο το σχετικό ενδιαφέρον του κ. Γραμματίδη. Οι συνεργάτες του ενδεχομένως να τον ενημέρωσαν ότι όχι μόνο οι προκάτοχοί του αλλά και κάποιοι παλαιότεροι υπουργοί Μεταφορών ασχολήθηκαν κατά καιρούς με αυτό το αντικείμενο, δυστυχώς χωρίς κανένα αποτέλεσμα. Ίσως όμως δεν του είπαν ότι υπάρχει ήδη “ κίνημα διάσωσης και επαναλειτουργίας του σιδηροδρόμου Πελοποννήσου”. Κίνημα στη Πελοπόννησο; Πως άραγε φθάσαμε σε αυτό το σημείο; Να έχει ήδη συγκροτηθεί λαϊκό κίνημα για το αυτονόητο;

Καταγόμενος εκ μητρός από την Πελοπόννησο, όχι μόνο έχω ζωντανές μνήμες από την λειτουργία των πελοποννησιακών τραίνων, αλλά αντιλαμβάνομαι πολύ καλά τόσο τους εθνικούς, όσο και τους αναπτυξιακούς και οικολογικούς λόγους που επιβάλλουν την τάχιστα επαναλειτουργία του μετρικού δικτύου της χώρας, με σύγχρονο και βιώσιμο τρόπο. Όταν το 2011 διακόπηκαν βίαια τα δρομολόγια αυτών των τραίνων λόγω της δημοσιονομικής κρίσης, ουδείς μπορούσε να φανταστεί ότι εν έτει 2024 θα συνεχίζαμε να ομφαλοσκοπούμε γι’ αυτό το ζήτημα, τη στιγμή που η Ευρωπαϊκή Ένωση θεωρεί προ πολλού τον σιδηρόδρομο ως ένα από τα πλέον βιώσιμα μέσα μαζικών μεταφορών της εποχής μας. Μια γρήγορη μάτια στην ιστοσελίδα του ΟΣΕ μας πληροφορεί ότι το 1883 εγκαινιάστηκε η γραμμή Πύργου - Κατακώλου και ότι το 1902 ολοκληρώθηκε η κατασκευή του πελοποννησιακού δικτύου. Υπάρχει δηλαδή μια μακρά ιστορία πίσω από τη λειτουργία αυτού του δικτύου, που ουσιαστικά συμβάδισε με την ιστορία του νεότερου ελληνικού κράτους και κανένας Έλληνας δεν έχει το δικαίωμα να καταδικάσει αυτό το δίκτυο στην καταστροφή, αν μη τι άλλο δια της αδιαφορίας ή της αδράνειας. Και ας μη

¹ Ο πρέσβης ε. τ. Ιωάννης Μεταξάς διετέλεσε πρέσβης της Ελλάδος στη Λισσαβώνα κατά το διάστημα 2019-2022.

λησμονείται ότι το μετρικό μας δίκτυο ευρίσκεται κατά κύριο λόγο στη Πελοπόννησο, δηλαδή στην κατά τι παραμελημένη σήμερα κοιτίδα του σημερινού κράτους μας.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο ΟΣΕ και η σκοπούμενη μετεξέλιξή του στη νέα εταιρεία “Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Α.Ε.” ορθώς στοχεύουν να επικεντρώσουν τις προσπάθειές τους στην ανάταξη, στον εκσυγχρονισμό και στην επέκταση του ενεργού σιδηροδρομικού δικτύου κανονικού εύρους της χώρας. Αυτός ο στόχος είναι πρωταρχικός για την μελλοντική μας βιώσιμη οικονομική ανάπτυξη. Είναι συνεπώς εύλογο να φαντάζει η σοβαρή ενασχόληση του ΟΣΕ με ένα μετρικό δίκτυο μιας άλλης εποχής σαν μια αναχρονιστική περιπέτεια, καταδικασμένη εξ αρχής να αποτύχει. Εκ των πραγμάτων, συμπεραίνεται ότι κάποιος άλλος φορέας πρέπει να αναλάβει αυτό το ηράκλειο έργο. Ούτε μπορούμε να έχουμε την αξίωση από την ιταλική “Hellenic Train” να ασχοληθεί σοβαρά με το μετρικό τροχαίο υλικό. Όταν οι Ιταλοί εξαγόρασαν, το 2017, την τότε “Τραϊνσέ”, το μετρικό δίκτυο ήταν κιόλας όχι μόνο καταργημένο αλλά και ημιθανές, ενώ μόνο ένα μέρος του τότε μετρικού τροχαίου υλικού μπορούσε να χρησιμοποιηθεί. Έχοντας όλα αυτά κατά νου, πρέπει, ως φαίνεται, να λάβουμε την μεγάλη απόφαση να στηριχτούμε μόνο στις δικές μας δυνάμεις και να προχωρήσουμε μπροστά, κατανέμοντας τις εν γένει ευθύνες σε όλους τους συνεμπλεκόμενους φορείς, κρατικούς και αυτοδιοικητικούς. Μόνο του, το σημερινό ελληνικό κράτος είναι δυστυχώς αδύνατο να επαναφέρει αυτό το μεγάλο δίκτυο σε λειτουργία.

Η πρόταση που παρουσιάζεται παρακάτω βασίζεται στις ακόλουθες προϋποθέσεις:

1. Θα πρέπει να ιδρυθεί μια νέα δημόσια εταιρεία, η οποία, για τους σκοπούς αυτού του άρθρου, θα αποκαλείται “ Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου Α.Ε. “ , ή συντομογραφικά ΣΠ. Η νέα εταιρεία δεν θα αναλάβει μόνο την συνολική ευθύνη για το μετρικό δίκτυο αλλά θα πρέπει να έχει το δικαίωμα να εκτελεί και μεταφορικό έργο. Προς τούτο, θα πρέπει εξ αρχής να ζητηθεί η κατ’ εξαίρεση έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, προτού ιδρυθούν οι ΣΠ.

2. Το αυτό θα πρέπει να ισχύσει για την κατάρτιση των απαραίτητων δεκαετών συμφωνιών χρηματοδότησης για την διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής και για την εκτέλεση δημόσιας υπηρεσίας που θα πρέπει να συναφθούν μεταξύ του ελληνικού Δημοσίου και των ΣΠ, όπως έχει ήδη γίνει με τον ΟΣΕ και την “ Hellenic Train”. Ιδεατά, όλα αυτά τα κείμενα θα πρέπει να προετοιμαστούν συγχρόνως και να ψηφιστούν σε κοντινές ημερομηνίες από την Βουλή των Ελλήνων, δεδομένου ότι η ίδρυση των ΣΠ θα χρειαστεί να κυρωθεί με νόμο που θα πρέπει να περιέχει και άλλες πρόνοιες, όπως θα αναφερθεί παρακάτω.

Οι παραπάνω προϋποθέσεις είναι απαραίτητες ώστε το όλο εγχείρημα να μη σκοντάψει εξ αρχής στην γνωστή ελληνική αδράνεια ή κακοδαιμονία.

Αν και είναι κατανοητή η σύνταξη μιας μελέτης σκοπιμότητας για να επιλυθούν εξ αρχής κάποια ζητήματα, δεν είναι δυνατό να αναμένουμε τα φώτα των Ελβετών για

τα πάντα. Οι ελβετικές προτάσεις θα μας βοηθήσουν να αντιμετωπίσουμε κάποια από αυτά, αλλά το βασικό θεσμικό πλαίσιο για την επιτυχία αυτού του εγχειρήματος, όπως ενδεικτικά προτείνεται παρακάτω, θα πρέπει να το θέσουμε μόνοι μας και δεν έχουμε ανάγκη από καμία μελέτη σκοπιμότητας για να αρχίσουμε να εργαζόμαστε προς αυτή τη κατεύθυνση. Η κύρια σκοπιμότητα για την τάχιστα επαναλειτουργία του μετρικού δικτύου είναι εύκολα αντιληπτή σε όλους μας, για τους λόγους που προαναφέρθηκαν. Έχουμε την διοικητική ικανότητα να συντάσσουμε νομοσχέδια και πρέπει να έχουμε την αξιοπρέπεια να προχωρήσουμε με τις δικές μας δυνάμεις, όπως θα αναφερθεί στη συνέχεια. Ουδείς μπορεί να διανοηθεί ότι η απόφαση για τη σύνταξη μιας μελέτης σκοπιμότητας δεν ήταν τελικά παρά μια δόλια μεθόδευση για να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι το μετρικό μας δίκτυο έχει αποβιώσει και δεν μας απομένει παρά να συντάξουμε την πράξη θανάτου του.

Με αυτές τις σκέψεις, επιβάλλεται όπως η πρωτοβουλία για την ίδρυση των ΣΠ προέλθει συντομότατα από την ελληνική κυβέρνηση και τον ΟΣΕ. Το νεοπαγές “Εθνικό Επενδυτικό Ταμείο” θα μπορούσε να καταβάλει το 40 ο/ο ενός αρχικού όχι ιδιαίτερα υψηλού μετοχικού κεφαλαίου των ΣΠ. Ο ΟΣΕ θα μπορούσε να αναλάβει το 11 ο/ο αυτού του κεφαλαίου, χωρίς καταβολή χρημάτων αλλά με την εκχώρηση στους ΣΠ του δικτύου, των σταθμών και όλου του υφισταμένου μετρικού τροχαίου υλικού. Θα ελέγχει δηλαδή το Δημόσιο το 51 ο/ο του μετοχικού κεφαλαίου της νέας εταιρείας. Οι Περιφέρειες Πελοποννήσου και Δυτικής Ελλάδος θα μπορούσαν να καταβάλουν το 12 ο/ο του κεφαλαίου των ΣΠ η καθεμία. Το υπόλοιπο 25 ο/ο του κεφαλαίου θα μπορούσε να καταβληθεί, επιμεριζόμενο, από τους σημαντικούς Δήμους, ήτοι τους Δήμους Κορίνθου, Άργους, Ναυπλίου, Τριπόλεως, Καλαμάτας, Πύργου και Πάτρας. Η τυχόν αδυναμία καταβολής κάποιας εταιρικής συμμετοχής θα μπορούσε να αντιμετωπισθεί με τη δανειοδότηση από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων και την αποπληρωμή του δανείου με ανάλογη παρακράτηση των κονδυλίων που το Δημόσιο αποδίδει στους Δήμους επί λ. χ. μια πενταετία. Η ιδέα για την σύμπραξη όλων των συνεμπλεκόμενων φορέων πηγάζει από το γεγονός ότι στη δημόσια εταιρεία των ελβετικών ομοσπονδιακών σιδηροδρόμων συμμετέχουν το ελβετικό κράτος και τα καντόνια. Δεν μπορεί συνεπώς να αποκλεισθεί ότι αυτή θα είναι μια από τις πρώτες ελβετικές συμβουλές. Στην περίπτωσή μας, ο κύκλος των τοπικών φορέων πρέπει να είναι ευρύτερος ώστε όλοι να αναλάβουν ένα μέρος των σχετικών ευθυνών. Είναι, δε, αυτονόητο ότι ο νόμος που θα κυρώσει την ίδρυση των ΣΠ θα πρέπει να προβλέψει την αυτοδίκαιη ένταξη στους ΣΠ του επιτόπιου προσωπικού του ΟΣΕ και της “Hellenic Train”, με την πλήρη αναγνώριση του χρόνου προϋπηρεσίας του και των ασφαλιστικών δικαιωμάτων του.

Το Δ.Σ. των ΣΠ πρέπει να είναι μικρό και ευέλικτο. Δεν πρέπει να αποτελέσει φόρουμ ατελείωτων ακαδημαϊκών συζητήσεων αλλά να παραγάγει μεγάλο έργο.

Προκειμένου να αναταχθεί σύντομα το δίκτυο και να αρχίσει να λειτουργεί - κατά προτίμηση με κυλιόμενες προαστιακές γραμμές - η ακόλουθη κατανομή ευθυνών επιβάλλεται να γίνει από τον νόμο που θα κυρώσει την ίδρυση των ΣΠ:

1. Παρά το ότι το δίκτυο και οι σταθμοί θα ανήκουν στους ΣΠ, ο καθένας Δήμος, από το έδαφος του οποίου διέρχεται το δίκτυο, θα πρέπει, με δαπάνες του, να είναι υπεύθυνος:

α. για την τακτική και συνεχή αποψίλωση των χορταριών ή φυτών που έχουν ήδη θίξει σοβαρά το δίκτυο και για την δημιουργία και συντήρηση μιας απολύτως καθαρής από κάθε βλάστηση ζώνης τουλάχιστον δυο μέτρων σε κάθε πλευρά της γραμμής,

β. για την εν γένει εύρυθμη λειτουργία όλων των ευρισκομένων στο έδαφός του σταθμών του δικτύου, οι οποίοι θα πρέπει επειγόντως να περιφραχθούν και, στη συνέχεια, να επισκευασθούν, να ηλεκτροδοτηθούν, να υδροδοτηθούν, να διατηρούνται καθαροί, να φυλάσσονται επί 24ώρου βάσεως, με σύγχρονα συστήματα νυχτερινού φωτισμού και βιντεοεπιτήρησης, καθώς και να λειτουργούν με δημοτικό προσωπικό, ενδεχομένως των κατά τόπους δημοτικών αστυνομιών, νοούμενου ότι η αγορά των εισιτηρίων και η λειτουργία των πυλών εισόδου και εξόδου θα γίνονται αυτόματα, με μέριμνα των ΣΠ,

γ. για την περίφραξη της γραμμής εντός των κατοικημένων περιοχών του καθενός Δήμου και όπου άλλου απαιτείται, καθώς και για την εύρυθμη λειτουργία των αντιστοιχών ισοπέδων διαβάσεων, με όποια δαπάνη τούτο συνεπάγεται.

Η σταδιακή επαναλειτουργία του δικτύου θα επιτρέψει την ολοκλήρωση των κατασκευαστικών έργων των Δήμων μέσα σε τουλάχιστον μια τριετία από την ψήφιση του προαναφερθέντος νόμου από την Βουλή των Ελλήνων, με τους πιο επείγοντες σταθμούς να προηγούνται. Οι ΣΠ θα πρέπει αμέσως να θέσουν τις απαραίτητες προδιαγραφές για τους σταθμούς και να επιβλέψουν την ομαλή εκτέλεση και ολοκλήρωση των σχετικών έργων . Για όποιο Δήμο δεν έχει την οικονομική δυνατότητα να αντιμετωπίσει αυτές τις δαπάνες, θα πρέπει να είναι δυνατή η δανειοδότησή του από το Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων, όπως προαναφέρθηκε. Η προταθείσα εμπλοκή των Δήμων φαίνεται να είναι απαραίτητη για να προστατευθούν όλα αυτά τα έργα σε βάθος χρόνου και να μην αρχίσουν να βανδαλίζονται την επαύριο της ολοκλήρωσής τους.

2. Οι ΣΠ θα πρέπει να επικεντρωθούν στο γιγάντιο έργο της επιθεώρησης, ανάταξης και σύγχρονης σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης του δικτύου, καθώς και της επισκευής και επαναλειτουργίας του τροχαίου υλικού, με την εξαίρεση φυσικά αυτού που έχει μόνο μουσειακή αξία. Προς τούτο, είναι απαραίτητη η επανίδρυση τεχνικών βάσεων και η κατασκευή κλειστών αμαξοστάσιων, όπου απαιτείται, για το πλύσιμο, την βασική εξυπηρέτηση και την διανυκτέρευση, με ασφάλεια, των συρμών.

3. Τέλος, ο νόμος που θα κυρώσει την ίδρυση των ΣΠ θα πρέπει να προβλέπει ότι, σε περίπτωση που ιδρυθούν στις δυο Περιφέρειες σωματεία φίλων των ΣΠ, οι Περιφέρειες θα πρέπει με κάθε δυνατό τρόπο να διευκολύνουν την λειτουργία αυτών των σωματείων, παρέχοντας λ.χ. δωρεάν στέγη για τις έδρες τους. Θα επιτευχθεί έτσι η συμφιλίωση των τοπικών παραγόντων με αυτούς που αναγκάστηκαν να

συγκροτήσουν κίνημα για να διασώσουν τον ιστορικό σιδηρόδρομο της πατρίδας τους, ενώ θα ισχυροποιηθεί και η πελατειακή βάση των ΣΠ.

Αφού το δίκτυο αρχίσει να επαναλειτουργεί, οι ΣΠ θα πρέπει να εξετάσουν τις επόμενες φάσεις του εγχειρήματος. Θα πρέπει, αν μη τι άλλο, να κατασκευαστούν τουλάχιστον δυο μετρικοί σταθμοί παράπλευρα από το δίκτυο του ΟΣΕ, στην Κόρινθο και στην Πάτρα, ώστε οι ταξιδιώτες να μετεπιβιβάζονται από το ένα δίκτυο στο άλλο. Αυτή τουλάχιστον τη δαπάνη θα μπορούσε να την αναλάβει ο νυν ΟΣΕ. Περαιτέρω, θα τεθούν τα ακόλουθα ερωτήματα: Θα ηλεκτροδοτηθεί άραγε όλο το μετρικό δίκτυο ή μέρος αυτού; Ή μήπως οι ΣΠ θα αποκτήσουν σταδιακά νέους συρμούς με μπαταρίες ή με καύσιμο το υδρογόνο; Στο σημείο αυτό, είναι αδύνατο να αποφευχθεί η μνεία ότι πριν από τα μνημόνια λειτουργούσε στα Ναυπηγεία Σκαραμαγκά μονάδα συναρμολόγησης σιδηροδρομικών συρμών. Μακάρι να δούμε πάλι αυτή τη μονάδα να επαναλειτουργεί χάριν των ΣΠ, ή ακόμα χάριν του ευρύτερου σιδηροδρομικού τομέα της χώρας. Τη χρειαζόμαστε όλοι, για να αναπτύξουμε περαιτέρω τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα και μην είμαστε διαρκώς, στο σιδηροδρομικό πεδίο, οι φτωχοί συγγενείς της Ευρώπης.