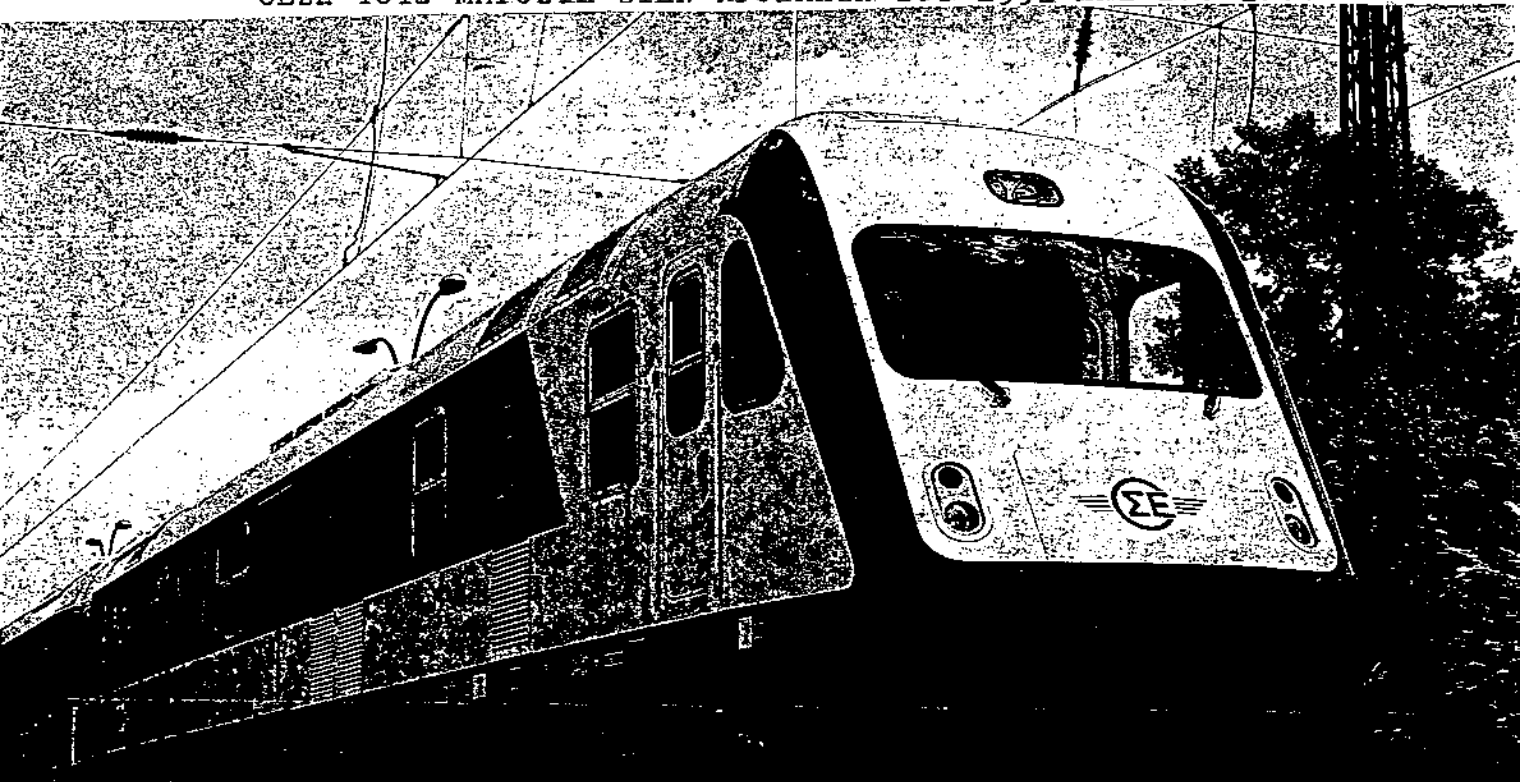


ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ ΤΟΥ ΙΟΡΔΑΝΙΚΗ ΞΕΝΟΦΩΝΤΑ

ΣΤΗ "Η ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΣΗΜΕΡΑ ΚΑΙ Η ΘΕΣΗ ΤΟΥΣ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ 1992 ΚΑΙ ΤΟΥ 2000"



ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ



Π Ι Ν Α Κ Α Σ Π Ε Ρ Ι Ε Χ Ο Μ Ε Ν Ω Ν

	Σελίδα
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	I
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.	I
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	
ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ.....	2
α. Ίδρυση-Κατασκευή τους.....	2
β. Τρόποι κατασκευής και εκμετάλλευσης των Ελληνικών σιδηροδρόμων.....	3
γ. Δημιουργία Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ).....	3
δ. Δημιουργία ιδιωτικού φορέα, που Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας ΑΕ (ΟΣΕ ΑΕ).....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	
ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ.....	5
α. Καθορισμός εσωτερικής οργάνωσης και Οργανόγραμμα που ισχύει.....	5
β. Διάρθρωση του ΟΣΕ σε υπηρεσίες.....	5
γ. Διευθύνσεις και Υπηρεσίες του ΟΣΕ.....	6
δ. Γενικές αρμοδιότητες υπηρεσιών.....	7
ε. Όργανα διοίκησης.....	8
στ. Αντιπροσωπευτική Συνέλευση Κοινωνικού Ελέγχου (ΑΣΚΕ).....	II
ζ. Περιφερειακές Συμβουλές Κοινωνικού Ελέγχου.....	I2
η. Εργασιακά Συμβούλια.....	I2
θ. Σύστημα εξουσιοδότησης.....	I3
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	
ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ.....	I5
α. Οικονομική εξέλιξη τους.....	I5
β. Υφιστάμενη κατάσταση.....	I6
γ. Ανωμαλία πολιτικής μεταφορών.....	I9
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	
ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ 1992.	2I
α. Μεταφορές στην ΕΟΚ.....	2I
β. Ο Σιδηρόδρομος στην Κοινότητα.....	22
γ. Η θέση του ΟΣΕ στην αγορά μεταφορών.....	25
δ. Κοινοτικές κατευθύνσεις.....	27

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ	677
----------------------	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ, ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΛΥΤΕΡΗ

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ..... 36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ/6/1..... 46

ΕΠΙΛΟΓΟΣ..... 49

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ..... 50

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....

Π Ρ Ο Λ Ο Γ Ο Σ

Μέσα απ' αυτή την εργασία, προσπαθώ να δώσω την σημερινή εικόνα του ΟΣΕ τόσο από την πλευρά των δομών της διοίκησης και της οργάνωσής του, όσο και από την πλευρά της κατάστασης που θα διαμορφωθεί εν' όψη του 1992 και του 2000.

Η εργασία μου αυτή χωρίζεται σε πέντε κυρίως σημεία, τα οποία αναφέρονται:

- Στην ιστορία του σιδηρόδρομου, από τα πρώτα βήματά του στο νεοσύστατο Ελληνικό Κράτος, μέχρι σήμερα.

- Στη δομή της σημερινής οργάνωσης και διοίκησης των Ελληνικών Σιδηροδρόμων.

- Στον εντοπισμό των αιτιών που οδήγησαν τους Ελληνικούς Σιδηρόδρομους στην κρίση που περνούν σήμερα.

- Στη θέση τους μέσα στην Ευρώπη του 1992 και στις κατευθύνσεις που δίνει η ΕΟΚ για τον εκσυγχρονισμό τους στα πλαίσια της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

- Σε προτάσεις για τον εκσυγχρονισμό και την καλύτερη παροχή υπηρεσιών των Ελληνικών Σιδηροδρόμων.

Πολύτιμοι βοηθοί στις προσπάθειές μου, υπήρξαν τα διοικητικά στελέχη του Παραρτήματος ΟΣΕ Βόλου κκ. Νομικός και Μπαϊρακτάρης, α=ποίους και ευχαριστώ για τη συμβολή τους και τη βοήθειά τους στη πραγματοποίηση αυτής της εργασίας.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η συγκοινωνία για κάθε κράτος αποτελεί ένα από τα κυριότερα μέσα προόδου και οικονομικής ανάπτυξης. Ένα από τα πλέον μαζικά μέσα μεταφοράς ανθρώπων και αγαθών είναι ο σιδηρόδρομος, ο οποίος αποτέλεσε σταθμό ανάπτυξης κάθε χώρας και παράγοντα οικονομικής άνθησης.

Στην ιστορία του πολιτισμού της νεώτερης Ελλάδας ο Σιδηρόδρομος διεδραμάτισε πρωτεύοντα ρόλο, λόγω κυρίως των συνθηκών κάτω από τις οποίες βρισκόταν η χώρα μας προ της λειτουργίας του.

Μέχρι το 1896 που άρχισε η λειτουργία του σιδηροδρόμου Αθηνών - Πειραιώς, η χώρα μας δεν είχε άλλο χερσαίο συγκοινωνιακό μέσα εκτός των υποζυγίων και των τετράτροχων. Η μόνη αξιόλογη συγκοινωνία ήταν η θάλασσα.

Η βραδύτητα στην εισαγωγή και διάδοση του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα οφείλεται στην καθυστέρηση της οικονομικής ανάπτυξης της χώρας, στην έλλειψη προοδευτικού πνεύματος και στις τοπικές συνθήκες που δημιουργούσαν δυσεπίλυτα προβλήματα.

Η ωρίμανση της σιδηροδρομικής ιδέας στην Ελλάδα, ο σχεδιασμός κι η κατασκευή του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου έχουν αφήσει ανεξίτηλα ίχνη στην ιστορία του τόπου μας. Η συμβολή των σιδηροδρόμων στην ανάπτυξη της χώρας μας από το ξεκίνημά τους στα 1884 μέχρι σήμερα υπήρξε μεγάλη και σημαντική.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

α. Ίδρυση - Κατασκευή τους.

Η ιδέα του σιδηροδρομικού δικτύου στο νεοσύστατο Ελληνικό κράτος άρχισε να το απασχολεί από το 1835. Η αρχή γίνεται με την κατάθεση στη Βουλή του πρώτου νομοσχεδίου για την ίδρυση του σιδηροδρόμου Αθήνας - Πειραιά, που ψηφίστηκε ομόφωνα από τη Βουλή.

Πέρασε μισός αιώνας από την ίδρυση του πρώτου σιδηροδρόμου και η γραμμή είχε μήκος 9 μόνο χιλιόμετρα το έτος 1880.

Το 1882 μπορεί να χαρακτηριστεί ως "έτος μηδέν" της Ελληνικής σιδηροδρομικής εποχής. Τη χρονιά αυτή ο Χαρίλαος Τρικούπης υπογράφει οριστικές συμβάσεις για τρία δίκτυα (Θεσσαλίας, Πελοποννήσου και Αττικής) συνολικού μήκους 700χλμ. περίπου (Αθήνας - Λάρισας - Σύνορα, Βορειοδυτική Ελλάδα, υπόλοιπο Πελοποννήσου). Η συνολική σύλληψη της σιδηροδρομικής πολιτικής του κράτους και των διαφόρων τάσεων της πολιτικής εξουσίας, θέματα στρατηγικής (δυνατό δίκτυο, τύπος δικτύου, τρόπος κατασκευής κι εκμετάλλευσης) διαμορφώνονται κατά τρόπο σχεδόν οριστικό. Οι υπόλοιπες συζητήσεις της εικοσαετίας περιορίζονται σε θέματα τακτικής για τη πραγματοποίηση του αρχικού σχεδίου (πηγές χρηματοδότησης, συμμετοχή του κράτους).

Από το 1883 το ώριμο πια όνειρο αρχίζει να γίνεται πράξη. Ωστόσο, η σκληρή πραγματικότητα και η ανεξέλεγκτη συγκυρία, εσωτερική και εξωτερική, θα δυσκολέψουν σημαντικά τη διαχρονική ανάπτυξη του δικτύου, ενώ κατά την πρώτη δεκαετία (1883-1892) η μέση ετήσια αύξηση του ενεργού δικτύου είναι 91 χλμ. το χρόνο. Το 1902 λειτουργούν συνολικά 1065 χλμ. και έχουν υπογραφεί οι οριστικές συμβάσεις για 520 χλμ. ακόμη που θα παραδοθούν σταδιακά μέχρι το 1910 (65 χλμ. το χρόνο).

Ως το 1900 έχουν αποφασιστεί οριστικά σχεδόν 1600 χλμ. που κατασκευάζονται μέχρι το 1910. Εκεί τελειώνει και η Ελληνική Σιδηροδρομική εποχή. Από εκεί και πέρα οι αυξομειώσεις του Ελληνικού δικτύου ακολουθούν πιστά τις γεωγραφικές μεταβολές της χώρας, με εξαίρεση λίγα συνδετικά τμήματα.

β. Τρόποι κατασκευής και εκμετάλλευσης των Ελληνικών Σιδηρών.

Για την κατασκευή και εκμετάλλευση των σιδηροδρόμων της Ελλάδας ακολούθησε τέσσερα κυρίως συστήματα:

- 1) Σιδηρόδρομοι καθαρά ιδιωτικοί, που κατασκευάστηκαν από ιδιωτικά κεφάλαια και τους εκμεταλλεύονται εταιρείες, χωρίς χρηματοδότηση από το κράτος.
- 2) Ιδιωτικοί σιδηρόδρομοι, τους οποίους κατασκεύασαν και εκμεταλλεύονται ιδιωτικές εταιρείες από ιδιωτικά κεφάλαια, με κρατική χιλιομετρική επιχορήγηση και με απαλλοτριώσεις εκ μέρους του κράτους.
- 3) Σιδηρόδρομοι που κατασκευάστηκαν για λογαριασμό και με δαπάνες του κράτους. Την εκμετάλλευση αυτών παραχώρησε το κράτος σε ιδιωτικές εταιρείες.
- 4) Ιδιωτικοί σιδηρόδρομοι που χαρακτηρίζονται οικονομικά δημόσιοι γιατί η δαπάνη της κατασκευής αυτών την κατέβαλε εξ'ολοκλήρου σχεδόν το κράτος. Μ'αυτόν τον τρόπο κατασκευάστηκε ο "Λαρισαϊκός". Την εκμετάλλευση και την διοίκηση την ανέλαβε το Δημόσιο, με τη σύσταση δημόσιας υπηρεσίας, με την επωνυμία "Σιδηρών Ελληνικού Κράτους".

γ. Δημιουργία Σιδηροδρόμων Ελληνικού Κράτους (Σ.Ε.Κ.)

Από τα μέσα του 1918 υπάρχουν στην Ελλάδα δύο ανεξάρτητες μεταξύ τους κρατικές επιχειρήσεις, του Λαρισαϊκού και της Πελοποννήσου. Οι δύο αυτές κρατικές επιχειρήσεις οδηγούνται σε οικονομικό αδιέξοδο, γι'αυτό η κυβέρνηση επιδιώκει τη λύση μ'έναν εννιαίο πλέον οργανισμό. Με το νόμο 2144 της 18-3-1920 που τίθεται σε ισχύ με Βουλευτικό Διάταγμα (Β.Δ.) στις 23-4-1920 η διοίκηση των παραπάνω γραμμών παραδίδεται σε ιδιαίτερη δημόσια υπηρεσία με την επωνυμία "Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους" (Σ.Ε.Κ.) Από το 1954 άρχισε να μελετάται η αναθεώρηση του οργανισμού του δικτύου, σύμφωνα με τις νέες συνθήκες λειτουργίας που δημιουργήθηκαν μεταπολεμικά. Ο οργανισμός αυτός εγκρίθηκε από το Διοικητικό Συμβούλιο του Σ.Ε.Κ. και άρχισε να λειτουργεί από τον Ιούλιο του 1957.

δ. Δημιουργία ιδιωτικού φορέα, του Οργανισμού Σιδηρών Ελλάδος Α.Ε. (Ο.Σ. Ε.)

Ο Ο.Σ.Ε. ιδρύθηκε με το Ν.Δ. 674/1970 και άρχισε να λειτουργεί από Ι-Ι-1971.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 2 του Ν.Δ. 674/1970, ο Ο.Σ.Ε. αποτελεί δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί για το δημόσιο συμφέρον σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και με μορφή Α.Ε. , ενώ παράλληλα έχει διοικητική και οικονομική αυτονομία και υπόκειται σε όλες τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιριών, εκτός από εκείνες που είναι αντίθετες με τις διατάξεις του Ν.Δ. 674/1970.

Το παράπάνω Ν.Δ. καθορίζει τη λειτουργία του Ο.Σ.Ε. σε πενήντα έτη, με αφετηρία υπολογισμού την Ι-Ι-1971.

Ο Ο.Σ.Ε. έγινε κοινωνικοποιημένη επιχείρηση με το Π.Δ. 59/1985 χωρίς ν'αλλάξει η νομική της προσωπικότητα. Η Αθήνα ορίζεται έδρα του Ο.Σ.Ε. Α.Ε.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

α. Καθορισμός εσωτερικής Οργάνωσης και Οργανόγραμμα που ισχύει.

Η οργάνωση του Ο.Σ.Ε. καθορίζεται από τον Υπηρεσιακό Οργανισμό, που ορίζει την εσωτερική οργάνωση των υπηρεσιών του Ο.Σ.Ε., τη διάρθρωση και τις αρμοδιότητες του καθώς και τις οργανωτικές θέσεις του προσωπικού.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του Οργανισμού Σιδηρών Ελλάδος κατά την συνεδρίασή του στις 19-1-1989 έλαβε την απόφαση με αριθμό 480, που μ' αυτή εγκρίνεται η αναδιάρθρωση των υπηρεσιών, η ανακατανομή των αρμοδιοτήτων τους και η κωδικοποίηση σε εννιαίο κείμενο των (περί εσωτερικής οργάνωσης των υπηρεσιών του Ο.Σ.Ε.) διατάξεων του ισχύοντος υπηρεσιακού οργανισμού του Ο.Σ.Ε. και ανακαθορίστηκε ταυτόχρονα και η περαιτέρω διάρθρωση τους σε τμήματα, γραφεία κ.π.λ. Η ισχύς της απόφασης αρχίζει από την 30-1-1989. (Παραστατική απεικόνιση του υπηρεσιακού οργανισμού παρέχεται από το Οργανόγραμμα που απεικονίζεται στο παράρτημα Ι).

β. Διάρθρωση του Ο.Σ.Ε. σε Υπηρεσίες.

Η λέξη "Υπηρεσία" χρησιμοποιείται στον Υπηρεσιακό Οργανισμό με διπλή έννοια, την ευρεία και την στενή.

"Υπηρεσία" με την ευρεία έννοια, είναι κάθε μια από τις οργανωτικές μονάδες που αποτελούν το οργανόγραμμα του Ο.Σ.Ε. Με την έννοια αυτή, ως υπηρεσίες χαρακτηρίζονται π.χ. η Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών ή μια επιθεώρηση Εκμετάλλευσης ή ένας Σταθμός.

"Υπηρεσία" με τη στενή έννοια, είναι μόνο εκείνη η μονάδα που στο επίπεδο οργάνωσης της είναι αμέσως κατώτερο από τη Διεύθυνση. Έτσι, μια Διεύθυνση αποτελείται από πολλές επιμέρους Υπηρεσίες όπως π.χ. η Διεύθυνση Γραμμής, που αποτελείται από την Υπηρεσία Γραμμής, την Υπηρεσία Κτιρίων και Εγκαταστάσεων κ.λ.π. Οι Διευθύνσεις είναι διαρθρωμένες σε επιμέρους υπηρεσίες που με τη σειρά τους είναι διαρθρωμένες σε τμήματα γραφεία.

Στον Ο.Σ.Ε. η "Διεύθυνση" είναι σε υψηλότερο ιεραρχικό επίπεδο από την "Υπηρεσία", σε αντίθεση με ότι ισχύει στη Δημόσια Διοίκηση.

γ. Διευθύνσεις και Υπηρεσίες του Ο.Σ.Ε.

Οι Υπηρεσιακές Μονάδες του γενικού Οργανογράμματος του Ο.Σ.Ε. χωρίζονται σε τρεις κατηγορίες : Στην πρώτη υπάγονται οι Διευθύνσεις, στη δεύτερη υπάγονται οι Υπηρεσίες και στην τρίτη υπάγονται οι Υπηρεσιακές Μονάδες που δεν μπορούμε να τις κατατάξουμε ούτε στις Διευθύνσεις, ούτε στις Υπηρεσίες, επειδή το ιεραρχικό τους επίπεδο δεν είναι με σαφήνεια προσδιορισμένο.

Πρώτη κατηγορία : Διευθύνσεις.

1. Διεύθυνση Οργάνωσης Μελετών και Προγραμματισμού.
2. Διεύθυνση γραμμής.
3. Διεύθυνση Ηλεκτροκίνησης, Σηματοδότησης, Τηλεπικοινωνιών και Ηλεκτρονικών εγκαταστάσεων.
4. Διεύθυνση Νομικών Υπηρεσιών.
5. Διεύθυνση Προσωπικού.
6. Διεύθυνση Κατασκευών.
7. Διεύθυνση Οικονομικής Διοίκησης.
8. Διεύθυνση Οικονομικής διαχείρισης.
9. Διεύθυνση Οικονομικού ελέγχου.
10. Διεύθυνση Ελεγκτηρίου εισπράξεων.
11. Διεύθυνση Διοικητικού.
12. Διεύθυνση Προμηθειών Αποθηκών.
13. Διεύθυνση Έλεξης.
14. Διεύθυνση Εργοστασίου.
15. Διεύθυνση Εμπορικής εκμετάλλευσης.
16. Διεύθυνση Τεχνικής εκμετάλλευσης.
17. Διεύθυνση Περιφέρειας Αθηνών.
18. Διεύθυνση Περιφέρειας Μακεδονίας και Θράκης.
19. Διεύθυνση Περιφέρειας Πελοποννήσου.

Δεύτερη κατηγορία : Υπηρεσίες.

1. Υπηρεσία Γενικού Διευθυντή.
2. Υπηρεσία Διεθνών υποθέσεων.
3. Υπηρεσία Υγιεινής και Ασφάλειας της Εργασίας.
4. Υπηρεσία Πολιτικής Σχεδιάσεως Εκτάκτου Ανάγκης.
5. Υπηρεσία Ποιότητας Μεταφοράς.

6. Υπηρεσία Προμηθειών και Αποθηκών Υλικών Γραμμής και παγίων εγκαταστάσεων.
7. Υπηρεσία Γραμμής Αθήνας.
8. Υπηρεσία Γραμμής Μακεδονίας και Θράκης.
9. Υπηρεσία Γραμμής Πελοποννήσου.
10. Υπηρεσία Ακίνητης περιουσίας.
11. Υπηρεσία Αυτοκινήτων.
12. Υπηρεσία Υγειονομική Αθήνας.
13. Υπηρεσία Υγειονομική Μακεδονίας και Θράκης

Τρίτη κατηγορία : Λοιπές Μονάδες.

1. Γραμματεία Διοικητικού Συμβουλίου.
2. Γραφεία Βοηθών Γενικού Διευθυντή (πέντε).
3. Εργοστάσιο Πειραιά.
4. Εργοστάσιο Θεσσαλονίκης.

δ. Γενικές Αρμοδιότητες Υπηρεσιών.

Κάθε υπηρεσία στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της :

- Είναι υποχρεωμένη να εφαρμόζει πιστά τους Νόμους, Κανονισμούς, Αποφάσεις, να περιφρουρεί και να υπερασπίζεται τα συμφέροντα του Οργανισμού.
- Μεριμνά για την εύρυθμη λειτουργία της και την επίτευξη της μέγιστης δυνατής απόδοσης του προσωπικού της.
- Συνεργάζεται με τις άλλες υπηρεσίες, όταν η φύση του θέματος το επιβάλλει.
- Συμμετέχει στη μελέτη σύνταξης, τροποποίησης και συμπλήρωσης των κανονισμών που την αφορούν και μεριμνά για την παροχή οδηγιών και την εφαρμογή τους.
- Παρακολουθεί τη δραστηριότητα και το έργο των διεθνών συγκοινωνιακών οργανισμών, συμμετέχει κατά το δυνατό και στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της, ενεργεί στις εργασίες των οργανισμών αυτών και μεριμνά για την εφαρμογή των αποφάσεων που λαμβάνονται.
- Χειρίζεται κάθε άλλο θέμα, συναφές προς ότι ανάγεται στις αρμοδιότητες της.
- Παρακολουθεί την ορθή εφαρμογή όσων προβλέπονται από τις με-

λέτες που εκπονούνται με μέριμνά της.

ε. Όργανα Διοίκησης.

Τα όργανα διοίκησης του Ο.Σ.Ε. είναι το Διοικητικό Συμβούλιο, ο Γενικός Διευθυντής, οι Βοηθοί Γενικοί Διευθυντές και το Συμβούλιο Διεύθυνσης.

Διοικητικό Συμβούλιο

1. Το Δ.Σ. είναι αρμόδιο ν'αποφασίζει για κάθε θέμα που αφορά τη διοίκηση της εταιρείας, στη διαχείριση της περιουσίας της και γενικά στην επιδίωξη του σκοπού της εταιρείας, εκτός των θεμάτων που ανάγονται στις αρμοδιότητες της Α.Σ.Κ.Ε.

2. Ειδικότερα το Δ.Σ. έχει τις εξής αρμοδιότητες που του αναθέτουν το Ν.Δ.674/1970, το Π.Δ. 59/1985 και η περί ανωνύμων εταιρειών νομοθεσία.

- Εισηγείται για όλα τα προς εξέταση από την Α.Σ.Κ.Ε. θέματα και ιδιαίτερα για την πολιτική και τον μεσοπρόθεσμο και μακροπρόθεσμο προγραμματισμό του Ο.Σ.Ε. και ιδίως στους τομείς επενδύσεων, χρηματοδότησης, τιμολογίων, προμηθειών και εργατικού δυναμικού.
 - Εγκρίνει μέσα από εισήγηση του Γενικού Διευθυντή και υποβάλλει στην Κυβέρνηση για περαιτέρω έγκριση στον ετήσιο προϋπολογισμό του Ο.Σ.Ε., κοινωποιώντας τον στην Α.Σ.Κ.Ε. προκειμένου να γνωματεύσει γι' αυτό στην Κυβέρνηση.
 - Εγκρίνει μετά από εισήγηση του Γενικού Διευθυντή και υποβάλλει στην Α.Σ.Κ.Ε. για περαιτέρω έγκριση τον ετήσιο ισολογισμό, τον κοινωνικό ισολογισμό και την έκθεση πεπραγμένων του Ο.Σ.Ε.
 - Εγκρίνει την εσωτερική οργάνωση και τους κανονισμούς λειτουργίας του Ο.Σ.Ε.
 - Αποφασίζει την κατάρτιση συμβάσεων αντικειμένου άνω των 200 εκ. δρχ.
 - Παρακολουθεί συστηματικά την πορεία του Ο.Σ.Ε. και την υλοποίηση του προγράμματός του.
 - Προτείνει στην Α.Σ.Κ.Ε. την ίδρυση θυγατρικών επιχειρήσεων.
3. Η εταιρεία εκπροσωπείται δικαστικώς και εξωδίκως από τον Πρόεδρο του Δ.Σ.
4. Το Δ.Σ. μπορεί με απόφασή του ν'αναθέσει την άσκηση αρμοδιο -

τήτων του στον Γενικό Διευθυντή της εταιρείας, στους Βοηθούς Γενικούς Διευθυντές και στο Συμβούλιο Διεύθυνσης της εταιρείας για τη παρακολούθηση της τρέχουσας διαχείρισης της εταιρείας.

5. Το Δ.Σ. ορίζει μεταξύ των μελών του για 3τη θητεία και ανακαλεί το Γενικό Διευθυντή του Οργανισμού. Επίσης ορίζει για 3 ετή θητεία και ανακαλεί τους Βοηθούς Γενικούς Διευθυντές. Οι αποφάσεις αυτές δημοσιεύονται στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Γενικός Διευθυντής

Ο Γενικός Διευθυντής είναι το ανώτατο εκτελεστικό όργανο της εταιρείας, προϊστάμενος όλων των υπηρεσιών του Ο.Σ.Ε. και του προσωπικού, διευθύνει το έργο τους και παίρνει τις αναγκαίες αποφάσεις, μέσα στα πλαίσια των διατάξεων που διέκουν την λειτουργία της εταιρείας, των συγκεκριμένων προγραμμάτων και προϋπολογισμών και των αποφάσεων της Α.Σ.Κ.Ε. και του Δ.Σ.

Ως πρόεδρος του Δ.Σ. διευθύνει τις συνεδριάσεις συγκαλώντας το σε τακτικές ή έκτακτες συνεδριάσεις και καθορίζει τα θέματα της ημερήσιας διάταξης.

Ο Γενικός Διευθυντής αποφασίζει την κατάρτιση συμβάσεων αντικαιμένου ως και 50 εκ. δρχ.

Βοηθοί Γενικοί Διευθυντές

Σήμερα στον Ο.Σ.Ε. με απόφαση του Δ.Σ. έχουν τοποθετηθεί πέντε Βοηθοί Γενικοί Διευθυντές. Ένας για τον τομέα των Υπηρεσιών εκμετάλλευσης και περιφερειών, ένας για τον τομέα των Υπηρεσιών έλξης και συντήρησης, επισκευής τροχαίου υλικού, ένας για τον τομέα Γραμμής, τηλεπικοινωνιών και ηλεκτρικών εγκαταστάσεων, ένας για τον τομέα διοικητικών-οικονομικών Υπηρεσιών και ένας για τον τομέα συντήρησης και εποπτείας του δικτύου Μακεδονίας-Θράκης.

Οι αρμοδιότητες καθώς επίσης και οι δικαιοδοσίες των Βοηθών Γενικών Διευθυντών έχουν καθοριστεί με σχετική απόφαση του Γενικού Διευθυντή.

Οι δικαιοδοσίες των Βοηθών Γενικών Διευθυντών είναι ευμετάβλητες γιατί καθορίζονται από τον εκάστοτε Γενικό Διευθυντή.

Συμβούλιο Διεύθυνσης

Το Συμβούλιο Διεύθυνσης της εταιρείας συγκροτείται από τον Γε-

νικό Διευθυντή και τους Βοηθούς Γενικούς Διευθυντές και αποφασίζει για σοβαρά θέματα λειτουργίας του Ο.Σ.Ε. και για συμβάσεις αντικειμένου άνω των 50εκ.ορχ. και μέχρι 200εκδρχ.

Το Συμβούλιο Διεύθυνσης βρίσκεται σε απαρτία όταν παρίστανται όλα τα μέλη του πλην ενός και αποφασίζει με απόλυτη πλειοψηφία των παρόντων μελών για θέματα που του έχουν ανατεθεί.

στ. Αντιπροσωπευτική Συνέλευση Κοινωνικού Ελέγχου (Α.Σ.Κ.Ε.)

Η Α.Σ.Κ.Ε. αποτελεί το όργανο κοινωνικού ελέγχου της εταιρείας και έχει τις ακόλουθες αποκλειστικές αρμοδιότητες :

1. Συμμετέχει στη διαμόρφωση του προγράμματος οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης στον τομέα συγκοινωνιών, όσον αφορά το αντικείμενο του Ο.Σ.Ε.
2. Αποφασίζει για τον προγραμματισμό της εταιρείας στον τομέα των επενδύσεων, της χρηματοδότησης, των τιμολογίων, των προμηθειών, και του εργατικού δυναμικού στα πλαίσια του προγράμματος οικονομικής ανάπτυξης.
3. Γνωμοδοτεί στην Κυβέρνηση για τον προϋπολογισμό της εταιρείας
4. Εγκρίνει τον ισολογισμό, την έκθεση πεπραγμένων και τον κοινωνικό ισολογισμό και απαλλάσσει το Δ.Σ. από κάθε ευθύνη.
5. Ελέγχει την πορεία υλοποίησης του εγκεκριμένου προγράμματος και υποβάλλει προς την Κυβέρνηση έκθεση για τη δράση του Δ.Σ..
6. Εισηγείται την ανάκληση μελών της και μελών του Δ.Σ. με αιτιολογημένη απόφαση των 2/3 των μελών. Πρόταση για την ανάκληση μέλους δεν εισάγεται για συζήτηση, αν δεν προϋπογράφεται τουλάχιστον στον απότο 1/3 των μελών της Α.Σ.Κ.Ε.
7. Γνωμοδοτεί στην Κυβέρνηση μετά από πρόταση του Δ.Σ. για την αύξηση ή μείωση του εταιρικού κεφαλαίου καθώς και την ίδρυση θυγατρικών επιχειρήσεων.
8. Ανακοινώνει τις αποφάσεις και τις γνωμοδοτήσεις, οι δε εργασίες της είναι δημόσιες.
9. Διατυπώνει τη γνώμη της για τα εργασιακά θέματα, τα θέματα κανονισμού και όσα θέματα της παραπέμπει το Δ.Σ.
10. Γνωμοδοτεί για κάθε θέμα που παραπέμπει σ' αυτή ο αρμόδιος Υπουργός.

Σύνθεση - Συγκρότηση της Α.Σ.Κ.Ε.

1. Η Α.Σ.Κ.Ε. που ορίζεται για τριετή θητεία αποτελείται από 27 μέλη και έχει την ακόλουθη σύνθεση:

α. Εννέα εκπρόσωποι του Κράτους. Οι εκπρόσωποι αυτοί με τους αναπληρωματικούς τους ορίζονται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών.

β. Εννέα εκπρόσωποι των εργαζομένων στον Ο.Σ.Ε. που εκλέγονται με τους αναπληρωματικούς τους με άμεση, καθολική και μυστική ψηφοφορία απ' όλους τους εργαζομένους στην εταιρεία με το σύστημα της απλής αναλογικής όπως ορίζει το άρθρο 12 του Ν. 1264/1982.

γ. Ένας εκπρόσωπος της τοπικής αυτοδιοίκησης με τον αναπληρωτή του οριζόμενος από την Κεντρική Ένωση Δήμων και Κοινοτήτων (Κ.Ε.Δ.Κ.Ε.) και οκτώ εκπρόσωποι κοινωνικών φορέων και οργανώσεων που εξυπηρετούν ή επηρεάζονται άμεσα από τις δραστηριότητες της εταιρείας. Οι εκπρόσωποι αυτοί με τους αναπληρωματικούς τους, ορίζονται από τις διοικήσεις των πιο κάτω κοινωνικών φορέων ή οργανώσεων:

- Γενική Συνομοσπονδία Εργατών Ελλάδος (Γ.Σ.Ε.Ε.)
- Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Τ.Ε.Ε.)
- Οικονομικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ο.Ε.Ε.)
- Ένωση των Εμπορικών και Βιομηχανικών Επιμελητηρίων Ελλάδος (Ε.Ε.Β.Ε.Ε.)
- Βιοτεχνικό Επιμελητήριο (Β.Ε.)
- Σύνδεσμος Ελληνικών Βιομηχανιών (Σ.Ε.Β.)
- Πανελλήνια Συνομοσπονδία Ενώσεων Γεωργικών Συνεταιρισμών (Π.Α.ΣΕΓΕΣ)
- Πανελλήνιο Σύνδεσμο Εξαγωγέων (Π.Σ.Ε.)

2. Στην πρώτη συνεδρίαση της Α.Σ.Κ.Ε. εκλέγεται με μυστική ψηφοφορία και απόλυτη πλειοψηφία των μελών της τριμελές Προεδρείο, τα μέλη του οποίου εναλλάσσονται κάθε χρόνο στη θέση του προέδρου τη Α.Σ.Κ.Ε., με τη σειρά εκλογής τους.

3. Η συγκρότηση σε σώμα των μελών της Α.Σ.Κ.Ε. γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Εθνικής Οικονομίας και Μεταφορών δημοσιευμένη στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

4. Μ' ευθύνη του Δ.Σ. αμέσως μετά τη συγκρότηση της Α.Σ.Κ.Ε. δημιουργείται μόνιμη υπηρεσιακή μονάδα γραμματειακής εξυπηρέτησης.
5. Τα μέλη της Α.Σ.Κ.Ε. ανακαλούνται οποτεδήποτε από τα όργανα, που τους όρισαν ή τους εξέλεξαν αυτεπάγγελα ή μετά από εισήγηση της ίδιας της Α.Σ.Κ.Ε. Στην περίπτωση αυτή, καθώς και σε περίπτωση θανάτου ή παραίτησης οποιουδήποτε μέλους πριν τη λήξη της θητείας του, η θέση καταλαμβάνεται από τον πρώτο στη σειρά εκλογής ή διορισμού αναπληρωματικού μέλους.

Λειτουργία της Α.Σ.Κ.Ε.

1. Η Α.Σ.Κ.Ε. συνέρχεται με πρόσκληση του προέδρου της σε τακτική σύνοδο ανά τετράμηνο και σε έκτακτη όταν ζητηθεί από το 1/3 τουλάχιστον των μελών της ή από το Υπουργείο Μεταφορών ή από το Δ.Σ. του Ο.Σ.Ε.

2. Η Α.Σ.Κ.Ε. βρίσκεται σε απαρτία αν είναι παρόντα τα 3/4 των μελών της και αποφασίζει με την απόλυτη πλειοψηφία των μελών της.

3. Η ημερήσια διάταξη της τακτικής συνόδου της Α.Σ.Κ.Ε. καθορίζεται από τον Πρόεδρό της, της δε έκτακτης συνόδου απ' αυτούς που ζήτησαν την σύγκλησή της.

4. Περιφερειακές Συνελεύσεις Κοινωνικού Ελέγχου (ΠΕ.Σ.Κ.Ε.)

Για θέματα νομαρχιακού μόνο επιπέδου η Α.Σ.Κ.Ε. ασκεί τις αρμοδιότητες της ύστερα από σχετική γνωμοδότηση της ΠΕ.Σ.Κ.Ε.

Αυτές απαρτίζονται από τα μέλη του αντίστοιχου Νομαρχιακού Συμβουλίου, έναν εκπρόσωπο της διεύθυνσης της επιχείρησης, που ορίζεται με τον αναπληρωματικό του για τριετή θητεία με απόφαση του Γενικού Διευθυντή της εταιρείας, κι έναν εκπρόσωπο των εργαζομένων στην επιχείρηση που εκλέγεται με τον αναπληρωματικό του με άμεση, καθολική και μυστική ψηφοφορία από τους εργαζομένους στον Νομό, με το σύστημα της απλής αναλογικής όπως ορίζεται στο άρθρο 12 του Ν. 1264/82.

η. Εργασιακά Συμβούλια

1. Στην έδρα της εταιρείας συνίσταται Κεντρικό Εργασιακό Συμβούλιο (Κ.Ε.Σ.). Η συγκρότηση του γίνεται με απόφαση του Υπουργού Μεταφορών, δημοσιευόμενη στην εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

2. Το Κ.Ε.Σ. είναι εννιαμελές και αποτελείται από εκπροσώπους των

εργαζομένων που εκλέγονται με άμεση, καθολική ψηφοφορία, με το σύστημα της απλής αναλογικής. Η θητεία των μελών του είναι ζετής 3. Το Κ.Ε.Σ. έχει τις εξής αποκλειστικές αρμοδιότητες:

- Εισηγείται προς τη διεύθυνση για θέματα οργάνωσης, λειτουργίας, προγραμματισμού και ελέγχου της εταιρείας.
- Προτείνει μεθόδους αύξησης της παραγωγικότητας και βελτίωση των υπηρεσιών της εταιρείας.
- Γνωμοδοτεί στην Α.Σ.Κ.Ε. για θέματα κανονισμών και στο Δ.Σ. για θέματα εφαρμογής τους.
- Γνωμοδοτεί για θέματα συνθηκών εργασίας, υγιεινής και περιβάλλοντος.
- Αποφασίζει τη σύσταση περιφερειακών εργασιακών συμβουλίων με σύνθεση και αρμοδιότητες ανάλογες μ' αυτές του Κ.Ε.Σ.
- Αποφασίζει τον τρόπο λειτουργίας του.
- Αποφασίζει για θέματα πολιτιστικά, αθλητικά, λεσχών προσωπικού και εστιατορίων στα πλαίσια του προϋπολογισμού της εταιρείας

θ. Σύστημα Εξουσιοδότησης

Με τον όρο "σύστημα εξουσιοδότησης" εννοούμε το κείμενο εκείνο που περιλαμβάνει διακαιοδοσίες υπηρεσιακών οργάνων της ιεραρχίας για χειρισμό ορισμένων ανρικειμένων και λήψη σχετικών αποφάσεων όπως οι δικαιοδοσίες αυτές έχουν καθοριστεί με αποφάσεις το Γενικού Διευθυντή του Ο.Σ.Ε.

Το κείμενο δηλαδή του συστήματος εξουσιοδότησης περιέχει το μέρος της δικαιοδοσίας που το διοικητικό όργανο του Ο.Σ.Ε., δηλαδή ο Γενικός Διευθυντής, έχει με απόφαση του μεταβιβάσει σε κατώτερα του ιεραρχικά όργανα, εξουσιοδοτώντας τα να χειρίζονται αυτά αντί εκείνου.

Νομικά το σύστημα εξουσιοδότησης θεμελιώνεται με τη διάταξη της παραγράφου 3 του άρθρου ΙΙ του Ν.Δ. 674/1970. Με τη διάταξη αυτή καθιερώνεται το μεταβιβάσιμο των αρμοδιοτήτων του Γενικού Διευθυντή, που αντί να είναι δικαιοδοσίες προσωποπαγείς είναι αφίθετα μεταβιβάσιμες, πράγμα που διευκολύνει την αποκέντρωση κι σε τελευταία ανάλυση την ύπαρξη του ίδιου του συστήματος.

Πέρα από την ιδιότητά του ως αποκεντρωτικού μέσου, το σύστημα

εξουσιοδότησης, ανάλογα με το περιεχόμενο του, αποτελεί ταυτόχρονα και το κυριώτερο "εργαλείο" στην άσκηση αντιγραφειοκρατικής πολιτικής.

Δικαιοδοσίες Γενικού Διευθυντή

Σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2 του άρθρου 12 του Π.Δ. 59/1985, ο Γενικός Διευθυντής αποφασίζει την κατάρτιση συμβάσεων αντικειμένου μέχρι και 50εκ.δρχ.

Μεταγενέστερα με την απόφαση του Γενικού Διευθυντή, η δικαιοδοσία κατάρτισης και υπογραφής συμβάσεων αντικειμένου μέχρι και 40 εκατ.δρχ. Έτσι ο Γενικός Διευθυντής έχει κρατήσει τη δικαιοδοσία όταν το αντικείμενο συμβάσεων κυμαίνεται από 40εκ.δρχ. μέχρι και 50εκ.δρχ.

Δικαιοδοσίες Συμβουλίου Διεύθυνσης

Με το άρθρο 13 παράγραφος 2 του Π.Δ. 59/1985 καθορίζεται ότι το Συμβούλιο Διεύθυνσης αποφασίζει την κατάρτιση συμβάσεων αντικειμένου άνω των 50εκ.δρχ. ως και 200εκ.δρχ.

Δικαιοδοσίες Διοικητικού Συμβουλίου

Το Δ.Σ. αποφασίζει την κατάρτιση συμβάσεων αντικειμένου άνω των 200εκ.δρχ. σύμφωνα με το άρθρο 7, παράγραφος 2 του Π.Δ. 59/1985.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔ/ΜΩΝ

α. Οικονομική εξέλιξη τους

Τον καιρό που τεράστιες επενδύσεις γινόταν από το κράτος και την Τοπική Αυτοδιοίκηση για έργα οδικής υποδομής και από ιδιωτικούς φορείς για την αγορά αυτοκινήτων επιβατικών, φορτηγών και λεωφορείων, οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι δεν μπόρεσαν να παρακολουθήσουν την οδό της τεχνολογικής εξέλιξης ώστε να είναι σε θέση να προσφέρουν καλής ποιότητας υπηρεσίες και ν' αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες, μειώνοντας τους χρόνους διαδρομής. Η συμμετοχή των σιδηροδρόμων στις επενδύσεις για μεταφορές στο διάστημα 1960-80, ήταν κάτω από 5 % και αυξήθηκε μόνο μετά το 1981 (παράρτημα 2).

Αποτέλεσμα του παραγκωνισμού των Ελληνικών σιδ/μων ήταν το ότι ενώ το 1950 εκτελούσαν το 50 % του χερσαίου υπεραστικού μεταφορικού έργου της χώρας, σήμερα έφτασαν να εκτελούν μόλις το 4 % του επιβατικού έργου και το 8 % του εμπορευματικού, ποσοστά που είναι πολύ κάτω από τα αντίστοιχα των άλλων ευρωπαϊκών σιδ/κών δικτύων.

Αντίθετα η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα ήταν αλματώδης. Στο παράρτημα 3 δίνεται η αύξηση των κυκλοφορούντων μεταφορικών χερσαίων μέσων κατά τα έτη 1962-1984.

Από τα διαγράμματα αυτά φαίνεται η πολύ μικρή αύξηση των κυκλοφορούντων σιδ/κών οχημάτων που σε 22 χρόνια ήταν μόνο 70 % ενώ για την ίδια περίοδο τα επιβατικά αυτοκίνητα αυξήθηκαν κατά 1900 τοις εκατό και τα φορτηγά και τα λεωφορεία κατά 1050 % . Αυτή η ανεξέλεγκτη εξέλιξη αυτοκινήτου και η στασιμότητα του σιδηρόδρομου έδωσαν σαν αποτέλεσμα τον άνισο ανταγωνισμό μεταξύ Σιδηρόδρομου και οδού.

Σε αντίθεση με τα άλλα κράτη της Ευρώπης που ιδιαίτερα μετά τη ενεργειακή κρίση συνειδητοποιώντας τη σημασία του σιδ/μου, έσπευσαν να εκσυγχρονίσουν και να αναβαθμίσουν τα σιδηροδρομικά τους δίκτυα, στην Ελλάδα μόλις τα τελευταία χρόνια έγινε κατανοητό ότι ο σιδηρόδρομος είναι το προσφορώτερο μέσο μαζικής χερσαίας μεταφοράς για λόγους οικονομικούς και περιβαλλοντολογικούς, κι έτσι

συντάχθηκε και άρχισε να υλοποιείται και για το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ένας μακροχρόνιος Επιχειρησιακός Σχεδιασμός 1983-1997 που θα του επιτρέψει ν'αναλάβει το μεταφορικό έργο που του ταιριάζει και παράλληλα να βελτιώσει την οικονομική του κατάσταση.

β. Υφιστάμενη κατάσταση

Το Ελληνικό Σιδηροδρομικό Δίκτυο, που έχει τη δομή του από τις αρχές του αιώνα μας, παρουσιάζει τα εξής δύσμενι χαρακτηριστικά:

Ι. Γραμμή

Έχει αναπτυχθεί γραμμικά και όχι σε μορφή πλέγματος. Εξαίρεση παρουσιάζει μόνο στη Θεσσαλία και την Πελοπόννησο. Αυτή η γραμμική ανάπτυξη του σιδηρόδρομου, τον περιορίζει στις περιοχές της χώρας που έχουν άμεση γειννίαση με τις γραμμές και του στερεί τη προσιτότητα προς πολλές άλλες περιοχές.

Το σύνολο σχεδόν του δικτύου έχει 96 % μονή γραμμή, δηλαδή μία γραμμή για άνοδο και κάθοδο των τραινών εκτός από ορισμένα τμήματα που έχουν διπλή γραμμή. Η ύπαρξη της μονής γραμμής, χωρίς σηματοδότηση και βελτιωμένες τηλεπικοινωνίες, εκτός από τις συχνές καθυστερήσεις που προκαλεί, δεν επιτρέπει στον Ο.Σ.Ε. ν' ανταποκριθεί στις απαιτήσεις εκμετάλλευσης ενός σύγχρονου Σιδηρόδρομου.

Από το συνολικό μήκος των γραμμών, του μόνο το 63 % είναι κατασκευασμένα με γραμμή κανονικού πλάτους, ενώ υπάρχουν δύο ανεξάρτητα το ένα από το άλλο τμήματα με γραμμή μετρικού πλάτους. Η ανομοιογένεια αυτή έχει δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στην ορθολογική χρήση του υπάρχοντος τροχαίου υλικού, όσο και γενικά στην οικονομική εκμετάλλευση του δικτύου. Η χάραξη της γραμμής, που έγινε πριν από 80 και πλέον χρόνια, δεν έχει υποστεί καμία ουσιαστική βελτίωση και σήμερα δεν είναι ικανοποιητική. Υπάρχουν ακόμη τμήματα της γραμμής που η υποδομή τους είναι πολύ παλιάς ηλικίας ως και 90 ετών και απαιτούν σημαντικές δαπάνες για τη συντήρηση και εκμετάλλευση.

Οι ταχύτητες που αναπτύσσει το δίκτυο είναι κάτω του μισού των αντίστοιχων ταχυτήτων των ανεπτυγμένων Ευρωπαϊκών χωρών. (Στο παράρτημα 4 δίνονται οι ταχύτητες που επιτρέπονται με τα σημερι-

νά δεδομένα στα κύρια τμήματα του δικτύου.

Το σιδ/κό δίκτυο συνδέεται μόνο με τα λιμάνια Πειραιά-Θεσσαλονίκης-Πάτρας-Βόλου-Αλεξανδρούπολης-Καλαμάτας και διαθέτει αριθμό παρακαμπτηρίων προς ορισμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Σοβαρό πρόβλημα με δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στην ασφάλεια κυκλοφορίας, όσο και στην επιμήκυνση των χρόνων διαδρομής των συρμών, αποτελεί η ύπαρξη μεγάλου αριθμού διαβάσεων (2.357) μεταξύ σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου.

2. Τροχαίο υλικό

Μεγάλο πρόβλημα υπάρχει στο έλλειμμα τροχαίο υλικό που είναι ο μεγάλος αριθμός των τύπων των μηχανών. Το γεγονός αυτό δημιουργεί ιδιαίτερες δυσχέρειες, γιατί καθιστά δύσκολη την επαρκή εκπαίδευση κατάλληλου προσωπικού, για τη συντήρηση και επισκευή των μηχανών και συχνά δημιουργεί μακροχρόνιες καθυστερήσεις στην προμήθεια ανταλλακτικών με αποτέλεσμα να σημειώνεται υψηλό ποσοστό ακινησίας, που στο παρελθόν έφτασε το 60 % .

3. Κτιριακές εγκαταστάσεις

Οι πιο πολλές κτιριακές εγκαταστάσεις του δικτύου βρίσκονται περίπου στη μορφή που είχαν από την κατασκευή των πρώτων σιδ/κών γραμμών, με αποτέλεσμα να μην παρέχουν στο κοινό ικανοποιητική εξυπηρέτηση, εκτός λίγων περιπτώσεων όπως στους σταθμούς Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Κορίνθου, Λάρισας. Στην ίδια περίπου κατάσταση απ' άποψη τόσο κτιριακή όσο και εξοπλισμού βρίσκονται και τα εργοστάσια για τη συντήρηση και την επισκευή του τροχαίου υλικού.

4. Σηματοδότηση και Τηλεπικοινωνίες

Με εξαίρεση τα τμήματα διπλής γραμμής Αθήνα-Οινόη και Πλατύ-Θεσσαλονίκη, όπου υπάρχει ηλεκτρική σηματοδότηση, και το τμήμα Τιθορέα-Δομοκός, στο υπόλοιπο δίκτυο κανονικής γραμμής η σηματοδότηση περιορίζεται στους σταθμούς και είναι μηχανική-χειροκίνητη, ενώ στο δίκτυο μετρικής γραμμής δεν υπάρχει σηματοδότηση. Επίσης όλες οι επικοινωνίες του δικτύου βρίσκονται σε χαμηλή στάθμη. Ολ' αυτά επιδρούν δυσμενώς στην ταχεία διακίνηση συρμών με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των χρόνων διαδρομής και τη μείωση της χωρητικότητας της γραμμής.

5. Σταθμοί διαλογής, εμπορικοί σταθμοί

Η ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων και η ακρίβεια στην τήρηση ορομολογίων, αποτελούν βασικό παράγοντα της καλής απόδοσης ενός δικτύου. Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι στους τομείς αυτούς υστερούν σημαντικά.

Η έλλειψη σύγχρονων σταθμών διαλογής, εμπορικών σταθμών, μηχανικών μέσων και οργανομένων τερματικών υπηρεσιών, έχει σαν αποτέλεσμα να συσσωρεύονται στους τερματικούς σταθμούς φορτωμένα βαγόνια, να επιβραδύνεται σημαντικά το κύκλωμα κυκλοφορίας του και να δυσχεραίνεται η εκμετάλλευσή τους.

6. Προσωπικό

Η δύναμη του προσωπικού του Ο.Σ.Ε., μόνιμου και έκτακτου ανέρχεται σε 4.000 περίπου άτομα.

Αν γίνει σύγκριση της δύναμης αυτής με την αντίστοιχη άλλων σιδηροδρομικών δικτύων, προκύπτει ότι είναι σχετικά μικρή λαμβάνοντας υπ' όψη τα χιλιόμετρα γραμμής που διαθέτει το Ελληνικό δίκτυο, αλλά αρκετά μεγάλη αν λάβουμε υπ' όψη το επιτελούμενο έργο. Η σύγκριση της δυνάμεως του προσωπικού των διαφόρων δικτύων, γίνεται ρεαλιστική αν ληφθούν ταυτόχρονα υπ' όψη και το μήκος γραμμής και το επιτελούμενο μεταφορικό έργο. (Αυτό φαίνεται στο παράρτημα 5, απ' όπου προκύπτει ότι η δύναμη του προσωπικού του Ο.Σ.Ε. βρίσκεται σε λογικά επίπεδα, συγκρινόμενη με των ξένων δικτύων).

7. Συνθήκες εκμετάλλευσης του Ο.Σ.Ε.

Την εκμετάλλευση του Ο.Σ.Ε. επηρεάζουν, εκτός από τη δυσμενή χώρα, τη γραμμική μορφή του δικτύου και το πλήθος των ισόπεδων διασταυρώσεων, ειδικότερα και οι εξής συνθήκες:

- Η γεωγραφική θέση της Ελλάδος.

Πρόκειται για την ακραία-γεωγραφικώς-χώρα, με συνέπεια το διαμετακομιστικό έργο (TRANSIT) που διεξάγεται με τον Σιδηρόδρομο να είναι εξαιρετικά μικρό. Συγκεκριμένα το εμπορευματικό διαμετακομιστικό έργο (TRANSIT) για τον Ο.Σ.Ε., ανέρχεται σε 9 % περίπου του όλου εμπορευματικού τους έργου, ενώ για τους Ελβετικούς σε 47,3 % , τους Βελγικούς σε 36,6 % και τους Αυστριακούς σε 25,6 %

- Η μικρή πυκνότητα του πληθυσμού.
- Το μεγάλο μήκος των ακτών.
- Η έλλειψη συντονισμού των χερσαίων μεταφορών με αποτέλεσμα τη διοχέτευση μικρού μεταφορικού έργου στο σιδηρόδρομο.
- Η αγροτική κυρίως μορφή της οικονομίας της χώρας για την οποία η ευελιξία του αυτοκινήτου αποτελεί σημαντικό παράγοντα προσελκύσεως σ' αυτό μεταφορικού έργου.
- Η μικρή σχετικά μ' άλλες χώρες, έκταση της βιομηχανίας και ειδικά της βαρειάς βιομηχανίας. Η βιομηχανία σ' όλα τα κράτη έχει ως βάση τον σιδηρόδρομο για τον οποίο αποτελεί τον πιο σημαντικό πελάτη.
- Ο όχι πρόσφορος για μαζικές μεταφορές ορυκτός πλούτος της χώρας μας. Οι μεταφορές αυτές είναι χαμένες για τον Ο.Σ.Ε., γιατί τα εργοστάσια που χρησιμοποιούν τον ορυκτό μας πλούτο είναι χρεωσμένα δίπλα στους τόπους παραγωγής.

- Ανεξέλεγκτες μεταφορές από τα οδικά μέσα, που προκαλούν μεγάλο ανταγωνισμό και απώλεια έργου στον σιδηρόδρομο.

Στα παραπάνω εγγενή αίτια πρέπει να προστεθούν και η επί σειρά ετών έλλειψη μακροπρόθεσμης εθνικής συγκοινωνιακής πολιτικής με συγκεκριμένους στόχους, καθώς και ορισμένες κατά καιρούς άστοχες παρεμβάσεις σε σοβαρές επιλογές, όπως π.χ. προμήθεια, πολυτυπία τροχαίου υλικού, πολιτική χαμηλών κομίστρων κ.λ.π.

δ. Μεταφορικό έργο

Η εξέλιξη του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου στον Ο.Σ.Ε. κατά την τελευταία δεκαετία παρουσιάζεται στο παράρτημα 6. Παρατηρείται μια πτώση του μεταφορικού έργου και ιδιαίτερα στις εμπορευματικές μεταφορές. Η πτώση αυτή υπογραμμίζει τις δυσμενείς συνθήκες εκμετάλλευσής του σιδηρόδρομου.

γ. Ανυπαρξία πολιτικής μεταφορών

Η πολιτική μεταφορών προϋποθέτει την ύπαρξη ενός συστήματος αρχών και μεθόδων με το οποίο οι μεταφορές θα κατευθύνονται αυτόματα προς το κοινωνικό σύνολο με το μάλλον συμφερότερο μεταφορικό μέσο. Και συμφερότερο μέσο είναι αυτό που εξασφαλίζει τη συγκεκριμένη μεταφορά με το χαμηλότερο δυνατό κοινωνικό κόστος.

Η έντονη συγκεντρωτική ανάπτυξη της οικονομίας από τα μεταπολεμικά χρόνια ως σήμερα και η άναρχη ανάπτυξη των αστικών μας κέντρων, οδήγησαν σ'ένα συμφορημένο και αντιφατικό περιβάλλον μέσα στο οποίο αναπτύχθηκαν οι μεταφορές. Ο τομέας των μεταφορών ποτέ δεν εκτιμήθηκε σαν αναπτυξιακός παράγοντας εντείνοντας έτσι την άωλη ανάπτυξη του εθνικού χώρου και μειώνοντας τη συνολική παραγωγικότητα της εθνικής παραγωγής.

Η οργανωτική και διαχειριστική καθυστέρηση των οργανισμών δημόσιας μεταφοράς προσώπων και εμπορευμάτων, ο αντιδημοκρατικός συγκεντρωτικός σχεδιασμός και το απολιθωμένο θεσμικό πλαίσιο, αποτελούν μια ομάδα μόνο χαρακτηριστικών της σημερινής κατάστασης.

Τα προηγούμενα που συμπληρώνονται με τις αντιφάσεις που απορρέουν από τις πολύπλοκες συναρμοδιότητες των διαφόρων κρατικών εξουσιών στον σχεδιασμό συγκοινωνιακών συστημάτων, τόσο στη φάση κατασκευής όσο και στη φάση λειτουργίας και με την ανεπαρκή συμμετοχή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, συνέβαλλαν έτσι ώστε ο τομέας των μεταφορών σαν κλάδος παραγωγικός μετασχηματισμού αξιών (μεταφορά εμπορευμάτων) και παροχή υπηρεσιών (μεταφορά προσώπων) να οδηγηθεί είτε στην οικονομική αποτελμάτωση, είτε στη λειτουργική συμφόρηση. Οι δύο αυτές καταλήξεις οδήγησαν με τη σειρά τους σε μείωση της παραγωγικότητας και πτώση της ποιότητας του παραγόμενου έργου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

ΟΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΣΙΔ/ΜΟΙ ΜΠΡΟΣΤΑ ΣΤΗΝ ΠΡΟΚΛΗΣΗ ΤΟΥ 1992

α. Μεταφορές στην Ε.Ο.Κ.

Η προβλεπόμενη ενωποίηση της ευρωπαϊκής αγοράς μέχρι το 1992, προϋποθέτει την ανάπτυξη ενός σύγχρονου ευρωπαϊκού δικτύου υποδομών στις μεταφορές, που θα είναι δυνατόν ν' ανταποκριθεί στις αναμενόμενες μεταφορικές ανάγκες.

Οι απόψεις της Κοινότητας για τις μεταφορές αναλύονται στο άρθρο 53 του σχεδίου συνθήκης για την ίδρυση της ευρωπαϊκής ένωσης ως εξής : " Στον τομέα των μεταφορών η ένωση ακολουθεί μια πολιτική που αποσκοπεί να συμβάλλει στην οικονομική ολοκλήρωση των Κρατών-Μελών. Αναλαμβάνει ιδίως κοινές δράσεις για να εξαλείψει κάθε μορφής διακρίσεις, να εναρμονίσει τους βασικούς όρους του ανταγωνισμού μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς, να καταργήσει το εμπόδιο στη διέλευση των συνόρων, ν' αυξήσει την αποδοτικότητα των αξόνων επικοινωνίας, ώστε να δημιουργηθεί δίκτυο μεταφορών προσαρμοσμένο στις ανάγκες της Ευρώπης".

Από το άρθρο αυτό φαίνεται ότι η Κοινοτική διάσταση των μεταφορών, σε αντίθεση με την μέχρι κάποια χρόνια πριν Εθνική αντιμετώπιση των μεταφορών και ήδη η Κοινότητα προωθεί έργο κοινοτικού ενδιαφέροντος μέσω κυρίως των Κοινοτικών ταμείων.

Έργα κοινοτικού ενδιαφέροντος είναι εκείνα που :

- Αφορούν διαδρομές διέλευσης συνόρων.
- Έχουν σημαντική επίδραση στις μεταφορές μεταξύ των Κρατών-Μελών και τρίτων χωρών.
- Επηρεάζουν την κοινοτική πολιτική.
- Καθιερώνουν νέες τεχνολογίες μεταφορών.

Παράλληλα η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού δημιουργεί για τον ορθολογικό ανταγωνισμό των μέσων μεταφοράς προϋποθέσεις, βασισμένες στο συνολικό πραγματικό κόστος μεταφοράς και όχι μόνο στο αντιληπτό κόστος.

Η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών, η χρηματοδοτική και τραπεζική κυκλοφορία, η κατάργηση των ποσοτώσεων θα έχει σαν αποτέλεσμα τον κατακόρυφο και άνισο ανταγωνισμό των ισχυ-

ρότερων με τους ασθενέστερους, τόσο μεταξύ των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, όσο και στην αγορά των ίδιων μέσων μεταφοράς.

Μέσα σ' ένα τέτοιο ανταγωνιστικό περιβάλλον ο ρόλος των Δημοσίων Επιχειρήσεων στις μεταφορές πρέπει ν' αναβαθμιστεί. Αυτό σημαίνει μεταξύ άλλων και νέο σύγχρονο πνεύμα οργάνωσης των επιχειρήσεων αυτών καθώς και βελτίωση της υποδομής και της παραγωγικότητάς τους, με στόχο την εξυπηρέτηση των αναγκών του κοινωνικού συνόλου καθώς και της ανάπτυξης των επιμέρους εθνικών οικονομιών. Σε αντίθετη περίπτωση ο ισχυρότερος μετά το 1992 ανταγωνισμός, ενδεχομένως να έχει ως αποτέλεσμα σοβαρή πτώση του ποσοστού του μεταφορικού έργου τους και κατά συνέπεια την διεύρυνση της ελλειμματικής λειτουργίας τους.

β. Ο Σιδηρόδρομος στην Κοινότητα

Ι. Γενικά

Μερικές τιμές μπορούν να δώσουν μια καθαρή εικόνα για την οικονομική σημασία των σιδ/μων στο σύστημα μεταφορών των 12 Κρατών Μελών:

127.000 χλμ. σιδ/κής γραμμής

216.000 εκατ. χλμ. επιβάτες ετησίως

179.000 εκατ. χλμ. τόνοι εμπορευμάτων ετησίως

1.128.000 άτομα εργαζόμενα στον σιδ/μο.

Παρά το γεγονός όμως, συνδιασμένες πιέσεις λόγω:

-αυξημένης χρήσης Ι.Χ. επιβατικών οχημάτων και αεροπλάνων για τις επιβατικές μεταφορές,

-ανταγωνισμού από τα φορτηγά οχήματα στις εμπορικές μεταφορές,
-οικονομικών μεταβολών που συνέβησαν την τελευταία δεκαετία, με πτώση της παραγωγής βιομηχανικών ελαφρών βαριάς βιομηχανίας που συνήθως μεταφέρονται με τον σιδ/μο,

-αποτυχίας στη δημιουργία Κοινοτικής αλλά και Εθνικών πολιτικών μεταφορών, οδήγησαν στη σοβαρή μείωση του ποσοστού των σιδ/κών μεταφορών στην αγορά μεταφορών και κατά συνέπεια στη σταθερή χειροτέρευση των θέσεων των σιδ/κών επιχειρήσεων.

Παράλληλα, επειδή οι σιδ/μοι είναι δημόσιες επιχειρήσεις, αυξήθηκε αναλογικά η εξάρτησή τους από κρατικούς πόρους. Αυτή η

εξάρτηση καθιστά πολύ δύσκολη πλέον/τη λήψη αποφάσεων σαν ανεξάρτητες επιχειρήσεις.

Εν τούτοις ο υψηλός βαθμός ασφάλειας των σιδηροδρόμων, η μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα ανά τετραγωνικό μέτρο χρησιμοποιούμενης γης, τα χαμηλά επίπεδα μόλυνσης και ο μικρός βαθμός εξάρτησης από πετρελαϊκά καύσιμα, αποτελούν σοβαρά θετικά στοιχεία για το μέλλον των σιδηροδρόμων και έχουν συμβάλλει στην ευνοϊκή στάση του οικολογικού κινήματος για τον σιδηρόδρομο.

Τα σοβαρότερα θέματα που έχουν τεθεί από τους σιδηροδρόμους στα πλαίσια της Κοινότητας είναι:

1. Η εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού με υπολογισμό του κόστους υποδομών, ατυχημάτων, μόλυνσης, περιβάλλοντος κ.λ.π.
2. Η εξάλειψη των περιορισμών στην αγορά και ο περιορισμός των μεταφορών υπό μορφή δημοσίων ή κοινωνικών υπηρεσιών.
3. Η διαφάνεια στην τήρηση των σιδηροδρομικών λογαριασμών.
4. Η αυτονομία των σιδηροδρόμων με συνέπεια την βελτίωση των επιχειρηματικών και οικονομικών σχεδιασμών τους.

2. Προοπτικές

Για ιστορικούς λόγους η τεχνολογική, οικονομική, πολιτική και κοινωνική κατάσταση διαφέρει αρκετά στις χώρες της Κοινότητας. Για παράδειγμα η Ισπανία και η Πορτογαλία έχουν μεγαλύτερο εύρος γραμμών ενώ η Ελλάδα έχει ένα μεγάλο μέρος του δικτύου της με εύρος μικρότερο απ' το κανονικό των υπολοίπων δικτύων. Το ποσοστό ηλεκτροδοτούμενων γραμμών αλλά και το σύστημα ηλεκτροκίνησης διαφέρει επίσης από χώρα σε χώρα. Το μέγιστο φορτίο κατ'άξονα και οι μέγιστες ταχύτητες διαφέρουν επίσης.

Επιπλέον για την επικοινωνία των κοινοτικών δικτύων απαιτείται πολλές φορές η διέλευση μη κοινοτικών χωρών (Ελβετία, Αυστρία, Γιουγκοσλαβία).

Κατόπιν τούτου μια κοινοτική σιδηροδρομική πολιτική δεν μπορεί να υιοθετήσει μια εννιαία προσέγγιση σ' όλα τα τεχνολογικά, εμπορικά και οικονομικά θέματα και για να είναι οι συστάσεις σημαντικές και λυσιτελείς πρέπει να λαμβάνονται υπ' όψη οι ιδιομορφίες των επιμέρους εθνικών ή και περιφερειακών δικτύων.

Αυτή όμως η πρακτική αδυναμία δε θέτει εμπόδια σε βασικά θέματα αρχών. Μια κοινοτική σιδηροδρομική πολιτική θα μπορούσε να επικεντρωθεί σε αυτά τα βασικά θέματα και όλο το σιδηροδρομικό σύστημα θα μπορούσε να αναβαθμιστεί σταδιακά, με προοπτική την ολοκλήρωσή του, που θα απαιτήσει ασφαλώς αρκετά χρόνια μετά το 1992.

Τα βασικά θέματα που έχει θέσει η Κοινότητα των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών, όργανο των Ευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών Δικτύων, είναι:

- το πρόβλημα της σιδηροδρομικής υποδομής,
- το περιβάλλον και η ποιότητα ζωής κατά τη λήψη αποφάσεων σε θέματα πολιτικών μεταφορών,
- οι κοινωνικοί κανονισμοί στον τομέα των μεταφορών,
- η διαφάνεια των σιδηροδρομικών λογαριασμών,
- τα χρέη του παρελθόντος,
- οι συνδισσόμενες μεταφορές,
- τα ειδικά προβλήματα των περιφερειακών δικτύων και άλλα.

Αυτά τα προβλήματα πρέπει να έχουν βρει λύση πριν το 1992, για να δημιουργηθούν οι προοπτικές ορθολογικού ανταγωνισμού των μεταφορικών μέσων.

Οι σιδηρόδρομοι στην Κοινότητα έχουν τη δυνατότητα να παρέχουν υπηρεσίες υψηλής ποιότητας κάλλιστα ανταγωνιστικές προς τ'άλλα μέσα μεταφοράς όπως:

- επιβατικές μεταφορές υψηλών ταχυτήτων και ανέσεων,
- μεγάλες συνθέσεις εμπορικών αμαξοστοιχιών,
- συνδισσόμενες μεταφορές, που παράλληλα επιτυγχάνουν ελάχιστη μόλυνση στο περιβάλλον, χαμηλότερη κατανάλωση ενέργειας, υψηλότερο συντελεστή ασφάλειας και μεγάλη μεταφορική ικανότητα κατά μονάδα επιφάνειας.

Λόγω των παραπάνω δεδομένων, οι σιδηρόδρομοι δεν είχαν πρόβλημα να ανταγωνιστούν τ'άλλα μέσα. φτάνει όμως να υπάρχει καθεστώς ορθού οργανισμού και διαφάνεια λογαριασμών για όλα τα μέσα. Οι Σιδηρόδρομοι θα μπορούσαν να παρέχουν στην Κοινότητα υπηρεσίες υψηλής ποιότητας και μικρού κόστους. Άλλωστε οι σιδηρόδρομοι δεν υποκαθιστούν ούτε μπορούν να υποκατασταθούν σαν τρόπος μεταφοράς από τ'άλλα μέσα μεταφοράς.

γ. Η θέση του Ο.Σ.Ε. στην αγορά μεταφορών

Ξεκινώντας η δεκαετία του '80, βρήκε το Ελληνικό Σιδηρ/κό δίκτυο με την ίδια σχεδόν υποδομή που είχε όταν κατασκευάστηκε και πρωτολειτούργησε στο τέλος του περασμένου αιώνα. Αυτή η υποδομή που ικανοποιούσε τις ανάγκες της εποχής, σίγουρα δεν καλύπτει με κανένα τρόπο τις απαιτήσεις ενός σύγχρονου μεταφορικού μέσου.

Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι στερούμενοι των αναγκαίων πιστώσεων δεν μπόρεσαν να παρακολουθήσουν την τεχνολογική εξέλιξη και εξακολούθησαν να παρέχουν συγκριτικά με τ'άλλα μέσα μαζικών μεταφορών υπηρεσίες χαμηλής ποιότητας.

Στην Ελλάδα μόλις τα τελευταία χρόνια και με βάση τα κρατούντα στην Ε.Ο.Κ. έγιναν κατανοητά για λόγους οικονομικούς και περιβαλλοντολογικούς, τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου κι έτσι συντάχθηκε και άρχισε η υλοποίηση ενός μακροχρόνιου επιχειρησιακού σχεδιασμού (1983-1987), που θα μπορούσε να δημιουργήσει τις κατάλληλες προϋποθέσεις στον Ο.Σ.Ε. για τη βελτίωση των υπηρεσιών του και της οικονομικής του κατάστασης.

Τα κυριώτερα έργα κοινοτικού ενδιαφέροντος που προβλέπονται στο σχεδιασμό αυτό είναι:

1. Ο εξυγχρονισμός του βασικού άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης, μήκους 586 χλμ. που εντάσσεται στους σιδηροδρομικούς άξονες μεγάλων ταχυτήτων κοινοτικού ενδιαφέροντος, προβλέποντας παραλλαγές της χάραξης για ταχύτητα ως 200 χλμ./ώρα και πλήρη διπλασιασμό γραμμής (εκτός του ορεινού τμήματος Τιθορέας-Δομοκού), ηλεκτρική σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, βελτίωση των τηλεπικοινωνιών με χρήση ψηφιακής τεχνολογίας κι εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης. Μετά την ολοκλήρωση των έργων ο χρόνος διαδρομής Αθήνας-Θεσσαλονίκης από 7.30 ώρες πριν την εκτέλεση των έργων, θα περιορισθεί σε 5 ώρες και 30'.

Εάν μάλιστα γίνει νέα πεδινή χάραξη με διπλή γραμμή που να παρακάμπτει τ'ορεινό τμήμα Τιθορέας-Δομοκού, ο χρόνος διαδρομής θα μπορούσε να φτάσει κάτω από τις 4 ώρες.

2. Για τη διευκόλυνση της σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίων από την Ευρώπη προς τις χώρες της Μέσης Ανατολής, προβλέπεται δρομο-

λδγηση σιδηροδρομικού πορθμείου μεταξύ Ελλάδος (λιμάνι Βόλου) και Συρίας (λιμάνι Λαττάκιας) ή άλλης χώρας. Η υλοποίηση του έργου από ελληνικής πλευράς έχει προχωρήσει, αλλά η συνέχεια είναι αν-
 ωτικείμενο διακρατικής συνεννόησης Ελλάδος-Συρίας-Βουλγαρίας.

3. Προβλέπεται η διαπλάτυνση της γραμμής ολόκληρου του μετρι-
 κού δικτύου Πελοποννήσου σε κανονικό πλάτος, διπλασιασμός της ως
 την Κόρινθο και παραλλαγές στην χάραξη για ταχύτητα 200χλμ./ώρα
 μέχρι Κόρινθο και 150χλμ./ώρα στο υπόλοιπο δίκτυο πέραν Κορίνθου
 Στο τμήμα Πειραιά-Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας, θα εγκατασταθεί ηλεκ-
 τρική σηματοδότηση, ηλεκτροκίνηση και βελτιωμένο σύστημα τηλεπι-
 κοινωνιών. Με τα έργα αυτά, ο πραγματικός χρόνος Αθήνας-Πάτρας
 (210χλμ.) θα μειωθεί σημαντικά και μπορεί να κατέλθει στις 2 ώ-
 ρες περίπου.

Έτσι ο σιδηρόδρομος θα μπορέσει να προσελκύσει μεταφορικό έρ-
 γο τόσο αυτό από το εσωτερικό όσο και από την υπάρχουσα κίνηση
 με πλοία-πορθμεία με την Ιταλία.

4. Προβλέπεται σιδηροδρομική σύνδεση του βορείου δικτύου με το
 Ιόνιο Πέλαγος (πιθανώς δια της Αλβανίας αν επιτευχθεί προς τού-
 το η κατάλληλη συμφωνία).

Έτσι θα καθιερωθεί κι άλλη εναλλακτική σιδηροδρομική πύλη για
 τη Δυτική Ευρώπη χωρίς τη διέλευση από τη Γιουγκοσλαβία.

5. Για την ανακούφιση των προαστικών περιοχών μεγάλων πόλεων,
 προγραμματίζεται η ανάπτυξη σιδηροδρομικής προαστικής εξυπηρέτη-
 σης για αποστάσεις ως 80χλμ. με γρήγορους και άνετους συρμούς οι
 οποίοι θα ανακουφίσουν τις πόλεις με την αναλογική μείωση της ο-
 δικής κυκλοφορίας. Παράλληλα ο σιδηροδρομικός σταθμός Αθηνών θα
 συνδεθεί με γραμμή ΜΕΤΡΟ για άνετη και γρήγορη μετακίνηση των ε-
 πιβατών. Ανεξάρτητα από το κοινοτικό πλαίσιο στήριξης σε εθνικό
 επίπεδο προωθούνται και αρκετά άλλα θέματα για τη βελτίωση του
 Ο.Σ.Ε. τα οποία θ' αποδώσουν μετά από μικρό ή μεγάλο χρονικό διά-
 στημα. Μεταξύ αυτών αναφέρεται η έναρξη κατασκευής σιδηροδρομι-
 κού τροχαίου υλικού στην Ελλάδα, η εισαγωγή της πληροφορικής σε
 πολλούς τομείς της σιδηροδρομικής εκμετάλλευσης, κλπ.

δ. Κοινοτικές κατευθύνσεις

Η Κοινότητα έχει αναφερθεί αναλυτικά στη σπουδαιότητα της κοινής πολιτικής για τις μεταφορές. Στα πλαίσια αυτής της κοινής πολιτικής, οι σιδηρόδρομοι κατέχουν σημαντική θέση. Οι κοινοτικές κατευθύνσεις για τις σιδ/κές μεταφορές είναι οι εξής:

1. Ζητήματα διεθνούς συνεργασίας των σιδ/κών επιχειρήσεων.

Ένας τομέας κοινοτικών κατευθύνσεων ιδιαίτερης σημασίας εν όψει του 1992, είναι οι αποφάσεις που αφορούν τα ζητήματα της ενίσχυσης της διεθνούς συνεργασίας μεταξύ των σιδ/κών επιχειρήσεων και συγκεκριμένα της διεθνούς συνεργασίας στον τομέα της εμπορικής διαχείρισης των διεθνών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, των μεταφορών με εμπορευματοκιβώτια και των συνδυνασμένων οδικών/σιδηροδρομικών μεταφορών.

Ο Ο.Σ.Ε. επιδιώκει σταθερά τη βελτίωση των σχέσεων του, τόσο με τα κοινοτικά όσο και με τα μη κοινοτικά σιδ/κά δίκτυα.

2. Ζητήματα σχέσεων των σιδ/κών επιχειρήσεων με τις εποπτεύουσες κοινοτικές αρχές.

Το Συμβούλιο ορίζει ότι πρέπει να ληφθούν μέτρα ώστε: "όσον αφορά την κρατική παρέμβαση στις μεταφορές, να περιορίσουν στο ελάχιστο τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας, να προβλέπουν εύλογη αντιστάθμιση των οικονομικών βαρών που προκύπτουν από τη διατήρηση των ανωτέρω υποχρεώσεων και από εκείνες που συνεπάγονται επιπτώσεις στα κόμιστρα για κοινωνικούς λόγους, να προβαίνουν στη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, να προωθούν την οικονομική αυτονομία αυτών των επιχειρήσεων και να καθορίζουν το καθεστώς ενισχύσεων που εφαρμόζεται στις μεταφορές λαμβάνοντας υπ' όψη τα ειδικά χαρακτηριστικά του τομέα αυτού". Και ότι: "υποχρεώσεις συναφείς με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται στις επιχειρήσεις μεταφορών, είναι δυνατόν να διατηρηθούν μόνο αν η διατήρηση αυτή είναι ουσιώδης για να εξασφαλιστεί η παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφοράς".

Η άποψη του Ο.Σ.Ε. είναι πως η αυστηρή εφαρμογή των κανονισμών για τη σταδιακή κατάργηση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας για τον Ο.Σ.Ε. πιστεύει πως οι σιδ/μοι πρέπει να εκτελούν υποχρεώσεις

δημόσιας υπηρεσίας απολαμβάνοντας φυσικά, μέσα στα πλαίσια ενός εθνικής εμβέλειας προγράμματος για τις μεταφορές, τις ανάλογες αντισταθμίσεις, αποζημιωνόμενοι όχι μόνο από τις υποχρεώσεις που του επιβάλλονται από τις κρατικές αρχές αλλά και για τις θετικές του επιπτώσεις στο κοινωνικό σύνολο.

Ενόψει του 1992 έχει προηγηθεί από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή η σύσταση νέου κανονισμού του Συμβουλίου που προορίζεται να συμπληρώσει, τροποποιήσει ή αντικαταστήσει διατάξεις της ισχύουσας σήμερα κοινοτικής νομοθεσίας.

Στο σχέδιο του Κανονισμού τίθενται οι όροι για την παροχή σιδηρών υπηρεσιών μεταφοράς που δεν είναι επικερδείς αλλά θα συνιστούν κοινωφελείς παροχές. Παράλληλα καθορίζονται όροι για την άσκηση εμπορικής εκμετάλλευσης και την παροχή διαχειριστικής αυτονομίας στους σιδηρούς.

Μια σημαντική παρέμβαση του νέου Κανονισμού, αφορά το κόστος υποδομής που θα βασίζεται στο οριακό κοινωνικό κόστος και παράλληλα θα γίνει προσπάθεια για την εναρμόνιση των όρων ανταγωνισμού των διαφόρων μέσων. Τα Κράτη-Μέλη θ'αναλάβουν τη συνολική ευθύνη της σιδηρής υποδομής συμπεριλαμβανομένων των χρεών που παρελθόντος που δημιουργήθηκαν απ'το γεγονός ότι σήμερα το κόστος κατασκευής της υποδομής βαρύνει τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, ενώ κάθε ένας από τους εμπορικούς τομείς των σιδηρών επιχειρήσεων θα πληρώνει αναλογικό τέλος υποδομής για τη χρήση τους.

3. Κριτήρια λειτουργίας των σιδηρών επιχειρήσεων και της οικονομικής τους εξυγίανσης.

Οι κοινοτικές κατευθύνσεις που αφορούν το παραπάνω θέμα συνοψίζονται κατά την άποψη του Ο.Σ.Ε. σε δύο ζητήματα:

- Στη συγκέντρωση των προσπαθειών των σιδηρών στις λεγόμενες αποδοτικές μεταφορές, και
- στη δράση των σιδηρών ειδικότερα στις διεθνείς σιδηροδρομικές, επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές με βάση το εμπορικό συμφέρον της επιχείρησης.

Κατά τον Ο.Σ.Ε. η αυστηρή εφαρμογή και των Κοινωνικών Αποφάσεων, ενόψει και του ιδιαίτερα ανταγωνιστικού περιβάλλοντος μετά

το 1992, είναι δυνατόν να οδηγήσει τον Ο.Σ.Ε. είτε σε κλείσιμο γραμμών που δεν θα θεωρούνται "αποδοτικές" είτε μπορεί ν' αποστειρήσει τον ελληνικό σιδ/μο από τη δυνατότητα να έχει, εφόσον επιλέγει σαν κριτήριο διαχείρισης και λειτουργίας του και το ευρύτερο ευνοούμενο κοινωνικό συμφέρον.

4. Τα ζητήματα της χρηματοδότησης, της εκμετάλλευσης και της κατασκευής των έργων υποδομής του.

Η Κοινότητα παρέχει οικονομική συνδρομή με έργα κοινοτικού ενδιαφέροντος με τα εξής κριτήρια:

- τη σημασία των διεθνών και διαμετακομιστικών μεταφορών,
- την αποσυμφόρηση αξόνων κοινοτικού ενδιαφέροντος,
- τη βελτίωση προσπέλασης σε τερματικούς σταθμούς,
- τη μη δημιουργία στρεβλώσεων ανταγωνισμού.

Παράλληλα μέσω των διαρθρωτικών ταμείων, παρέχονται δάνεια και επιχορηγήσεις για έργα υποδομής μεταφορών, τόσο στην οδό όσο και στον σιδ/μο.

Ο Κανονισμός 2052/88 για την αποστολή των διαρθρωτικών ταμείων, την αποτελεσματικότητά τους και τον συντονισμό των παρεμβάσεων μεταξύ τους καθώς και με τις παρεμβάσεις της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων και των άλλων υφιστάμενων χρηματοδοτικών οργάνων, προβλέπει την ανάπτυξη και τη διαρθρωτική προσαρμογή των αναπτυξιακά καθυστερημένων περιοχών.

Τα ποσοστά δε της κοινοτικής συνδρομής που χορηγείται από τα ταμεία, αγέρχονται σε 75% κατά ανώτατο όριο του συνολικού κόστους και κατά κανόνα κατά 50% των δημοσίων δαπανών.

Το παραπάνω ποσοστό είναι ιδιαίτερα ευνοϊκό για το σιδ/κό δικτύο του Ο.Σ.Ε., αφού πλέον θα τυγχάνει μεγαλύτερης επιδότησης.

5. Το ζήτημα του ανταγωνισμού στον κλάδο των μεταφορών.

I. Γενικά

Ο σιδηρόδρομος έχει ν' αντιμετωπίσει έντονο συναγωνισμό τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές. Οι επιβατικές μεταφορές του σιδ/μου, έχουν ν' αντιμετωπίσουν τις οδικές και τις αεροπορικές μεταφορές, ενώ οι σιδ/κές εμπορευματικές μεταφορές, αντιμετωπίζουν ανταγωνισμό μόνο από οδικά μέσα.

2. ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

α. Επιβατικές μεταφορές

Στην Ελλάδα οι κοινωνικοοικονομικές συνθήκες έχουν οδηγήσει στη διαμόρφωση της αγοράς των μεταφορών με τον εξής τρόπο:

Ενώ ο δείκτης ιδιοκτησίας Ι.Χ. είναι αρκετά χαμηλός λόγω της υψηλής αξίας τους, εν τούτοις το Ι.Χ. αυτοκίνητο έχει το μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά των επιβατικών μεταφορών.

Όσον αφορά τα μαζικά μέσα μεταφοράς, τα λεωφορεία του ΚΤΕΛ κατέχουν την πρώτη θέση καλύπτοντας πάνω από το 80% του μεταφορικού έργου.

Η συμμετοχή του Ο.Σ.Ε. περιορίζεται σε 8%, ενώ ποσοστό 1% εμφανίζει η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα στις εσωτερικές πτήσεις.

Όσο για την ποιότητα μεταφοράς στα λεωφορεία του ΚΤΕΛ, η πλειονότητα των οκρίων είναι σχετικά σύγχρονα, παρατηρείται εποχιακή δυσκολία στην εξασφάλιση θέσεων, ικανοποιητική αξιοπιστία στα δρομολόγια, αμφισβητούμενη ασφάλεια στο εθνικό και επαρχιακό δίκτυο, σχεδόν διπλάσιο κόστος μεταφοράς απ' αυτό των σιδηρών, ικανοποιητική καθαριότητα και αρκετά δύσκολη προσπέλαση στους κεντρικούς σταθμούς, τουλάχιστον στην Αθήνα και σε ορισμένες άλλες πόλεις-κέντρα.

Ο Ο.Σ.Ε. απ' την άλλη πλευρά, εμφανίζει απαράδεκτα χαμηλό επίπεδο αξιοπιστίας των δρομολογίων, σχετικά υψηλότερα επίπεδα ασφάλειας, μέτρια καθαριότητα στο παλαιό τροχαίο υλικό του, ενώ η προσπέλαση στους σταθμούς είναι αρκετά καλή. Ο Ο.Σ.Ε. σαν επιχείρηση μπορεί να έχει εννοιαίο σχεδιασμό και να υιοθετήσει σύγχρονες τεχνικές επιχειρηματικής δραστηριότητας, εφόσον οι κανόνες σχέσεων με τα υπερκείμενα Υπουργεία εκλογικευθούν και υιοθετηθούν αποτελεσματικότερες διαδικασίες διαχείρισης αυτής της Δημόσιας Επιχείρησης.

Επίσης αναφέρεται ότι δεν υπάρχει ουσιαστική προαστική σιδηρική υπηρεσία που θα μπορούσε να είναι ιδιαίτερα επικερδής για τον Ο.Σ.Ε., ενώ παράλληλα θα είχε τεράστια οφέλη από άποψη περιβαλλοντικής και ποιότητας ζωής στις ήδη οδικά συμφορημένες μεγάλες πόλεις της Ελλάδας.

Όσο για τ'αεροπλάνα, παρατηρούνται καθυστερήσεις που όμως λόγω των υψηλών ταχυτήτων που αναπτύσσουν και του χώρου που κινούνται δεν είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Το ποσοστό συμμετοχής του αεροπλάνου στις εσωτερικές μεταφορές αυξάνεται διαρκώς παρά την αύξηση της τιμής του εισιτηρίου, λόγω του σημαντικά μικρότερου χρόνου διαδρομής και του συγκριτικά πολύ υψηλότερου επιπέδου ανέσεως, καθαριότητας και υπηρεσιών κατά τη διαδρομή του ταξιδιού.

Επομένως, η τάση που εμφανίζεται τα τελευταία χρόνια είναι η σταδιακή αύξηση της χρήσης του Ι.Χ. και του αεροπλάνου, με παράλληλη μείωση του έργου του ΚΤΕΛ, ενώ ο Ο.Σ.Ε. παρουσιάζει στασιμότητα στην αύξηση του έργου του.

Η διεθνής κίνηση, από Ελλάδα προς εξωτερικό και αντίστροφα, εμφανίζει μία σαφή προτίμηση προς τα αεροπλάνα (65%), ενώ τα αυτοκίνητα και τα πλοία σαφώς μικρότερη (16%) και ο σιδηρόδρομος μόνο 3%.

β. Εμπορευματικές μεταφορές

Στις εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές το φορτηγό αυτοκίνητο υπερέρχει σημαντικά του σιδηρόδρομου που εμφανίζει πολύ μικρό ποσοστό έργου. Η προτίμηση αυτή του φορτηγού οφείλεται στο ότι οι ιδιωτικές μεταφορικές εταιρείες έχουν τη δυνατότητα παράδοσης κατόπιν πόρτα σε πόρτα, με μέτρια αξιοπιστία και χωρίς ένα σύγχρονο μαρκετινγκ.

Στις διεθνείς μεταφορές το πλοίο κατέχει την πρώτη θέση με ποσοστό συμμετοχής πάνω από 90%, ενώ το φορτηγό ακολουθεί με 7% κι ο σιδηρόδρομος κατέχει μόλις το 1,5% του συνολικού έργου.

Στις χερσαίες διεθνείς μεταφορές έχουμε την ίδια κατάσταση από άποψη εξυπηρέτησης. Το μόνο πρόβλημα στην οδική μεταφορά κείναι οι άδειες διέλευσης. Οι συνδυασμένες μεταφορές που αναμένονται να παίξουν ένα σοβαρό ρόλο στο μέλλον, όπως επίσης και οι μεταφορές σε ομαδοποιημένα φορτία, βρίσκονται στην Ελλάδα σε εμβρυακή κατάσταση.

3. ΚΟΙΝΟΤΙΚΟΙ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

Οι κοινοτικοί κανονισμοί που πρόκειται να επιρεάσουν στο μέλλον την ανταγωνιστική θέση, αφορούν εκτός αυτών που αναλύθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, στα παρακάτω θέματα:

α. Ποσοστώσεις

Οι ενδοκοινοτικές οδικές μεταφορές διέπωνται σε μεγάλο βαθμό από "ποσοστώσεις", με την έννοια ότι οι πιο πολλές χώρες περιορίζουν τον αριθμό διαδρομών που μπορούν να κάνουν οι ξένοι - και συχνά οι ντόπιοι - οδηγοί φορτηγών. Αυτό σημαίνει ότι οι άδειες που χορηγούνται για τέτοιες διαδρομές ελέγχονται αυστηρά. Προκειμένου να καταστεί δυνατή η κατάργηση των ελέγχων αυτών, πρέπει σιγά - σιγά να γίνουν ελαστικότερες οι ποσοστώσεις, που αφορούν τις μεταφορές, έως ότου να καταργηθούν τελείως.

Για το λόγο αυτό η Επιτροπή καταβάλλει προσπάθειες με στόχο τη θέσπιση μιας κοινής πολιτικής μεταφορών. Η κοινή αυτή πολιτική θα επιτρέψει κατ' αρχήν στους οδηγούς φορτηγών ν' ασκούν τις δραστηριότητές τους ελεύθερα σ' όλα τα Κράτη-Μέλη. Έτσι τα φορτηγά απ' όλες τις κοινοτικές χώρες θα έχουν τη δυνατότητα να εκτελούν δρομολόγια στην Ελλάδα, με αντιστάθμισμα και οι ελληνικές εταιρείες να μπορούν να εκτελούν δρομολόγια στις άλλες χώρες της ΕΟΚ.

β. Κοινοί κανόνες στις διεθνείς μεταφορές επιβατών και όροι αποδοχής των μη εγκατεστημένων μεταφορών στις οδικές μεταφορές επιβατών.

Οι προτάσεις της επιτροπής για το θέμα αυτό, αν τελικά ψηφισθούν θα δημιουργήσουν ένα νέο καθεστώς στις οδικές μεταφορές κυρίως, για τους εξής λόγους:

- η εξουσιοδότηση της κυκλοφορίας θα βασίζεται σε υποκειμενικές συνθήκες,
- θα υπάρχει η δυνατότητα καθιέρωσης δρομολογίων χωρίς την κάλυψη οργανωτικών συνθηκών,
- σε θα είναι απαραίτητη η απόδειξη αναγκαιότητας των δρομολογίων,
- εταιρείες με χαμηλό κόστος λειτουργίας θα μπορούν να εκτελούν δρομολόγια στην Κοινότητα.

Είναι φανερό ότι με μια τέτοια προοπτική, θα δημιουργηθεί ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον στο χώρο των οδικών μεταφορών, που σίγουρα θα ανεβάσει την ποιότητά της, θα δημιουργήσει όμως σοβαρότατο πρόβλημα στον ανταγωνισμό και για τη σιδηρική εμπορευματική μεταφορά.

γ. Κόστος υποδομής μεταφορών.

Στα πλαίσια της εξισορρόπησης των δρων ανταγωνισμού ή θα έπρεπε να γίνει καταλογισμός των δαπανών για τα έργα και τη συντήρηση των οδικών υποδομών του τομέα μεταφορών στα επαγγελματικά οχήματα ή θα έπρεπε οι σιδ/μοι να πάψουν να υφίστανται τις δαπάνες, για τα έργα και τη συντήρηση των δικών τους υποδομών, κάτι που φαίνεται να ευνοεί την Κοινότητα.

Παράλληλα γίνεται μια προσπάθεια για την εξάλειψη των στρεβλώσεων στους φόρους, διόδια και τέλη που πληρώνουν τα φορτηγά οχήματα στην Κοινότητα.

Οι προτάσεις αυτές ανοίγουν το δρόμο για την εξισορρόπηση των δρων ανταγωνισμού. Ως σήμερα τα οδικά μέσα χρεώνονταν μόνο με ένα σχετικά μικρό μόνο ποσοστό για τα έργα και τη συντήρηση της υποδομής οδικών μεταφορών με αποτέλεσμα εξασφαλίζοντας μικρό λειτουργικό κόστος να ανταγωνίζονται με άνισους όρους τα σιδ/κά δίκτυα.

δ. Αεροπορικές μεταφορές.

Η απελευθέρωση της αγοράς στο χώρο των αερομεταφορών σε συνδυασμό με την οδηγία που αναφέρεται στην ανέπτυξη των τακτικών περιφερειακών γραμμών, θα οδηγήσει:

- στη μείωση των καύλων σε διεθνές επίπεδο
- θα σταματήσει σταδιακά το μονοπώλειο της Ολυμπιακής Αεροπορίας στις διεθνείς αερομεταφορές και σ' ένα ποσοστό και στις εσωτερικές. Έτσι με την απελευθέρωση της αγοράς το 1992, στο χώρο των αερομεταφορών θα εντείνει και τον ανταγωνισμό προς τον σιδηρόδρομο.

ε. Κόστος αγοράς Ι.Χ. αυτοκινήτου.

Με την απελευθέρωση της αγοράς το 1992, το κόστος αγοράς Ι.Χ. αυτοκινήτων θα μειωθεί στην Ελλάδα. Αυτό θα έχει μια σημαντική επιρροή στον χαμηλότερο σε σχέση με την ΕΟΚ δείκτη ιδιοκτησίας Ι.Χ. στην Ελλάδα.

Η αγορά νέων οχημάτων είναι βέβαιο ότι θα οδηγήσει στην αύξηση του οδικού μεταφορικού έργου με Ι.Χ. οχήματα, συμφορίζοντας όμως τα οδικά δίκτυα και θα οδηγήσει στη μείωση του ποσοστού έρ-

γου των μαζικών μέσων μεταφοράς, εκτός αν συγχρονιστεί ριζικά ο σιδηρόδρομος.

στ. Συνδιασμένες μεταφορές.

Η Κοινότητα θεωρεί τις συνδιασμένες μεταφορές σαν τον τρόπο μεταφοράς που επιλύει αρκετά πρόβλήματα χωρίς να δημιουργεί νέα σε ήδη υπάρχοντες συμβατικούς τρόπους μεταφορών (π.χ. κατάργηση ποσοτώσεων, απελευθέρωση εθνικών οδών, κτλ.).

Γι' αυτό η Κοινότητα έχει προχωρήσει στη σύνταξη Κανονισμού με σκοπό την οικονομική ενίσχυση των σύγχρονων μεθόδων συνδιασμένης μεταφοράς. Η παραπέρα ανάπτυξη των συνδιασμένων μεταφορών απ' την πλευρά του Ο.Σ.Ε. αναμένεται ότι θα βοηθήσει στην αξιοποίηση των δυνατοτήτων που δίνονται από τους παραπάνω κανονισμούς.

Παράλληλα υπάρχει σε ανάπτυξη και κατάλληλη ελληνική τεχνολογία, που καλύπτει τις σχετικές τεχνικές δυνατότητες (ρυμουλκόμενα, κινητά αμαξώματα) η οποία με την κατάλληλη χρηματοδοτική υποστήριξη της Κοινότητας, θα μπορέσει να συμβάλει θετικά στην ανάπτυξη του εν λόγω τρόπου μεταφοράς.

ζ. Ευρωπαϊκό Δίκτυο Υψηλών Ταχυτήτων (ΕΔΥΤ).

Η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδ/μων υποστηρίζει την εξέλιξη ενός αμεταβιβάσιμου σιδηροδρομικού δικτύου για επιβατικές μεταφορές υψηλών ταχυτήτων, που θα λειτουργεί σε 200-300 χλμ/ώρα στην Ευρώπη.

Ένα τέτοιο δίκτυο θα επιτρέψει στους σιδηροδρόμους να παίξουν έναν δυναμικό ρόλο στην Ευρώπη του 1992.

Την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη καθιστά αναγκαία και ο κορεσμός των οδικών και αεροπορικών υποδομών και δυνατοτήτων, ιδιαίτερα στις περιόδους αιχμής.

Το ΕΔΥΤ βασίζεται κυρίως στις σύγχρονες εθνικές γραμμές που βρίσκονται ήδη σε επιτυχή εκμετάλλευση και στις κατασκευαζόμενες ή υπό κατασκευή γραμμές.

4. ΣΧΕΔΙΟ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΕ ΤΡΕΙΣ ΦΑΣΕΙΣ

Στην πρώτη φάση που ολοκληρώνεται το 1995, ένα μεγάλο μέρος απ' την Ευρώπη θα έχει ήδη είτε νέες γραμμές, κείτε γραμμές που ανακατασκευάζονται για να σηκώσουν υψηλές ταχύτητες.

Στη δεύτερη φάση που ολοκληρώνεται το 2005, το δίκτυο αυτό θα

έχει απλωθεί ακόμη περισσότερο και σ' αυτό συμπεριλαμβάνεται και η χώρα μας.

Οι προτάσεις του Ο.Σ.Ε. ξεπερνούν το 1995. Έχει προβλέψει ότι δύο άξονες Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη και Αθήνα-Πάτρα θα είναι έτοιμοι μετά το 1995.

Τέλος η τρίτη φάση περιλαμβάνει κάποια μελλοντική προοπτική μετά το 2005, πώς δηλαδή μπορεί να είναι η Ευρώπη συνδεδεμένη με ένα σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων.

Το προτεινόμενο δίκτυο θα δημιουργήσει μια σημαντική ευκαιρία για τη μεταφορά στην Ευρώπη με το όφελος μικρότερων χρόνων ταξιδιών και υψηλότερης συχνότητας. Το δίκτυο αυτό θα προωθήσει την περιφερειακή ανάπτυξη, θα περιορίσει τα περιβαλλοντικά προβλήματα, θα μειώσει την κατανάλωση ενέργειας και θ' αυξήσει την ασφάλεια στο χώρο των μεταφορών.

Για την υλοποίηση του δικτύου υψηλών ταχυτήτων υπάρχει πάντα η πολιτική υποστήριξη των ενδιαφερόμενων Κυβερνήσεων και ήδη η Επιτροπή της ΕΟΚ και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο έχουν προωθήσει το όλο θέμα.

Ο Ο.Σ.Ε. εμπλέκεται στο δίκτυο υψηλών ταχυτήτων με τον τριγωνικό άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη, στο οποίο μετά την ολοκλήρωση των αναγκαίων έργων υποδομής, θα επιτευχθούν ταχύτητες ως 200χλμ/ώρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΕΚΣΥΓΧΡΟΝΙΣΜΟ ΒΕΛΤΙΩΣΗ ΚΑΙ ΚΑΛΥΤΕΡΗ

ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔ/ΜΩΝ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε.Ι. Γενικά

Ο Ο.Σ.Ε. για τον εκσυγχρονισμό του εκπόνησε ένα μακροπρόθεσμο 15 ετή-1983-1997 και ένα μεσοπρόθεσμο 5ετή-1983-1987 Επιχειρησιακό Σχεδιασμό, που περιλαμβάνουν:

α. Ένα αναπτυξιακό πρόγραμμα που καθορίζει τα έργα και τις προμήθειες που είναι αναγκαία για τον εκσυγχρονισμό του.

β. Ένα λειτουργικό πρόγραμμα δραστηριοτήτων και ενεργειών των υπηρεσιών που πρέπει να γίνουν παράλληλα με τα έργα και τις προμήθειες, για ν' αποδώσει το αναπτυξιακό πρόγραμμα στην εκμετάλλευσή του δικτύου τα μέγιστα δυνατά τεχνικά και οικονομικά οφέλη.

γ. Ένα κοινωνικό πρόγραμμα, που προδιαγράφει την βελτιστοποίηση των συνθηκών εργασίας του προσωπικού και των εργασιακών σχέσεων και προσδιορίζει τις ευνοϊκές επιπτώσεις της υλοποίησης του υπόψη Σχεδιασμού στο κοινωνικό σύνολο και ειδικά στους χρήστες του σιδ/μου.

Τα τρία παραπάνω προγράμματα είναι μεταξύ τους αλληλένδετα. Έτσι δεν μπορούν να επιτευχθούν οι επιθυμητοί στόχοι, αν κάποιο από αυτά τα προγράμματα καθυστερήσει στην εκτέλεσή του.

Ο μακροχρόνιος σχεδιασμός 1983-1997 δεν αποτελεί εκτελεστικό πρόγραμμα αλλά πλαίσιο στόχων, έργων και δραστηριοτήτων που προβλέπονται για αυτή τη 15ετία, παρέχοντας ταυτόχρονα οικονομικά στοιχεία τόσο για την επίτευξή τους όσο και για την απόδοση των αντίστοιχων επενδύσεων.

Περισσότερες λεπτομέρειες υπάρχουν ή προβλέπεται να υπάρχουν στα τρία επί μέρους 5ετή προγράμματα που αποτελούν το Εκτελεστικό μέρος του 15ετούς Σχεδιασμού.

Τέλος, τα έργα και οι δραστηριότητες που μεταφέρονται από το 15ετές πρόγραμμα στα επί μέρους 5ετή, μπορούν να παρουσιάζουν ορισμένες χρονικές αποκλίσεις συγκριτικά με το μακροχρόνιο Σχεδιασμό, γιατί η κατάρτιση του 15ετούς Σχεδιασμού έγινε με την προ-

υπόθεση ότι η χρηματοδότηση των αναπτυξιακών έργων θα είναι εξασφαλισμένη και ανεμπόδιστη κάτι όμως που δεν ισχύει και στην πράξη.

2. 15ετής Επιχ/κός Σχεδιασμός 1983-1997 (παράρτημα 7).

Για την κατάρτιση του, λήφθηκαν υπ' όψη η συνύπαρξη και συνεργασία των διαφόρων μεταφορικών μέσων στη χώρα και η ιδιομορφία της εκμετάλλευσής τους, οι προβλέψεις που από μελέτες έχουν γίνει με σκοπό την εξέλιξη του μεταφορικού έργου, οι δημογραφικές συνθήκες, ο ορυκτός και γεωργικός πλούτος της χώρας και η κατανομή αυτών γεωγραφικά καθώς και οι ιδιομορφίες που παρουσιάζει στη χώρα η γεωγραφική εκμετάλλευση.

Σε γενικές γραμμές βασικά στοιχεία που έπαιξαν ρόλο στο περιεχόμενο του 15ετούς Σχεδιασμού είναι η προβλεπόμενη χωροταξική διάρθρωση των αστικών κέντρων για το άμεσο μέλλον, η υπάρχουσα περιβατική και εμπλορευματική κίνηση του σιδ/κού δικτύου κατά τμήμα γραμμής καθώς και τα στοιχεία εκμετάλλευσης των κυριότερων γραμμών του δικτύου. Η συνολική δαπάνη για την υλοποίησή του, ανέρχεται σε τιμές 1983, σε 245δισ.δρχ. με εκταμίευση 210δισ.δρχ. μέσα στην επόμενη 15ετία.

Από το παράρτημα 7 βλέπουμε ότι το αναπτυξιακό πρόγραμμα θα συντελέσει στη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών και συγχρόνως στην ανάληψη νέου μεταφορικού έργου, που ισοδυναμεί με αύξηση εσόδων και μείωση του κόστους μεταφοράς.

Το λειτουργικό πρόγραμμα θα συντελέσει στην ανάληψη νέου μεταφορικού έργου, στην αναπροσαρμογή της τιμολογιακής πολιτικής, το οποίο συνεπάγεται αύξηση εσόδων και μείωση του κόστους μεταφοράς.

Τέλος το κοινωνικό πρόγραμμα θα βελτιώσει τις εργασιακές σχέσεις και τις συνθήκες εργασίας του προσωπικού, που συναδέονται άμεσα με την παραγωγικότητά του και τη μείωση του ελλείματος, καθώς και σημαντικό κοινωνικό όφελος για τους χρήστες του σιδ/μου.

Οι στόχοι για το μεταφορικό έργο του Ο.Σ.Ε. καθορίστηκαν με βάση μελέτες που έχουν γίνει για την προβλεπόμενη αύξηση του μεταφορικού έργου στη χώρα. Έτσι με το δεσμευμένο ότι για το μεταφορικό έργο των αυτοκινήτων και των αεροπλάνων προβλέπεται, με συ-

ντηρητικά κριτήρια, μια μέσα ετήσια αύξηση 3% ως το 2.000, τέθηκε σαν συντηρητικός στόχος για το τέλος της 15ετίας 83-97, η αύξηση του επιβατικού και εμπορευματικού έργου των σιδ/μων κατά 150%, δηλαδή μέση ετήσια αύξηση 6,3%.

α. Αναπτυξιακό Πρόγραμμα.

Βασική επιδίωξη του είναι 1) η κατά το δυνατόν ταχύτερη αξιοποίηση της υπάρχουσας υποδομής του δικτύου, που επιτυγχάνεται με τη προμήθεια νέου τροχαίου υλικού και την κατασκευή έργων γραμμής και εγκαταστάσεων, 2) ο εκσυγχρονισμός των βασικών αξόνων του δικτύου κατά τμήματα, τα οποία κερατοόμενα να δίνονται σε εκμετάλλευση, ώστε ν' αποδίδουν άμεσα, καθώς και βελτίωση των υπόλοιπων γραμμών του οικτύου και 3) η δημιουργία νέων σιδ/κών γραμμών σε περιοχές που δικαιολογείται πλήρως τεχνοοικονομικά η κατασκευή τους.

Τα έργα που περιλαμβάνονται στο αναπτυξιακό πρόγραμμα (παράρτημα 8 και 9) είναι τα εξής:

(I) Εκσυγχρονισμός γραμμής Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης (586χλμ). Μεγάλη προτεραιότητα δίνει το πρόγραμμα στον εκσυγχρονισμό του βασικού αυτού άξονα του δικτύου της χώρας, προβλέποντας παραλλαγές στη χάραξη για ταχύτητα ως 200χλμ./ώρα, πλήρη διπλασιασμό γραμμής, ηλεκτρική σηματοδότηση, βελτίωση τηλεπικοινωνιών και εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης.

Ειδικά η νέα διπλή γραμμή του τμήματος Τιθορέας-Δομοκού (122χλμ.), που αποτελεί το δυσκολότερο κομμάτι του άξονα, λόγω των μεγάλων και δαπανηρών έργων, έχει προβλεπεί να κατασκευαστεί στο τέλος του 15ετούς Προγράμματος, μετά από τεχνικοοικονομική μελέτη που θα εκπονηθεί για την επιλογή της χάραξης και που θα εξετάσει όλες τις πιθανές εναλλακτικές λύσεις, όπως ορεινή χάραξη, με μεγάλο μήκος σηράγγων, παραλιακή χάραξη με μικρές σήραγγες κλπ. Επίσης προβλέπεται η κατασκευή νέας διπλής γραμμής μεγάλων ταχυτήτων στο τμήμα Αθήνας-Οινόης.

Με την εκτέλεση των έργων αυτών, ο χρόνος διαδρομής Αθήνας-Θεσσαλονίκης για τις υπερταχείες αμαξοστοιχίες θα περιοριστεί σε 3 ώρες 40', έναντι 7.30' που είναι σήμερα. (Διευκρινίζεται ότι επει-

δή ένα μέρος των έργων που αναφέρονται στο Μακροχρόνιο Πρόγραμμα θα συνεχιστούν και μετά τη Ιβετία 83-97, στο τέλος του 1997 ο χρόνος διαδρομής Αθήνας-Θεσσαλονίκης δεν θα έχει φθάσει στον τελικό στόχο που είναι οι 4 ώρες).

(2) Βελτίωση γραμμής Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης-Ορμενίου (590 χλμ.). Προβλέπεται ολοκλήρωση της ανακαίνισης της υποδομής της όλης γραμμής, κατασκευή παραλλαγών της χάραξης στα πεδινά τμήματα για ταχύτητες ως 150χλμ./ώρα και ηλεκτρική σηματοδότηση στο τμήμα Θεσ/νίκης-Αλεξ/λης.

Μετά τα έργα αυτά, ο χρόνος διαδρομής στη γραμμή, θα είναι 4 ώρες έναντι 10.45 σήμερα.

(3) Διαπλάτυνση της μετρικής γραμμής Παλαιοφαρσάλων-Καλαμπάκας (80χλμ.), με παραλλαγές στη χάραξη για ταχύτητα μέχρι 150χλμ./ώρα και εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών. Ο χρόνος διαδρομής από 2 ώρες σήμερα, θα γίνει 50'.

(4) Πορθμείο Βόλου-Μέσης Ανατολής.

(5) Εκσυγχρονισμός δικτύου Πελοποννήσου. Προβλέπεται η διαπλάτυνση της γραμμής ολόκληρου του μετρικού δικτύου Πελοποννήσου σε κανονικό πλάτος, με διπλασιασμό μέχρι την Κόρινθο για την εξυπηρέτηση της προαστικής κίνησης και παραλλαγές στη χάραξη για μεγάλες ταχύτητες.

Στο τμήμα Πειραιά-Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας, θα εγκατασταθεί ηλεκτρική σηματοδότηση και βελτιωμένο σύστημα τηλεπικοινωνιών. Με τα έργα αυτά ο πραγματικός χρόνος διαδρομής Αθήνας-Πάτρας (210χλμ.) θα μειωθεί κατά 1 ώρα περίπου και θα φθάσει τις 2.30 ώρες.

(6) Η μη πλήρως εκσυγχρονισμένες γραμμές του δικτύου θα βελτιωθούν με την εκτέλεση εντοπισμένων παραλλαγών στη χάραξη, την ανακαίνιση της υποδομής και την εγκατάσταση ηλεκτρικής σηματοδότησης και βελτιωμένων τηλεπικοινωνιών.

Επίσης προβλέπεται, για όλο το δίκτυο, η ανακατασκευή κτιριακών εγκαταστάσεων σε σταθμούς, η δημιουργία σιδ/κών συνδέσεων με βιομηχανικές ζώνες, βιομηχανίες, συνεταιρισμούς, παραγωγικά κέντρα λιμάνια κλπ. και η εξασφάλιση των ισοπέδων διασταυρώσεων με αυτόματα συστήματα φύλαξης. Στις δε γραμμές που θα κυκλοφορούν συρ

μοί με ταχύτητες άνω των 150χλμ/ώρα, θα κατασκευαστούν ανισόπε -
δες διασταυρώσεις.

(7) Προβλέπεται η κατασκευή των εξής μέων τμημάτων μονής, κανο-
νικού πλάτους γραμμής για ταχύτητες ως 150χλμ/ώρα με ηλεκτρική
σηματοδότηση και τηλεπικοινωνίες:

- Θεσ/γίκη-Αμφίπολη-Καβάλα-Ξάνθη. (Τοξότες).

Με το έργο αυτό θα συντομευθεί σε 3 ώρες ο χρόνος διαδρομής Θεσ-
σαλονίκης-Τοξοτών και θα συνδεθεί άμεσα η νότια Ελλάδα με την πε-
ριοχή της Καβάλας.

- Καλαμπάκα-Κοζάνη. Με την ενωτική αυτή γραμμή θα συνδεθεί ά-
μεσα το δίκτυο της Δ.Μακεδονίας με τη νότια Ελλάδα.

- Σύνδεση Ηγουμενίτσας με το υπάρχον σιδ/κό δίκτυο. Με τη γραμ-
μή αυτή, θα επιτευχθεί σιδ/κή εξυπηρέτηση της περιοχής και καθι-
έρωση εναλλακτικής σιδ/κής πύλης προς τη Δ.Ευρώπη.

(8) Προβλέπεται βελτίωση των εγκαταστάσεων και των μέσων εκμε-
τάλλευσης καθώς και βελτίωση των υπάρχοντων σταθμών διαλογής και
η δημιουργία εννιαίου συγκροτήματος εμπορευματικών σιδ/κών εγκα-
ταστάσεων Πρωτεύουσας.

(9) Προβλέπεται τέλος η προμήθεια τροχαίου υλικού, με σκοπό από
τη μια πλευρά την αντικατάσταση των παλαιών κινητήρων ή ελκόμενων
μονάδων με καινούργιες και από την άλλη την ποσοτική ενίσχυση του
τροχαίου υλικού για την ανάληψη μεταφορικού έργου που δεν μπορεί
να εξυπηρετηθεί με το υπάρχον τροχαίο υλικό. Επίσης προβλέπεται
σταδιακή προμήθεια ηλεκτραμαξών παράλληλα με την εγκατάσταση της
ηλεκτροκίνησης στο δίκτυο.

β. Λειτουργικό Πρόγραμμα.

Οι βασικές δραστηριότητες του είναι οι εξής:

(1) Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών στο επιβατικό κοινό, που θα
επιτευχθεί παράλληλα με όσα αναφέρθηκαν στο Αναπτυξιακό Πρόγραμ-
μα, και με μέτρα όπως η εφαρμογή ηλεκτρονικού συστήματος κράτηση
θέσεων, η βελτίωση του συστήματος καθορισμού των αμαξοστοιχειών
κλπ.

(2) Ανάληψη μέου μεταφορικού έργου με κατάλληλη διαφήμιση των
νέων δυνατοτήτων του σιδ/μου, μετά τον εκσυγχρονισμό του, προσέγ-

γίση των εκσυγχρονισμό του, προσέγγιση νέων πελατών, κλπ.

(3) Ανάπτυξη της επιχ/κής έρευνας του Ο.Σ.Ε.

(4) Ανάπτυξη συνδιασμένων και μικτών μεταφορών.

(5) Ανάπτυξη της πληροφορικής σ'όλους τους βασικούς τομείς του δικτύου.

(6) Σύνταξη βελτίστων δρομολογίων.

(7) Έρευνα αγοράς και με βάση τ'αποτελέσματα της, μελέτη των συνθέσεων των αμαξοστοιχειών και των δρομολογίων.

(8) Διαμόρφωση τιμολογιακής πολιτικής με στόχο, παράλληλα με τη πρόοδο εκτέλεσης των έργων βελτίωσης και εκσυγχρονισμού των γραμμών, να αναπροσαρμόζονται τα κόμιστρα σε συνάρτηση και με τα τιμολόγια των ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς.

(9) Αναμόρφωση κανονισμών και οδηγιών και σύνταξη νέων.

(10) Εκπαίδευση προσωπικού.

γ. Κοινωνικό Πρόγραμμα

Αυτό εξετάζει τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν στα πλαίσια του 15 ετούς Σχεδιασμού για τη βελτίωση των συνθηκών και της ασφάλειας εργασίας και των εργασιακών σχέσεων του προσωπικού του Ο.Σ.Ε.

Προέκτασή του, αποτελεί η εξέταση απ'αυτό της κοινωνικής διάστασης του 15ετούς Επιχ. Σχεδιασμού για την οποία τίθενται σαν βασικοί στόχοι: η βελτίωση των παρεχόμενων προς το κοινωνικό σύνολο υπηρεσιών και γενικότερα η επίτευξη του μέγιστου δυνατού κοινωνικού οφέλους από την υλοποίηση του Σχεδιασμού. Στα οφέλη, εντάσσονται οι θετικές επιπτώσεις στις περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές συνθήκες της χώρας μας, από την αναμενόμενη μετατόπιση μέρους του μεταφορικού έργου από τ'άλλα μεταφορικά μέσα προς τον Ο.Σ.Ε. όταν θα έχει εκσυγχρονιστεί, δεδομένου ότι ο σιδηρόδρομος σε σχέση με τ'άλλα μεταφορικά μέσα ρυπαίνει την ατμόσφαιρα λιγότερο και καθόλου όταν είναι ηλεκτροκίνητος, προκαλεί λιγότερο θόρυβο και δεν προκαλεί κυκλοφοριακή συμφόρηση.

δ. Κοινωνικοοικονομική αξιολόγηση του 15ετούς επιχ/κού Σχεδιασμού.

Για την οικονομική διερεύνηση της συνολικής επένδυσης του 15ετούς Σχεδιασμού, συντάχθηκε σχετική μελέτη, στην οποία εκτιμή-

θήκαν τα οικονομικά οφέλη που θα προκύψουν από την υλοποίηση του σχεδιασμού και υπολογίστηκε η αποδοτικότητα της επένδυσης.

Οικονομικός στόχος είναι, με βάση ουσιαστικούς κοινωνικοοικονομικούς λόγους, να περιοριστεί δραστικά μετά την υλοποίηση του Προγράμματος, το έλλειμα εκμετάλλευσης συμπεριλαμβανομένων και των αποσβέσεων ή σε οριακή περίπτωση να μηδενιστεί.

Η εκτίμηση των οικονομικών οφελών από την υλοποίηση του Σχεδιασμού δεν αναφέρεται σε καθαρά επιχειρηματικά κέρδη, αλλά σε οικονομικά οφέλη για το κοινωνικό σύνολο που περιλαμβάνουν βασικά, το κέρδος για τους χρήστες των σιδηρών και το δημοσιονομικό όφελος από τον περιορισμό των ελλειμάτων εκμετάλλευσης.

Ο Ο.Σ.Ε. στα πλαίσια του μακροχρόνιου Επιχειρηματικού Σχεδιασμού και των μεσοπρόθεσμων, 5ετούς διάρκειας, εκτελεστικών αναπτυξιακών προγραμμάτων του, έχει προβλέψει την εκτέλεση έργων εκσυγχρονισμού που άσχετα με την οικονομική απόδοση της εκμετάλλευσής τους και το αντίστοιχο κοινωνικό όφελος που θα έχουν, θα επιδράσουν πολύ ευνοϊκά στις περιβαλλοντικές και κυκλοφοριακές συνθήκες της χώρας.

Συγκεκριμένα στα πλαίσια των έργων και προμηθειών του υπάρχοντος Επιχειρηματικού Σχεδιασμού, περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων τα εξής που αφορούν το περιβάλλον:

(α) Αντικατάσταση της δηζελοκίνητης από ηλεκτροκίνητη έλξη. Πρώτα θα ηλεκτροκινηθεί ο κύριος άξονας Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης. Αυτό σημαίνει ότι περισσότερο από 50% του σιδηρού μεταφορικού έργου, θα διενεργείται με σχεδόν μηδενική έκλυση τοξικών αερίων στην ατμόσφαιρα, ενώ για να εξυπηρετήσουν το ίδιο μεταφορικό έργο τ' αυτοκίνητα, θα έπρεπε να ρυπαίνουν την ατμόσφαιρα με τα καυσαέρια 250 περίπου εκατ. λίτρων καυσίμων το χρόνο.

Ήδη έχει διενεργηθεί ο πρώτος διαγωνισμός για την ηλεκτροκίνηση της γραμμής Θεσσαλονίκης-Ειδομένης και βρίσκεται στο στάδιο της κατακυρώσεως.

(β) Αντικατάσταση του μεγαλύτερου μέρους του παλαιού τροχαίου υλικού. Έχουν υπογραφεί συμβάσεις για προμήθεια υλική, σημερινής αξίας 45δισ. δρχ.

(γ) Βελτίωση της κατάστασης της γραμμής, με την εφαρμογή της μεθόδου των συνεχώς συγκολλημένων σιδηροτροχιών.

(δ) Μεταφορά των μεγάλων εγκαταστάσεων, συγκροτημάτων και μηχανοεργοστασίων του Ο.Σ.Ε. εκτός των πόλεων.

(ε) Επέκταση της προαστικής εξυπηρέτησης. Με την παραλαβή του νέου τροχαίου υλικού τη διαπλάτυνση και τον διπλασιασμό της μετρικής γραμμής Αθήνας-Κορίνθου και με τον εκσυγχρονισμό της Αθήνας-Οινόης-Χαλκίδας, θα ενισχυθεί η προαστική εξυπηρέτηση με σιδ/μο άμεσα μέχρι το διπλάσιο και στη συνέχεια σε βαθμό πολλαπλάσιο απ' τη σημερινή, με αντίστοιχη ελάφρυνση της οδικής κυκλοφορίας και συμφορήσεως.

(στ) Η σημαντικότερη όμως συμβολή στη μείωση της ρυπάνσεως, των εκτελούμενων έργων εκσυγχρονισμού του Δικτύου του Ο.Σ.Ε. που έχουν αρχίσει από το 1988 να παραδίδονται σταδιακά στην εκμετάλλευση, είναι η αναμενόμενη επίτευξη ισορροπίας στη διενέργεια με ταφορικού έργου της χώρας από τα διάφορα μεταφορικά μέσα, με τη βαθμιαία ανάκτηση από το σιδ/μο του μεταφορικού έργου που έχασε, τα τελευταία 30 χρόνια λόγω της ελλείψεως εκσυγχρονισμού του.

3. 5ετές Επιχειρησιακό Πρόγραμμα 1983-1987.

Στα πλαίσια των μακροχρόνιων στόχων που καθορίστηκαν στον 15ετή Επιχειρηματικό Σχεδιασμό και των έργων και των δραστηριοτήτων, που προδιαγράφηκαν, υπό γενική μορφή σ' αυτόν, ότι απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων συντάχθηκε το πρώτο Επιχειρηματικό Πρόγραμμα για τα έτη 1983-87

Το πρόγραμμα αυτό είναι όμοιο με το 15ετές ως προς τη δομή του και το τρίπτυχο που περιλαμβάνει, δηλαδή το Αναπτυξιακό, το Λειτουργικό και το Κοινωνικό Πρόγραμμα, επειδή όμως είναι εκτελεστικό πρόγραμμα, περιλαμβάνει πιο κολλές δραστηριότητες για κάθε έτος της 5ετίας.

Κατά την υλοποίηση του σημειώθηκε μια χρονική ολίσθηση στην εκτέλεση του Αναπτυξιακού Προγράμματος που οφείλεται στη μη εξασφάλιση όλων των πιστώσεων που είχαν προβλεφθεί. Αντίστοιχη ολίσθηση υπήρχε και στο Λειτουργικό πρόγραμμα, ενώ το Κοινωνικό υλοποιήθηκε στο σύνολό του, στον τομέα που αφορά το προσωπικό του

Ο.Σ.Ε. και σε ποσοστό αντίστοιχο με την εκτέλεση του Αναπτυξιακού προγράμματος ως προς τις πιστώσεις του οικονομικού σύνολο. Παρότι όμως υπήρξε η χρονική αυτή ολίσθηση στην υλοποίηση του Προγράμματος, για λόγους εκτός Ο.Σ.Ε., οι προβλέψεις του 5ετούς προγράμματος χάρη στις καταβληθείσες προσπάθειες, επαληθεύτηκαν, σε ικανοποιητικό βαθμό. Συγκεκριμένα:

(α) Το έλλειμα εκμετάλλευσης κατά την τετραετία 1983-86, μειώθηκε σε σταθερές τιμές κατά 18%, έναντι της αντίστοιχης πρόβλεψης για μείωση κατά 14%.

(β) Το επιβατικό έργο αυξήθηκε το 1986 συγκριτικά με το 1982 κατά 28%. Η αύξηση αυτή υπερκάλυψε την προβλεπόμενη από το 5ετές Επιχειρηματικό Πρόγραμμα, που είχε εκτιμηθεί για την υπόψη τετραετία σε 17%. (Παράρτημα ΙΟ)

(γ) Στο εμπορευματικό έργο παρουσιάστηκε αύξηση κατά 20% το 1986 συγκριτικά με το 1982. Η αύξηση αυτή υπολείφθηκε των προβλέψεων του 5ετούς Επιχειρηματικού Προγράμματος που είχε εκτιμηθεί, για την υπόψη τετραετία σε 46% γιατί δεν έγιναν μεταφορές εμπορευμάτων των Οργανισμών του ευρύτερου Δημόσιου Τομέα στις αναμενόμενες ποσότητες, όχι πάντως από υπαιτιότητα του Ο.Σ.Ε.

(δ) Ως προς το συνολικό μεταφορικό έργο, δηλαδή το άθροισμα των χιλιομετρικών επιβατών και των χιλιομετρικών τόννων, κατά την υπόψη 4ετία, είχαμε αύξηση κατά 26%, έναντι της εκτιμηθείσας από το 5ετές πρόγραμμα για το ίδιο χρονικό διάστημα 25,6%. Άρα συνολικά και παρά την ολίσθηση της υλοποίησης του προγράμματος, οι προβλέψεις του, χάρη στις καταβληθείσες προσπάθειες επαληθεύτηκαν με πολύ καλή προσέγγιση.

Αποτέλεσμα τέλος των δραστηριοτήτων και των έργων του πρώτου 5ετούς (1983-87) που ορισμένα θα συνεχιστούν και το δεύτερο 5ετές (1988-92), είναι και η σταδιακή από το 1988, μείωση των χρόνων διαδρομής των αμαξοστοιχειών που στη συνέχεια θα βελτιώνονται κάθε χρόνο.

4. 5ετές Επιχειρηματικό Πρόγραμμα 1988-1992.

Στα ίδια πλαίσια του 15ετούς Επιχειρηματικού Σχεδιασμού συντάχθηκε σε σχέδιο το 2ο 5ετές Επιχ/κό Πρόγραμμα ετών 1988-1992. Το

πρόγραμμα αυτό αποτελεί ουσιαστικά τη συνέχεια του πρώτου 5ετούς Επιχειρηματικού Προγράμματος ετών 1983-1987, περιλαμβάνει δε τα έργα και τις δραστηριότητες που προβλέπονταν στο πρώτο 5ετές και δεν ολοκληρώθηκαν στη χρονική του διάρκεια, καθώς και νέα έργα και δραστηριότητες που αντλήθηκαν από τον Μακροχρόνιο Σχεδιασμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από την ανάλυση των προηγούμενων κεφαλαίων, γίνεται φανερό η κατάσταση του χώρου των μεταφορών το 1992, που θα οδηγήσει:

- στην αύξηση του μεταφορικού έργου, γενικά στο χώρο της Κοινότητας και ειδικότερα στην Ελλάδα

- στην αύξηση των Ι.Χ. οχημάτων, με παράλληλη αύξηση του μεταφορικού τους έργου

- στη δημιουργία έντονου ανταγωνιστικού περιβάλλοντος στις οδικές και αεροπορικές μεταφορές, με αποτέλεσμα την ποιοτική και ποσοτική αύξηση των παρεχομένων υπηρεσιών αλλά και τον εντονότερο ανταγωνισμό προς τον σιδηρόδρομο και

- στην προσπάθεια κανονικοποίησης και ρύθμισης των όρων ανταγωνισμού, με κατάργηση κάθε είδους κρατικού και άλλου προστατευτισμού, γεγονός που μπορεί ν' αφήσει τον ελληνικό σιδηρόδρομο εντελώς ακάλυπτο απέναντι στους ανταγωνιστές του, εάν δεν εκσυγχρονιστεί. Μέσα στο περιβάλλον αυτό, ο Ο.Σ.Ε., ένα από τα πιο υποανάπτυκτα δίκτυα της Ευρώπης -αν όχι το πιο υποανάπτυκτο- θα προσπαθήσει να διατηρήσει και να βελτιώσει τη θέση του.

Η απάντηση για την πιθανή θέση του Ο.Σ.Ε. το 1992 και μετά, εξαρτάται άμεσα από:

- τις κυβερνητικές και κοινοτικές επιλογές για ενίσχυσή του κι πλήρη εκσυγχρονισμό του,

- τις επιλογές της διοίκησης του Ο.Σ.Ε. για διοικητικό και λειτουργικό εκσυγχρονισμό και αποτελεσματική διοίκηση και

- την ευαισθησία και την ενεργή συμμετοχή του προσωπικού και γενικότερα στις διαδικασίες λήψης αποφάσεων.

Βέβαια ως το 1992, ακόμα και αν έρθουν όλα ευνοϊκά, το μέλλον του Ο.Σ.Ε. είναι εβέβαιο. Το θετικό είναι ότι έχουν προγραμματιστεί μια σειρά από έργα για εκσυγχρονισμό του Ο.Σ.Ε. που μπορούν να τον φέρουν σε ανταγωνιστική θέση, αν και θα μπορούσαν να είχαν προγραμματιστεί και γίνει πιο πριν.

Σαν ένα πρώτο βήμα που κρίνεται απαραίτητο για την κατ'αρχήν επιβίωση του Ο.Σ.Ε. το 1992, είναι η ορθολογική χάραξη εθνικής

πολιτικής μεταφορών, που θα είναι προϊόν της προσεκτικής ανάλυσης των θετικών και αρνητικών συνεπειών, των οποίων αποφάσεων θα ληφθούν.

Το δεύτερο βήμα θα είναι ο συνολικός εκσυγχρονισμός του Ο.Σ.Ε. σ' όλα τα επίπεδα.

Ένας συνολικός εκσυγχρονισμός θα δώσει τη δυνατότητα στη συνεχή προσαρμογή του στις οικονομικές και τεχνολογικές καθώς και κοινωνικές μεταβολές που λαμβάνουν χώρα, πόσο μάλλον όταν το περιβάλλον είναι έντονα ανταγωνιστικό. Αυτή η ικανότητα προσαρμογής της επιχείρησης είναι καθοριστικής σημασίας για την επιβίωσή της.

Η ικανότητα του Ο.Σ.Ε. σήμερα να προσαρμόζεται στις εξελίξεις, είναι ανεπαρκής αν λάβουμε υπόψη τον ραγδαίο ρυθμό εξελίξεων εν όψη της ευρωπαϊκής ολοκλήρωσης.

Αυτή η ανεπάρκεια δεν συνοδεύεται μόνο με τον τρόπο άσκησης της Διεύθυνσης Διοίκησης στην Ελλάδα, αλλά και με τα προβλήματα που αναλύθηκαν στα προηγούμενα κεφάλαια.

Παράλληλα, απαιτούνται ριζικές αλλαγές, τόσο στον τρόπο οργάνωσης και λειτουργίας του Ο.Σ.Ε., όσο και στις σχέσεις του με το άμεσο περιβάλλον, με στόχους και κριτήρια κοινωνικά και οικονομικά.

Συγκεκριμένα απαιτείται:

α. Η θέσπιση σύγχρονων κανόνων και διαδικασιών επίτευξης στόχων

β. Η δημιουργία μηχανισμών ανάδρασης, για έγκαιρη διόρθωση της πορείας του Ο.Σ.Ε.

γ. Ο επαναπροσδιορισμός των σχέσεων του Ο.Σ.Ε. με το Κράτος και το κοινό, ώστε να εξισορροπούνται οι ανάγκες:

- του κράτους για άσκηση εποπτείας,
- του Ο.Σ.Ε. για οικονομική αποτελεσματικότητα,
- του κοινού, που πρέπει ν' απολαμβάνει ποιοτικά καλές υπηρεσίες μεταφοράς σε λογικές τιμές.

Επίσης είναι απαραίτητη:

- η μερική έστω απελευθέρωση του Οργανισμού στην επιλογή και διεκπαιρέωση των λειτουργιών του (προμήθειες, προσλήψεις, οργάνω-

ση) στα πλαίσια βέβαια των γενικότερων κυβερνητικών προγραμμάτων και

- η δυνατότητα χάραξης τιμολογιακής πολιτικής στην προσέλκυση πελατών. Για να γίνει φυσικά αυτό, είναι απαραίτητη η βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών που είναι δυνατόν να επιτευχθεί σχετικώς σύντομα, λόγω των έργων που ήδη κατασκευάζονται ή που κατασκευάστηκαν και των προβλεπόμενων παραλαβών του τροχαίου υλικού.

Ο Ο.Σ.Ε. πιστεύει ότι οι σιδηρές μεταφορές έχουν μέλλον στην Ελλάδα. Πρέπει όμως να γίνει κατανοητό, ότι το μέλλον αυτό σχετικώς με το 1992, συνδέεται άμεσα με τον εκσυγχρονισμό των δομών και της φυσιογνωμίας του και φυσικά της κυβερνητικής πολιτικής.

Η χρήση της σύγχρονης τεχνολογίας αλλά και η πρόθεση της ΕΟΚ για μεγαλύτερη και πιο άμεση χρηματοδότηση, δίνουν μια άριστη ευκαιρία για εκσυγχρονισμό που αν χαθεί το μέλλον θα είναι πολύ αβέβαιο για τον Ο' Σ.Ε..

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Αν θελήσουμε να παρακολουθήσουμε βήμα-βήμα τους Ευρωπαϊκούς εταίρους μας, θα πρέπει να στοχεύουμε στην τεχνολογική ανάπτυξη του σιδηροδρόμου και αν θέλουμε να λέμε σαν κράτος ότι έχουμε στην υπηρεσία του λαού αξιόπιστο σιδηρόδρομο, το κράτος θα πρέπει να πάρει γενναία μέτρα για την υποδομή του και τον εκσυγχρονισμό του, να κάνει διπλή γραμμή σ'όλο το μήκος του δικτύου του και να εισάγει τη νέα τεχνολογία, με την αποστολή για εκπαίδευση όσο το δυνατόν περισσότερου στελεχιακού δυναμικού.

Συνεχείς λοιπόν και επίμονες προσπάθειες από την πλευρά της πολιτείας για τον σιδηρόδρομο, ώστε να μπορέσει να παίξει το ρόλο, που του αρμόζει και να μη μείνει φτωχός συγγενής στην υπόθεση των μεταφορών.

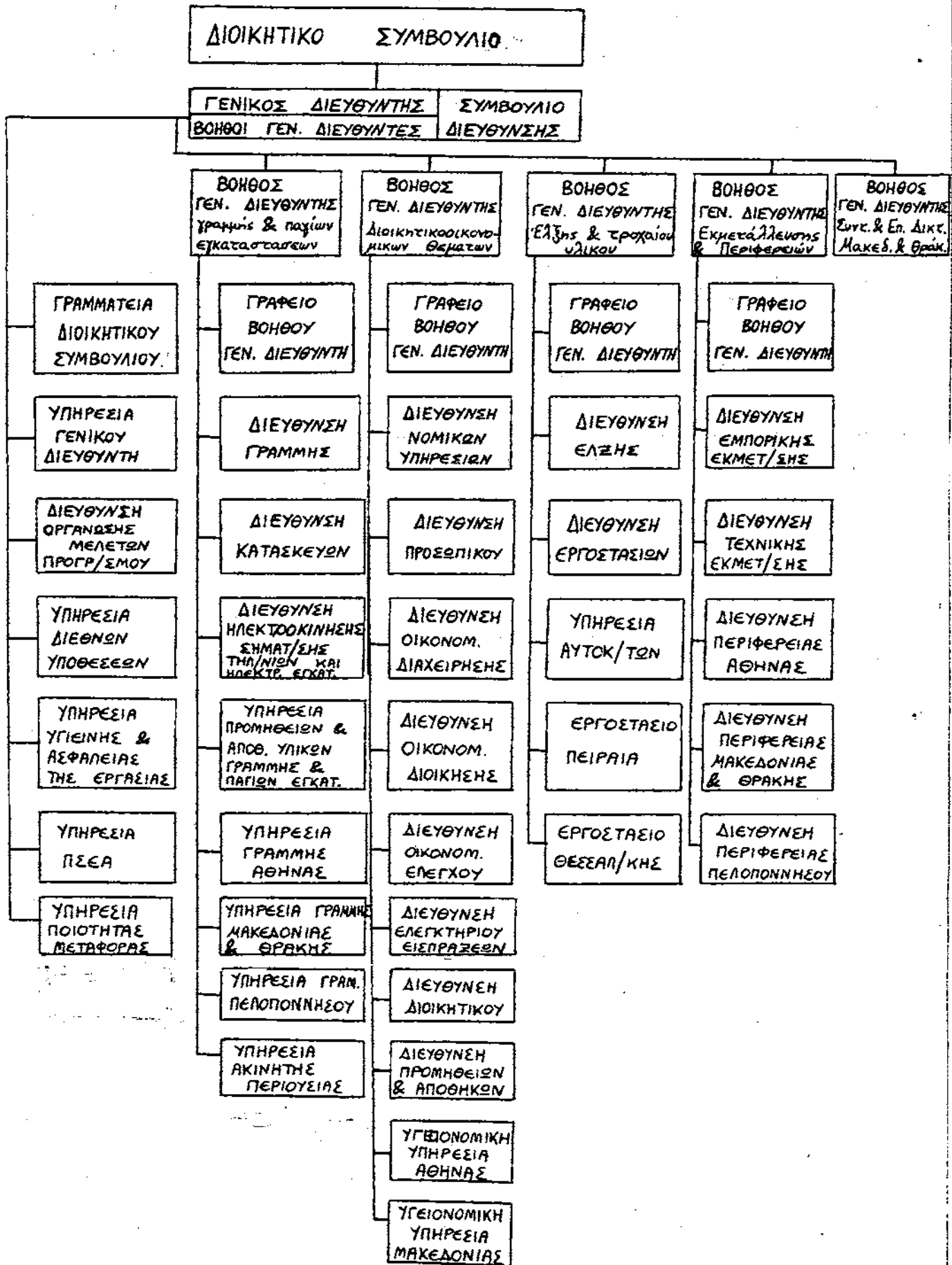
Μ'αυτά τα δεδομένα, τη σωστή μελέτη και λύση του όλου προβλήματος, τον προγραμματισμό και τον εκσυγχρονισμό και την επιμόρφωση όλου του προσωπικού και τις κατευθυντήριες γραμμές από τις εκάστοτε διοικήσεις του Ο.Σ.Ε. για την όσο το δυνατόν καλύτερη παροχή υπηρεσιών προς τους χρήστες, νομίζω ότι αν γίνουν όλ'αυτά ο σιδηρόδρομος θ'αποκτήσει την αίγλη που είχε όταν ξεκίνησε όσαν αρχή ο πρώτος σιδηρόδρομος.

Τα οικονομικά και τ'άλλα οφέλη που θα προκύψουν, πιστεύω ότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θ'αποσβέσουν τις οπωσδήποτε μεγάλες επενδύσεις που θα επιβαρύνουν τον σχετικό προϋπολογισμό του κράτους. Σαγχρόνως θα συμβάλλουν στην παράπέρα πρόοδο και ανάπτυξη της χώρας μας εν όψη της πρόκλησης του 1992 και του 2000.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΕΙΣ ΚΑΙ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΓΕΝΙΚΟΥ ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ Ο.Σ.Ε.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



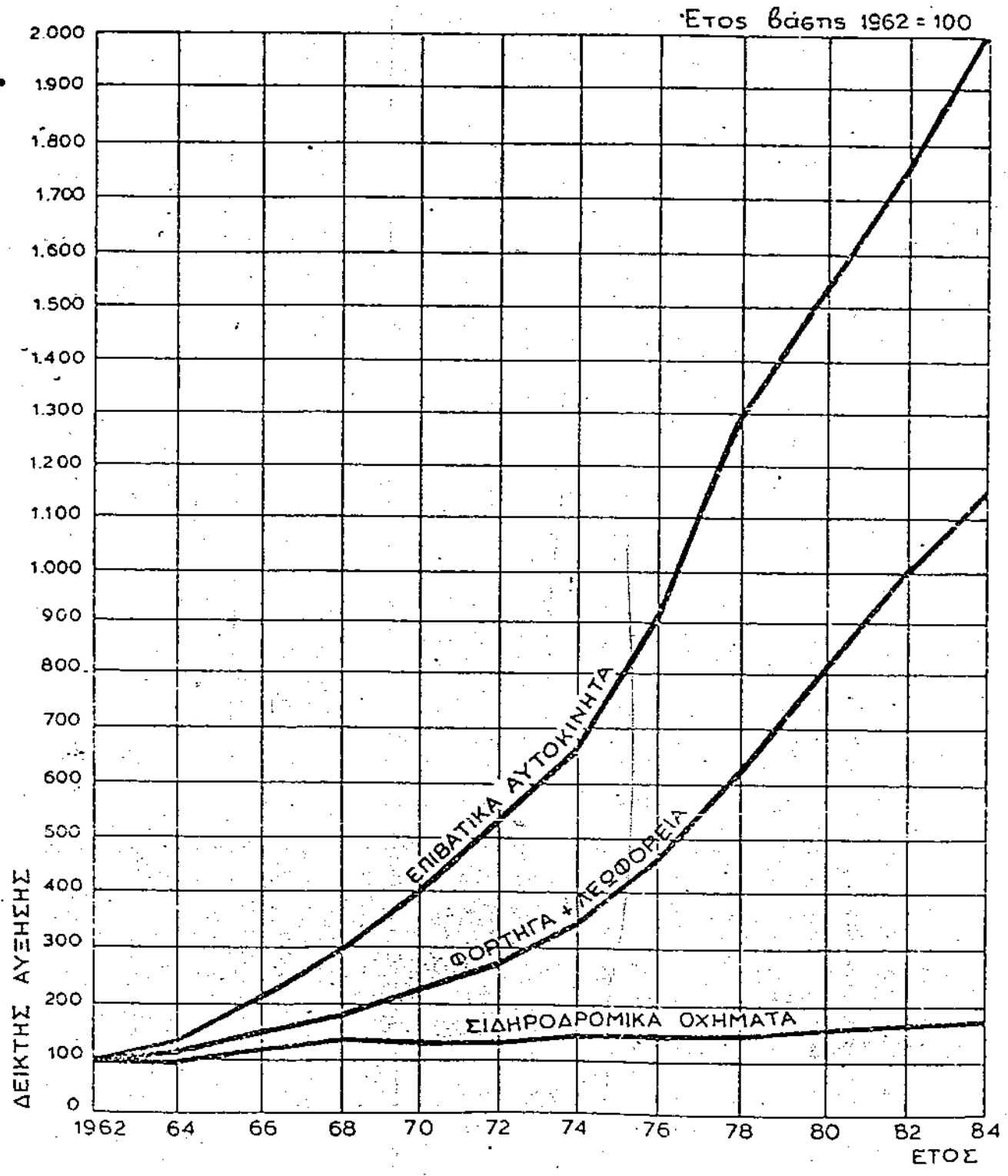
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ ΣΤΟΝ ΟΣΕ

(σε δισεκ.δρχ.)

Έτος	Ποσά σε τρέχουσες τιμές
1974	0,893
1975	1,010
1976	1,274
1977	1,294
1978	1,681
1979	1,413
1980	2,180
1981	1,482
1982	2,726
1983	3,890
1984	5,450
1985	7,450
1986	7,840
1987	16,000
1988	15,000

ΔΕΙΚΤΗΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΩΝ ΧΕΡΣΑΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΜΕΣΩΝ ΚΑΤΑ ΤΑ ΕΤΗ 1962-1984



ΜΕΓΙΣΤΗ & ΜΕΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΠΟΥ ΕΠΙΤΡΕΠΕΙ ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ

Τμήμα Γραμμής	Ταχύτητα (χλμ/ώρα)			
	Επιβατικών αμαξοστοιχιών		Εμπορευματικών αμαξοστοιχιών	
	Μέγιστη	Μέση	Μέγιστη	Μέση
Πάτρα-Αθήνα	90	60	75	35
Αθήνα-Θεσσαλονίκη	120	70	80	40
Θεσσαλονίκη-Αλεξανδρούπολη	100	60	80	40

Ο Πίνακας έχει συνταχθεί για τη ταχύτερη αμαξοστοιχία και τον αντίστοιχο δρομολογιακό χρόνο.

ΤΑΧΥΤΗΤΕΣ ΚΥΡΙΩΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΔΙΚΤΥΩΝ

Επιβατικών αμαξοστοιχιών

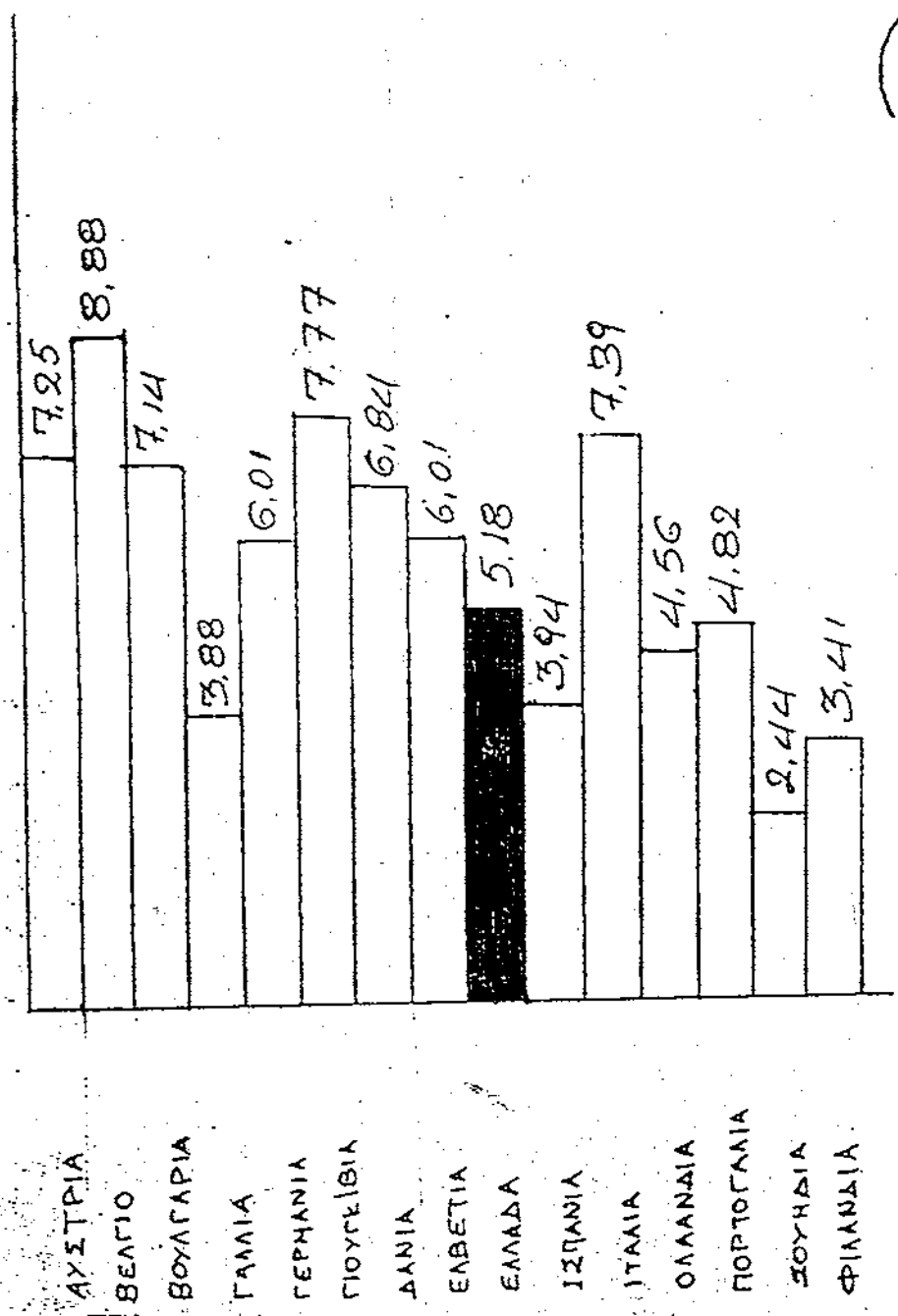
Μέγιστη 260
Μέση 130-140

Εμπορευματικών αμαξοστοιχιών

Μέγιστη 120
Μέση 50-60

ΔΥΝΑΜΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ (Άτομα)
 ΑΝΑ ΕΚΑΤΟΜΜΥΡΙΟ ΜΟΝΑΔΩΝ
 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ*

$\left(\frac{\text{Άτομα}}{\text{Έργο}} \right)$



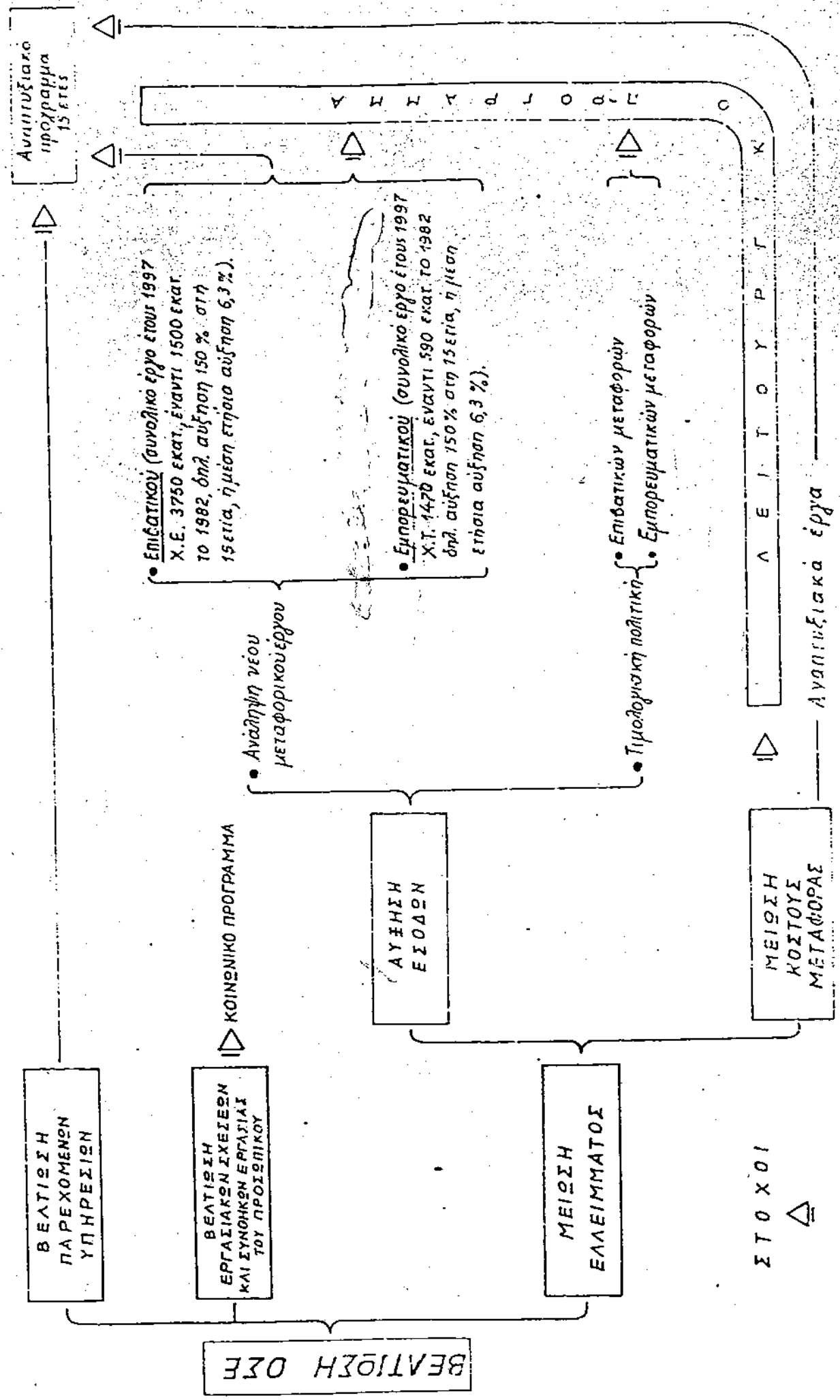
Εάν μεταφορικό έργο πολλαπλασιασθεί με τον αριθμό εργαζομένων ανά εκατομμύριο έργων.

Χημειομετρικός επιβάρυνση = επιβάρυνση μεταφορικής σε απόσταση 1 χιλιομέτρου. Χημειομετρικός κόστος = κόστος μεταφορικής σε απόσταση ενός χιλιομέτρου

(Ποσά σε εκατομμύρια)

	1978	1979	1980	1981	1982
Μεταφορικό έργο					
<u>ΕΠΙΒΑΤΕΣ</u>					
Αριθμός Επιβατών	10,7	10,4	10,1	10,4	10,2
Χιλιόμετρικοί Επιβάτες	1568	1531	1464	1.515	1.511
<u>ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ</u>					
Τόννοι	3,6	4,0	3,6	3,0	2,6
Χιλιόμετρικοί Τόννοι	854	841	814	693	586

ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΟ ΣΤΟΧΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15 ΕΤΩΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΟΥ Ο Σ Ε 1983-1997



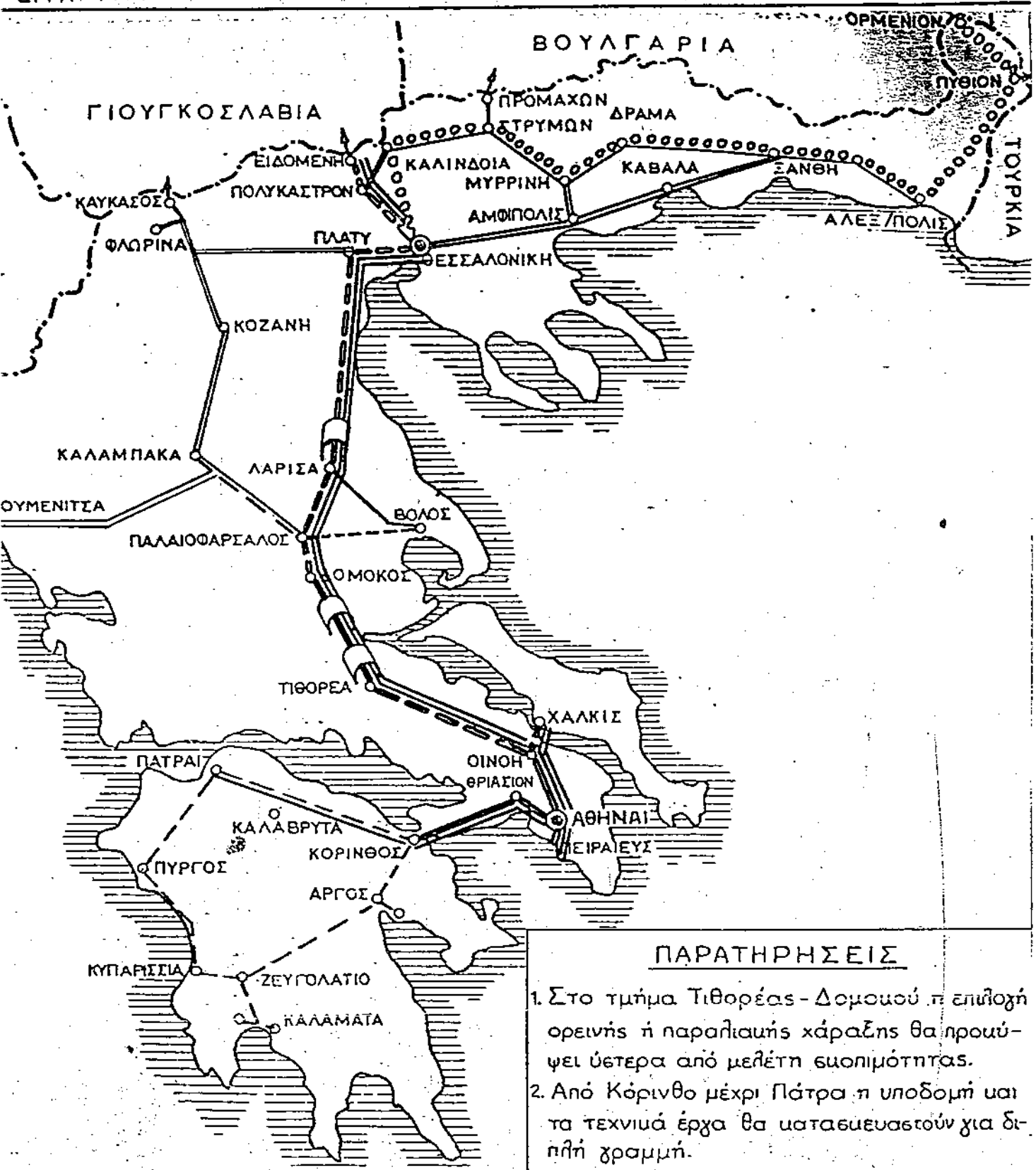
ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΕΡΓΑ ΚΑΙ ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ
15ΕΤΟΥΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
1983 - 1997

(σε εκατομ. εγχ.)

α/α	Έργο ή προμήθεια	Προβλεπόμενη δαπάνη μετά την 1-1-83	Διάκριση εκτέλεσης και χρονική κατανομή δαπάνης			Προβλεπόμενη δαπάνη 15ετίας	Προβλεπόμενη δαπάνη μετά το 1997
			1η 5ετία 1983-1987	2η 5ετία 1988-1992	3η 5ετία 1993-1997		
1	Εκσυγχρονισμός γραμμής Αθήνας-Θεσ/νίκης-Ειδομένης	65.000	14.520	17.510	28.970	61.000	4.000
2	Βελτίωση γραμμής Οσα/νίκης-Αλεξανδρ/λης-Οριμένιου	12.000	420	2.830	8.750	12.000	-
3	Διαπλάτυση της μετρικής γραμμής Πελαιοφραγάλου-Καλαμπάκας	4.500	1.020	3.179	310	4.500	-
4	Πορθμείο Βόλου-Μ. Ανατολής	500	100	400		500	-
5	Εκσυγχρονισμός δικτύου Πελοποννήσου	34.000		1.630	32.370	34.000	-
6	Βελτίωση υπολοίπων γραμμών του δικτύου και έργα μικρής έκτασης	15.000	2.350	4.060	8.590	15.000	-
7	Κατασκευή νέων σιδηροδρομικών γραμμών	56.000			25.000	25.000	31.000
8	Βελτίωση εγκαταστάσεων εκμετάλλευσης. Σταθμοί διαλογής	20.000	290	13.100	6.610	20.000	-
9	Προμήθεια τροχαίου υλικού και αναδιεργάνωση συγκροτημάτων έλξης	38.000	8.400	27.800	1.800	38.000	-
Σ Υ Ν Ο Λ Ο		245.000	27.100	70.500	112.400	210.000	35.000

Παρατήρηση: Όλα τα κονδύλια αναφέρονται σε τιμές έτους 1983. Οι εκτιμήσεις που αναφέρονται στον πίνακα για κάθε 5ετία έχουν αναπροσαρμοστεί, συγκριτικά με τον προϋπολογισμό που είχε συνταχθεί το 1983, σύμφωνα με τη χρηματοδότηση που έγινε για το πρώτο 5ετές (1983-87), την καθ'αρχήν έγκριση για το δεύτερο 5ετές (1988-92) και την εκτίμηση για το τρίτο πενταετές.

ΕΡΓΑ ΜΑΚΡΟΧΡΟΝΙΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ (1983-1997)

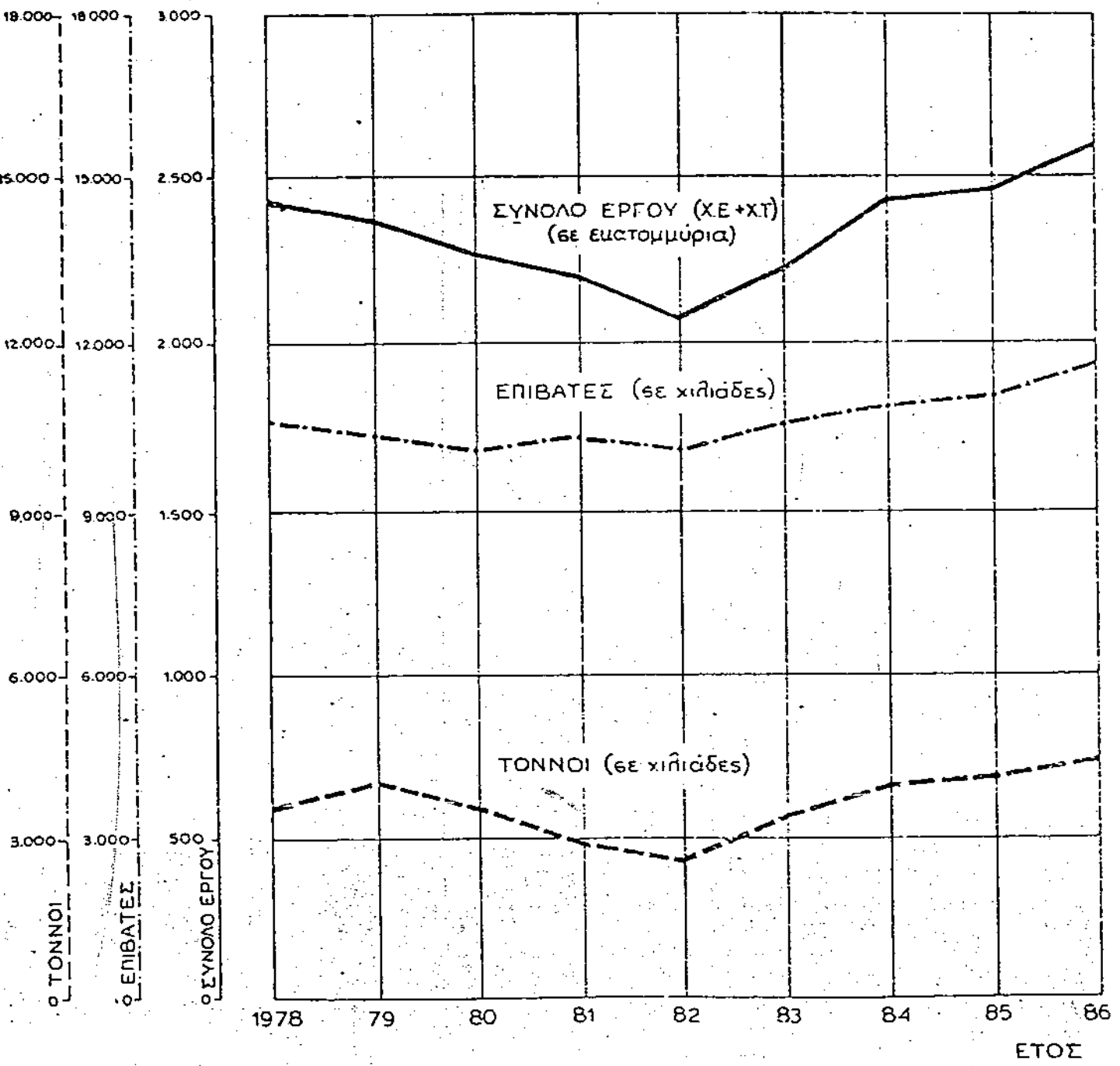


ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

1. Στο τμήμα Τιθορέας - Δομοπού η επιλογή ορεινής ή παραλιακής χάραξης θα προκύψει ύστερα από μελέτη ευσιμότητας.
2. Από Κόρινθο μέχρι Πάτρα η υποδομή και τα τεχνικά έργα θα κατασκευαστούν για διπλή γραμμή.

- — — — — Νέα διπλή γραμμή για ταχύτητες 160-200 χλμ./ώρα , κανονικού πλάτους
- — — — — Νέα μονή γραμμή για ταχύτητες μέχρι 150 χλμ./ώρα , κανονικού πλάτους
- - - - - Παραλλαγές για ταχύτητες μέχρι 150 χλμ./ώρα , Διαπλάτυνση , Ανακαίνιση
- - - - - Παραλλαγές για ταχύτητες 160-200 χλμ./ώρα , διπλασιασμός , Ανακαίνιση
- • • • • Ανακαίνιση & μερικές Παραλλαγές για αύξηση ταχύτητας
- — — — — Σηματοδότηση, Τηλεεξ/νίες, Συστήματα εξασφ/σεως Ισον. Διαβάσεων.

ΜΟΝΑΔΕΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Κτενιάδη Ν.Σ. "Οι πρώτοι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι" Αθήνα 1936

Μαντζίλας Γεώργιος "Συνοπτική παρουσίαση θεμάτων συστήματος εξουσιοδότησης" Αθήνα 1988

Παπαγιαννάκη Λευτέρη "Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι" Αθήνα 1982

Μελέτη Ο.Σ.Ε. "Στοιχεία οργανώσεως δικτύου" Αθήνα 1988

Μελέτη Ο.Σ.Ε. "Υπάρχουσα κατάσταση, Σχεδιασμός και Προγραμματισμός του δικτύου του Ο.Σ.Ε." Αθήνα 1988

Μελέτη Ο.Σ.Ε. "Νέες συνθήκες που θα διαμορφωθούν με την ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς το 1992 στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και επιπτώσεις για τον Ο.Σ.Ε." Αθήνα 1989

Ξε "Περιοδικό Τρένα και Άνθρωποι" τεύχος 3 Αθήνα 1983

Ξε "Περιοδικό Τρένα και Άνθρωποι" τεύχος 25 Αθήνα 1989

