



**ΣΥΛΛΟΓΟΣ
ΦΙΛΩΝ του ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ**

Δημοτικό Πάρκο Σιδηροδρόμων

Τ.Θ. 68 – Καλαμάτα 24100

*Με το τρέινο ταξιδεύεις,
δεν μεταφέρεις...*

Καλαμάτα 20-10-2013

Αρ. Πρωτ.: 481

ΠΡΟΣ: Υπουργό Υποδομών
Μεταφορών και Δικτύων
κ. Μιχάλη Χρυσοχοϊδη
ΚΟΙΝ: Πίνακας αποδεκτών

**ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΠΟ ΤΟ ΣΥΛΛΟΓΟ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑ ΣΤΗ
ΜΕΣΣΗΝΙΑ**

Αξιότιμε Κύριε Υπουργέ,

Πέρασαν περίπου δύομιση χρόνια από την άδικη και κατά γενική ομολογία ατεκμηρίωτη αναστολή λειτουργίας των δρομολογίων στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Μεσσηνίας.

Κατά τον πρώτο χρόνο, η τοπική κοινωνία παρακολουθούσε άναυδη την ανελήγητη λεηλασία και το βανδαλισμό της προσφάτως ριζικά ανακαινισμένης σιδηροδρομικής γραμμής και των ιστορικών κτιρίων των σιδηροδρομικών σταθμών που είναι χαρακτηρισμένοι από το Υπουργείο Πολιτισμού ως έργα τέχνης χρήζοντα ειδικής προστασίας, φυσικό επακόλουθο της βεβιασμένης και χωρίς προγραμματισμό εγκατάλειψης της Δημόσιας Περιουσίας.

Κατά το δεύτερο χρόνο, η τοπική κοινωνία με ιδιαίτερο ενθουσιασμό αγκάλιασε την αξιέπαινη πρωτοβουλία των ΟΣΕ/ΤΡΑΙΝΟΣΕ να επανενεργοποιήσουν το σιδηροδρομικό δίκτυο Πελοποννήσου με τη μορφή περιοδικών δρομολογίων εκδρομικού – τουριστικού χαρακτήρα, ανταποκρινόμενη με τη θεαματική συμμετοχή της στις διοργανωθείσες εκδρομές, με αποκορύφωμα την ανέλπιστα κοσμοσυρροή στα δρομολόγια που πραγματοποιήθηκαν πριν λίγες μέρες μεταξύ

Καλαμάτας – Μεσσήνης επ’ ευκαιρία του Νησιώτικου πανηγυριού, αποδεικνύοντας έτσι την αγάπη και το βαθύ συναισθηματικό δέσιμο των Μεσσηνίων με το σιδηρόδρομο.

Πέρα από τους συναισθηματικούς λόγους, υπάρχουν φυσικά ουσιαστικοί λόγοι για την επαναλειτουργία του σιδηροδρόμου στην Πελοπόννησο. Στην υπεραστική γραμμή Καλαμάτας – Τρίπολης – Αθήνας είναι πιθανόν δύσκολο στην παρούσα φάση να ευδοκιμήσουν τακτικά επιβατικά δρομολόγια, ανταγωνιζόμενα τον νέο αυτοκινητόδρομο. Όμως, η περαιτέρω ανάπτυξη των τουριστικών – εκδρομικών δρομολογίων σε αυτήν την ιδιαίτερου φυσικού κάλλους και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος διαδρομή και μάλιστα με βάση την Καλαμάτα, δύναται να αποτελέσει πολύτιμο θησαυρό, όχι μόνον για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ αλλά κυρίως για την τοπική οικονομική ζωή, καθώς αποτελεί ένα νέο είδος θεματικού – εναλλακτικού τουρισμού που ευδοκμεί αρκετά χρόνια σε όλο τον κόσμο και μπορεί να προσελκύσει στην Καλαμάτα νέους επισκέπτες αλλά και κρουαζιερόπλοια που αποζητούν κάτι διαφορετικό για τον εμπλουτισμό των περιηγητικών τους προγραμμάτων.

Από την άλλη πλευρά, το τοπικό σιδηροδρομικό δίκτυο του Νομού Μεσσηνίας εκτός από την τουριστική του εκμετάλλευση, έχει πολλά να προσφέρει στις καθημερινές μετακινήσεις των πολιτών στη σημερινή δύσκολη οικονομική συγκυρία. Η εμπειρία από τη λειτουργία του Προαστιακού Μεσσηνίας και οι πληρότητες των δρομολογίων μέχρι πριν δυόμιση χρόνια οπότε και καταργήθηκαν, αναδεικνύουν τη δυναμική των τοπικών γραμμών, την αποδοχή τους από τον κόσμο καθώς και το γεγονός ότι με προσεκτικό και σχολαστικό σχεδιασμό είναι απολύτως εφικτή η άμεση επαναλειτουργία με τρόπο που αφενός να ωφελεί την τοπική κοινωνία και αφετέρου να αποτελεί βιώσιμη δραστηριότητα για την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, προϋπόθεση απαραίτητη για κάθε σιδηροδρομικό δρομολόγιο της Εταιρίας.

Αποτελεί πάγιο αίτημα της τοπικής κοινωνίας, όπως αυτό αποτυπώθηκε στην πρόσφατη πρωτοβουλία συλλογής υπογραφών όπου και ανταποκρίθηκαν εκατοντάδες πολίτες, **η άμεση δρομολόγηση τακτικών επιβατικών τρένων** σε πρώτη φάση στην Προαστιακή γραμμή Καλαμάτα – Μεσσήνη με διέλευση του δρομολογίου από το Τ.Ε.Ι. Καλαμάτας μέσω της γραμμής τριγώνου του Ασπροχώματος για αποφυγή της παλινδρόμησης και των καθυστερήσεων, καθώς και επέκταση της διαδρομής ως τα Δικαστήρια και το Διοικητήριο της Καλαμάτας σε πρώτη φάση και ως το λιμάνι σε δεύτερη φάση. Τα δρομολόγια πρέπει να γίνονται ανά μία ώρα από τις 8:30 το πρωί ως τις 9:30 το βράδυ, προσαρμοσμένα στα ωράρια των μαθημάτων του Τ.Ε.Ι. ώστε να εξυπηρετούν τους σπουδαστές και με σταθερές αφιξοαναχωρήσεις από τους εκατέρωθεν σταθμούς ώστε να είναι εύκολα απομνημονεύσιμα από όλους τους χρήστες, ενώ εισιτήρια μπορούν να χορηγούν οι επιχειρηματίες που έχουν ενοικιάσει τους σταθμούς Μεσσήνης και Καλαμάτας, το

κυλικείο του Τ.Ε.Ι. και άλλα καταστήματα κοντά στους σταθμούς. Με αυτές τις προϋποθέσεις και σύμφωνα με την προηγούμενη εμπειρία της φύσης των μετακινήσεων στην εν λόγω γραμμή, η ημερήσια κίνηση δύναται να ξεπεράσει τους 1000 - 1500 επιβάτες την ημέρα. Με αυτήν την παραδοχή, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ οφείλει να προσαρμοστεί και να εκμεταλλευτεί τη γραμμή με το βέλτιστο οικονομικό τρόπο και με το άκρως απαραίτητο προσωπικό, ώστε η δραστηριότητα να είναι βιώσιμη. Σε περίπτωση που αυτό δεν είναι λογιστικά εφικτό και απαιτηθεί μικρή επιδότηση της υπηρεσίας, θα πρέπει να εξεταστεί το ενδεχόμενο μεταφοράς ενός μικρού χρηματικού ποσού από την ετήσια κρατική επιχορήγηση των 50 εκατομμυρίων Euro που ούτως ή άλλως λαμβάνει η ΤΡΑΙΝΟΣΕ για τις περιφερειακές άγονες γραμμές **και προκλητικά κατευθύνονται σε κάθε σημείο του Ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου εκτός από την Πελοπόννησο**, ενώ παράλληλα θα πρέπει και η Τοπική Αυτοδιοίκηση να επαναπροσδιορίσει τη στάση της ως προς την επιδότηση των σιδηροδρομικών δρομολογίων, όπως ούτως ή άλλως πράττει με τα λοιπά μέσα μαζικής μεταφοράς σε τοπικό επίπεδο.

Ως προς την τεχνική εφικτότητα, η σιδηροδρομική γραμμή εντάσσεται στο ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο, είναι εξολοκλήρου ανακατασκευασμένη με σύγχρονα υλικά επιδομής και κυκλοφορείται τακτικά από εκδρομικά τρένα. Απαιτείται μόνον η συντήρηση των αυτόματων συστημάτων φύλαξης ισοπέδων διαβάσεων στο τμήμα Καλαμάτα – Ασπρόχωμα, ώστε να μην αναγκάζεται το τρένο να βραδυπορεί για ασφαλή διέλευση, καθώς και να γίνεται σχολαστικότερος καθαρισμός και εκχόρτωση της γραμμής. Στο Μηχανοστάσιο Καλαμάτας βρίσκονται ήδη δύο πλήρως ανακαινισμένες αυτοκινητάμαξες και αναμένεται το επόμενο διάστημα η μεταφορά δύο επιπλέον αυτοκινηταμαξών από το Μηχανοστάσιο του Πειραιά. Οι σημαντικότερες παρεμβάσεις πρέπει να γίνουν στον τομέα της στελέχωσης της υπηρεσίας με το απαραίτητο προσωπικό. Ίσως η κινητικότητα που εφαρμόζεται στο Δημόσιο Τομέα είναι σημαντική ευκαιρία για να επανέλθει στον τοπικό σιδηρόδρομο εφόσον το επιθυμεί, μέρος του εξειδικευμένου προσωπικού που με την εφαρμογή του νόμου 3891/2010 εκδιώχθηκε σε υπηρεσίες άσχετες με τις δεξιότητες και την εκπαίδευσή του.

Εφόσον όλα πάνε καλά και αποδειχθεί στην πράξη η βιωσιμότητα του εγχειρήματος, σε επόμενη φάση πρέπει να υλοποιηθεί η επέκταση των προαστιακών δρομολογίων στα δύο ενδονομαρχιακά άκρα του δικτύου, δηλαδή προς Διαβολίτσι – Δεσύλλα και προς Κυπαρισσία, καθώς θα συνδέσουν γρήγορα και οικονομικά με την Καλαμάτα πολλές κωμοπόλεις και μεγάλα χωριά του Μεσσηνιακού κάμπου, στα οποία παραδοσιακά το τρένο αποτελούσε την πρώτη επιλογή για τις καθημερινές μετακινήσεις των κατοίκων τους.

Τέλος, μεσοπρόθεσμο στόχο πρέπει να αποτελέσει η πλήρης επαναλειτουργία της επιβατικής εκμετάλλευσης στη γραμμή Καλαμάτα – Πύργος –

Πάτρα, ένα δρομολόγιο πλήρως ανταγωνιστικό που διασχίζει όλη την πυκνοκατοικημένη δυτική Πελοπόννησο. Η σιδηροδρομική διασύνδεση δύο σπουδαιότατων αρχαιολογικών χώρων, δηλαδή της Αρχαίας Ολυμπίας με την Αρχαία Μεσσήνη, καθώς και δύο λιμανιών με τουριστικό χαρακτήρα δηλαδή του Κατάκολου με την Καλαμάτα, μπορεί να ενισχύσει οικονομικά την επιβατική εκμετάλλευση και κυρίως να δημιουργήσει έναν επιπλέον τουριστικό πόλο έλξης για την προσέλκυση κρουαζιερόπλοιων στην Καλαμάτα, προσφέροντας στους τουρίστες που αποβιβάζονται στο Κατάκολο μια εναλλακτική διαδρομή με τρένο ως την Καλαμάτα, διερχόμενοι και από τους δύο αναφερθέντες αρχαιολογικούς προορισμούς, όπου θα επιβιβάζονται και πάλι στο πλοίο για να συνεχίσουν την κρουαζιέρα τους.

Απαραίτητη προϋπόθεση και συνάμα ευχή για την υλοποίηση των ανωτέρω, είναι η ουσιαστική και εποικοδομητική συνεργασία της Τοπικής Αυτοδιοίκησης με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ ως συγκοινωνιακό φορέα, κάτι που αποτελεί συνήθη διεθνή πρακτική. Στη Χώρα μας πρόσφατα υλοποιήθηκαν συνεργασίες σε αυτήν την κατεύθυνση στην περίπτωση της Φλώρινας και της Πάτρας, με θεαματικά αποτελέσματα ως προς την ποιότητα της εξυπηρέτησης του επιβατικού κοινού και τη βιώσιμη κινητικότητα, καθώς και με σημαντική εξοικονόμηση πόρων, τα οποία και πρέπει να αποτελέσουν παραδείγματα προς μίμηση...

Μετά τιμής

Για το Διοικητικό Συμβούλιο

Ο Γραμματέας



Ο Πρόεδρος

Κυλινθηρέας Λεωνίδας

Τριαντάφυλλος Κωνσταντίνος

Πίνακας Αποδεκτών:

- Κος Πρωθυπουργός
- Κ. Αντώνης Σαμαράς
- Γενικός Γραμματέας Μεταφορών
- Κ. Νίκος Σταθόπουλος
- Βουλευτές Μεσσηνίας

- Περιφερειάρχης Πελοποννήσου
Κ. Πέτρος Τατούλης
- Αντιπεριφερειάρχης Μεσσηνίας
Κ. Παναγιώτης Αλευράς
- Δήμαρχος Καλαμάτας
Κ. Παναγιώτης Νίκας
- Δήμαρχος Μεσσήνης
Κ. Ευστάθιος Αναστασόπουλος
- Δήμαρχος Οιχαλίας
Φίλιπος Μπάμης
- Δήμαρχος Τριφυλίας
Κ. Κωνσταντίνος Κόλλιας
- Πρόεδρος Δ.Σ. και Διευθύνων Σύμβουλος ΟΣΕ
Κ. Παναγιώτης Θεοφανόπουλος
- Πρόεδρος Δ.Σ. & Διευθύνων Σύμβουλος ΤΡΑΙΝΟΣΕ
Κ. Αθανάσιος Ζηλιασκόπουλος
- Πρόεδρος Επιμελητηρίου Μεσσηνίας
Κ. Δημήτριος Μανιάτης

- ΜΜΕ Περιφερειακής Ενότητας Μεσσηνίας