

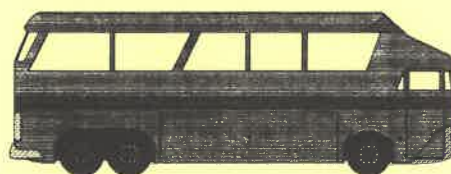
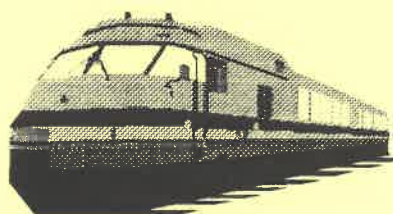
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

**ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ**

ΕΠΟΠΤΗΣ: Α. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ

**ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΟΔΙΚΕΣ & ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ)
Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΘΗΝΩΝ - ΝΑΥΠΑΛΙΟΥ**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΑΒΟΥΛΑΡΗ Φ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ**



ΑΘΗΝΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 1997

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η Διπλωματική αυτή Εργασία στοχεύει βασικά στο να διερευνήσει την αξιοπιστία του υπεραστικού συστήματος μεταφορών (οδικών και σιδηροδρομικών) στη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου. Αποτελεί το τελευταίο στάδιο για την απόκτηση του **διπλώματος του Πολιτικού Μηχανικού**, ενώ παράλληλα δίνει στο μελετητή, τη δυνατότητα να αξιοποιήσει δημιουργία τις γνώσεις που απέκτησε κατά τη διάρκεια των σπουδών του.

Είναι εκπλήρωση ευχάριστης υποχρέωσης να εκφραστούν οι θερμότερες ευχαριστίες σ' όσους με διάφορους τρόπους βοήθησαν στην εξέλιξη αυτής της εργασίας. Γι' αυτό θα 'θελα πρωτίστως να ευχαριστήσω τον **Επίκουρο Καθηγητή του Ε.Μ.Π. Κύριο Α. Σταθόπουλο**, για τη συμβολή του στην ολοκλήρωση αυτής της Διπλωματικής Εργασίας. Επίσης θα ήθελα να ευχαριστήσω τόσο τον **Κύριο Μανώλη Νταούλη Προϊστάμενο του ΚΤΕΛ Ν. Αργολίδος στο Ναύπλιο**, όσο και τον **Κύριο Καλαρούτη υπάλληλο του Ο.Σ.Ε. στην Αθήνα** για τις πληροφορίες που μου παρείχαν σχετικά με το αντικείμενο της έρευνάς μου.

Τέλος ευχαριστίες οφείλονται ακόμη, σ' όλους εκείνους του **υπαλλήλους τόσο των ΚΤΕΛ όσο και του ΟΣΕ**, που μου παρείχαν κάθε δυνατή διευκόλυνση σχετικά με την παραπάνω έρευνα.

ABSTRACT

The object of this dissertation is to detect the reliability of the road and railway transportation systems, concerning the passenger of the route from Nafplio to Athens.

It negotiates those dynamic factors which represent the customers' needs and demands, trying through a general frame of procedures to present the suitable measures which may increase the reliability of the above mentioned means of transport.

ΣΥΝΟΨΗ

Η Διπλωματική αυτή εργασία έχει ως αντικείμενο την διερεύνηση της αξιοπιστίας των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών ως αναφορά το επιβατικό κοινό στον άξονα Ναυπλίου - Αθηνών.

Διαπραγματεύεται τους δυναμικούς εκείνους παράγοντες που αντιπροσωπεύουν τις ανάγκες και απαιτήσεις του επιβατικού κοινού, προσπαθώντας μέσα από ένα συνολικό πλαίσιο διαδικασιών να παρουσιάσει τα κατάλληλα μέτρα για την αύξηση της αξιοπιστίας των συγκεκριμένων μέσων μεταφοράς.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΜΕΡΟΣ Α

Εισαγωγή	1
----------	---

ΜΕΡΟΣ Β

B1. Οδικές Μεταφορές	9
B2. Παρούσα Κατάσταση - Οργάνωση	11
I. Διαδρομή	11
1. Περιγραφή διαδρομής	11
II. Κατάσταση Οδικού Δικτύου	15
2. Γενικά Σημεία Στάσεων	18
3. Οργανόγραμμα Κυρίων Στάσεων	19
III. Λεωφορεία	20
3α. Λειτουργικά Στοιχεία	21
3β. Δρομολόγια	26
IV. Επιβατικό Κοινό	28
V. Τεχνική Υποστήριξη - Συντήρηση	30
VI. Διοίκηση - Προσωπικό	34
1. Διοίκηση	34
2. Προσωπικό	36
3. Προσόντα Προσωπικού	38
1. Γενικά Προσόντα	39
2. Ειδικά Προσόντα	40

VII. Φορέας Οργανισμού	43
B3. Αξιοπιστία Συστήματος	44
B4. Ασφάλεια - Επικοινωνία	47

ΜΕΡΟΣ Γ

Γ1. Σιδηροδρομικές Μεταφορές	52
α. Γενικά	52
β. Ιστορικό	52
γ. Γενικά περί Σιδηροδρόμων	56
Γ2. Παρούσα Κατάσταση Οργάνωση	60
I. Διαδρομή	60
α. Περιγραφή (Σχεδιάγραμμα)	60
β. Αποστάσεις κυρίων Στάσεων - Χρονομέτρηση Διαδρομών	61
II. Κατάσταση Σιδηροδρομικού Δικτύου	61
III. Επιβατικές Αμαξοστοιχίες	64
1. Τύποι, ηλικία, καύσιμα, κατάσταση αμαξοστοιχιών, αριθμός θέσεων	64
2. Λειτουργικά Στοιχεία	66
IV. Επιβατικό Κοινό	69
1. Ημερήσια - Μηνιαία - Ετήσια Κίνηση	69
2. Τιμή εισιτηρίων - Ειδικές Περιπτώσεις	69
VI. Διοίκηση - Προσωπικό	75
1. Γενικά - Διοικητικά Συμβούλια - Επιτροπές	75
2. Προσωπικό	76
3. Προσόντα προσωπικού	78

4. Ειδικά Προσόντα κατά Κλάδους	78
VII. Οργανόγραμμα Οργάνωσης του Οργανισμού	79
α. Διοίκηση	79
β. Προσωπικό	80
Γ3. Αξιοπιστία Συστήματος	81
α. Παράγοντες Μειώσεως της Αξιοπιστίας	83
β. Μέτρα Αυξήσεως της Αξιοπιστίας	85
Γ4. Ασφάλεια - Επικοινωνία	88

ΜΕΡΟΣ Δ

α. Ανταγωνισμός Ανάμεσα στα Μέσα	91
β. Συμπεράσματα - Προτάσεις	92
(I) Συμπεράσματα	92
(II) Προτάσεις	96

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	100
---------------------	-----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία έχει ως αντικείμενο την διερεύνηση της αξιοπιστίας των οδικών και σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στην διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου.

Η Εργασία αυτή χωρίζεται σε τέσσερα (4) βασικά μέρη, στα οποία επιχειρείται η ανάπτυξη και διαστασιολόγηση του συγκεκριμένου θέματος.

Στο *πρώτο μέρος* γίνεται μια προσπάθεια ώστε να διερευνηθούν όλοι εκείνοι οι παράγοντες που επηρεάζουν την αξιοπιστία των συστημάτων, όπως οι ανάγκες - απαιτήσεις του επιβατικού κοινού κ.ά. παράλληλα με τις παραμέτρους που επηρεάζουν την επιλογή των μέσων μεταφοράς.

Στο *δεύτερο μέρος* επιχειρείται μια ανάλυση των οδικών επιβατικών μεταφορών (ΚΤΕΛ) στη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου, με την εξέταση λειτουργικών και στατιστικών στοιχείων που επηρεάζουν άμεσα την αξιοπιστία του συγκεκριμένου θεσμού των ΚΤΕΛ.

Στο *τρίτο μέρος* παρουσιάζεται μια ανάλυση των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών στην ίδια διαδρομή, με εξέταση των λειτουργικών και στατιστικών στοιχείων που έχουν παρατηρηθεί.

Επίσης αξιολογείται η αξιοπιστία του συγκεκριμένου συστήματος, ενώ παράλληλα γίνονται προσπάθειες για την εξεύρεση καλύτερων προϋποθέσεων λειτουργίας του Οργανισμού.

Στο *τέταρτο και τελευταίο μέρος* όπου είναι και το σπουδαιότερο κατά τη γνώμη μου, επιχειρείται μια αξιολόγηση των οδικών και σιδηροδρομικών μέσων μεταφοράς για τη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου. Παράλληλα διατυπώνονται κάποια συμπεράσματα - προτάσεις τόσο για τις οδικές όσο και για τις σιδηροδρομικές

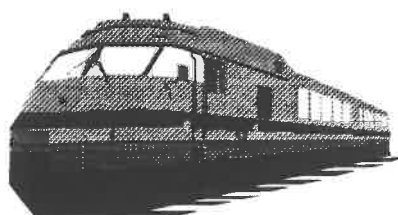
μεταφορές, με την ελπίδα ότι θα μπορέσουν να προσφέρουν ένα μικρό λιθαράκι στην όλη προσπάθεια που γίνεται για την βελτίωση των υπεραστικών μας μεταφορών.

ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ
ΤΜΗΜΑ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ
ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ & ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΑΚΗΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

ΕΠΟΠΤΗΣ: Α. ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΣ

ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ
ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (ΟΔΙΚΕΣ & ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ)
Η ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΘΗΝΩΝ - ΝΑΥΠΛΙΟΥ

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΤΑΒΟΥΛΑΡΗ Φ. ΔΗΜΗΤΡΙΟΥ



ΑΘΗΝΑ ΙΟΥΛΙΟΣ 1997

ΜΕΡΟΣ Α

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Οι Μεταφορές είναι στενά δεμένες με τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Η προσφορά των μεταφορών στην ανάπτυξη και βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, και δένουν στενά τις μεταφορές με την ανάπτυξη σ' ένα κύκλο αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης.

Συνεπακόλουθο είναι να 'χει παρατηρηθεί μια τεράστια ανάπτυξη των μεταφορών που τώρα, όπως και σ' ανάπτυξη των μεταφορών που τώρα, όπως και σ' όλες τις εποχές, είναι παράλληλη με την ανάπτυξη των ανθρώπινων κοινωνιών. Και η ανάπτυξη αυτή των μεταφορών πιστεύεται ότι θα συνεχιστεί με συνεχώς επιταχυνόμενο ρυθμό.

Τα άτομα που συμμετέχουν, ή έρχονται σε επαφή με ένα μεταφορικό σύστημα μπορεί γενικά να διακριθούν σε δύο κατηγορίες:

(1) Το προσωπικό, δηλαδή τα άτομα που είναι επιφορτισμένα με την λειτουργία του συστήματος.

(2) Τους χρήστες του συστήματος.

Τα χαρακτηριστικά εξάλλου των μετακινουμένων ατόμων επηρεάζουν τόσο τη δομή όσο και τη λειτουργία των συστημάτων, επειδή ακριβώς τα μεταφορικά συστήματα υπάρχουν και αναπτύσσονται για να ικανοποιήσουν την κινητικότητα των ατόμων που ενδιαφέρουν τη λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων, μπορεί να διακριθούν σε υποκειμενικά και αντικειμενικά.

Η διάκριση αυτή εξυπηρετεί μόνο τις μεθοδολογίες προσέγγισης/ανάλυσης αλλά και προσδιορισμού/ποσοτικής έκφρασης των χαρακτηριστικών. Όπως και να διακριθούν τα χαρακτηριστικά δεν πρέπει να λησμονείται ότι το σύνολο τους είναι

εκείνο που καθορίζει την συμπεριφορά του (των) ατόμου (ων) μέσα στο σύστημα.

Μερικά από τα πιο σημαντικά για το πρόβλημα των μεταφορών χαρακτηριστικά, που μπορεί να ενταχθούν στην κατηγορία των αντικειμενικών χαρακτηριστικών είναι:

α. Η οικονομική στάθμη (συνήθως ταξινομούνται οι χρήστες σε τρεις τουλάχιστον κατηγορίες εισοδήματος χαμηλό, μέσο, υψηλό).

β. Η ηλικία.

γ. Ο τύπος απασχόλησης (αν υφίσταται).

δ. Τα γνωρίσματα της κοινωνικής μονάδας από την οποία προέρχονται (π.χ. νοικοκυριά) και τα οποία ως ένα βαθμό διαμορφώνουν τις ανάγκες και τις συνήθειες των χρηστών.

Πρέπει εξ άλλου να σημειωθεί ότι στους χρήστες ενός μεταφορικού συστήματος αποδίδονται ορισμένες ιδιότητες. Τούτο είναι αναγκαία για να γίνει εφικτός ο περιορισμός των πολυπληθών παραμέτρων που διαμορφώνουν την συμπεριφορά τους. Οι κυριότερες από τις ιδιότητες είναι οι εξής:

- Οι χρήστες έχουν επαρκή γνώση των προσφερομένων από το σύστημα δυνατοτήτων εξυπηρέτησης.
- Οι χρήστες ή οι ομάδες χρηστών που εξετάζονται, χαρακτηρίζονται από συνέπεια στις προτιμήσεις τους.
- Έχουν την δυνατότητα διάκρισης και ιεράρχησης των προσφερομένων εναλλακτικών λύσεων.

Η πιστότητα ενός μεταφορικού συστήματος μπορεί να διερευνηθεί μέσω μερικών βασικών χαρακτηριστικών. Τα χαρακτηριστικά αυτά περιλαμβάνουν τα εξής:

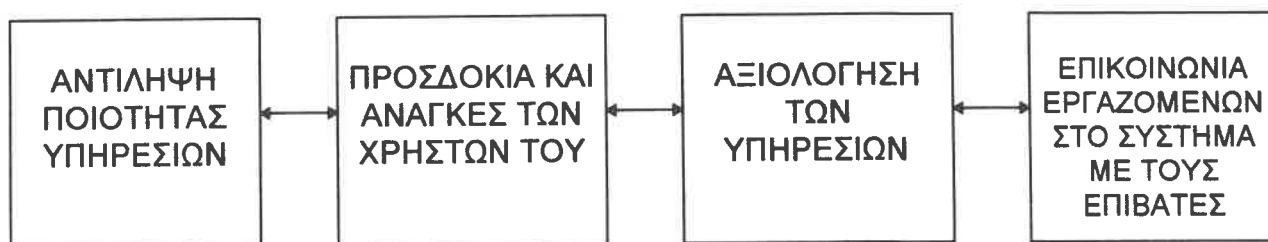
(α) Πλαισιώνοντας τους δείκτες λειτουργικότητας γύρω απ' αυτά τα πράγματα που οι επιβάτες θεωρούνται ποιοτικά.

(β) Κατανόηση των αναγκών του επιβάτη και των προσδοκιών του και χρησιμοποίηση αυτών έτσι ώστε να οδηγήσουμε την ανάπτυξη των τακτικών, των προγραμμάτων, των υπηρεσιών και την κατανομή των πόρων.

(γ) Χρησιμοποιώντας τις προσδοκίες βασιζόμενες στους επιβάτες, έτσι ώστε να μορφοποιήσουμε τους αντικειμενικούς στόχους του προγράμματος και με το να χρησιμοποιήσουμε μέτρα λειτουργικότητας βασιζόμενα στους επιβάτες, έτσι ώστε να προσδιορίσουμε πως ένας οργανισμός ή υπηρεσία μπορεί να πετύχει τους αντικειμενικούς στόχους.

(δ) Αναπτύσσοντας στρατηγικές και βελτιώνοντας τις υπηρεσίες και τα προϊόντα που παραλαμβάνονται και τους τρόπους με τους οποίους οι υπάλληλοι μπορεί να λειτουργήσουν, έτσι ώστε να επαυξήσουν την ποιότητα και να επιφέρουν συνεχή βελτίωση της χαότητας.

ΣΧΗΜΑ Ι: "Αξιοπιστία Μεταφορικού Συστήματος"



Αν επιχειρήσουμε μια ανάλυση όλων εκείνων των χαρακτηριστικών που επηρεάζουν την πιστότητα ενός μεταφορικού συστήματος, μπορούμε να επισημάνουμε τα παρακάτω:

Η αντίληψη της ποιότητας των υπηρεσιών που παρέχει ένα μεταφορικό σύστημα, αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα στη διερεύνηση της αξιοπιστίας του. Αυτή η αντίληψη είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τα εξής σημεία:

(α) Την γνώση των υπηρεσιών, προϊόντων και διευκολύνσεων που παρέχει το σύστημα,

(β) Το επίπεδο της ικανοποίησης του επιβάτη με βάση τις παρεχόμενες υπηρεσίες και

(γ) Τι θεωρούν οι επιβάτες ως στοιχεία της υψηλής ποιότητας αυτών των υπηρεσιών.

Η γνώση των υπηρεσιών και διευκολύνσεων που παρέχει ένα σύστημα, εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την προβολή που επιχειρούν οι οργανισμοί ή οι φορείς που συνθέτουν αυτό το σύστημα. Αυτό φυσικά προϋποθέτει την αμέριστη συμπαράσταση του κράτους, την ενημέρωση του επιβατικού κοινού μέσα από τα μέσα μαζικής επικοινωνίας και μέσα από ένα σύνολο διαδικασιών την ένταξη των μεταφορικών συστημάτων σ' ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο σε σχέση με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς που διατίθεται γι' αυτό το σκοπό.

Από την άλλη πλευρά το επίπεδο ικανοποίησης του επιβάτη μπορεί να εκφραστεί με διάφορους τρόπους. Πρώτα απ' όλα ο επιβάτης ενδιαφέρεται για κάποιες στοιχειώδεις παραμέτρους που αξιολογούν ένα σύστημα, όπως η βελτίωση της ασφάλειας, οι καθυστερήσεις στην εξέλιξη των δρομολογίων, οι παρεχόμενες υπηρεσίες εντός των σταθμών και μέσα στα μέσα μεταφοράς, το κόστος μεταφοράς (κόμιστρο).

Όλα αυτά υποδηλώνουν την προσπάθεια που γίνεται εκ μέρους των επιβατών να ιεραρχήσουν, ανάλογα με τα θέματα που τους απασχολούν, τις ανάγκες τους και τις απαιτήσεις τους.

Αυτό άλλωστε έχει να κάνει και με τα στοιχεία που οι επιβάτες θεωρούν ως συστατικά της υψηλής ποιότητας, που είναι η χρηματοδότηση αυτών των συστημάτων (τις πιο πολλές φορές από το κράτος ή την Ευρωπαϊκή Κοινότητα), ο καλός και προσεχτικός σχεδιασμός του συστήματος, οι Διοικητικές δραστηριότητες και οι συνεργασίες με το κράτος σ' όλα τα επίπεδα.

Οι προσδοκίες των επιβατών και οι ανάγκες τους έχουν να κάνουν με τα παρακάτω σημεία:

- (i) Με την παροχή ασφαλών και αξιόπιστων πληροφοριών,
- (ii) Την συλλογή πληροφοριών μέσα από το κάθε σύστημα,
- (iii) Με το να αποβλέπουν ο επιβάτες στην μείωση του χρόνου της διαδρομής μέσα από την επιλογή ενός μέσου μεταφοράς ανάμεσα στα εξεταζόμενα ανταγωνιστικά μέσα.

Η αξιολόγηση των παρεχομένων υπηρεσιών, είναι ένας άλλος σημαντικός παράγοντας στην αναζήτηση της καλύτερης εκλογής για το επιβατικό κοινό.

Το επιβατικό κοινό αξιολογεί και άλλα στοιχεία όπως η συντήρηση, η ασφάλεια και οι πληροφορίες, που συνθέτουν το οικοδόμημα του κάθε συστήματος. Οι περισσότεροι άνθρωποι (επιβατικό κοινό) πιστεύουν ότι όλα τα παραπάνω χαρακτηριστικά είναι απαραίτητα για την λειτουργία ενός συστήματος, αλλά τα πιο ουσιώδη είναι ο τομέας της ασφάλειας και οι πληροφορίες - εκπαίδευση που παρέχονται από το σύστημα.

Αυτά τα στοιχεία άλλωστε αποτελούν το θεμέλιο λίθο για να λειτουργήσει ένα σύστημα, με τρόπο άρτιο και αποτελεσματικό.

Η επικοινωνία των εργαζομένων του οργανισμού ή φορέα που κινεί τα νήματα του κάθε συστήματος, με το επιβατικό κοινό αποτελεί ίσως το πρώτο σκαλοπάτι για την προσέλκυση των πελατών του. Αυτό προϋποθέτει ότι οι εργαζόμενοι του συστήματος, έχουν σωστή κατάρτιση πάνω στην εργασία τους, άριστη γνώση των υπηρεσιών που παρέχει το σύστημα.

Πολλές φορές άλλωστε έχει παρατηρηθεί, το φαινόμενο ότι εξαιτίας της κακής και απαράδεκτης συμπεριφοράς των εργαζομένων σ' αυτούς τους οργανισμούς, να αντιμετωπίσουμε τη διεθνή κατακραυγή ως κράτος.

Γι' αυτό απαιτείται, υπευθυνότητα, συνέπεια, ρεαλιστική αντιμετώπιση των επιβατών από τα μέλη του κάθε οργανισμού, αν επιθυμούμε φυσικά την ανάπτυξη των μεταφορών μας.

Είναι λοιπόν ανάγκη οι άνθρωποι που στελεχώνουν αυτές τις θέσεις, να είναι μορφωμένοι, ευγενικοί, με διάθεση να εξυπηρετούν το επιβατικό κοινό, διαφορετικά η κατάσταση θα παραμένει η ίδια, με επιπτώσεις αρνητικές για το μέλλον της οικονομίας μας αλλά και του τομέα των μεταφορών.

Το πρότυπο επιλογής μέσου μεταφοράς (Modal split model) μπορεί να οριστεί ως ο ανάλογος διαμερισμός του συνολικού αριθμού των ταξιδιών του ατόμου ανάμεσα στις διαφορετικές μεθόδους ή μέσα μεταφορών.

Πολλές διαφορετικές διαδικασίες έχουν αναπτυχθεί, με την προοπτική να διερευνήσουμε την επιλογή των μέσων μεταφοράς μέσα από τη διαδικασία σχεδιασμού των διαφόρων μεταφορικών συστημάτων. Όλα αυτά βασίζονται στην υπόθεση ότι για μια συνολική ταξιδιωτική ζήτηση, η αναλογία των επιβατών που

μεταφέρονται με σιδηρόδρομο, υπεραστικά λεωφορεία, εξαρτάται από την θέση που κατέχει το κάθε μέσο μεταφοράς σε σχέση πάντοτε με τα άλλα ανταγωνιστικά μέσα.

Το μέτρο της ανταγωνιστικότητας συνήθως απορρέει από την ανάλυση τριών ομάδων παραγόντων που είναι οι εξής:

1. Χαρακτηριστικά του ταξιδιού που πρόκειται να πραγματοποιηθεί, όπως π.χ. το συνολικό μήκος της διαδρομής, η ώρα της ημέρας που πραγματοποιείται το ταξίδι, ο σκοπός του ταξιδιού.

2. Χαρακτηριστικά του ατόμου που πραγματοποιεί το ταξίδι, όπως π.χ. η ιδιοκτησία (κατοχή) αυτοκινήτου, το εισόδημα, η κοινωνική του θέση.

3. Χαρακτηριστικά του μεταφορικού συστήματος, όπως π.χ. ο χρόνος ταξιδιού, το κόστος μεταφοράς (κόμιστρο), η πρόσβαση σ' αυτό, η άνεση που παρέχει.

Τα πρόσφατα πρότυπα επιλογής μέσου μεταφοράς υπάγονται σε δύο (2) κατηγορίες:

1. Μοντέλα τα οποία εφαρμόζονται πριν από το στάδιο κατανομής των μετακινήσεων, και κατανέμουν ένα μέρος της συνολικής ταξιδιωτικής ζήτησης στα διάφορα μέσα μεταφοράς που διατίθεται. [TRIP END MODAL SPLIT MODELS].
2. Μοντέλα τα οποία κατανέμουν τα μερίδια των δοθέντων μετακινήσεων που απορρέουν από το στάδιο της κατανομής στα διάφορα ανταγωνιστικά μέσα μεταφοράς. Αυτά αναφέρονται ως [TRIP INTER CHANGE MODAL SPLIT MODELS].

Μια αποτυχία των παραπάνω προτύπων (μοντέλων) είναι η αδυναμία τους να προσδιορίσουν και να χειριστούν ξεχωριστά αυτά τα άτομα που δεν μπορούν να επιλέξουν άλλο μέσο μεταφοράς παρά μόνο τα δημόσια, και αυτά τα άτομα τα οποία μπορούν να επιλέξουν ανάμεσα στα δημόσια μέσα μεταφοράς (σιδηρόδρομος,

υπεραστικό λεωφορείο) και τα αυτοκίνητά τους. Σε μια προσπάθεια να ξεπεραστεί αυτό το πρόβλημα, τα πρότυπα αυτά έχουν αναπτυχθεί έτσι ώστε να βασίζονται στην ανάλυση της ατομικής συμπεριφοράς.

Η επιλογή ενός συγκεκριμένου μέσου μεταφοράς δεν είναι ούτε στατική αλλά ούτε και κάποια τυχαία διαδικασία.

Επηρεάζεται μεμονωμένα ή συλλογικά από πολλούς παράγοντες όπως η ταχύτητα, το μήκος της διαδρομής, η άνεση, το κόστος μεταφοράς, η αξιοπιστία των εναλλακτικών μέσων, η διαθεσιμότητα ειδικών μέσων μεταφοράς, η ηλικία, η σύνθεση του πληθυσμού και η κοινωνικοοικονομική κατάσταση των ατόμων που πραγματοποιούν αυτά τα ταξίδια.

Απ' όλους αυτούς τους δυναμικούς παράγοντες οι οποίοι επηρεάζουν την επιλογή του μέσου μεταφοράς, πολλοί απ' αυτούς δεν είναι δυνατό να διερευνηθούν αξιόπιστα και με ακρίβεια. Συνεπώς τέτοιοι παράγοντες τείνουν να παραλειφθούν ή να διασκορπιστούν από αναλύσεις αυτού του είδους, με την έννοια ότι οι επίδρασή τους είναι μηδαμινή ή μπορεί να αντιπροσωπεύονται από μερικές άλλες ευκολότερα ποσοτικές μεταβλητές.

Έτσι, αυτές οι μεταβλητές οι οποίες εμφανίζονται να είναι περισσότερο σημαντικές έχουν εξεταστεί σε βάθος και έχουν γίνει προσπάθειες για να αντλήσουμε ένα αξιόπιστο μέτρο της επίδρασής τους στην επιλογή του μέσου μεταφοράς.

ΜΕΡΟΣ Β

B1. ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ (σκοπός, γενικά περί του θεσμού των ΚΤΕΛ (ΚΤΕΛ Αργολίδος), ιστορικό)

Στο χώρο των οδικών μεταφορών υπάρχουν πολλοί ιδιωτικοί φορείς που σήμερα εκτελούν το μεγαλύτερο μέρος του όλου μεταφορικού έργου. Σκοπός τους είναι η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού, μέσα από ένα πλαίσιο διαδικασιών που να ικανοποιεί τις ανάγκες και απαιτήσεις του επιβατικού κοινού, έχοντας όμως ως στόχο τη συνεχή βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών.

Οι φορείς αυτοί λειτουργούν με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας, αλλά ελέγχονται, παρακολουθούνται, και σε πολλές περιπτώσεις επιδοτούνται από το Κράτος.

Η οργάνωση των φορέων αυτών έχει μεγάλη σημασία και ενδιαφέρει γενικότερα γιατί απ' αυτήν εξαρτάται και το επίπεδο της προσφερόμενης εξυπηρέτησης.

Οι πιο γνωστοί ιδιωτικοί φορείς μεταφορών είναι τα διάφορα αστικά ή υπεραστικά **Κοινά Ταμεία Εισπράξεων Λεωφορείων (Κ.Τ.Ε.Λ.)**, τα οποία ιδρύθηκαν πανελλαδικώς με το νόμο 2119 του 1952. Πρόκειται για ένα είδος κοινοπραξίας όλων των λεωφορειούχων ενός νομού ή μιας πόλης που έχει ζωή σαράντα πέντε (45) περίπου ετών στη χώρα μας.

Τα Κ.Τ.Ε.Λ. περιλαμβάνουν λεωφορεία καθένα από τα οποία ανήκει σε ένα ή περισσότερους ιδιοκτήτες. Οι ιδιοκτήτες παραχωρούν λεωφορείο στο Κοινό Ταμείο χωρίς να χάσουν την κυριότητά τους σ' αυτό.

Τα λεωφορεία του κάθε ΚΤΕΛ δρομολογούνται έτσι ώστε σε μια δεδομένη χρονική στιγμή συνήθως ένα μήνα, το κάθε λεωφορείο να έχει διανύσει το ίδιο αριθμό

χιλιομέτρων. Οι εισπράξεις συλλέγονται από το ΚΤΕΛ και αφού αφαιρεθούν όλα τα έξοδα, τα κέρδη μοιράζονται στους ιδιοκτήτες των λεωφορείων.

Η συντήρηση των οχημάτων γίνεται από τον κάθε ιδιοκτήτη με χρήματα που του εκχωρεί κάθε χρόνο ο φορέας.

Ο θεσμός των ΚΤΕΛ αποτελεί χαρακτηριστική ιδιομορφία της ελληνικής πραγματικότητας. Βασικό μειονέκτημα της οργανωτικής του δομής είναι το γεγονός ότι οι λεωφορειακές μονάδες δεν ανήκουν στον οργανισμό αλλά σε πολλούς ιδιοκτήτες που μπορούν κάθε στιγμή να τις αποσύρουν, μεταπωλήσουν κ.ο.κ.

Το γεγονός αυτό έχει ιδιαίτερη σημασία για την ηλικία και την κατάσταση συντήρησης των λεωφορείων.

Οι εγκαταστάσεις του ΚΤΕΛ Αργολίδος στην Αθήνα, βρίσκονται στην Λεωφόρο Κηφισού 100 εκεί που είναι και οι εγκαταστάσεις των περισσότερων ΚΤΕΛ της χώρας.

Μολονότι όμως βρισκόμαστε στα τέλη του 20ου αιώνα, η κατάσταση των εγκαταστάσεων στην Αθήνα είναι επιεικώς απαράδεκτη και σίγουρα δεν συμβαδίζει με το γενικότερο πνεύμα εκσυγχρονισμού του όλου συστήματος.

Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ένα μεταφορικό σύστημα και ιδιαιτέρως ένα υπεραστικό σύστημα, λειτουργεί σωστά και αποτελεσματικά εάν και μόνον όλες οι παράμετροι που συνθέτουν αυτό το οικοδόμημα, παρουσιάζουν ευελιξία, αρμονία και γενικότερα δίνουν μια αξιόλογη εικόνα στο επιβατικό κοινό.

Από την άλλη πλευρά οι εγκαταστάσεις του ΚΤΕΛ Αργολίδος στην πόλη του Ναυπλίου, είναι σαφώς καλύτερες αν και υπάρχουν φυσικά προοπτικές για παραπέρα βελτίωσή τους. Το ΚΤΕΛ Αργολίδος στο Ναύπλιο, βρίσκεται επί της οδού Σιδηράς Μεραρχίας στο Κέντρο της πόλης, και είναι προσιτό για το επιβατικό κοινό

από κάθε σημείο της πόλης (αυτό οφείλεται κύρια στο ότι το Ναύπλιο είναι μια μικρή επαρχιακή πόλη).

Το ΚΤΕΛ Αργολίδος όπως και όλα τα ΚΤΕΛ της χώρας, υποχρεούνται σύμφωνα με τους όρους και τις προϋποθέσεις που καθορίζονται από το Υπουργείο Συγκοινωνιών και Μεταφορών να προβαίνουν στα παρακάτω:

- (α) να εξυπηρετεί όλες τις υπαγόμενες σ' αυτό λεωφορειακές γραμμές.
- (β) να μεριμνά για την παρά των ιδιοκτητών - μετόχων διατήρηση των λεωφορείων σε καλή κατάσταση, ευπρεπή εμφάνιση και ασφαλή λειτουργία.
- (γ) να εισπράττει τα καθορισμένα αντίτιμα των εισιτηρίων.
- (δ) να τηρεί επακριβώς τα καθορισμένα δρομολόγια και να εκτελεί και έκτακτα, όποτε οι επιβατικές ανάγκες το επιβάλλουν.
- (ε) να διατηρεί Σταθμούς ή Πρακτορεία εκκινήσεως και αφίξεως λεωφορείων όπως και περρίπτερα αναμονής επιβατών, να εγκαθιστά πινακίδες αφετηριών και στάσεων και να λαμβάνει όλα εκείνα τα μέτρα για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

B2. ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ - ΟΡΓΑΝΩΣΗ

I. ΔΙΑΔΡΟΜΗ

(1) Περιγραφή διαδρομής

Η διαδρομή που ακολουθεί το λεωφορείο όσο αφορά την υπεραστική γραμμή Ναυπλίου - Αθηνών, ορίζεται μέσω εθνικών, επαρχιακών, δημοτικών και κοινοτικών οδών, τέτοιας καταστάσεως, ώστε να εξασφαλίζεται η απρόσκοπτη και ασφαλής σ'

αυτές κίνηση των λεωφορείων αυτών. Η διαδρομή αυτή ορίζεται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να ικανοποιούνται κατά τον καλύτερο, ταχύτερο δυνατό τρόπο οι συγκοινωνιακές ανάγκες, για την εξυπηρέτηση των οποίων καθιερώθηκαν οι αντίστοιχες λεωφορειακές γραμμές.

Το συγκεκριμένο ΚΤΕΛ όσο αφορά τη γραμμή Αθηνών - Ναυπλίου, ακολουθεί τη διαδρομή που φαίνεται στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί παρακάτω και περιγράφεται ως εξής: Αν θεωρήσουμε τη γραμμή Αθηνών - Ναυπλίου, ως αρχή του ταξιδιού που πραγματοποιείται από τον Υπεραστικό Σταθμό Λεωφορείων της Λεωφόρου Κηφισού 100.

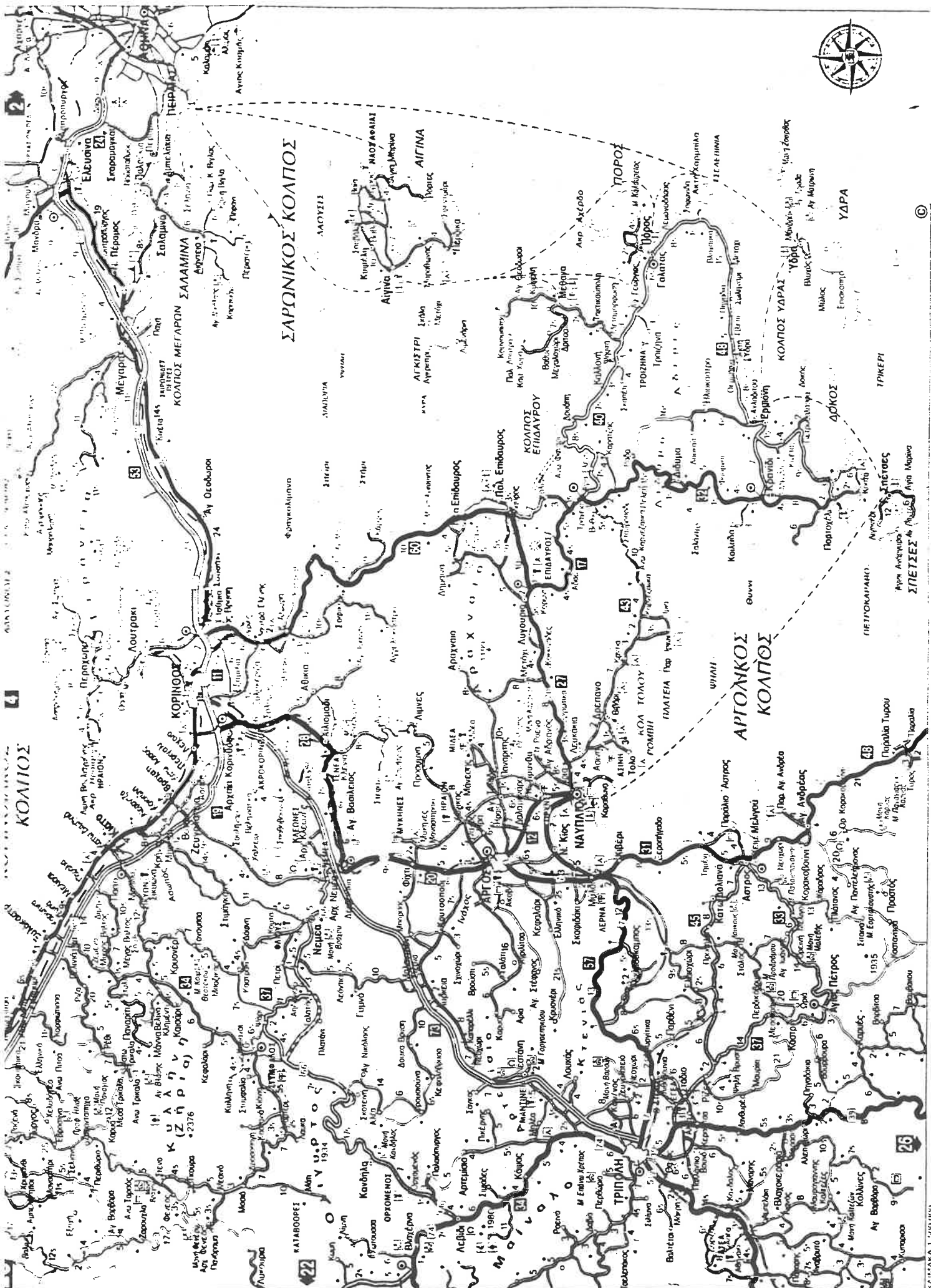
Ο Σταθμός αυτός αποτελεί το σημείο εκκίνησης και τερματισμού των υπεραστικών λεωφορείων για τα περισσότερα μέρη της Ελλάδος.

Στη συνέχεια το λεωφορείο στην περιοχή του Δαφνίου εισέρχεται ουσιαστικά στον Εθνικό αυτοκινητόδρομο Αθηνών - Κορίνθου.

Ακολουθώντας τη διαδρομή κατά μήκος της Εθνικής οδού, στο ύψος του Ισθμού (77 χλμ.) το λεωφορείο δύναται να ακολουθήσει δύο διαφορετικές διαδρομές. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί να διέλθει μέσα από την πόλη της Κορίνθου εάν το απαιτούν οι επιβατικές ανάγκες, ή να συνεχίσει την πορεία του ώστε να εισέλθει στον επαρχιακό δρόμο Κορίνθου - Ναυπλίου.

Ολοκληρώνοντας τη διαδρομή του λεωφορείου, αυτό διέρχεται από τα χωριά Σολωμός, Χιλιόμοδι, Αγ. Βασίλειο, Φίχτι και το Κουτσοπόδι καταλήγοντας στο Άργος και τερματίζοντας τη διαδρομή στο Ναύπλιο. Η συνολική διανυόμενη απόσταση είναι εκατόν σαράντα επτά χιλιόμετρα (147 χλμ.) και ο χρόνος που απαιτείται (κατά μέσο όρο) είναι περίπου δύο ώρες και τριάντα λεπτά (2h 30').

Οι αποστάσεις των κυρίων στάσεων καθώς και οι χρόνοι που απαιτούνται για να διανυθούν οι συγκεκριμένες αποστάσεις παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί.



ΠΙΝΑΚΑΣ 1

ΠΙΝΑΚΑΣ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ - ΧΡΟΝΩΝ

ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ	ΑΠΑΙΤΟΥΜΕΝΟΣ ΧΡΟΝΟΣ	ΧΡΟΝΟΣ ΣΤΑΘΜΕΥΣΗΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΧΡΟΝΟΣ
ΝΑΥΠΛΙΟ - ΑΡΓΟΣ	12 Km	12΄	3΄	
ΑΡΓΟΣ - ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΑ (ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ)	20 Km	22΄	0΄-1΄	
ΔΕΡΒΕΝΑΚΙΑ (ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ) ΚΟΡΙΝΘΟΣ	32 Km	39΄	0΄-1΄	
ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΙΣΘΜΟΣ	6.00 Km	6΄	3΄	
ΙΣΘΜΟΣ - ΑΘΗΝΑ	77.00 Km	58΄	5΄	148΄ - 150΄
ΣΥΝΟΛΟ	147 Km	137΄	11΄-13΄	

Η μέση ταχύτητα της διαδρομής δίνεται από τον τύπο

$$\bar{U} = \frac{S}{t} = \frac{147\text{Km}}{2.50\text{hr}} = 58.80\text{Km / hr}.$$

II. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΔΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Η κατάσταση του οδικού δικτύου της χώρας μας, έχει αποτελέσει στο παρελθόν αντικείμενο πολλών συζητήσεων και ερευνών. Δυστυχώς αν και έχουν χυθεί τόνοι μελάνι για την βελτίωση αυτού του τόσο σημαντικού τομέα, εν τούτοις η κατάσταση σ' αρκετά σημεία εξακολουθεί να είναι τραγική. Από τον κανόνα αυτό

φυσικά δεν ήταν δυνατό να ξεφύγει ούτε ο εθνικός αυτοκινητόδρομος Αθηνών - Κορίνθου, αλλά ούτε και οι επαρχιακοί δρόμοι που οδηγούν στο Ναύπλιο.

Κατά την τελευταία πενταετία έχουν γίνει πολλές προσπάθειες για την αναμόρφωση και βελτίωσή του συγκεκριμένου Εθνικού Δικτύου. Οι διαπλατώσεις που έχουν πραγματοποιηθεί σε ορισμένα σημεία της Εθνικής οδού, η θεσμοθέτηση βελτιωμένων ορίων ταχυτήτων και η κατασκευή νέων τμημάτων του αυτοκινητοδρόμου, έχουν βοηθήσει αρκετά στην βελτίωση της όλης κατάστασης.

Από την άλλη πλευρά υπάρχουν κάποια σημεία της Εθνικής οδού, όπως η Κακιά Σκάλα όπου έχουν σημειωθεί αρκετά ατυχήματα. Ατυχήματα που έχουν κοστίσει την ζωή σε δεκάδες συνανθρώπους μας και έχουν προκαλέσει διάφορα κινητικά προβλήματα σε πολλούς άλλους.

Φυσικά δεν είναι δυνατόν να ρίξουμε όλο το βάθος των ατυχημάτων στο οδικό δίκτυο, γιατί αυτό δεν θα ήταν δίκαιο. Απλούστατα πιστεύω ότι οι κακοτεχνίες που παρουσιάζονται στο οδόστρωμα, η επικινδυνότητα πολλών στροφών (μη σωστή χάραξή τους), η ολισθηρότητα του οδοστρώματος (skid resistance), η μη ύπαρξη προστατευτικών νησίδων ανάμεσα στα δύο ρεύματα της κυκλοφορίας είναι μερικοί από τους παράγοντες που σε συνδυασμό με την ελλιπή κατάρτιση των οδηγών (γενικά) έχουν αποτελέσει πολλές φορές τις μεγαλύτερες αιτίες των ατυχημάτων.

Προσωπική μου άποψη είναι ότι δεν νοείται εθνικό δίκτυο, όπως αυτό της Αθηνών - Κορίνθου, να μην πληροί στοιχειώδεις ανάγκες του μεταφορικού κοινού, και κάθε φορά (ιδίως σε περιόδους αιχμής) να θρηνούμε αναρίθμητες ανθρώπινες ζωές.

Η Κακιά Σκάλα όπως προαναφέρθηκε νωρίτερα είναι ένα σημείο, όπου έχουν προκληθεί ατυχήματα όχι μόνο εξαιτίας της χάραξης του εθνικού αυτοκινητοδρόμου αλλά και από διάφορες κατολισθήσεις που συμβαίνουν αρκετά συχνά. Γι' αυτό το

λόγο πιστεύω ότι η τοποθέτηση πλεγμάτων είναι απαραίτητη ώστε να αποτρέπει την πτώση βράχων επάνω στο οδόστρωμα.

Ένα εθνικό δίκτυο πρέπει να παρέχει όλες εκείνες τις προϋποθέσεις που να διασφαλίζουν την ασφάλεια του επιβατικού κοινού, να εξασφαλίζει τις στοιχειώδεις ανάγκες του επιβατικού κοινού όπως Σταθμούς καυσίμων, Εστιατόρια, χώρους για στάθμευση κ.λπ.

Όσον αφορά τον επαρχιακό δρόμο Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου τα προβλήματα που παρουσιάζονται είναι αρκετά. Ο δρόμος αυτός είναι αρκετά στενός στα περισσότερα σημεία, οι στροφές αρκετές και πάρα πολύ επικίνδυνες, που οπωσδήποτε προβληματίζουν τους οδηγούς. Το οδόστρωμα είναι γενικά κακοφτιαγμένο, σε αρκετά σημεία δημιουργούνται σαμαράκια ενώ και οι πολυάριθμες σιδηροδρομικές διαβάσεις οξύνουν ακόμα περισσότερο το πρόβλημα. Συνοψίζοντας, πρέπει να πούμε ότι η εθνική πολιτική σχετικά με τα εθνικά μας δίκτυα, πρέπει να απασχολήσει όλους εκείνους που είναι υπεύθυνοι γι' αυτά τα μεγάλα έργα. Άλλωστε η κατασκευή και βελτίωση των αυτοκινητοδρόμων, οφείλει και πρέπει να είναι εμπεριστατωμένη, άρτια και να συμβαδίζει πλήρως με τις Ευρωπαϊκές προδιαγραφές. Ο φόρος αίματος καθημερινά μας υποχρεώνει να προσπαθήσουμε να βελτιώσουμε την όλη κατάσταση του εθνικού δικτύου.

Ένα σωστό εθνικό δίκτυο, είναι επιτακτική ανάγκη, να αναβαθμίζει το κύρος της χώρας μας, ενώ παράλληλα να υπάρχουν σημαντικά οφέλη για το κράτος (μείωση κόστους ατυχημάτων, ασφαλειών κ.ά.).

Ένα τελευταίο θέμα που αφορά τη κατάσταση του οδικού δικτύου, είναι το γεγονός της συντήρησης (maintenance). Η συντήρηση πρέπει να είναι τακτική,

επιμελημένη και να έχει ως σκοπό την πρόληψη οποιαδήποτε ατυχήματος και όχι την αντιμετώπιση οποιαδήποτε ανάγκης μετά από κάποιο σοβαρό τροχαίο ατύχημα.

2. Γενικά σημεία στάσεων

Οι στάσεις που πραγματοποιεί το υπεραστικό λεωφορείο της γραμμής Αθηνών - Ναυπλίου ορίζονται κατά κανόνα ως εξής:

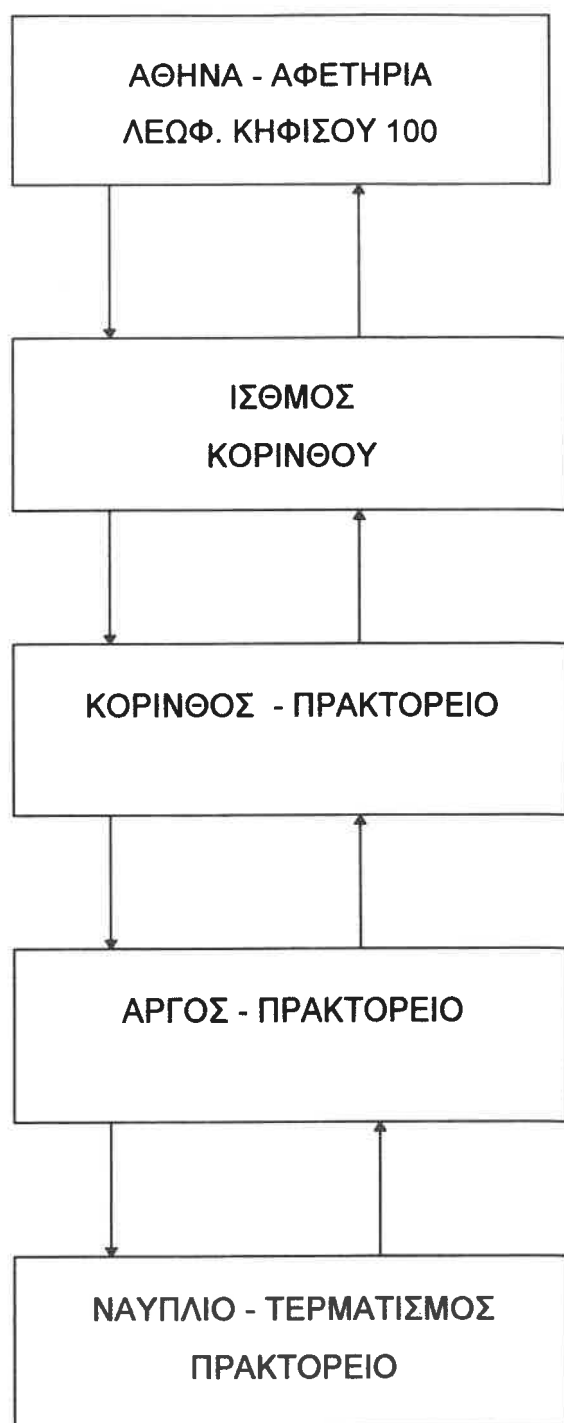
(α) Σε κατάλληλες θέσεις που ευρίσκονται στο ενδιάμεσο της διαδρομής πόλεων, κωμοπόλεων, χωριών και οικισμών, μέσω των οποίων διέρχεται και εξυπηρετεί αυτές η αντίστοιχη λεωφορειακή γραμμή. Στην περίπτωση που στις πόλεις, κωμοπόλεις, χωριά και οικισμούς αυτούς υφίσταται σταθμός εκκινήσεως και αφίξεως υπεραστικών λεωφορείων, η θέση αυτή είναι δυνατόν να συμπίπτει μ' αυτή του σταθμού.

(β) Στην συμβολή της οδού της διαδρομής των λεωφορείων προς οδό που οδηγεί σε πόλη, κωμόπολη, χωριό ή οικισμό που εξυπηρετείται από την αντίστοιχη λεωφορειακή γραμμή.

(γ) Όταν πρόκειται για ενδονομαρχιακή γραμμή, σε θέσεις που το επιβάλλουν οι συγκοινωνιακές ανάγκες.

(δ) Ο καθορισμός των στάσεων των λεωφορείων σε αυτοκινητόδρους και σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, απαγορεύεται, εάν δεν έχουν καθορισθεί γι' αυτό ειδικοί χώροι.

3. Οργανόγραμμα κυρίων στάσεων



III. ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ

(1) Τα υπεραστικά λεωφορεία που διεξάγουν τη συγκεκριμένη διαδρομή Ναυπλίου - Αθηνών και αντιστρόφως, έχουν κατά μέσο όρο ηλικία από οκτώ (8) έως είκοσι δύο (22) έτη. Το γεγονός αυτό αποδεικνύει ότι στο σύνολό τους είναι αρκετά παλιά, χωρίς δε αυτό να αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για τη χρησιμοποίησή τους εφόσον βέβαια συντηρούνται ανά τακτικά χρονικά διαστήματα. Οι τύποι των λεωφορείων σύμφωνα με τις προδιαγραφές είναι δύο (2) οι εξής:

α. Y_1 , όπου κατά βάση αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος του στόλου των λεωφορείων (περίπου το 90%) και

β. Y_4 , όπου αποτελούν το 10% του συνόλου του στόλου των λεωφορείων και χρησιμοποιούνται σπανιότερα σε σχέση με το Y_1 .

Στα παλαιότερα χρόνια ο τύπος των λεωφορείων που χρησιμοποιούνται ήταν τα *ΜΛ - παρεμφερούς* τα οποία ήταν χωρητικότητας 30 θέσεων. Σήμερα αυτού του τύπου τα λεωφορεία χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο σε τοπικές συγκοινωνίες της περιοχής του Ναυπλίου.

Η κατασκευάστρια εταιρία Mercedes Benz είναι αυτή που αποτελεί το σύνολο των λεωφορείων και το καύσιμο που χρησιμοποιείται για την κίνηση είναι το DIESEL (κίνησης) (πετρελαιοκίνητα).

(2) Η χωρητικότητα των λεωφορείων τύπου Y_1 είναι πενήντα (50) θέσεων και χρησιμοποιούνται αποκλειστικά και μόνο για τη διαδρομή τη συγκεκριμένη. Στα δε Y_4 η χωρητικότητα είναι σαράντα θέσεων (40) και εξυπηρετούν ειδικότερα σε εσωτερικές διαδρομές στο νομό Αργολίδος.

3. Λειτουργικά στοιχεία

3α Τα συνήθη δρομολόγια που εξυπηρετούν τόσο το επιβατικό κοινό που μετακινείται προς Αθήνα, όσο και αυτό που μετακινείται προς Ναύπλιο παρουσιάζονται στους πίνακες που ακολουθούν. Παρατηρούμε ότι τα δρομολόγια είναι πολύ πυκνά τόσο από Αθήνα προς Ναύπλιο, όσο και από Ναύπλιο προς Αθήνα.

Η ευελιξία που παρέχει η πυκνότητα των δρομολογίων στο επιβατικό κοινό, βοηθά στην προσπάθεια που γίνεται για τη βελτίωση του συγκεκριμένου υπεραστικού συστήματος. Το Ναύπλιο και η ευρύτερη περιοχή της Αργολίδος, είναι μια περιοχή με τεράστιο τουριστικό ενδιαφέρον τόσο εγχώρια όσο και από το εξωτερικό. Το γεγονός άλλωστε αυτό υποδηλώνει την επιτακτική ανάγκη, ώστε το συγκεκριμένο σύστημα να είναι τόσο αξιόπιστο όσο και αποτελεσματικό.

Μ' αυτό τον τρόπο θα μπορεί το συγκεκριμένο σύστημα να προσελκύσει ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό επιβατών, ενώ παράλληλα θα μπορεί να ανταγωνιστεί με επιτυχία τα άλλα ανταγωνιστικά μέσα. Αυτό φυσικά θα αποβεί ωφέλιμο για τις μεταφορές και θα αυξήσει το κύρος του μεταφορικού φορέα. Σε κάθε περίπτωση εκτελέσεως από το ΚΤΕΛ δρομολογίου στην υπεραστική γραμμή Ναυπλίου - Αθηνών ισχύουν τα εξής:

(α) Σε κοινά δρομολόγια στην παραπάνω διαδρομή, επιτρέπεται η μετάβαση ή ελεύθερη παραλαβή επιβατών μέχρι των ορίων της αστικής περιοχής των πόλεων, και η αποβίβαση τους σε οποιοδήποτε σημείο της διαδρομής πέρα της αστικής περιοχής των εν λόγω πόλεων.

(β) Στα ταχεία δρομολόγια προς Αθήνα η παραλαβή επιβατών περιορίζεται κατά τη μετάβαση εντός του νομού του ΚΤΕΛ κατά την επιστροφή εντός του Ν.

Απτικής. Η αποβίβαση επιβατών περιορίζεται κατά την μετάβαση στις πρωτεύουσες των νομών απ' τις οποίες διέρχεται η γραμμή, κατά την επιστροφή εντός των ορίων του νομού όπως και η έδρα του ΚΤΕΛ.

(γ) Σε υπερταχεία δρομολόγια προς Αθήνα τόσο η παραλαβή όσο και η αποβίβαση περιορίζεται αποκλειστικά στην αφετηρία και το τέρμα της γραμμής αντιστοίχως.

ΠΙΝΑΚΑΣ 2
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΑΘΗΝΩΝ - ΝΑΥΠΛΙΟΥ
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1997

Α/Α	ΩΡΕΣ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	0600	ΑΘΗΝΑ - ΑΡΓΟΣ - ΝΑΥΠΛΙΟ	
2	0800	-//-	
3	0900	ΑΘΗΝΑ - ΚΡΑΝΙΔΙ - ΝΑΥΠΛΙΟ	
4	0930	ΑΘΗΝΑ - ΑΡΓΟΣ - ΝΑΥΠΛΙΟ	
5	1030	-//-	
6	1130	-//-	
7	1230	-//-	
8	1330	-//-	
9	1430	-//-	
10	1520	ΑΘΗΝΑ - ΚΡΑΝΙΔΙ - ΝΑΥΠΛΙΟ	ΕΚΤΟΣ ΚΥΡΙΑΚΗΣ (ΜΕΣΩ ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ)
11	1530	ΑΘΗΝΑ - ΑΡΓΟΣ - ΝΑΥΠΛΙΟ	
12	1630	-//-	
13	1715	ΑΘΗΝΑ - ΚΡΑΝΙΔΙ - ΝΑΥΠΛΙΟ	ΚΑΘΕ ΚΥΡΙΑΚΗ (ΜΕΣΩ ΕΠΙΔΑΥΡΟΥ)
14	1730	ΑΘΗΝΑ - ΑΡΓΟΣ - ΝΑΥΠΛΙΟ	
15	1830	-//-	
16	1930	-//-	
17	2030	-//-	
18	2230	-//-	ΚΑΘΕ ΚΥΡΙΑΚΗ

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΤΕΛ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ (ΑΘΗΝΑ): 5134588

ΤΙΜΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ: 2350 δρχ.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΝΑΥΠΛΙΟΥ - ΑΘΗΝΩΝ

ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1997

Α/Α	ΩΡΕΣ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ	ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ
1	0500	ΝΑΥΠΛΙΟ - ΑΡΓΟΣ - ΑΘΗΝΑ	
2	0530	-//-	
3	0600	-//-	
4	0700	-//-	
5	0810	-//-	
6	0910	-//-	
7	1030	-//-	
8	1045	ΝΑΥΠΛΙΟ - ΚΡΑΝΙΔΙ - ΑΘΗΝΑ	
9	1210	ΝΑΥΠΛΙΟ - ΑΡΓΟΣ - ΑΘΗΝΑ	
10	1310	-//-	
11	1410	-//-	
12	1510	-//-	
13	1610	-//-	
14	1710	-//-	
15	1830	-//-	
16	2000	-//-	

ΣΗΜΕΙΩΣΗ:

ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΚΤΕΛ ΑΡΓΟΛΙΔΟΣ (ΝΑΥΠΛΙΟ): (0752) 27323

ΤΙΜΗ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟΥ: 2350 δραχ.

3β Τα αποτελέσματα που παρουσιάζονται στους πίνακες 3 και 4, πηγάζουν από την ταξιδιωτική εμπειρία που απέκτησε ο μελετητής αυτής της Διπλωματικής Εργασίας, κατά το διάστημα από 14 Νοεμβρίου έως και 25 Μαρτίου 1997. Τα στατιστικά στοιχεία φανερώνουν μια διατήρηση της χρονικής διάρκειας του ταξιδιού στα προβλεπόμενα όρια, ενώ και οι αντίστοιχες μέσες ταχύτητες που καταγράφηκαν κυμαίνονται γύρω στα εξήντα (60) Km/hr.

Η συνέπεια αυτή στη χρονική διάρκεια του ταξιδιού, βοηθά στην ανανέωση της εμπιστοσύνης του επιβατικού κοινού και παράλληλα αναβαθμίζει το κύρος αυτού του φορέα.

Από την άλλη πλευρά οι χαμηλές γενικά ταχύτητες είναι προϊόν της ανομοιομορφίας που επικρατεί ανάμεσα στα Εθνικά δίκτυα και στα επαρχιακά.

Στον Εθνικό αυτοκινητόδρομο το λεωφορείο μπορεί να αναπτύξει ταχύτητα μεταξύ 80-90 Km/hr. Από την άλλη πλευρά στον επαρχιακό δρόμο Κορίνθου - Ναυπλίου, η συνεχής εναλλαγή του τοπίου δηλαδή άλλοτε υπάρχει μια μικρή ευθεία και άλλοτε αλλεπάλληλες επικίνδυνες στροφές (περιοχή Δερβενακίου - Νεμέας), καθυστερούν την εξέλιξη του ταξιδιού.

Σε γενικές γραμμές μπορεί να πει κανείς ότι η εφαρμογή του προγράμματος του ΚΤΕΛ Αργολίδος, κρίνεται ικανοποιητική παρόλο το γεγονός ότι το οδικό δίκτυο πάνω στο οποίο κινείται το όχημα δεν είναι το καλύτερο δυνατό.

Προοπτικές για τη βελτίωση τουλάχιστον της ταχύτητας υπάρχουν, αν και αυτό είναι περισσότερο αντικείμενο μιας εθνικής πολιτικής όσον αφορά τη βελτίωση του οδικού μας δικτύου.

3β. ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4

ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΑΘΗΝΩΝ - ΝΑΥΠΛΙΟΥ (ΚΤΕΛ)

(ΝΟΕ '96 - ΜΑΡ '97)

Α/Α	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (Km)	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (hr)	ΜΕΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ (Km/hr)
1	14 ΝΟΕ '96	147	2h 15'	65.33
2	21 ΝΟΕ '96	-//-	2h 30'	58.80
3	03 ΔΕΚ '96	-//-	2h 25'	60.82
4	04 ΙΑΝ '97	-//-	2h 26'	60.42
5	26 ΙΑΝ '97	-//-	2h 42'	58.03
6	17 ΦΕΒ '97	-//-	2h 28'	59.60
7	16 ΜΑΡ '97	-//-	2h 29'	59.15
8	23 ΜΑΡ '97	-//-	2h 30'	58.80

Οι μέσες τιμές της ταχύτητας και του χρόνου δίνονται από τους τύπους παρακάτω:

$$(\alpha) \bar{U}(8) = \frac{480.95 \text{ Km / hr}}{8} = 60.12 \text{ Km / hr}$$

και

$$(\beta) \bar{t}(8) = \frac{1185 \text{ min}}{8} = 148.125 \text{ min (ήτοι 2h 28')}$$

ΠΙΝΑΚΑΣ 5
ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΝΑΥΠΛΙΟΥ - ΑΘΗΝΩΝ (ΚΤΕΛ)
(ΝΟΕ '96 - ΜΑΡ '97)

A/A	ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (Km)	ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΤΑΞΙΔΙΟΥ (hr)	ΜΕΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΣΕ (Km/hr)
1	18 ΝΟΕ '96	147	2h 55'	65.33
2	1 ΔΕΚ '96	-//-	2h 20'	63.00
3	30 ΔΕΚ '96	-//-	2h 37'	56.18
4	19 ΙΑΝ '97	-//-	2h 29'	59.20
5	14 ΦΕΒ '97	-//-	2h 25'	60.83
6	25 ΦΕΒ '97	-//-	2h 32'	58.03
7	21 ΜΑΡ '97	-//-	2h 32'	58.03
8	25 ΜΑΡ '97	-//-	2h 34'	57.27

Οι μέσες τιμές της ταχύτητας και του χρόνου δίνονται από τους τύπους παρακάτω:

$$(\alpha) \bar{U}(8) = \frac{477.87 \text{ Km / hr}}{8} = 59.73 \text{ Km / hr}$$

και

$$(\beta) \bar{t}(8) = \frac{1194 \text{ min}}{8} = 149.25 \text{ min (ήτοι 2h 48')}$$

IV. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ

Το μεταφορικό έργο στη συγκεκριμένη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλο κατά την χειμερινή περίοδο, σ' αντίθεση όμως με την καλοκαιρινή περίοδο όπου η ζήτηση αυξάνεται θεαματικά. Η αντίθεση αυτή είναι αναμενόμενη, παρόλο που έχουμε να κάνουμε με μια περιοχή όπου τουλάχιστον ο τουρισμός ανθίζει σχεδόν όλο τον χρόνο.

Η επιβατική κίνηση κατά την χειμερινή περίοδο είναι αρκετά μειωμένη και το μεγαλύτερο μέρος του μεταφορικού έργου καλύπτεται από τους στρατευμένους του Κέντρου Εκπαίδευσης του Μηχανικού που εδρεύει στο Ναύπλιο.

Παρόλο όμως το γεγονός αυτό που αναλογεί κάπως την επιβατική κίνηση, εν τούτοις το ΚΤΕΛ Ν. Αργολίδος δεν έχει καταφέρει να προσφέρει εκείνα τα κίνητρα στους στρατευμένους (μειωμένα εισιτήρια - κάρτες πολλαπλών διαδρομών) με σκοπό να προσελκύσει ακόμα περισσότερους στρατευμένους. Το απλό εισιτήριο κοστίζει δύο χιλιάδες τριακόσιες πενήντα δραχμές (2.350 δρχ) και σε σχέση με το αντίστοιχο του τραίνου που κοστίζει χίλιες τετρακόσιες δραχμές (1.400 δρχ) καταλαβαίνει κανείς την μεγάλη διαφορά ανάμεσα στα κόμιστρα.

Από την άλλη πλευρά η επιβατική κίνηση κατά την καλοκαιρινή περίοδο είναι ιδιαίτερα αυξημένη και αυτό οφείλεται ιδιαίτερα στην μεγάλη τουριστική κίνηση, που γίνεται ολοένα και μεγαλύτερη τα τριήμερα (Παρασκευή - Κυριακή). Σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης υπάρχει πάντοτε η δυνατότητα για διάθεση περισσότερων δρομολογίων, ανάλογα πάντοτε με το ύψος της ζήτησης.

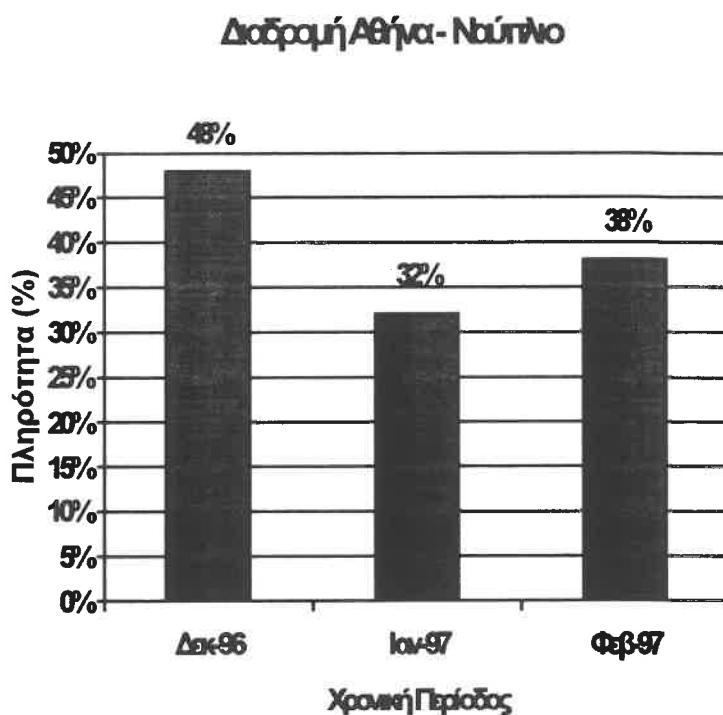
Ένα σημαντικό μειονέκτημα του ΚΤΕΛ Ν. Αργολίδος, που αποτελεί άλλωστε και τροχοπέδη στην εξυπηρέτηση του κοινού και ιδιαιτέρως των ξένων τουριστών

είναι η ανυπαρξία του Οργανισμού όσον αφορά τις κτιριακές εγκαταστάσεις τόσο στην Αθήνα όσο και στο Ναύπλιο.

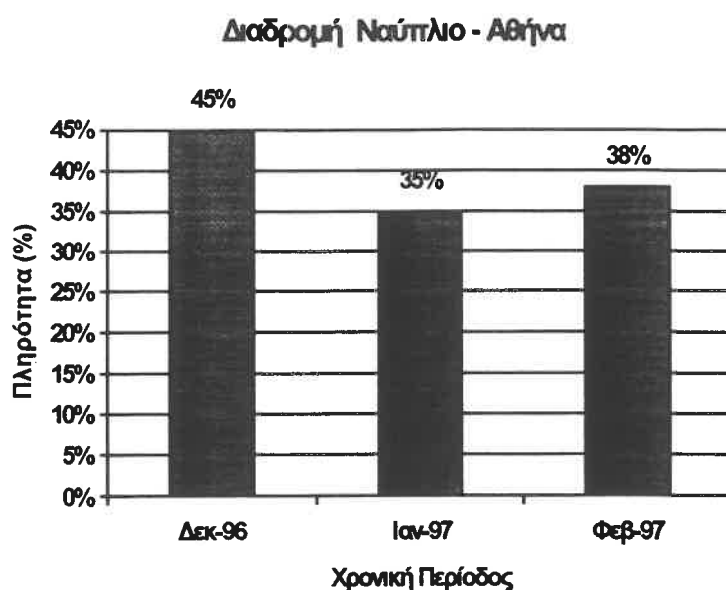
Στην συνέχεια και στις επόμενες σελίδες γίνεται μια καταγραφή - παρουσίαση της επιβατικής τόσο από Ναύπλιο προς Αθήνα (ΔΕΚ '96 - ΙΑΝ '97 - ΦΕΒ '97) ως και από Αθήνα προς Ναύπλιο (ΔΕΚ '96 - ΙΑΝ '97 - ΦΕΒ '97).

Γράφημα 1

Πληρότητα (%) - Χρονική Περίοδος



Γράφημα 2
Πληρότητα (%) - Χρονική Περίοδος



V. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ - ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Τα ΚΤΕΛ σε αντίθεση με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), δεν είναι εξοπλισμένα με χώρους δικούς τους όπου θα μπορούσε να γίνεται η συντήρησή τους. Αυτό άλλωστε αποτελεί το βασικότερο μειονέκτημα ως αναφορά τις συνθήκες συντηρήσεως τους, μια και οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ είναι αποκλειστικά υπεύθυνοι για τον νευραλγικό αυτό τομέα. Ο φορέας των ΚΤΕΛ κάθε χρόνο εκχωρεί στον κάθε ιδιοκτήτη ένα συγκεκριμένο ποσό γι' αυτό το σκοπό.

Η συντήρηση των υπεραστικών λεωφορείων γίνεται σε ιδιωτικά συνεργεία, με μέριμνα των ιδιοκτητών των λεωφορείων. Αυτό φυσικά υποδηλώνει το πόσο σοβαρή και υπεύθυνη πρέπει να είναι η αντιμετώπιση του ζητήματος από τους ιδιοκτήτες. Τα λεωφορεία αυτά λόγω της φύσεως της λειτουργίας τους και κατ' επέκταση του

μεγάλου αριθμού επιβατών που μεταφέρουν καθημερινά, επιβάλλεται να συντηρούνται όσο το δυνατόν συχνότερα.

Το γεγονός άλλωστε ότι πολλές ανθρώπινες ζωές θυσιάζονται καθημερινά στο βωμό της ασφάλτου, εξαιτίας πολλές φορές της κακής συντηρήσεως των οχημάτων, φέρνει στην επιφάνεια όλο και πιο πολύ τη σημασία της σοβαρής και πλήρους συντηρήσεως των. Η καταπόνηση άλλωστε των λεωφορείων αυτών σε καθημερινή βάση όπως και παλαιότητα τους σε αρκετές περιπτώσεις, καθιστούν τους οδηγούς και τους ιδιοκτήτες των λεωφορείων αποκλειστικά υπεύθυνους για την άρτια και σωστή λειτουργία τους. Το αμάξωμα, ο κινητήρας, το κιβώριο ταχυτήτων (αλλαγή λαδιών, υγρών συμπλέκτου), τα φρένα, το σύστημα ανάφλεξης και τροφοδοσίας, το τιμόνι και το μπροστινό τμήμα, οι ιμάντες, τα ελαστικά (πολλή σοβαρή υπόθεση), ο εξοπλισμός (όργανα ταμπλό, φώτα, προβολείς) είναι τα σημαντικά μέρη στα οποία ο έλεγχος και η συντήρηση οφείλουν να είναι εξονυχιστικοί και συχνοί.

Ο καλός, ο ευσυνείδητος και γενικότερα ο επαγγελματίας οδηγός ή ιδιοκτήτης που σέβεται πρώτα απ' όλα τον εαυτό του και τους συνανθρώπους του - επιβάτες θα μεριμνήσεις ώστε να διατηρεί το όχημα σε καλή και λειτουργική κατάσταση, αποκαθιστώντας εγκαίρως όποια βλάβη εμφανιστεί και συντηρώντας το για λόγους ασφαλείας (ιδιαίτερα) και λειτουργικότητας ανά τακτά χρονικά διαστήματα.

Ο κακός, ο ασυνείδητος και γενικότερα ο μη επαγγελματίας οδηγός - ιδιοκτήτης αμελεί για όλα τα παραπάνω με τα γνωστά σ' όλους μας τραγικά αποτελέσματα που βγαίνουν στην επιφάνεια σχεδόν πάντοτε μετά από κάποιο σοβαρό ατύχημα στο οποίο έχουν χάσει τη ζωή τους ή έχουν τραυματιστεί ανεπανόρθωτα πολλοί συνάνθρωποι μας.

Το γεγονός φυσικά ότι η συντήρηση πραγματοποιείται σε ιδιωτικά συνεργεία, δηλαδή σε συνεργεία που επιλέγουν αποκλειστικά και μόνον οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων, φέρνει στην επιφάνεια ένα μείζον θέμα, τη καταλληλότητα και εξειδίκευση των επιλεγομένων συνεργείων.

Οι ιδιοκτήτες ως υπεύθυνοι επαγγελματίες πρέπει να γνωρίζουν σε ποια συνεργεία πρέπει να αποταθούν, ποια είναι τα καταλληλότερα για τους τύπους των λεωφορείων που κατέχουν, και γενικότερα ποια είναι εξουσιοδοτημένα και αναγνωρισμένα ώστε να επιτελούν το έργο της συντήρησης αποτελεσματικά και σωστά.

Όλα αυτά τα επισημαίνω διότι η τυχαία, και χωρίς προηγούμενα διερεύνηση εύρεση ενός συνεργείου, πολλές φορές αποφέρει δυσάρεστες επιπτώσεις στη συντήρηση, με αποτέλεσμα κάποιες φορές οδυνηρά ατυχήματα στους εθνικούς μας δρόμους.

Αντιλαμβανόμαστε όλοι μας ότι η αξιοπιστία ενός μεταφορικού συστήματος είναι μια αλυσιδωτή ένωση πολλών παραγόντων όπως το επίπεδο παροχής υπηρεσιών, το κόστος μεταφοράς (κόμιστρο), η επάρκεια των μέσων μεταφοράς, η δυναμική του σε σχέση με άλλα ανταγωνιστικά μέσα και τέλος η συντήρηση τους η οποία είναι και ένα σημαντικό μέρος του όλου συστήματος.

Συνεπώς εφ' όσον η συντήρησή τους επαφίεται απόλυτα στους ιδιοκτήτες και μόνον, καταλαβαίνουμε όλοι μας ότι η υπευθυνότητα, ο επαγγελματισμός, ο σεβασμός της ανθρώπινης ζωής απ' αυτούς που είναι υπεύθυνοι για τα λεωφορεία, είναι τα κύρια σημεία ώστε να είμαστε απόλυτα σίγουροι τουλάχιστον από τεχνικής πλευράς ότι το ταξίδι μας θα είναι σίγουρο, άνετο και πάνω απ' όλα ασφαλές.

Η εσωτερική καθαριότητα των λεωφορείων ανήκει ουσιαστικά στην απόλυτη δικαιοδοσία των οδηγών και των ιδιοκτητών των λεωφορείων. Αυτοί είναι υπεύθυνοι για την ευταξία, ευπρέπεια και γενικότερα για τη συνολική εμφάνιση των οχημάτων. Κρίνοντας τουλάχιστον από τα υψηλά στάνταρ που επικρατούν στις χώρες της Ε.Ο.Κ., είμαστε σαν κράτος αναγκασμένοι να προσφέρουμε στους επιβάτες ένα υψηλό και αναβαθμισμένο επίπεδο υπηρεσιών. Η αξιοπιστία άλλωστε ενός υπεραστικού συστήματος μεταφορών, στηρίζεται αρκετές φορές και σε παράγοντες που έχουν λιγότερη σχέση με την λειτουργία του, όπως η καθαριότητα, η ευπρέπεια, η καλή συμπεριφορά οδηγών κ.ά.

Δεν θα πρέπει λοιπόν να λησμονούμε ότι είμαστε μια άκρως τουριστική χώρα και ως εκ τούτου το προφίλ της λειτουργικότητας των μέσων μεταφοράς οφείλει και πρέπει να παρέχει αξιοπιστία των παρεχομένων υπηρεσιών στους πελάτες του, είτε αυτοί είναι πολίτες του κράτους είτε αλλοδαποί.

Πολλές φορές άλλωστε η εικόνα της Ελλάδος προς τα έξω έχει απαυρωθεί, εξαιτίας κάποιων παραλείψεων (ειδικά στις συγκοινωνίες), οι οποίες είναι δυνατό να έχουν δυσάρεστα αποτελέσματα στην οικονομία μας που δεν είναι και τόσο ανθηρή.

Συνεκτιμώντας όλα αυτά καταλήγουμε στο συμπέρασμα ότι αν θέλουμε να προσελκύσουμε ολοένα και μεγαλύτερο αριθμό επιβατών σ' ένα σύστημα, είμαστε υποχρεωμένοι να αντεπεξέλθουμε στις απαιτήσεις των επιβατών (στο μέτρο της λογικής πάντοτε) και να προσπαθούμε να προσφέρουμε ένα επίπεδο υπηρεσιών υψηλό από κάθε άποψη, έτσι ώστε να μπορούμε να θεωρούμαστε ανταγωνιστικοί διεθνώς.

VI. ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

1. ΔΙΟΙΚΗΣΗ

Τα ΚΤΕΛ είναι ιδιότυπο συνεταιρισμοί κοινής ωφελείας που λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Οι ιδιότυποι αυτοί συνεταιρισμοί διοικούνται από αιρετά Διοικητικά Συμβούλια (Δ.Σ). Όσα απ' αυτά έχουν δύναμη λεωφορείων πενήντα (50) και άνω είναι **πενταμελή**, ενώ όσα έχουν δύναμη μικρότερη των πενήντα (50) είναι **τριμελή**.

Ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος και τα υπόλοιπα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου εκλέγονται από τους μετόχους του ΚΤΕΛ ανά τριετία από τη Γενική Συνέλευση των μετόχων του ΚΤΕΛ.

Το Διοικητικό Συμβούλιο ευρίσκεται σε νόμιμη απαρτία εφ' όσον παρίστανται, όταν είναι πενταμελής τρία τουλάχιστον μέλη και όταν είναι τριμελές δύο τουλάχιστον μέλη. Οι αποφάσεις λαμβάνονται αντιστοίχως δια της απόλυτου πλειοψηφίας των παρόντων μελών. Όταν πρόκειται για πενταμελές Διοικητικό Συμβούλιο, σε περίπτωση ισοψηφίας για την λήψη αποφάσεων υπερισχύει η γνώμη του Προέδρου.

Στις συνεδριάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου μετέχει υποχρεωτικά χωρίς δικαίωμα ψήφου, ως Κρατικός αντιπρόσωπος, η Προϊστάμενος της Υπηρεσίας Συγκοινωνιών ή ο νομικός αναπληρωτής του.

Το Διοικητικό Συμβούλιο του ΚΤΕΛ είναι αρμόδιο για τα εξής:

- (α) εισηγείται στις αρμόδιες αρχές του έγκριση των τακτικών εποχιακών δρομολογίων,
- (β) αποφασίζει για την εκτέλεση ταχέων, υπερταχέων, και ειδικών δρομολογίων,

- (γ) ρυθμίζει τα σχετικά με την διοικητική διάρθρωση του ΚΤΕΛ, καθορίζει την δύναμη του προσωπικού αυτού και προσλαμβάνει τούτο, κατά τις ισχύουσες εκάστοτε διατάξεις,
- (δ) αποφασίζει το ίδιο την ίδρυση Υπηρεσίας συντηρήσεως, καθαρισμού, ανεφοδιασμού δια καυσίμων και λεωφορείων, εφ' όσον υφίστανται οι σχετικές πιστώσεις εγγεγραμμένες την υπό την Γενική Συνέλευση των μετόχων εγκεκριμένο προϋπολογισμό,
- (ε) αποφασίζει βάσει συγκεκριμένης από τη Γενική Συνέλευση ειδικής πιστώσεως, την αγορά επ' ονόματι του ΚΤΕΛ τροχαίου υλικού,
- (στ) αποφασίζει πάνω σ' όλα τα θέματα τα οποία δεν ανατίθενται ρητώς με το παρόν σε κάποιο άλλο όργανο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται με την έγκριση της Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων, να διορίσει Διευθυντή του Οργανισμού, καθορίζοντας τις αρμοδιότητες και την μηνιαία αμοιβή του. Ως Διευθυντής διορίζεται πρόσωπο το οποίο κατέχει τουλάχιστον απολυτήριο Γυμνασίου ή άλλης ισοτιμίας Σχολής της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

Όταν πρόκειται για ΚΤΕΛ τα οποία έχουν δύναμη άνω των ογδόντα (80) λεωφορείων τότε είναι υποχρεωτικός ο διορισμός Διευθυντού. Αυτός σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν προηγουμένως πρέπει να κατέχει κάποιον τίτλο σπουδών και πενταετή τουλάχιστον ευδόκιμη υπηρεσία σε συγκοινωνιακούς φορείς, είτε πτυχίο ανωτάτης σχολής της ημεδαπής ή της αλλοδαπής.

Ο διορισμός του δε, υπόκειται στην έγκριση του Νομάρχου, ο οποίος στην περίπτωση που δεν τον εγκρίνει διορίζει ως Διευθυντή ένα από άλλα τρία πρόσωπα τα οποία υποδεικνύονται γι' αυτό από το Διοικητικό Συμβούλιο.

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου είναι υπεύθυνος για τα παρακάτω:

- (α) ασκεί τη διεύθυνση και διαχείριση του ΚΤΕΛ σύμφωνα με τα οριζόμενα του άρθρου 21 παρ. 1 του ΝΔ. 229/94
- (β) εκτελεί τις εντολές της Δημόσιας Διοίκησης ως και τις αποφάσεις της Γενικής Συνέλευσης και του Διοικητικού Συμβουλίου του ΚΤΕΛ,
- (γ) μέριμνα για τη λήψη μέτρων βελτιώσεως των συνθηκών λειτουργίας και εκμεταλλεύσεως των ΚΤΕΛ,
- (δ) εκπροσωπεί το ΚΤΕΛ στο Δικαστήριο και εξωδίκως, ενώπιον πάσης Αρχής και έναντι παντός τρίτου.

Το Διοικητικό Συμβούλιο δύναται, κατόπιν ειδικής απόφασεως και εγγράφου εξουσιοδοτήσεως, να αναθέτει την εκπροσώπησή του σε συγκεκριμένες περιπτώσεις σε ένα ή περισσότερα μέλη του ή σε υπάλληλο του ΚΤΕΛ.

Ο Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου σε περίπτωση απουσίας του ή κωλύματος αναπληρώνεται από τον Αντιπρόεδρο.

2. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

1. Το πάσης κατηγορίας προσωπικό των Κοινών Ταμείων Εισπράξεως Λεωφορείων (ΚΤΕΛ) που λειτουργούν με βάση το Ν.Δ. 102/73 διακρίνεται σε:
 - (α) Προσωπικό Διοικήσεως και Διαχειρίσεως και
 - (β) Προσωπικό Κινήσεως.
2. Στο Προσωπικό Διοικήσεως και Διαχειρίσεως υπάγονται:
 - (α) Βοηθητικό Προσωπικό (φορτοεκφορτωτής, κλητήρας, φύλακας, καθαρίστρια).
 - (β) Αποθηκάριος
 - (γ) Αποθηκάριος υλικού

- (δ) Δακτυλογράφος
- (ε) Εκδότης Εισιτηρίων
- (στ) Γραφεύς
- (ι) Χειριστής Η/Υ
- (η) Προγραμματιστής Η/Υ
- (θ) Βοηθός Ταμία
- (ι) Βοηθός Γραμματέα
- (ια) Βοηθός Λογιστή
- (ιβ) Ταμίας
- (ιγ) Γραμματέας
- (ιδ) Λογιστής

Ο Διευθυντής τίθεται επί κεφαλής του Προσωπικού Διοικήσεως και Διαχειρίσεως, εφόσον έχει διορισθεί, αλλιώς τα καθήκοντά του ασκεί ο Λογιστής.

3. Στο Προσωπικό Κινήσεως υπάγονται:

- (α) Ο Εισπράκτορας
- (β) Ο Οδηγός
- (γ) Ο Ελεγκτής
- (δ) Ο Σταθμάρχης
- (ε) Ο Βοηθός Προϊσταμένου Κίνησης
- (στ) Ο Προϊστάμενος Κίνησης.

Όλο το προσωπικό, είτε ανήκει στο Προσωπικό Κινήσεως, είτε στο Προσωπικό Διοίκησης - Διαχείρισης, μπορεί να προάγεται σε οποιαδήποτε θέση, ανάλογα με τα προσόντα του.

4. Όλο το Προσωπικό των ΚΤΕΛ έχει εργοδότη το νομικό πρόσωπο του ΚΤΕΛ, πλην του οδηγού, ο οποίος έχει εργοδότη του ιδιοκτήτη της εντεταγμένης στο ΚΤΕΛ μονάδας εκμετάλλευσης, αλλά όμως διέπεται από τον παρόντα Κανονισμό, ως προς τα δικαιώματα, τα καθήκοντά τους και τις υποχρεώσεις του.

5. Το κάθε κατηγορίας Προσωπικό του ΚΤΕΛ διακρίνεται σε:

(α) Τακτικό, (β) Έκτακτο

- Τακτικό είναι το προσωπικό που εξυπηρετεί πάγιες και διαρκείς λειτουργικές ανάγκες του ΚΤΕΛ.

- Έκτακτο προσωπικό είναι εκείνο που προσλαμβάνεται για εκτέλεση ορισμένης έκτακτης και απρόβλεπτης εργασίας (π.χ. εποχιακή ανάγκη λόγω αυξημένης κίνησης, ασθένειας κ.λπ.) η διάρκεια της οποίας δεν πρέπει να υπερβαίνει τους έξι (6) μήνες.

6. Όλες οι κατηγορίες προσωπικού των ΚΤΕΛ απολαμβάνουν απόλυτα ίσης μισθολογικής, επιδοματικής και βαθμολογικής μεταχείρισης χωρίς να γίνεται διάκριση φύλου.

(β) Προσόντα Προσωπικού

Κανείς δεν μπορεί να προσληφθεί ως τακτικός ή έκτακτος υπάλληλος του ΚΤΕΛ, εφόσον δεν έχει τα παρακάτω γενικά και ειδικά, ανάλογα με την περίπτωση, προσόντα.

Κατά την εφαρμογή του παρόντος κανονισμού δεν γίνεται διάκριση φύλου.

1. ΓΕΝΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ

(α) Να έχει ελληνική ιθαγένεια και να είναι γραμμένος στα μητρώα ή δημοτολόγια Δήμου ή Κοινότητας ή την ιθαγένεια κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Κατ' εξαίρεση επιτρέπεται η πρόσληψη ομογενών που διαμένουν στην Ελλάδα.

(β) Να είναι ενήλικοι και ο άνδρας να έχει εκπληρώσει τις στρατιωτικές του υποχρεώσεις ή να έχει απαλλαχθεί νόμιμα απ' αυτές, εφόσον η απαλλαγή αυτή δεν οφείλεται σε σοβαρούς λόγους ασθένειας.

(γ) Να μην έχει καταδικασθεί σε στέρηση των πολιτικών του δικαιωμάτων ή σε οποιαδήποτε ποινή για κακούργημα, κλοπή, υπεξαίρεση, απάτη, εκβίαση, απιστία, χρήση και εμπορία ναρκωτικών ουσιών και γενικά για εγκλήματα κατά των ηθών σε βαθμό πλημμελήματος. Ακόμη να μην έχει παραπεμφθεί με τελεσίδικο βούλευμα για κακούργημα ή για κάποιο από τα παραπάνω αδικήματα.

(δ) Ειδικά για τους οδηγούς αλλά και όλο των προσωπικό κινήσεως πρέπει να είναι κατάλληλοι από άποψη υγείας για την εργασία που προορίζονται να εκτελέσουν.

Η σχετική καταλληλότητα, καθ' όλη τη διάρκεια που υφίσταται η σύμβαση εργασίας, πιστοποιείται από ιατρούς που έχουν συμβληθεί με Υπηρεσίες του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών ή από ιατρούς του ΙΚΑ, σύμφωνα με τα ισχύοντα, κατά περίπτωση. Τα πιστοποιητικά ισχύουν για δώδεκα (12) μήνες από της εκδόσεώς τους.

2. ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΩΝΤΑ

(α) Βοηθητικό Προσωπικό

Κλητήρας, φορτοεκφορτωτής ή φύλακας, καθαρίστρια, πρέπει να έχουν απολυτήριο υποχρεωτικής εκπαίδευσης και να μην έχουν υπερβεί το 50ο έτος της ηλικίας τους.

(β) Αποθηκάριος

Ο Αποθηκάριος πρέπει να έχει Απολυτήριο Λυκείου ή Γυμνασίου τριετούς φοίτησης και να μην έχει υπερβεί το 40ο έτος της ηλικίας του, σε περίπτωση απ' ευθείας πρόσληψης.

(γ) Αποθηκάριος υλικού

Ο Αποθηκάριος υλικού πρέπει να έχει Απολυτήριο Λυκείου ή εξατάξιου Γυμνασίου και να μην έχει υπερβεί το 35ο έτος της ηλικίας του, στην περίπτωση της απ' ευθείας πρόσληψης.

(δ) Δακτυλογράφος, Γραφέας, Βοηθός Ταμία, Βοηθός Γραμματέα, Βοηθός Λογιστής, Εκδότης εισιτηρίων και Βοηθός Προϊσταμένου Κίνησης

Πρέπει να έχουν Απολυτήριο Λυκείου ή εξατάξιου Γυμνασίου ή Πτυχίο Μέσης Εμπορικής Σχολής ή Σχολών της χώρας ή του εξωτερικού που αναγνωρίζονται από το Κράτος ως ισότιμες με αυτό και να μην έχουν υπερβεί το 35ο έτος της ηλικίας τους στην περίπτωση της απ' ευθείας πρόσληψης.

(ε) Χειριστής Η/Υ

Να έχει Απολυτήριο Λυκείου ή εξατάξιου Γυμνασίου και Πιστοποιητικό Χειριστή Η/Υ από αναγνωρισμένη από το Κράτος Σχολή ή ΤΕΛ αντίστοιχης ειδικότητας.

(στ) Προγραμματιστής Η/Υ

Να έχει πτυχίο Ανωτάτης Σχολής Πληροφορικής ή να είναι κάτοχος μεταπτυχιακού τίτλου Πληροφορικής ή Πτυχίο ΤΕΙ αντίστοιχης Σχολής της ημεδαπής ή της αλλοδαπής που αναγνωρίζεται ως ισότιμο μ' αυτό.

(ζ) Ο Ταμίας

Ο Ταμίας πρέπει να έχει Απολυτήριο Λυκείου ή εξατάξιου Γυμνασίου ή Πτυχίο Μέσης Εμπορικής Σχολής ή Σχολών της χώρας ή του εξωτερικού τουλάχιστον, που αναγνωρίζονται ως ισότιμες μ' αυτό από το Κράτος και να μην είναι μικρότερος των 25 ετών και μεγαλύτερος των 40 ετών, σε περίπτωση απ' ευθείας πρόσληψης.

(η) Γραμματέας

Ο Γραμματέας πρέπει να είναι πτυχιούχος Ανωτάτης Σχολής ή Σχολών της αλλοδαπής που αναγνωρίζονται ως ισότιμες μ' αυτό από το Κράτος και να μην έχει υπερβεί το 35ο έτος της ηλικίας του σε περίπτωση απ' ευθείας πρόσληψης.

(θ) Λογιστής

Ο Λογιστής πρέπει να έχει πτυχίο του Οικονομικού Τμήματος του Πανεπιστημίου Αθηνών, ή Θεσσαλονίκης ή του Πάντειου Πανεπιστημίου Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών ή του Πανεπιστημίου Πειραιώς ή Οικονομικής Σχολής Πανεπιστημίου τετραετούς φοιτήσεως ή Σχολής ΤΕΙ (Οικονομικού Τμήματος) ή Τμήματος Διοίκησης Επιχειρήσεων ή Σχολής της αλλοδαπής που αναγνωρίζεται ως ισότιμη μ' αυτές και να μην έχει υπερβεί το 45ο έτος της ηλικίας του σε περίπτωση απ' ευθείας πρόσληψης.

(ι) Εισπράκτορας

Ο Εισπράκτορας πρέπει να έχει τουλάχιστον Απολυτήριο Γυμνασίου τριετούς φοίτησης και να μην είναι μικρότερος των 21 και μεγαλύτερος των 35.

(ια) Οδηγός

Ο οδηγός πρέπει να έχει άδεια οδήγησης ανάλογης κατηγορίας λεωφορείων καθώς και τα προβλεπόμενα από τον Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) τυπικά και ουσιαστικά προσόντα, η ηλικία του να μην είναι μικρότερη από είκοσι τρία (23) έτη και μεγαλύτερη από 45. Επίσης θα πρέπει να υποβάλλει αντίγραφο ποινικού μητρώου και πιστοποιητικό Εισαγγελικής Αρχής περί μη διώξεως.

(ιβ) Ελεγκτής

Ο Ελεγκτής πρέπει να έχει Απολυτήριο Λυκείου ή Σχολών της χώρας ή του εξωτερικού, που αναγνωρίζεται από το Κράτος ως ισότιμες με αυτό και να μην έχει υπερβεί το 25ο έτος της ηλικίας του, σε περίπτωση απ' ευθείας πρόσληψης.

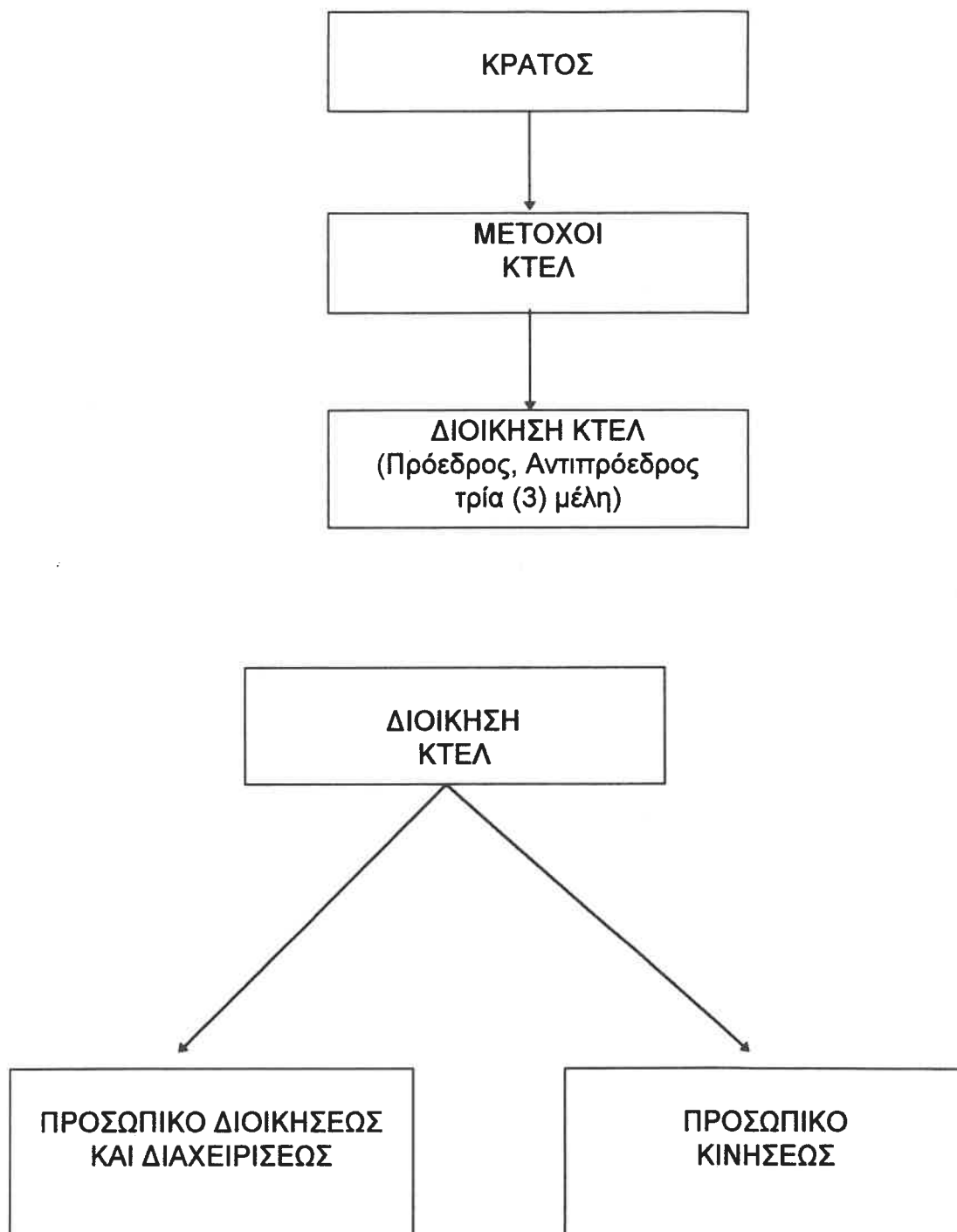
(ιγ) Σταθμάρχης

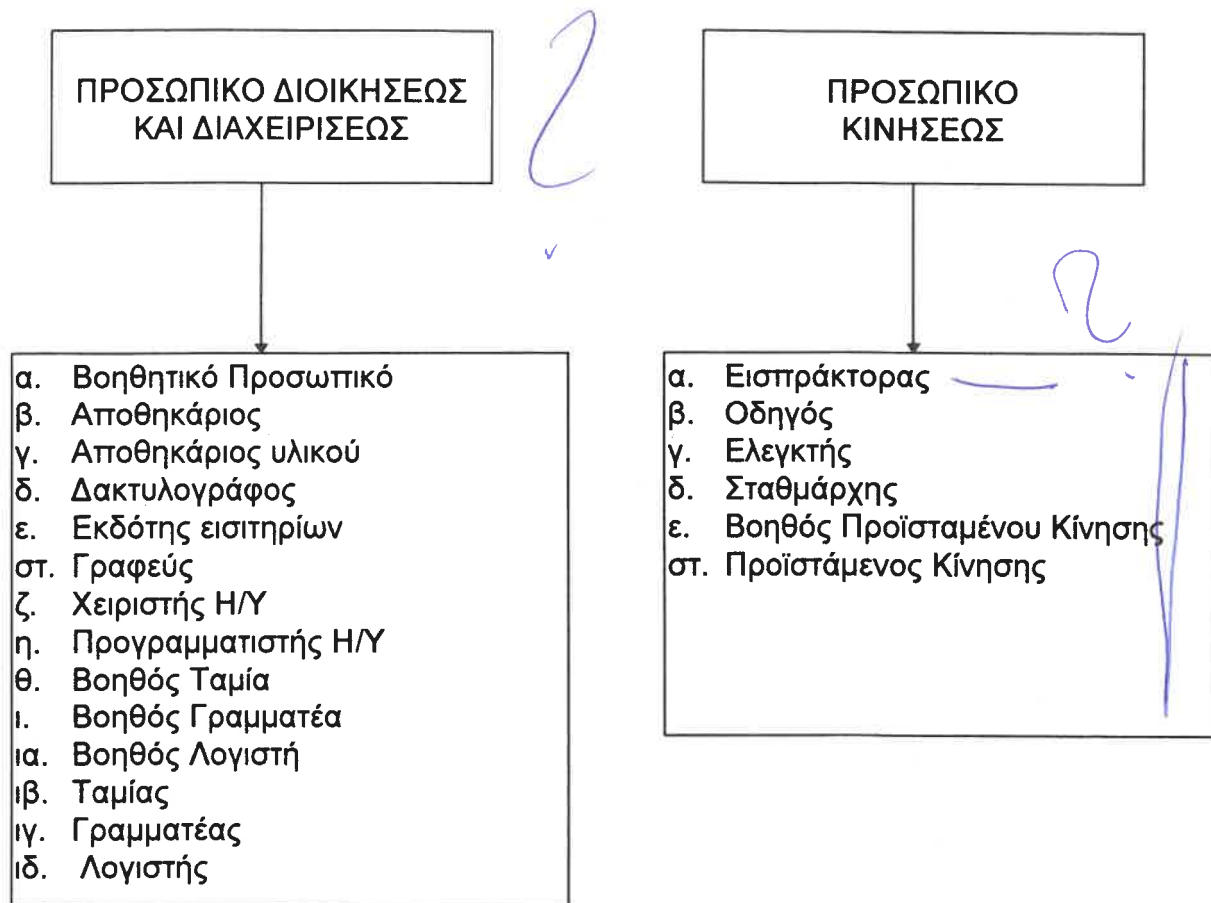
Ο Σταθμάρχης πρέπει να έχει Απολυτήριο Λυκείου ή Σχολών της χώρας ή του εξωτερικού που αναγνωρίζονται ως ισότιμες μ' αυτό από το Κράτος και να μην έχει υπερβεί το 30ο έτος της ηλικίας του, σε περίπτωση απ' ευθείας πρόσληψης.

(ιδ) Προϊστάμενος Κίνησης

Ο Προϊστάμενος Κίνησης πρέπει να έχει Απολυτήριο Λυκείου ή Σχολών της χώρας ή του εξωτερικού που αναγνωρίζονται ως ισότιμες μ' αυτό από το Κράτος και να μην έχει υπερβεί το 35ο έτος της ηλικίας του, σε περίπτωση απ' ευθείας πρόσληψης.

VII. ΦΟΡΕΑΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ





Β3. ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Τα ΚΤΕΛ όπως όλοι γνωρίζουμε είναι ιδιότυποι συνεταιρισμοί κοινής ωφέλειας που λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια.

Στα πλαίσια των αναγκών του επιβατικού κοινού σ' όλη τη χώρα, κάθε πόλη (πρωτεύουσα νομού) έχει το δικό της ΚΤΕΛ. Ο ανταγωνισμός του ΚΤΕΛ τόσο με τον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), όσο και με τα διάφορα τουριστικά λεωφορεία (σε ορισμένες όμως περιπτώσεις), έχει επιδράσει ευεργετικά στο όλο σύστημα των μεταφορών. Το ΚΤΕΛ είναι υποχρεωμένο από τη στιγμή που ο ανταγωνισμός μεταξύ των μέσων μεγαλώνει ολοένα, να βελτιώσει την ποιότητα των

παρεχομένων υπηρεσιών με κάθε τρόπο και να συμβάλλει κι αυτό αποτελεσματικά στην ανάπτυξη και παραπέρα βελτίωση του μεταφορικού συστήματος.

Άλλωστε η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν τουριστική χώρα και όπως αντιλαμβανόμαστε όλοι ο τομέας των μεταφορών είναι σημαντικός παράγοντας για την προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού τουριστών.

Όταν μια χώρα διαθέτει ένα αξιόπιστο, ευέλικτο, ισορροπημένο μεταφορικό δίκτυο, τα οικονομικά οφέλη που απορρέουν είναι πολλά και ως εκ τούτου αναβαθμίζουν την εικόνα μιας χώρας όπως η Ελλάδα.

Η Ελλάδα είναι μία μικρή χώρα, με μεγάλη τουριστική κίνηση όλο το χρόνο και ως εκ τούτου η εισροή του συναλλάγματος κάθε χρόνο αποτελεί μεγάλη οικονομική ανακούφιση για τη χώρα μας. Η ανάγκη να υπάρχουν αξιόπιστα μεταφορικά συστήματα είναι επιτακτική και άμεση. Υποδηλώνει άλλωστε το προφίλ της χώρας, τον δείκτη πολιτισμού της και περισσότερο απ' όλα την καταξιώνει ανάμεσα στα υπόλοιπα κράτη της υφελίου.

Σχετικά με τον άξονα Ναυπλίου - Αθηνών που είναι το κύριο αντικείμενο αυτής της διπλωματικής εργασίας, ισχύει το γεγονός ότι το Ναύπλιο είναι μία κατ' εξοχήν τουριστική πόλη με πλούσια πολιτιστική κληρονομιά.

Αυτό άλλωστε είναι το γεγονός που μας υποχρεώνει σαν κράτος να προσφέρουμε υπηρεσίες αντάξιες του πολιτισμού μας. Η περιοχή του Ναυπλίου και γενικότερα ο Νομός Αργολίδος είναι γεμάτος με μέρη με μεγάλη πολιτιστική κληρονομιά όπως, η Αρχαία Τίρυνθα, οι Μυκήνες, το θέατρο της Επιδαύρου, το Παλαμήδι, το Μπούρτζι κ.ά.

Το ΚΤΕΛ ως βασικός παράγοντας στην ανάπτυξη του τουρισμού ιδίως, οφείλει να παρουσιάζει ένα προφίλ αξιόπιστο που να ανταποκρίνεται άμεσα στις ανάγκες του επιβατικού κοινού.

α. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΑΥΞΗΣΗΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑΣ

Τα πλεονεκτήματα που παρουσιάζει η χρήση του συγκεκριμένου θεσμού των ΚΤΕΛ που παράλληλα αυξάνουν την αξιοπιστία τους είναι τα παρακάτω:

(1) Τα δρομολόγια στον άξονα Ναυπλίου - Αθηνών (και αντίστροφα) είναι πολύ πυκνά και διεξάγονται περίπου ανά ώρα (όπως φαίνεται από τους σχετικούς πίνακες).

(2) Η χρονική διάρκεια του ταξιδιού είναι περίπου σταθερή με μικρές έως μηδενικές αποκλίσεις (2 1/2hrs).

(3) Σε περίπτωση αυξημένης ζήτησης ειδικά την καλοκαιρινή περίοδο ή ακόμα και την περίοδο των Χριστουγέννων ή του Πάσχα, το πρόβλημα αντιμετωπίζεται με τη διάθεση περισσότερων λεωφορείων.

(4) Σε περίπτωση σοβαρής βλάβης υπάρχει η δυνατότητα αντικατάστασης του λεωφορείου μ' άλλο.

(5) Η αποβίβαση των επιβατών γίνεται σε όποιο σημείο του άξονα της διαδρομής ο επιβάτης το θελήσει, αρκεί να υπάρχει αρχική συνεννόηση με τον οδηγό του λεωφορείου.

(6) Η επιβίβαση από την άλλη μεριά γίνεται μόνο εντός των ορίων του Νομού που εδρεύει το ΚΤΕΛ, κάτι το οποίο είναι καθορισμένο από σχετικές διατάξεις που ισχύουν για την λειτουργία των ΚΤΕΛ.

(7) Οι οδηγοί των λεωφορείων είναι έμπειροι, συντηρούν τακτικά τα λεωφορεία τους (μια και στις πιο πολλές περιπτώσεις) είναι και ιδιοκτήτες ταυτόχρονα.

β. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑΣ

Από την άλλη πλευρά προκύπτουν και κάποια προβλήματα τα οποία οφείλει το εκάστοτε ΚΤΕΛ να τα αντιμετωπίσει σοβαρά έχοντας υπόψιν τα ευρωπαϊκά στάνταρ.

(1) Πολλές φορές παρατηρείται το φαινόμενο υπεράριθμων επιβατών με αποτέλεσμα κάποιοι επιβάτες να ταξιδεύουν όρθιοι κάτι που αντιβαίνει στους κανόνες της ασφάλειας.

(2) Δεν υπάρχει ειδικός τρόπος για την επιβίβαση ανθρώπων με κινητικές δυσκολίες, ένα θέμα αρκετά σοβαρό.

(3) Δεν υπάρχουν επίσης στρατιωτικά εισιτήρια (κάτι που παίζει μεγάλο ρόλο) μια και το Ναύπλιο είναι η έδρα του Κέντρου Εκπαιδεύσεως του Μηχανικού.

(4) Επίσης δεν υπάρχει η δυνατότητα κράτησης θέσεων κάτι που αναγκάζει το επιβατικό κοινό να μεταβαίνει στους σταθμούς για να εξασφαλίζει εισιτήριο.

(5) Σε περιπτώσεις αποκλεισμού των Εθνικών δρόμων (σύνηθες φαινόμενο) από αγρότες, κτηνοτρόφους κ.ά., ο εγκλωβισμός των λεωφορείων είναι σχεδόν σίγουρος και η ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού μεγάλη.

B4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Η ασφάλεια είναι ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει άμεσα και καθολικά την αξιοπιστία οποιουδήποτε μεταφορικού υπεραστικού συστήματος.

Είναι γνωστό άλλωστε ότι έχουν εκπονηθεί παγκοσμίως πολλές μελέτες σχετικά με την ασφάλεια και έχουν δαπανηθεί τεράστια ποσά για τη βελτίωση αυτού του τομέα.

Η ασφάλεια ως αναφορά ένα υπεραστικό μέσο μεταφοράς όπως τα ΚΤΕΛ, μπορεί να ταξινομηθεί σε τρεις (3) κατηγορίες:

(α) Ασφάλεια κατά την κίνηση

(β) Ασφάλεια κατά τις στάσεις

(γ) Ασφάλεια - γενικώς εντός των λεωφορείων και τρόποι επικοινωνίας σε περίπτωση κινδύνου

(α) Εξετάζοντας τα παραπάνω σημεία ένα προς ένα μπορούμε να πούμε ότι η ασφάλεια κατά την κίνηση διαδραματίζει τον σημαντικότερο ίσως ρόλο στη διεξαγωγή του ταξιδιού.

Σ' ένα εθνικό δίκτυο όπως αυτός της χώρας μας, η ανάγκη για ασφαλή και αναίμακτη μετακίνηση των ανθρώπων, είναι επιτακτική και άμεση.

Ο επιμελημένος έλεγχος του οχήματος πριν την εκκίνηση (ελαστικά, φρένα, λάδια, νερό κ.λπ.), η συμμόρφωση με τα όρια ταχυτήτων που υπάρχουν στις Εθνικές οδούς, η οδήγηση στα δεξιά, η μη απότομη αλλαγή λωρίδων ειδικότερα σε οδούς ταχείας κυκλοφορίας, ο έλεγχος της πορείας των άλλων οχημάτων (όσο αυτό είναι εφικτό) και η συνετή - προσεκτική οδήγηση εκ μέρους των επαγγελματικών οδηγών είναι μερικοί από τους παράγοντες που διαμορφώνουν το πλαίσιο της ασφάλειας κατά την κίνηση.

Βεβαίως υπάρχουν και πλήθος αστάθμιστων παραγόντων όπως διάφορα φυσικά εμπόδια, διασκορπισμένα μπάζα, κακοτεχνίες του οδοστρώματος, καιρικές

συνθήκες, φυσική κατάσταση των οδηγών, που επηρεάζουν άμεσα το τομέα της ασφάλειας.

Γι' αυτό το λόγο οι οδηγοί των ΚΤΕΛ επιβάλλεται να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί και προσηλωμένοι σ' αυτό που κάνουν, γιατί μόνον έτσι θα μπορέσουν να αντιμετωπίσουν οποιαδήποτε δύσκολη στιγμή παρουσιαστεί. Το γεγονός άλλωστε ότι τα ΚΤΕΛ μεταφέρουν σε καθημερινή βάση εκατοντάδες άτομα, ενισχύει την άποψη ότι η ασφάλεια των επιβατών είναι πρώτιστης σημασίας και με δεδομένο τον αυξημένο αριθμό ατυχημάτων πανελλαδικά οι ιδιοκτήτες τους οφείλουν να προστατεύσουν τόσο τις ανθρώπινες ζωές όσο και την περιουσία τους.

(β) Σχετικά με την ασφάλεια κατά τις στάσεις, μπορούμε να πούμε ότι είναι ένα σημείο που χρήζει ιδιαίτερης μελέτης. Η ασφάλεια κατά τις στάσεις πρέπει να μας απασχολήσει όλους, εφ' όσον το θέμα μολονότι δεν έχει λάβει δραματικές διαστάσεις, εντούτοις αποτελεί ένα σημαντικό παράγοντα για την διεξαγωγή του ταξιδιού. Οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι και πρέπει να το συνειδητοποιήσουν, ότι πρέπει να αποβιβάζουν (ιδίως) και να επιβιβάζουν επιβάτες μόνο στις προβλεπόμενες από το ΚΤΕΛ στάσεις.

Αυτό συνεπάγεται ότι ο οδηγός θα πρέπει να σταθμεύσει το όχημα την προβλεπόμενη στάση, να ανοίξει κανονικά τις θύρες και να αποβιβάσει ή να επιβιβάσει επιβάτες χωρίς να παρενοχλεί την πορεία των άλλων οχημάτων. Μ' αυτό τον τρόπο συντελεί άμεσα στην ασφαλή μετακίνηση των επιβατών, χωρίς να θέτει σε κίνδυνο ούτε τον εαυτό του αλλά ούτε και τους υπόλοιπους επιβάτες.

(γ) Ολοκληρώνοντας με την ασφάλεια των επιβατών εντός των λεωφορείων και με τους τρόπους επικοινωνίας σε περίπτωση κινδύνου, θα πρέπει να επισημάνουμε τα εξής:

Οι οδηγοί είναι υποχρεωμένοι να μην επιβιβάζουν υπεράριθμα άτομα στο λεωφορείο. Η ύπαρξη ορθίων μέσα στα λεωφορεία και ιδιαίτερα στα υπεραστικά εγκυμονεί αμέτρητους κινδύνους για την ασφάλειά τους.

Ένα απότομο φρενάρισμα, ένας κλυδωνισμός του αμαξώματος και περισσότερο απ' όλα μια σύγκρουση με άλλο όχημα (φυσικά απευχόμαστε μια τέτοια περίπτωση) είναι ικανά να θέσουν σε κίνδυνο τη ζωή των επιβατών.

Γι' αυτό το λόγο οι επιβάτες θα πρέπει να είναι όλοι καθιστοί, να μην υπάρχουν όρθιοι στα λεωφορεία και πάνω απ' όλα να μην μετακινούνται άσκοπα εντός των λεωφορείων.

Το κάπνισμα είναι ένας άλλος παράγοντας που θα πρέπει να αποφεύγεται τόσο από τους επιβάτες όσο και από τους οδηγούς, διότι ο κίνδυνος πρόκλησης πυρκαγιάς είναι άμεσος.

Αν και πρέπει εντός των λεωφορείων να υπάρχουν τόσο πυροσβεστήρες όσο και σφυριά για το σπάσιμο των θυρών - παραθύρων, εν τούτοις παρατηρείται ότι σε πολλά λεωφορεία δεν τηρούνται αυτοί οι στοιχειώδεις κανόνες ασφαλείας.

Αυτό φυσικά αντιβαίνει στους διεθνείς κανόνες ασφαλείας και φυσικά δεν βοηθά στην αποτελεσματικότερη και άμεση αντιμετώπιση εκτάκτων κινδύνων.

Επίσης δεν υπάρχουν τρόποι άμεσης επικοινωνίας με σταθμούς πρώτων βοηθειών και την Αστυνομία αφού στην πλειοψηφία τους τα λεωφορεία δεν είναι εφοδιασμένα με συσκευές τηλεπικοινωνίας.

Μόνο πρόσφατα με την εισαγωγή της κινητής τηλεφωνίας, κάποιοι οδηγοί έχουν εφοδιαστεί με κινητά τηλέφωνα και αυτό έχει κάπως βελτιώσει τις συνθήκες επικοινωνίας με τα Κέντρα - άμεσης βοήθειας, σε περίπτωση εκτάκτων αναγκών.

Ένα τελευταίο στοιχείο που θα ήθελα να επισημάνω ως πρόταση, είναι ότι τα υπεραστικά λεωφορεία θα 'πρεπε ίσως να εφοδιαστούν με ζώνες ασφαλείας γι' όλους τους επιβάτες, όσο δαπανηρό κι αν είναι αυτό. Πιστεύω άλλωστε ότι η ανθρώπινη ζωή αξίζει πολλά περισσότερα απ' ότι μερικές χιλιάδες δραχμές και πάνω σ' αυτό αξίζει κανείς να επενδύσει πολλά, εφόσον όλοι εμείς επιθυμούμε να ζούμε μια ζωή άνετη, ασφαλή σύμφωνα με τις σύγχρονες συνθήκες.

ΜΕΡΟΣ Γ

Γ1. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

α. ΓΕΝΙΚΑ

Η εφεύρεση των σιδηροδρόμων επέδρασε μεταμορφωτικά επί της συνολικής δράσης της ανθρωπότητας και μετέβαλαν τις συνθήκες πολιτισμού με την παρουσιαζόμενη δυνατότητα της ευθύνης ταχείας, ακριβούς και ασφαλούς μεταφοράς μαζών.

Οι σιδηρόδρομοι διαιρούνται σε τρεις κατηγορίες:

α. Κύριες σιδηροδρομικές γραμμές γενικού, στρατηγικού και διεθνούς ενδιαφέροντος.

β. Δευτερευουσών ή τοπικού ενδιαφέροντος γραμμών.

γ. Μεταλλευτικών ή βιομηχανικών γραμμών προς εξυπηρέτηση σχετικών εγκαταστάσεων.

β. ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Από την αυγή της ανθρώπινης δραστηριότητας μέχρι σήμερα, η ταχεία και ασφαλής μεταφορά ανθρώπων και αγαθών υπήρξε διαρκής επιδίωξη κάθε οργανωμένης κοινωνίας.

Κατά γενική αναγνώριση, βασικές καινοτομίες στην ανάπτυξη των μεταφορών υπήρξαν οι ανακαλύψεις του τροχού, του σιδηροδρόμου και του αεροπλάνου. Ο σιδηρόδρομος με τη σημερινή του μορφή εμφανίσθηκε στις αρχές του 19ου αιώνα στα Αγγλικά ορυχεία.

Οι σιδηρόδρομοι αναπτύχθηκαν και εξελίχθηκαν στην Αγγλία πρώτιστα για την εκμετάλλευση των ανθρακωρυχείων. Τα προϊόντα των εξορύξεων μεταφέροντο με άλογα σε σάκους. Με το χρόνο κατασκευάσθηκαν αμαξωτοί οδοί και μεταλλεύματα

μεταφέρονταν με οχήματα συρόμενα από τα άλογα. Κατά τη διαδρομή συνήθως δημιουργούνται αυλάκια, αυτό άλλωστε ήταν η αρχή για να στρώσουν πλάκες και αργότερα να τοποθετήσουν ξυλοτροχιές με περίβλημα από χυτοσίδηρο για να περιορίσουν τις φθορές.

Το 1767 έγινε η πρώτη δοκιμή σιδηροτροχιών και το 1776 κατασκευάστηκε σιδηροτροχιά μεγάλου μήκους, η πρώτη μεταξύ Στόκτον και Ντάρλινγκτον και η δεύτερη μεταξύ Λίβερπουλ και Μάντσεστερ.

Στη συνέχεια με γρήγορο ρυθμό ανεπτύχθησαν οι σιδηροδρομικές γραμμές και οι μεταφορές για σιδηροδρόμους στη Μεγάλη Βρετανία, Γαλλία, Βέλγιο, Γερμανία, Αμερική και αλλού. Η ατμάμαξα άρχισε να παίρνει θέση τον Απρίλιο του 1829. Με την ατμομηχανή του George Stephenson ο οποίος χαρακτηρίστηκε και εφευρέτης των σιδηροδρόμων και της συγκοινωνίας δια σιδηροδρόμων. Ο Stephenson πέθανε στις 12 Αυγούστου του 1848.

Η κατευθυνόμενη κίνηση αμαξών επί μετάλλου απεικονίζεται σε γκραβούρα του 1550 που βρέθηκε στη Βασιλεία της Ελβετίας και αναπαριστά μεθόδους μεταφοράς που χρησιμοποιήθηκαν στα ορυχεία της Αλσατίας. Η κατευθυνόμενη κίνηση των αμαξών γενικότερα ήταν ήδη γνωστή από τη Ρωμαϊκή περίοδο, όπως προκύπτει από αύλακες που διανοίγονταν στο πέτρινο οδόστρωμα και που διευκολύνουν την ταχύτερη κίνηση των αμαξών. Σύμφωνα μάλιστα με ορισμένους, η κατευθυνόμενη κίνηση των αμαξών χρησιμοποιήθηκε και στην Ελληνική αρχαιότητα οπότε στρώνονταν στη χωμάτινη οδό ξύλινοι αύλακες που κατεύθυναν τις άμαξες. Για τις ανάγκες της εποχής ήταν αρκετές δύο αύλακες που επέτρεπαν την κίνηση μιας άμαξας. Σε μετωπική συνάντηση δύο αμαξών, ο νεώτερος σε ηλικία οδηγός έπρεπε να παρακάμψει αφήνοντας την οδό ελεύθερη στο γηραιότερο.

Διατυπώθηκε η άποψη ότι σε μια τέτοια συνάντηση ο Οιδίποδας δεν θέλησε να παρακάμψει και σκότωσε το γηραιότερο οδηγό της άμαξας που ερχόταν από απέναντι, χωρίς να γνωρίζει ότι επρόκειτο για την πατέρα του τον Λαΐο.

Στην Ελλάδα λόγω και της καταστάσεως η ιδέα των σιδηροδρόμων εβράδυνε αλλά και κατά την έναρξη και στη συνέχεια κατά την πρόοδο, πολλά εμπόδια έγιναν η αιτία να καθυστερήσει η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών γραμμών.

Περιγραφικά τα κυριότερα στάδια είναι:

α. 1968 Κατασκευή γραμμής ΑΘΗΝΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

β. 1880 Κατασκευή γραμμής ΑΘΗΝΑ - ΛΑΥΡΙΟ

γ. 1881 Κατασκευή γραμμής ΠΥΡΓΟΣ ΜΕ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΤΑΚΩΛΟΥ

δ. 1882 Κατασκευή γραμμής ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΠΑΤΡΩΝ και ΚΟΡΙΝΘΟΥ - ΝΑΥΠΛΙΟΥ

Το πρώτο τραίνο εισήλθε στο Ναύπλιο στις 25-2-93.

ε. 1887 Έναρξη κατασκευής των γραμμών ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ - ΑΓΡΙΝΙΟΥ - ΜΥΛΩΝ ΚΑΛΑΜΩΝ

στ. 1889 Κατασκευή του οδοντωτού Διακοφτού

ζ. 1893 Κατασκευή της γραμμής ΒΟΛΟΥ - ΛΑΡΙΣΑΣ - ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ

Η σοβαρή κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα άρχισε το **1962**.

Νομικό πρόσωπο στην Ελλάδα έγινε με το Νόμο 1024/2/1917 που τροποποιήθηκε με το Νόμο 2144/314/20 και ΝΠΔΔ.

Κατά καιρούς επικράτησαν διάφορα ονόματα ως εξής:

Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους (**ΣΕΚ**) από Αθήνα και Βόρεια μέχρι Θράκη,

Σιδηρόδρομοι Πελοποννήσου - Αθηνών - Πειραιώς (**ΣΠΑΠ**).

Σήμερα υπάρχει μια κοινή ονομασία για τα δύο κύρια δίκτυα ο **Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)**.

Το 1996 το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας ανέρχεται σε 2,577 Km.

Ο ΟΣΕ υλοποιεί σταδιακά ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα έργων ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού. Οι νέες γέφυρες και σήραγγες, η εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης και τηλεδιοίκησης - σηματοδότησης παράλληλα με την κατασκευή διπλής γραμμής αποσκοπούν στην επίτευξη των στόχων οι οποίοι είναι:

- α.** Μείωση της απόστασης και ανάπτυξη ταχυτήτων από τα τρέινα μέχρι 200 χλμ.
- β.** Μείωση της δαπάνης του κράτους.
- γ.** Προστασία του περιβάλλοντος.
- δ.** Βελτίωση των συνθηκών ελέγχου κυκλοφορίας και μείωση της πιθανότητας ανθρωπίνου σφάλματος.

Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων διεθνώς σήμερα είναι μεγάλη. Αυτό άλλωστε φαίνεται από τα ιστορικά δεδομένα, όταν το 1869 που άνοιξε η σιδηροδρομική γραμμή που ένωνε την ακτή του **Ατλαντικού** με αυτή του **Ειρηνικού** στις **ΗΠΑ**. Χρειάζονταν **οκτώ ημέρες** για να κάνει κάποιος αυτό το ταξίδι με το "**σιδερένιο άλογο**" όπως έλεγαν οι Ινδιάνοι το τρέινο. Σήμερα την ίδια διαδρομή τα **τρέινα - βολίδες** την κάνουν **σε τρεις μόνο ημέρες**.

Η ηλεκτροκίνηση στα τρέινα που άρχισε το 1896 στην Αμερική είναι το μέλλον διότι παρέχει πολλά πλεονεκτήματα τα οποία είναι:

- α.** Περιορισμός του όγκου των μηχανών,
- β.** Μεγαλύτερη ταχύτητα,
- γ.** Αποφυγή καπνού,
- δ.** Οικονομία προσωπικού,

ε. Καθαριότητα και άνεση μεταφοράς,

στ.Μικρό κόστος συντηρήσεως.

Υ. ΓΕΝΙΚΑ ΠΕΡΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Σ' ότι αφορά την οργάνωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, αυτή ξεκίνησε στο τέλος του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου αιώνα με τη μορφή μικρών ιδιωτικών επιχειρήσεων.

Ο στρατηγικός ρόλος των σιδηροδρόμων στην οικονομία και ασφάλεια των διαφόρων χωρών και τα ελλείμματα που είχαν ήδη αρχίσει να εμφανίζονται οδήγησαν τις περισσότερες κυβερνήσεις μεταξύ 1935 - 1960 στην εθνικοποίηση των σιδηροδρόμων. Έτσι μετά το 1950 οι περισσότεροι σιδηρόδρομοι αποτελούν τμήμα της κρατικής διοίκησης, με συνέπειες από τη μια πλευρά την οργανωμένη ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών σε εθνική κλίμακα και από την άλλη πλευρά την ακαμψία και ατολμία στον εκσυγχρονισμό και την συσσώρευση ελλειμμάτων (περίοδος 1960-1980). Οι εξελίξεις στην αγορά των μεταφορών στο τέλος της δεκαετίας του 1980 και κυρίως η προοδευτική απελευθέρωση των μεταφορών από το κανονιστικό πλαίσιο υπό το οποίο λειτουργούσαν για 3 και περισσότερες δεκαετίες, υποχρεώνει το σιδηρόδρομο να επιδείξει μεγαλύτερη ευκαμψία στην οργάνωση των μεταφορικών του υπηρεσιών, μείωση του κόστους μεταφοράς, προσαρμογή στις νέες τεχνολογίες, αξιοποίηση των συγκριτικών του πλεονεκτημάτων και εκσυγχρονισμό ώστε να είναι ανταγωνιστικός στην αγορά των μεταφορών που οδηγείται σταδιακά σε όλο και μεγαλύτερη απελευθέρωση. Σε μια τέτοια αγορά, οποιαδήποτε τεχνολογία και καινοτομία δεν θα έχει πλέον λόγο ύπαρξης παρά μόνον εφόσον είναι οικονομικά αποδοτική και ανταγωνιστική ως προς τις υπηρεσίες που προσφέρουν τα άλλα μέσα

μεταφοράς (αεροπλάνο, αυτοκίνητο). Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο κατασκευάστηκε στο τέλος του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου αιώνα, ενώ τα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα είχαν σχεδόν την οριστική μορφή τους.

Αιτίες για την καθυστέρηση αυτή ήταν η αποδιοργάνωση της χώρας μετά τον απελευθερωτικό αγώνα, ο σημαντικός εξωτερικός δανεισμός, η μικροπολιτική διαμάχη και η έλλειψη σαφούς εθνικής στρατηγικής.

Κύριο χαρακτηριστικό της σιδηροδρομικής μεταφοράς είναι επίσης η δυνατότητα συνένωσης πολλών μεταφορικών μονάδων σε συρμούς.

Άλλο χαρακτηριστικό της σιδηροδρομικής μεταφοράς είναι ο ένας βαθμός ελευθερίας σε αντίθεση με το αυτοκίνητο που έχει δύο. Ο ένας βαθμός ελευθερίας έχει ως συνέπεια την αδυναμία του σιδηροδρόμου να πραγματοποιεί μεταφορές από θύρα σε θύρα, ευνοεί όμως την ευρεία χρησιμοποίηση αυτοματισμών της πληροφορικής και της νέας ηλεκτρονικής τεχνολογίας. Ως συνέπεια προκύπτει η μεγάλη αύξηση της μοναδιαίας μεταφορικής ικανότητας (συρμοί, προαστιακής εξυπηρέτησης μεταφέρουν συχνά και 60.000 επιβάτες ανά ώρα και κατεύθυνση) και της ασφάλειας (η σιδηροδρομική μεταφορά είναι 30 φορές πιο ασφαλής από την οδική μεταφορά, σ' ό,τι αφορά τα θανατηφόρα ατυχήματα και για το ίδιο φυσικά μεταφορικό έργο).

Άλλο χαρακτηριστικό του σιδηροδρόμου είναι η πολύ λιγότερη μόλυνση του περιβάλλοντος που προκαλεί. Έτσι, σε ηλεκτροκίνητα τρένα δεν προκαλούν καμία μόλυνση, ενώ τα ντιζελοκίνητα τρένα προκαλούν 15 φορές λιγότερη μόλυνση για το ίδιο μεταφορικό μέσο σε σύγκριση με το αυτοκίνητο.

Τέλος ο σιδηρόδρομος χαρακτηρίζεται από το ότι για το ίδιο μεταφορικό έργο καταλαμβάνει πολύ λιγότερη επιφάνεια από τα άλλα μέσα μεταφοράς, τρεις (3) φορές

λιγότερη σε σύγκριση με τις οδικές μεταφορές. Για τη σύγκριση με το αεροπλάνο αναφέρουμε ενδεικτικά ότι η κατασκευή της νέας γραμμής μεγάλης ταχύτητας μεταξύ Παρισιού - Λυών (απόσταση 429 Km) απαίτησε τόσο χώρο όσο και το νέο αεροδρόμιο της Γαλλικής πρωτεύουσας στο Roissy.

Στην Ελλάδα το ρόλο αυτό τον έχει επωμιστεί ο γνωστός σ' όλους μας **ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ ΕΛΛΑΔΟΣ (ΟΣΕ)**. Ο ΟΣΕ αποτελεί δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί σαν ειδική μορφή Ανώνυμης Εταιρίας. Μόνος μέτοχος και ιδιοκτήτης είναι το Ελληνικό Κράτος. Οι αρμοδιότητες της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων ασκούνται από τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας ως προέδρου, Οικονομικών ως αντιπροέδρου, Μεταφορών και δώδεκα άλλων μελών, εκπρόσωπων των διαφόρων Υπουργείων, καθηγητών ανωτάτων εκπαιδευτικών ιδρυμάτων κ.λπ.

Ο ΟΣΕ διοικείται από επταμελές Διοικητικό Συμβούλιο. Από τον ιδρυτικό νόμο ο ΟΣΕ έχει το αποκλειστικό δικαίωμα διεξαγωγής της συγκοινωνίας και εκτέλεσης μεταφορών εμπορευμάτων, με όλα τα συστήματα μεταφορών σε σιδηροτροχιές, συμβατικού ή μη τύπου, διπλής ή απλής τροχιάς. Επί πλέον μπορεί να αναλάβει και κάθε άλλου είδους μεταφορές που μπορεί να του ανατεθούν με Προεδρικό Διάταγμα.

Σήμερα ο ΟΣΕ έχει την αποκλειστική εκμετάλλευση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας, είναι υπεύθυνος για την μελέτη και κατασκευή έργων βελτίωσης, συντήρησης, επέκτασης της σιδηροδρομικής υποδομής και του τροχαίου υλικού και, σε μεγάλο βαθμό, κάνει το Σχεδιασμό - Προγραμματισμό των σιδηροδρομικών μεταφορών. Επίσης διεξάγει ορισμένες λεωφορειακές συγκοινωνίες συνδέοντας την Αθήνα με διάφορες πόλεις της Ελλάδος σε γραμμές παράλληλες με τις σιδηροδρομικές (π.χ. Αθήνα - Πάτρα, Αθήνα - Καβάλα κ.λπ.). Οι γραμμές αυτές

εξυπηρετούνται με ιδιότητα λεωφορεία του ΟΣΕ, ή με νοικιασμένα οχήματα ιδιωτικών φορέων.

Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι απασχολούν ένα σύνολο 14.000 εργαζομένων που ανήκουν στον Οργανισμό Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ). Ο ΟΣΕ ιδρύθηκε με το ν.δ. 674/1970 και είναι νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου. Αποτελεί δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί για το δημόσιο συμφέρον σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας με αφορμή ανώνυμης εταιρείας και ανήκει εξ ολοκλήρου στο Ελληνικό Δημόσιο, στην εποπτεία το οποίο υπάγεται.

Πριν από την ίδρυση του ΟΣΕ, οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούσαν αρμοδιότητα των Σιδηροδρόμων του Ελληνικού Κράτους (ΣΕΚ) που ήταν νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Ο ΟΣΕ διαδέχθηκε τους ΣΕΚ ως καθολικός διάδοχος και τους αποκατέστησε σε όλα τα δικαιώματα, τα προνόμια, τις αρμοδιότητες και υποχρεώσεις. Με τη δημιουργία του ΟΣΕ, η ελληνική πολιτεία προσπάθησε να δώσει μεγαλύτερη ελευθερία δράσης και οικονομική αυτοτέλεια στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Οι ΣΕΚ είχαν αρχικά αρμοδιότητα μόνο στο κύριο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, ενώ οι δευτερεύουσας σημασίας σιδηροδρομικές μεταφορές παραχωρήθηκαν σε ιδιώτες.

Το 1940 οι ΣΕΚ απορρόφησαν τους σιδηροδρόμους Πελοποννήσου, το 1957 τους Θεσσαλικούς σιδηροδρόμους και το 1954 τους σιδηροδρόμους Αλεξανδρούπολης - Βελιγράδι.

Γ2. ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΡΓΑΝΩΣΗ

I. ΔΙΑΔΡΟΜΗ

α. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ (ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ)

Η διαδρομή που ακολουθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο ως αναφορά τη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου, θεωρείται παράλληλη ως προς τις λεωφορειακές γραμμές που εξυπηρετούν γι' αυτό το σκοπό το επιβατικό κοινό.

Οι αμαξοστοιχίες διέρχονται απ' όλους τους μεγάλους σταθμούς όπως την Κόρινθο και το Άργος, αλλά και από μικρότερους σταθμούς όπως της Νέας Περάμου, των Μεγάρων, του Χιλιομοδίου, των Μυκηνών κ.ά.

Διαπιστώνεται λοιπόν ότι εξυπηρετεί σημεία της διαδρομής τα οποία δεν είναι δυνατόν να προσεγγιστούν με το λεωφορείο. Αυτό άλλωστε αποτελεί ένα τεράστιο πλεονέκτημά του σε σχέση με το ΚΤΕΛ. Από την άλλη πλευρά το γεγονός ότι διέρχεται από μια μεγάλη πλειάδα σταθμών (σύμφωνα με το Γραφικό Πίνακα Κανονικών Δρομολογίων Γ6 από 2-6-95 έως 31-5-970, διαπιστώνεται ότι καλύπτει μεγαλύτερη απόσταση από την συνηθισμένη και ως εκ τούτου και ο χρόνος της διαδρομής είναι μεγαλύτερος. Σχετικά με την διαμόρφωση του εδάφους, μια και οι αμαξοστοιχίες διέρχονται μέσα από ορεινά μέρη, διαπιστώνουμε πάντα σύμφωνα με το Γράφημα Γ6 (βλέπε Παράρτημα) ότι η μέγιστη υψομετρική στάθμη βρίσκεται μεταξύ Αγ. Βασιλείου και Νεμέας. Οι μέγιστες περιφέρειες (‰) διαπιστώνονται μεταξύ Ισθμού Κορίνθου - Κορίνθου, Κορίνθου - Χιλιομοδίου, Χιλιομοδίου - Νεμέας και Νεμέας - Άργους.

β. Αποστάσεις κυρίως στάσεων - Χρονομέτρηση διαδρομών

ΠΙΝΑΚΑΣ 6

Α/Α	ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΚΥΡΙΕΣ ΣΤΑΣΕΙΣ	ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΗ ΑΠΟΣΤΑΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΚΥΡΙΩΝ ΣΤΑΣΕΩΝ (Km)	ΧΡΟΝΙΚΗ ΔΙΑΡΚΕΙΑ (min)
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΘΗΝΑ	8.549	24´
2	ΑΘΗΝΑ - ΕΛΕΥΣΙΝΑ	27.081	34´
3	ΕΛΕΥΣΙΝΑ - ΜΕΓΑΡΑ	20.400	24´
4	ΜΕΓΑΡΑ - ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΟΙ	22.837	27´
5	ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΟΙ - ΙΣΘΜΟΣ	14.163	16´
6	ΙΣΘΜΟΣ - ΚΟΡΙΝΘΟΣ	6.476	09´
7	ΚΟΡΙΝΘΟΣ - ΝΕΜΕΑ	32.1421	36´
8	ΝΕΜΕΑ - ΑΡΓΟΣ	21.299	24´
9	ΑΡΓΟΣ - ΝΑΥΠΛΙΟ	10.982	17´

II. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο κατασκευάστηκε στο τέλος του 19ου αιώνα και στις αρχές του 20ου αιώνα, ενώ τα άλλα ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα είχαν σχεδόν την οριστική τους μορφή. Αιτίες για την καθυστέρηση αυτή ήταν η αποδιοργάνωση της χώρας μετά τον απελευθερωτικό αγώνα, ο σημαντικός εξωτερικός δανεισμός, η μικροπολιτική διαπάλη και η έλλειψη σαφούς εθνικής στρατηγικής.

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι σήμερα από τα πιο φτωχά της Ευρώπης. Έχει συνολικό μήκος **2.5777** και, από τα οποία τα **1.565 Km** είναι

κανονικού εύρους (1.435 m), ενώ τα υπόλοιπα είναι μετρικού εύρους (1.000 m - γραμμές Πελοποννήσου - Θεσσαλίας). Αντιστοιχούν μόνο 2 Km γραμμής ανά 100 Km² επιφανείας, έναντι 23 για το Βελγικό δίκτυο, 10 για το Γαλλικό κλπ. Επίσης, ανά 10.000 κατοίκους αντιστοιχούν για το ελληνικό δίκτυο 2,8 Km γραμμής, έναντι 15 για το Σουηδικό δίκτυο, 8,60 για το Γερμανικό κλπ.

Στην πραγματικότητα λόγω της γραμμικής ανάπτυξής τους οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι δεν συνιστούν δίκτυο, όρος που προϋποθέτει αλληλοδιασταύρωση γραμμών και έκτασή τους σ' όλο τον Εθνικό Χώρο,.

Η ύπαρξη διαφορετικού εύρους στο 1/3 των γραμμών του δικτύου (Πελοπόννησος - Θεσσαλία) δημιουργεί στην πραγματικότητα δύο (2) επιμέρους δίκτυα. Η ανυπαρξία σύγχρονης σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών, μειώνει κατά πολύ την μεταφορική ικανότητα της γραμμής και αποτελεί έναν από τους λόγους δημιουργίας καθυστερήσεων.

Σημαντικό τμήμα της χάραξης είναι ορεινό με ισχυρές κλίσεις γεγονός που δυσχεραίνει την εκμετάλλευση και προκαλεί συχνά ακινησίες στο τροχαίο υλικό.

Το υλικό επιδομής είναι πετपालαιωμένο (έλλειψη συνεχούς συγκόλλησης σιδηροτροχιών, στο μεγαλύτερο τμήμα του δικτύου, έρμα κακής ποιότητας, σιδηροτροχιές και στρωτήρες που ξεπέρασαν κατά πολύ τη διάρκεια ζωής τους.

Σύμφωνα με τα στοιχεία που παρατίθενται από τον ΟΣΕ στη γραμμή ΠΕΙΡΑΙΑΣ - ΑΘΗΝΑ - ΝΑΥΠΛΙΟ υπάρχουν συνολικά εκατόν πενήντα τέσσερις (154) διαβάσεις. Συγκεκριμένα υπάρχουν 71 διαβάσεις που λειτουργούν με αυτόματο σύστημα εξασφάλισης, είκοσι έξι (26) φυλασσόμενες από υπό φύλακος, τριάντα μία (31) αφύλακτες μεταξύ Αθηνών - Άργους και είκοσι έξι (26) αφύλακτες μεταξύ Άργους - Ναυπλίου.

Παρατηρούμε ότι οι διαβάσεις αυτές δημιουργούν σημαντικά προβλήματα (όπως ατυχήματα, μείωση της ταχύτητας των συρμών κ.λπ.), γι' αυτό και σε πολλές από αυτές είναι επιτακτική η ανάγκη για τοποθέτηση αυτόματης εξασφάλισης, με σκοπό φυσικά τον περιορισμό των προαναφερθέντων προβλημάτων.

Κύριο πρόβλημα των ελληνικών σιδηροδρόμων αποτελούν οι καθυστερήσεις που είναι και συχνές αλλά και μεγάλες ταυτόχρονα. Βασική αιτία των καθυστερήσεων είναι η κακή κατάσταση του τροχαίου υλικού και ακολουθούν η ύπαρξη μονής γραμμής και έλλειψη σύγχρονης σηματοδότηση.

Το τροχαίο υλικό των σιδηροδρόμων χαρακτηρίζεται από πανσπερμία (περισσότεροι από 20 τύποι δηλεαμαξών) και παλαιότητα (η ηλικία τους σε αρκετές περιπτώσεις είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από την διάρκεια ζωής). Η κακή κατάσταση του τροχαίου υλικού έχει οδηγήσει σε πολύ υψηλά ποσοστά ακινησίας (περισσότερο από 50%) και αποτελεί τη βασική αιτία των πολλών και μεγάλων καθυστερήσεων.

Δυστυχώς όμως για την Πελοπόννησο, μολονότι υπήρξαν αρκετές ευκαιρίες ανάπτυξης, εντούτοις όλες σχεδόν πήγαν χαμένες.

Οι κυριότερες απ' αυτές είναι οι εξής:

- α. Διαμάχη για το εύρος του δικτύου της Πελοποννήσου (στην εποχή Τρικούπη) που οδήγησε σε μετρικό εύρος γραμμής στην Πελοπόννησο, μικρές ακτίνες καμπυλότητας και με την απουσία ανακαίνισης και εκσυγχρονισμού για έναν αιώνα στη δραματική υποβάθμιση των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Πελοπόννησο.
- β. Εμμονή αμέσως μετά τον τελευταίο πόλεμο και τον εμφύλιο (οπότε τα περισσότερα μεγάλα τεχνικά έργα είχαν καταστραφεί) να διατηρηθεί η υπάρχουσα χάραξη με συνέπεια το επανακατασκευαζόμενο (αλλά μη εκσυγχρονισμένο)

σιδηροδρομικό δίκτυο να μην μπορεί να προσφέρει υπηρεσίες (ταχύτητα, άνεση, κ.λπ.) αντίστοιχες των ανταγωνιστικών μέσων μεταφοράς.

γ. Περιορισμένες επενδύσεις προς έργα σιδηροδρομικής υποδομής κατά την περίοδο ευρωστίας της ελληνικής οικονομίας (1960-1975) αλλά και αδυναμία των υπευθύνων των σιδηροδρόμων να προτείνουν ένα συνεπές και ρεαλιστικό πρόγραμμα εκσυγχρονισμού.

Συμπεραίνουμε δηλαδή ότι το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου και ιδιαίτερα στην γραμμή Αθηνών - Ναυπλίου δεν είναι και το πιο ενδεδειγμένο. Το πέρασμα του τραίνου από την Κακιά Σκάλα από την πλευρά της θάλασσας, η θέση στα Δερβενάκια εγκυμονούν τεράστιους κινδύνους για την ασφάλεια και άνεση των επιβατών. Χρειάζεται οπωσδήποτε να γίνει μια ορθολογιστικότερη εκτίμηση των γεγονότων, να βελτιωθεί η σιδηροδρομική γραμμή υπό κατασκευαστικής πλευράς και να ληφθούν άμεσα και σωτήρια μέτρα για τις αναρίθμητες σιδηροδρομικές διαστάσεις που υπάρχουν.

III. ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ

1. Τύποι, ηλικία, καύσιμα, κατάσταση αμαξοστοιχιών, αριθμός θέσεων

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) στα πλαίσια του εκσυγχρονισμού του δυναμικού, έχει πραγματοποιήσει αλματώδη βήματα σε σχέση με το παρελθόν.

Η τεράστια ανάπτυξη των συγκοινωνιών σ' όλο τον κόσμο, η κοινή γραμμή που πρέπει να ακολουθεί η χώρα μας με τα άλλα Ευρωπαϊκά Κράτη και ο τομέας φυσικά του τουρισμού που αποτελεί πηγή εισόδων για το Ελληνικό Κράτος, οδηγούν

καθημερινά τον ΟΣΕ σε μια προσπάθεια συνεχούς βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών.

Ο ΟΣΕ κινείται τώρα στις ράγες του μέλλοντος. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας αναμορφώνεται. Σημαντικά έργα ανάπτυξης έχουν ήδη ολοκληρωθεί με μεταφορά τεχνογνωσίας και τεχνικής υποστήριξης από τα προηγμένα δίκτυα της Ευρώπης, ενώ άλλα βρίσκονται ήδη στο τελικό στάδιο εκτέλεσης. Οι επιλογές του ΟΣΕ στον τομέα του εκσυγχρονισμού, αναδημιουργούν το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδος, με γνώμονα την εξυπηρέτηση των αναγκών του επιβατικού κοινού στον 21 αιώνα αλλά και με σεβασμό στο περιβάλλον.

Ο ΟΣΕ υλοποιεί σταδιακά ένα ολοκληρωμένο πρόγραμμα έργων ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού. Οι νέες γέφυρες και σήραγγες, η εισαγωγή της ηλεκτροκίνησης και της τηλεδιοίκησης - σηματοδότησης, η κατασκευή διπλής γραμμής, στοχεύουν στην πλήρη ανανέωση του δικτύου, έτσι ώστε να παρέχει μια νέα ποιότητα στις μετακινήσεις.

Ο άξονας Ναυπλίου - Αθηνών είναι αρκετά καινούργιος μια και μόνο πρόσφατα στις 25 Φεβρουαρίου 1993, το πρώτο επιβατικό τρένο εισήλθε στο Ναύπλιο.

Οι αμαξοστοιχίες Πειραιώς - Ναυπλίου και αντιστρόφως εκτελούνται από Μ.Α.Ν 1 που είναι διπλή αυτοκινητάμαξα σειράς 6521-6530 Μ.Α.Ν. Η αυτοκινητάμαξα αυτή κατασκευάστηκε το 1990, είναι τύπου Intercity με αναπαυτικά καθίσματα, πλήρως κλιματιζόμενα αλλά χωρίς να είναι εξοπλισμένα πάντοτε με μπαρ. Αυτό άλλωστε αποτελεί ένα μεγάλο μειονέκτημα για την συγκεκριμένη γραμμή. Οι προσφερόμενες θέσεις στη Β' θέση ανέρχονται σε εκατόν δύο (102).

Άλλοι τύποι μηχανών που χρησιμοποιούνται από τον ΟΣΕ είναι οι παρακάτω:

α. Δ/Η = Δήζελ σειράς 9101 - 9112 ALCO

β. Δ/Υ = Δήζελ σειράς 9401 - 9420 MITSUBISHI

γ. G.M.Π = Τετραπλή αυτοκινητάμαξα σειράς 6451 - 6454 GANZ MAVAG.

δ. G.M.N = Τριπλή αυτοκινητάμαξα σειράς 6461 - 6471 GANZ MAVG.

ε. M.A.N 4 = Τριπλή αυτοκινητάμαξα σειράς 6501 - 6510 M.A.N.

2. Λειτουργικά στοιχεία

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν σήμερα μόλις το 4% των επιβατικών μεταφορών και το 6% των εμπορευματικών μεταφορών στο σύνολο του μεταφορικού έργου της χώρας μας. Η κυριότερη αιτία της συρρίκνωσης του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου ήταν η έλλειψη εκσυγχρονισμού, που κατέστησε σταδιακά το σιδηρόδρομο μη ανταγωνιστικό σε σχέση με τα υπεραστικά λεωφορεία. Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι χαρακτηρίζονται από χρόνους διαδρομής λίγο ανταγωνιστικούς ως προς τα άλλα μέσα μεταφοράς.

Στους πίνακες 7 και 8 που ακολουθούν στις επόμενες σελίδες, έχουμε την δυνατότητα να διαπιστώσουμε το πρόγραμμα των δρομολογίων του ΟΣΕ τόσο στην γραμμή Αθηνών - Ναυπλίου όσο και σ' αυτή από Ναύπλιο προς Αθήνα. Οι αμαξοστοιχίες που εκτελούν το μεταφορικό έργο από Αθήνα προς Ναύπλιο είναι οι 1430 και 1432, ενώ οι αντίστοιχες που εκτελούν το μεταφορικό έργο από Ναύπλιο είναι οι 1431 και 1433.

Εκείνο που παρατηρούμε είναι ότι τα δρομολόγια της γραμμής αυτής είναι αρκετά περιορισμένα, μόλις τρία (3) από Αθήνα προς Ναύπλιο και αντίστοιχα άλλα τρία (3) από Ναύπλιο προς Αθήνα.

Ο περιορισμός αυτών των δρομολογίων, φυσικά διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην διακίνηση του επιβατικού κοινού, μια και οι λίγες εναλλακτικές λύσεις του ΟΣΕ

πάνω σ' αυτή τη γραμμή, είναι δυνατόν να στρέψουν το επιβατικό κοινό στα άλλα ανταγωνιστικά μέσα.

ΠΙΝΑΚΑΣ 7
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ
ΠΕΙΡΑΙΑ - ΑΘΗΝΑ - ΑΡΓΟΥΣ - ΝΑΥΠΛΙΟΥ
(Από 2-6-96 ΜΕΧΡΙ 31-5-97)

Α/Α	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ Ή ΣΤΑΣΕΩΝ	ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ						
		420	1430	422	424	1432	3434	426
1	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	0615	0723	0950	1456	1544	-	2235
2	ΑΘΗΝΑ	0645	0747	1017	1522	1613	2141	2310
3	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	0654	0756	1026	1532	1621	2150	2319
4	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	0720	0821	1052	1558	1646	2217	2345
5	Ν. ΠΕΡΑΜΟΣ	0735	0837	1107	1614	1702	2235	0000
6	ΜΕΓΑΡΑ	0742	0845	1115	1622	1710	2243	0008
7	ΚΙΝΕΤΑ	0802	0904	1132	1639	1730	2303	0025
8	ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΟΙ	0810	0912	1140	1647	1738	2311	0033
9	ΚΑΛΑΜΑΚΙ	0820	0923	1151	1658	1749	2322	0044
10	ΙΣΘΜΟΣ	0825	0928	1155	1703	1754	2326	0048
11	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	0837	0937	1205	1716	1804	2336	0058
12	ΝΕΜΕΑ	0913	1013	1241	1752	1844	0012	0134
13	ΑΡΓΟΣ	0937	1037	1305	1816	1908	0036	0158
14	ΝΑΥΠΛΙΟ	-	1054	-	-	1925	0053	-

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι 420-422-424-426 κινούνται προς ΚΑΛΑΜΑΤΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 8**ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΩΝ****ΝΑΥΠΛΙΟΥ - ΑΡΓΟΥΣ - ΑΘΗΝΩΝ - ΠΕΙΡΑΙΩΣ****(ΑΠΟ 2-6-96 ΕΩΣ 31-5-97)**

Α/Α	ΠΕΡΙΟΧΕΣ ΔΙΕΛΕΥΣΕΩΝ Ή ΣΤΑΣΕΩΝ	ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ						
		1431	421	423	1433	425	3435	427
1	ΝΑΥΠΛΙΟ	0536	-	-	1802	-	2018	-
2	ΑΡΓΟΣ	0555	1045	1414	1821	2005	2037	0253
3	ΝΕΜΕΑ	0618	1108	1437	1845	2028	2100	0316
4	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	0654	1145	1514	1923	2104	2137	0353
5	ΙΣΘΜΟΣ	0704	1156	1526	1934	2113	2146	0402
6	ΚΑΛΑΜΑΚΙ	0708	1200	1530	1938	2117	2150	0406
7	ΑΓ. ΘΕΟΔΩΡΟΙ	0719	1211	1541	1951	2128	2201	0417
8	ΚΙΝΕΤΑ	0724	1219	1549	1959	2136	2209	0425
9	ΜΕΓΑΡΑ	0744	1236	1606	2016	2153	2226	0443
10	Ν. ΠΕΡΑΜΟΣ	0752	1244	1615	2024	2201	2234	0451
11	ΕΛΕΥΣΙΝΑ	0808	1259	1631	2040	2216	2250	0506
12	ΑΓ. ΑΝΑΡΓΥΡΟΙ	0834	1326	1658	2106	2243	2318	0533
13	ΑΘΗΝΑ	0841	133	1705	2113	2250	2325	0540
14	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	0903	1402	1746	2137	2312	2348	0604

ΣΗΜΕΙΩΣΗ: Οι 421 - 425 - 427 έρχονται από ΚΑΛΑΜΑΤΑ.

IV. ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΚΟΙΝΟ

1. ΗΜΕΡΗΣΙΑ - ΜΗΝΙΑΙΑ - ΕΤΗΣΙΑ ΚΙΝΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 9

A/A	ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	ΔΙΑΔΡΟΜΗ	ΠΟΣΟΣΤΟ (%)
1	ΗΜΕΡΗΣΙΩΣ	ΑΘΗΝΑ - ΝΑΥΠΛΙΟ	55
2	ΜΗΝΙΑΙΩΣ	ΑΘΗΝΑ - ΝΑΥΠΛΙΟ	55
3	ΕΤΗΣΙΩΣ	ΑΘΗΝΑ - ΝΑΥΠΛΙΟ	60
4	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΑΙΧΜΗΣ	ΑΘΗΝΑ - ΝΑΥΠΛΙΟ	100

Από τον Πίνακα 9 παρατηρούμε ότι η ζήτηση είναι στα ίδια περίπου επίπεδα, και αυτό φανερώνει μια σταθερότητα όσον αφορά το μεταφορικό έργο.

Στις περιόδους αιχμής η ζήτηση είναι 100% και οι αμαξοστοιχίες παρουσιάζουν πληρότητα, ενώ τα ίδια ακριβώς φαινόμενα παρατηρούνται τόσο τα Σαββατοκύριακα (ιδίως το καλοκαίρι) από Ιούλιο μέχρι Αύγουστο, ενώ και τα τριήμερα το Πάσχα και τα Χριστούγεννα παρουσιάζουν **σημαντικό μεταφορικό έργο**.

2. Τιμή εισιτηρίων - Ειδικές περιπτώσεις

Η τιμή του απλού εισιτηρίου για τη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου είναι χίλιες τετρακόσιες (1400 δρχ.) δραχμές, ενώ το εισιτήριο μετ' επιστροφής κοστίζει δύο χιλιάδες τριακόσιες εξήντα (2360) δραχμές. Η τιμή του εισιτηρίου κρίνεται αρκετά ικανοποιητική μια και η τιμή του άλλου εισιτηρίου με λεωφορείο του ΚΤΕΛ, είναι

σχεδόν ίση με το αντίτυπο ενός εισιτηρίου μετ' επιστροφής με το τραίνο. Η διαφορά όμως έγκειται στο γεγονός ότι τα δρομολόγια του τραίνου είναι ελάχιστα σε σχέση με τα αντίστοιχα του ΚΤΕΛ που ξεπερνούν τα δέκα (10) σε καθημερινή βάση.

Ο ΟΣΕ ακόμα για τη συγκεκριμένη γραμμή προσφέρει οικογενειακές κάρτες, σε οικογένειες που έχουν παιδιά κάτω των δώδεκα (12) ετών με έκπτωση εβδομήντα πέντε τοις εκατό (75%).

Μια άλλη καινοτομία - προσφορά του ΟΣΕ στο επιβατικό κοινό είναι η Κάρτα ηλικίας για άτομα μεγαλύτερα των εξήντα (60) ετών, που προσφέρει έκπτωση πενήντα τοις εκατό (50%) αλλά και πέντε (5) ταξίδια δωρεάν.

ΠΙΝΑΚΑΣ 10

Τακτική επιβατική κοινή: ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΑΡΓΟΥΣ - ΝΑΥΠΛΙΟΥ

ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΜΑΞ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΡΟΣΦ. Α. ΘΕΣ	ΚΑΤΕΙΛ. Α. ΘΕΣ.	ΠΛΗΡ. Α. ΘΕΣ.	ΠΡΟΣΦ. Β. ΘΕΣ.	ΚΑΤΕΙΛ. Β. ΘΕΣ.	ΠΛΗΡ. Β. ΘΕΣ.	ΠΛΗΡΟ- ΤΗΤΑ
1430	ΙΑΝ. 97	54	3	6%	2910	1009	35%	34%
1430	ΦΕΒ. 97	270	33	12%	2406	1143	48%	44%
1432	ΙΑΝ. 97	0	0	≠Numl	2856	1379	48%	48%
1432	ΦΕΒ. 97	144	7	5%	2576	1483	58%	55%
ΣΥΝΟΛΟ		468	43		10748	5014		

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τον Πίνακα 10 παρατηρούμε ότι οι αμαξοστοιχίες **1430** και **1432** κατά τον μήνα Φεβρουάριο '97, παρουσίασαν αύξηση στην πληρότητα τόσο στην Α΄ όσο και στη Β΄ θέση. Αυτό φυσικά ερμηνεύεται από το γεγονός ότι όσο πλησιάζει η

καλοκαιρινή περίοδος, η ζήτηση ολοένα και θα αυξάνεται. Άλλωστε μην ξεχνάμε ότι το Ναύπλιο και γενικότερα η ευρύτερη περιοχή, είναι πόλος έλξης για πολλούς τουρίστες απ' όλον τον κόσμο. Ο τουρισμός στην περιοχή αυτή είναι ενεργός καθ' όλη τη διάρκεια του έτους και ειδικότερα τους θερινούς μήνες η περιοχή του Ναυπλίου πλημμυρίζει από τουρίστες είτε Έλληνες είτε αλλοδαπούς

ΠΙΝΑΚΑΣ 11

Τακτική επιβατική κοινή Ναυπλίου - Αργούς - Πειραιώς

ΚΩΔΙΚΟΣ ΑΜΑΞ.	ΗΜΕΡ/ΝΙΑ	ΠΡΟΣΦ. Α. ΘΕΣ	ΚΑΤΕΙΛ. Α. ΘΕΣ.	ΠΛΗΡ. Α. ΘΕΣ.	ΠΡΟΣΦ. Β. ΘΕΣ.	ΚΑΤΕΙΛ. Β. ΘΕΣ.	ΠΛΗΡ. Β. ΘΕΣ.	ΠΛΗΡΟ- ΤΗΤΑ
1431	ΙΑΝ. 97	0	0	-	2856	1488	52%	52%
1431	ΦΕΒ. 97	108	7	6%	2676	1627	61%	59%
1433	ΙΑΝ. 97	54	0	0	2910	1520	52%	51%
1433	ΦΕΒ. 97	270	39	14%	2406	1582	66%	61%
ΣΥΝΟΛΟ		432	46		10848	6217		

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από τον Πίνακα 11 παρατηρούμε ότι οι αμαξοστοιχίες 1431 και 1433 κατά τον μήνα Φεβρουάριο 97, παρουσίασαν σημαντικότερη αύξηση στην πληρότητα τόσο στην Α' θέση όσο και στη Β'. Συγκρίνοντας τις μετρήσεις διαπιστώνουμε πεντακάθαρα σε σχέση με τον Πίνακα 10 (προηγούμενη σελίδα) ότι για το ταξίδι της επανόδου σ' ένα μεγάλο αστικό κέντρο όπως η Αθήνα, το ποσοστό αυξήθηκε σημαντικά. Αυτό δείχνει ότι το τραίνο μπορεί και πρέπει να αποτελέσει ένα βασικό παράγοντα μεταφορών. Η τιμή του εισιτηρίου άλλωστε αποτελεί ένα στοιχείο που μπορεί παίξει αποφασιστικό ρόλο στην διαμόρφωση ενός κλίματος υπέρ του τραίνου.

V. ΤΕΧΝΙΚΗ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗ

Από τη στιγμή έναρξης λειτουργίας των διαφόρων συνιστωσών του σιδηροδρομικού συστήματος αρχίζει η φθορά τους και μετά από παρέλευση ορισμένου χρόνου είναι απαραίτητη η εκτέλεση εργασιών συντήρησης. Η συντήρηση της γραμμής επηρεάζει καθοριστικά τόσο την ασφάλεια κίνησης των συρμών όσο και το επίπεδο άνεση του επιβάτη. Οι δαπάνες συντήρησης γραμμής αντιπροσωπεύουν σημαντικό τμήμα των συνολικών δαπανών του σιδηροδρομικού δικτύου, με ποσοστό για τον ΟΣΕ 15-20% των συνολικών δαπανών του δικτύου. Η συντήρηση της γραμμής πρέπει να είναι τέτοια ώστε για μια ορισμένη ταχύτητα να βρίσκονται μέσα σε παραδεκτά όρια, με όσο γίνεται μικρότερες δαπάνες, οι εξής δύο βασικές συνιστώσες: ασφάλεια κατά την κίνηση και άνεση του επιβάτη.

Ως προς την ασφάλεια η συντήρηση πρέπει να είναι προληπτική, ως προς την άνεση πρέπει να είναι διορθωτική και τέλος ως προς την οικονομική πτυχή του θέματος πρέπει να εξασφαλίζεται η βέλτιστη δυνατή λύση που αφενός επιτρέπει ικανοποιητικά περιθώρια ασφάλειας και αφετέρου περιορίζει το ενδεχόμενο ανεπανάρθωτης υποβάθμισης της ποιότητας της γραμμής.

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ) διαθέτει σύγχρονα μέσα σιδηροδρομικής τεχνολογίας για την πραγματοποίηση των εργασιών συντήρησης. Η περιοχή του Ρούφ είναι εκείνη στην οποία πραγματοποιούνται όλες οι εργασίες συντήρησης και επισκευής των αμαξοστοιχιών. Εκεί υπάρχουν μηχανήματα καινούργιας τεχνολογίας όπως:

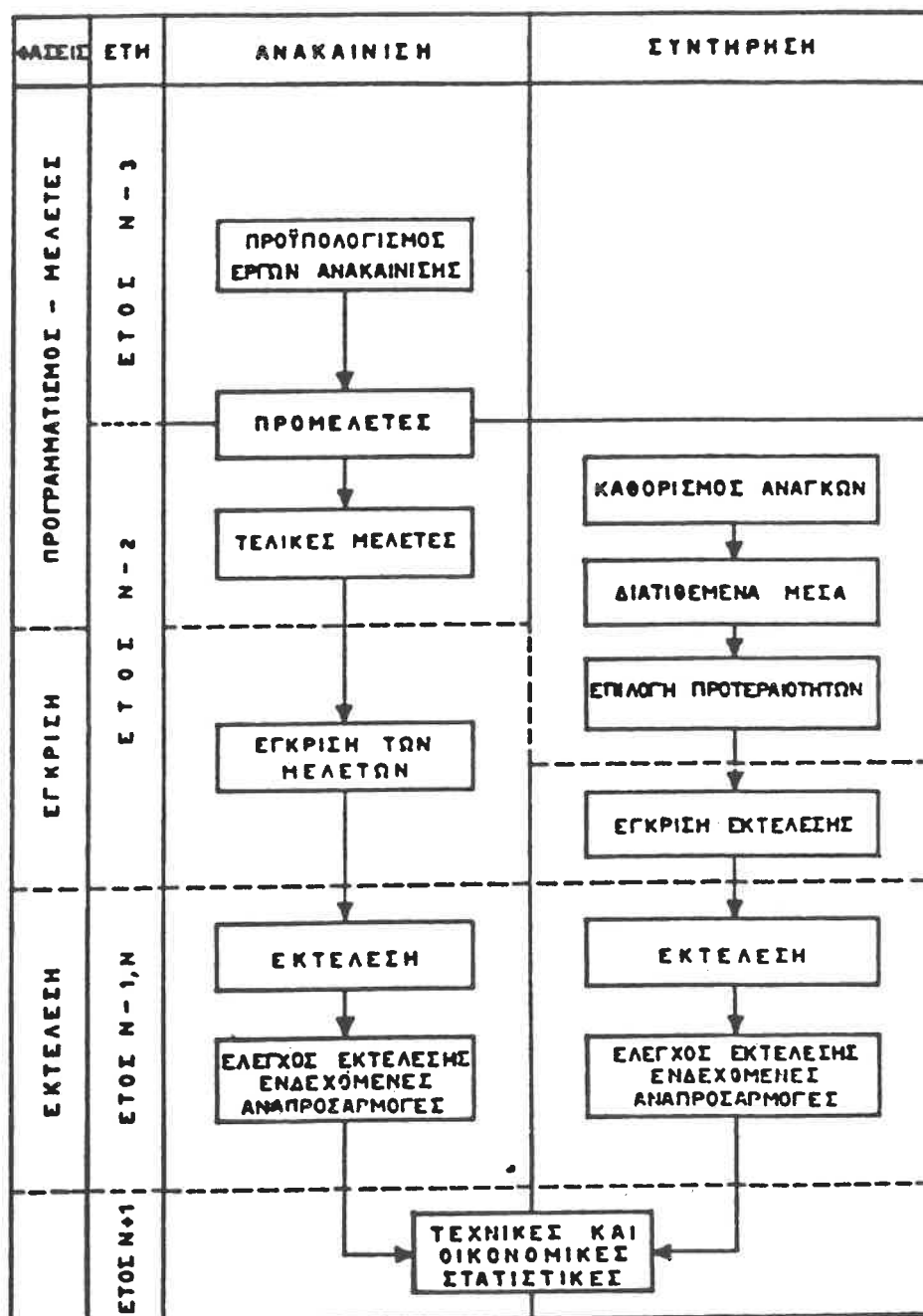
(α) Βαριά μηχανήματα υπογόμεωσης, υψομετρικής και οριζοντιογραφικής τακτοποίησης.

(β) Ελαφρά (φορητά) συγκροτήματα μηχανικής υπογόμεωσης και

(γ) Την σκαπάνη που είναι σήμερα μέσο παρωχημένο.

Για γραμμές χαμηλού φόρτου κυκλοφορίας όπως αυτή μεταξύ Ναυπλίου - Αθηνών, η γραμμή πρέπει να αποτελεί αντικείμενο προσεκτικής και διαρκούς φροντίδας, η οποία συνίσταται αφενός στην παρακολούθηση της εξέλιξης των διαφόρων σφαλμάτων, αφετέρου σε έγκαιρες τοπικές επεμβάσεις με ελαφρά (ή και βαριά ενδεχομένως) μηχανήματα, όπου παρατηρείται ασυνήθης και υπερβολική συσσώρευση σφαλμάτων. Η περίοδος λοιπόν των έξι (6) μηνών μέχρι ένα έτος μετά τις εργασίες συντήρησης είναι το κλειδί για τη μακροβιότητά της και συνεπώς για τη μείωση των μελλοντικών δαπανών συντήρησης. Η συντήρηση και αποκατάσταση σοβαρών βλαβών των συρμών γίνεται αποκλειστικά στις εγκαταστάσεις του Ρουφ, ενώ για την τυχούσα περίπτωση όπου θα χρειαστεί να διορθωθεί μια μικρή βλάβη στο Σταθμό του Ναυπλίου, η βλάβη είτε διορθώνεται στο χώρο του Σταθμού είτε γίνεται ρυμούλκηση του συρμού στο γειτονικό Σταθμό του Άργους.

Σαν συμπέρασμα μπορούμε να πούμε ότι η συστηματική συντήρηση και ανανέωση του τροχαίου υλικού, είναι επιτακτική ανάγκη διότι έτσι μόνο οι σιδηρόδρομοι μπορούν να ανταποκριθούν τις απαιτήσεις του κοινού. Οι δαπάνες συντήρησης της σιδηροδρομικής υποδομής μέχρι τώρα βαρύνουν κατά το μεγαλύτερο μέρος τη σιδηροδρομική επιχείρηση, αλλά η λύση γι' αυτό το θέμα είναι να περιέλθουν οι δαπάνες συντήρησης στην αρμοδιότητα του κράτους (όπως συμβαίνει με το οδικό δίκτυο και τα αεροδρόμια). Στην επόμενη σελίδα μπορούμε να διαπιστώσουμε τις διαδοχικές φάσεις για τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των εργασιών ανακαίνισης και συντήρησης γραμμής.



Σχ. 11.8. Οργανόγραμμα διαδοχικών φάσεων για τον προγραμματισμό και την εκτέλεση των εργασιών ανακαίνισης και συντήρησης γραμμής.

VI. ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

1. ΓΕΝΙΚΑ - ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΑ ΣΥΜΒΟΥΛΙΑ - ΕΠΙΤΡΟΠΕΣ

Το προσωπικό συνδέεται μετά του ΟΣΕ με σχέσεις εργασίας ιδιωτικού δικαίου, διακρίνεται δε σε τακτικό και έκτακτο.

Τακτικό προσωπικό είναι αυτό που κατέχει οργανική θέση, δηλαδή θέση προβλεπόμενη από τον Υπηρεσιακό Οργανισμό του ΟΣΕ.

Το τακτικό προσωπικό διακρίνεται σε μόνιμο και σε δόκιμο. Μόνιμο προσωπικό είναι αυτό το οποίο μετά από οριστική δοκιμασία έχει καταλάβει οργανική θέση.

Δόκιμο είναι το προσωπικό το οποίο προσλαμβάνεται προς δοκιμασία ή μαθητεία και προορίζεται να καταλάβει οριστικώς οργανική θέση σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος κανονισμού.

Έκτακτο προσωπικό είναι αυτό που δεν κατέχει οργανική θέση και προσλαμβάνεται σύμφωνα με τα ειδικότερα οριζόμενα από τον Υπηρεσιακό Οργανισμό του ΟΣΕ.

Στον Κανονισμό του Προσωπικού του ΟΣΕ που θα περιγράψω στη συνέχεια δεν υπάγονται ο Διοικητής, ο Υποδιοικητής, ο Νομικός Σύμβουλος, ο Αναπληρωτής Νομικός Σύμβουλος και οι Δικηγόροι οι οποίοι πρέπει να είναι όλοι πτυχιούχοι Ανωτάτων Σχολών.

Τα όργανα εφαρμογής αυτού του Κανονισμού είναι τα εξής:

α. Το Διοικητικό Συμβούλιο.

β. Ο Διοικητής και ο Υποδιοικητής.

γ. Τα ρητώς από τον Κανονισμό οριζόμενα υπηρεσιακά όργανα.

δ. Οι προβλεπόμενες Επιτροπές και Συμβούλια.

Οι προβλεπόμενες Επιτροπές και Συμβούλια συνέρχονται σε συνεδρίαση με την έγγραφη πρόσκληση του Προέδρου των. Στην πρόσκληση αναγράφονται λεπτομερώς όλα τα προς συζήτηση θέματα (ημερήσια διάταξη) η ημέρα, η ώρα και ο τόπος της συνεδρίασεως. Οι Επιτροπές και τα Συμβούλια αποφασίζουν κατά πλειοψηφία, σε περίπτωση δε ισοψηφίας μετράει η ψήφος του Προέδρου. Ο ψηφοφορία είναι φανερή, πάντοτε δε τα παρόντα μέλη υποχρεούνται να ψηφίσουν. Στις συνεδριάσεις τηρούνται πρακτικά τα οποία υπογράφονται από τον Πρόεδρο, τα μέλη και τον Γραμματέα.

Οι Συνεδριάσεις πραγματοποιούνται στην έδρα της Διοικήσεως. Τα Πρωτοβάθμια Πειθαρχικά Συμβούλια των Διευθύνσεων Περιφερειών και Εργοστασίων συνεδριάζουν στην έδρα των διευθύνσεων αυτών ή εκτός αυτών με απόφαση των οικείων Διευθυντών. Οι Επιτροπές και τα Συμβούλια δεν συνεδριάζουν δημόσια. Η θητεία των μελών των Συμβουλίων και της Πρωτοβάθμιας Επιτροπής εξαιρουμένων αυτών που κατέχουν θέσεις (EX OFFICIO) και των Γραμματέων είναι αρχομένη την 1η Ιανουαρίου και λήγουσα την 31η Δεκεμβρίου κάθε έτους. Κατά την διάρκεια της θητείας δεν επιτρέπεται η αντικατάσταση των μελών των Συμβουλίων χωρίς σοβαρή υπηρεσιακή αιτία.

2. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ

Αυτά που αφορούν το προσωπικό του ΟΣΕ καθορίζονται εις στο ΦΕΚ αρ. 689/22 Ιουλίου 1980. Οι κλάδοι του προσωπικού του ΟΣΕ είναι οι πιο κάτω:

1. Κλάδος Διπλωματούχων Μηχανικών.
2. Κλάδος Χημικών.

3. Κλάδος Τεχνολόγων.
4. Κλάδος Τεχνικών βοηθών.
5. Κλάδος Σχεδιαστών.
6. Κλάδος Διοικητικών - Οικονομικών υπαλλήλων.
7. Κλάδος Μεταφραστών.
8. Κλάδος Χειριστών Ηλεκτρονικών Μηχανών.
9. Κλάδος Χειριστών Διατρητικών Μηχανών.
- 10.Κλάδος Ιατρών.
- 11.Κλάδος Νοσοκόμων.
- 12.Κλάδος Απολυμαντών.
- 13.Κλάδος Διαβιβαστών.
- 14.Κλάδος Κλητήρων.
- 15.Κλάδος Φυλακών Εγκαταστάσεων.
- 16.Κλάδος Προσθέτων Αστυφυλάκων.
- 17.Κλάδος Σταθμαρχών.
- 18.Κλάδος Στασιαρχών.
- 19.Κλάδος Προσωπικού Ελιγμών.
- 20.Κλάδος Προσωπικού Αποθηκών Σταθμών.
- 21.Κλάδος Προσωπικού Αμαξοστοιχιών.
- 22.Κλάδος Προσωπικού Μηχανοστασίων.
- 23.Κλάδος Τεχνιτών Μηχανοστασίων - Εργοστασίων.
- 24.Κλάδος Οδηγών Αυτοκινήτων.
- 25.Κλάδος Συνοδών Αυτοκινήτων.
- 26.Κλάδος Σημειωτών.

27.Κλάδος Εργατών Μηχανοστασίων - Εργοστασίων.

28.Κλάδος Προσωπικού Συντηρήσεως.

29.Κλάδος Φυλακών Γραμμής.

30.Κλάδος Φυλακών Ισόπεδων Διαβάσεων.

31.Κλάδος Τεχνιτών Γραμμής.

32.Κλάδος Διαχειριστών Υλικού.

33.Κλάδος Τεχνιτών Αποθηκών Υλικού.

34.Κλάδος Εργατών Αποθηκών Υλικού.

3. ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Τα προσόντα προσλήψεως του προσωπικού ορίζονται στα άρθρα 19-23 του γενικού κανονισμού του ΟΣΕ και πρέπει να πιστοποιούνται από τις αρμόδιες Αρχές. Οι προσληφθέντες θα πρέπει να έχουν απαραίτητως την Ελληνική Ιθαγένεια. Η πρόσληψη αλλοδαπών επιτρέπεται με ειδικούς νόμους. Το όριο ηλικίας καθορίζεται εκάστοτε από τον Διοικητή του ΟΣΕ και ουδείς προσλαμβάνεται αν δεν έχει τη νόμιμη ηλικία.

4. ΕΙΔΙΚΑ ΠΡΟΣΟΝΤΑ ΚΑΤΑ ΚΛΑΔΟΥΣ

Στον κλάδο Διπλωματούχων Μηχανικών και Χημικών πρέπει να είναι πτυχιούχοι Πολυτεχνικών Σχολών (ΕΜΠ) ή αναγνωρισμένων ισότιμων σχολών της αλλοδαπής.

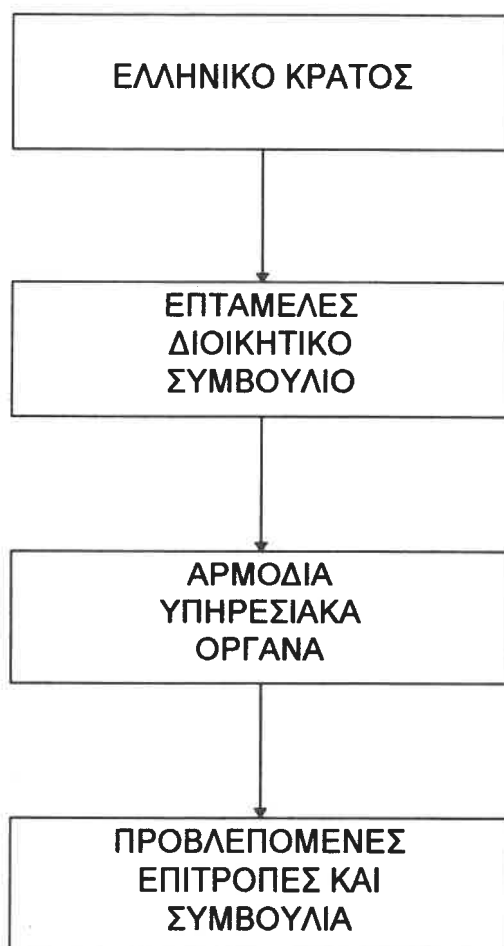
Στον κλάδο Τεχνολόγων Μηχανικών πρέπει να είναι πτυχιούχοι Ανωτέρων Σχολών.

Οι λοιποί κλάδοι πρέπει να είναι απόφοιτοι Μέσης Εκπαίδευσης και Μέσων Τεχνικών Σχολών.

Το λοιπό προσωπικό μπορεί να είναι και στοιχειώδους εκπαίδευσως.

VII. ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΤΟΥ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ

α. ΔΙΟΙΚΗΣΗ



(Σχ. 1)

β. ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ



(Σχ. 2)

Γ3. ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ

Η αξιοπιστία ενός μεταφορικού συστήματος όπως είναι οι σιδηρόδρομοι, επηρεάζεται είτε άμεσα είτε έμμεσα από ένα πλήθος δυναμικών παραγόντων. Αν επιχειρήσουμε να ιεραρχήσουμε αυτούς τους παράγοντες, μπορούμε να τους ταξινομήσουμε όπως φαίνεται παρακάτω:

1. Η ασφάλεια που παρέχει το συγκεκριμένο μεταφορικό σύστημα κατά τη μεταφορά.
2. Η διαθεσιμότητα - επάρκεια θέσεων τόσο στις νεκρές περιόδους όσο και ιδιαίτερα στις περιόδους αιχμής.
3. Η χρονική διάρκεια του ταξιδιού.
4. Η δυνατότητα εξυπηρέτησης περιοχών της Πελοποννήσου (γραμμή Ναυπλίου - Αθηνών) που δεν ταυτίζονται με τα αστικά κέντρα ή τις μεγάλες πόλεις της χώρας.
5. Η ακριβής τήρηση του προγράμματος των δρομολογίων.
6. Η άνεση που παρέχει το σύστημα κατά τη μεταφορά, καθώς και το πλήθος των παρεχομένων υπηρεσιών εντός των αμαξοστοιχιών.
7. Η εξυπηρέτηση και η σωστή συμπεριφορά εκ μέρους των εργαζομένων του ΟΣΕ απέναντι στο επιβατικό κοινό, τόσο στους σιδηροδρομικούς σταθμούς (εγκαταστάσεις) όσο και εντός των αμαξοστοιχιών.
8. Η δυνατότητα επιβίβασης και αποβίβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες (κινητικά προβλήματα κ.ά.).
9. Η δυνατότητα πρόσβασης του σιδηροδρομικού σταθμού από αρκετά κεντρικά σημεία των πόλεων.
10. Η παροχή στοιχειωδών υπηρεσιών στις εγκαταστάσεις των σιδηροδρομικών σταθμών, όπως αφοδευτήρια, αίθουσες αναμονής, χώρος για στάθμευση

αυτοκινήτων, σταθμοί πρώτων βοηθειών, αναψυκτήρια, τηλεφωνικοί θάλαμοι, γκισέ πληροφοριών κ.ά.

11. Η καθαριότητα και ευταξία τόσο των σταθμών όσο και των αμαξοστοιχιών.

12. Ο εκσυγχρονισμός των αμαξοστοιχιών και η αντικατάστασή τους με νέας τεχνολογίας τροχαίο υλικό.

13. Η σταθερότητα στα κόμιστρα μεταφοράς όσο αυτό είναι δυνατό (η μη συνεχής αύξησή τους) και η διαθεσιμότητα μειωμένων εισιτηρίων για τους σπουδαστές, φοιτητές, στρατεύσιμους και γι' αυτούς που έχουν χαμηλά εισοδήματα. Αυτό όμως είναι καθαρά θέμα της εκάστοτε κυβέρνησης και ως εκ τούτου η σταθερότητα ή όχι των ναύλων είναι θέμα της νομισματικής πολιτικής που ακολουθεί η εκάστοτε κυβέρνηση.

Αυτοί όπως είδαμε είναι κατά τη γνώμη μου, οι σπουδαιότεροι παράγοντες που διαμορφώνουν το πλαίσιο της αξιοπιστίας του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ).

Ο στόχος του ΟΣΕ είναι φυσικά όλοι αυτοί οι παράγοντες να μπορούν να συνεργάζονται κατά τέτοιο τρόπο, ώστε να βοηθούν στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Για να επιτευχθεί αυτό όμως απαιτείται σκληρή δουλειά απ' όλους τους φορείς (Κράτος, διοίκηση ΟΣΕ, εργαζόμενοι), μια και η αρμονική συνεργασία μεταξύ τους αποτελεί το θεμέλιο λίθο για την σωστή λειτουργία του συστήματος. Δυστυχώς όμως οι Κρατικές υπηρεσίες στην Ελλάδα νοσούν εδώ και χρόνια, με αποτέλεσμα πάντοτε την ταλαιπωρία του Έλληνα πολίτη. Ο ΟΣΕ παρόλο που τα τελευταία χρόνια έχει προσπαθήσει να αναβαθμίσει το επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών του, εν τούτοις δεν έχει καταφέρει να ξεφύγει από τον γενικό κανόνα της μετριότητας. Μια μετριότητα που μεταφράζεται σε χαμηλά

οικονομικά οφέλη για τον οργανισμό, σε μείωση της τουριστικής κίνησης σε ορισμένες περιοχές και σε μεγάλο βαθμό φέρνουν τον Οργανισμό σε μειονεκτική θέση σε σχέση με τα υπεραστικά λεωφορεία του ΚΤΕΛ.

Θεωρώ ότι είναι απaráδεκτο φαινόμενο για μια τουριστική περιοχή όπως είναι το Ναύπλιο, η οποία δέχεται ένα μεγάλο αριθμό τουριστών σε ετήσια βάση να εξυπηρετείται μόνο με τρία (3) δρομολόγια καθημερινά. Αυτό υποδηλώνει την αδιαφορία του Ελληνικού Κράτους και την εγκατάλειψη μιας περιοχής της Ελλάδος όπως η Πελοπόννησος, η οποία αποτελεί πόλο έλξης για σημαντικό αριθμό τουριστών.

α. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΜΕΙΩΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑΣ

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες που η συγχρονισμένη δράση τους, επιδρά αρνητικά στην διαμόρφωση ευνοϊκού κλίματος υπέρ των σιδηροδρόμων. Το επιβατικό κοινό αποτελεί το μεγαλύτερο κριτή για το βαθμό αξιοπιστίας ενός Οργανισμού, μια και οι ανάγκες του και απαιτήσεις επιβάλλουν μια διαφορετική τάξη πραγμάτων.

Στην Ελλάδα δυστυχώς η αδιαφορία του Κράτους για τους σιδηροδρόμους είναι τεράστια. Άλλωστε το γεγονός ότι πρώτο τραίνο εισήλθε στο Ναύπλιο μόλις το 1993, επιβεβαιώνει αυτό το γεγονός. Οι πιο σημαντικοί παράγοντες που συντελούν στην μείωση της αξιοπιστίας μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής:

1. Η ασφάλεια του μεταφορικού συστήματος.

Είναι ένα σημείο που συγκεντρώνει τα βλέμματα των περισσοτέρων ανθρώπων. Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου είναι αρκετά πεπαλαιωμένο, επίσης το μετρικό εύρος της συγκεκριμένης γραμμής παίζει σπουδαίο

ρόλο, όπως και οι μεγάλες κλίσεις στο έδαφος. Όλα αυτά σε συνάρτηση με τις αναρίθμητες αφύλακτες διαβάσεις, δυσχεραίνουν την κίνηση των αμαξοστοιχιών και δυστυχώς μερικές φορές γινόμαστε μάρτυρες σοβαρών ατυχημάτων. Ατυχήματα που θα μπορούσαν να είχαν αποφευχθεί αν υπήρχε σωστός προγραμματισμός και λήψη ουσιαστικών μέτρων.

2. Η εξασφάλιση θέσεων ειδικότερα στις περιόδους αιχμής είναι ένα ακόμα σημαντικότερο πρόβλημα

Στην Ελλάδα έχουμε γίνει πολλές φορές μάρτυρες αυτής της κατάστασης. Την περίοδο των Χριστουγέννων, του Πάσχα και ειδικά στην καλοκαιρινή περίοδο, η αναβίωση αυτού του φαινομένου είναι οφθαλμοφανής. Ο ΟΣΕ προσπαθώντας να εξοικονομήσει μεγαλύτερα οικονομικά οφέλη, αδιαφορεί εγκληματικά γι' αυτό το φαινόμενο και έχει παρατηρηθεί πολλές φορές το φαινόμενο μια θέση σ' ένα τραίνο να έχει πουληθεί δύο (2) ή και τρεις (3) φορές ακόμα.

Αυτό έχει ως αποτέλεσμα την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού και θέτει σε άμεσο κίνδυνο την ασφάλεια του, μια και αρκετοί επιβάτες ταξιδεύουν χωρίς θέση και παραμένουν όρθιοι εντός των αμαξοστοιχιών.

3. Η δυνατότητα επιβίβασης - αποβίβασης ατόμων με ειδικές ανάγκες είναι ένα σημείο που το σύστημα νοσεί ιδιαίτερα

Η ανεπάρκεια στοιχειωδών υπηρεσιών για τα συγκεκριμένα άτομα, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα για την χρησιμοποίηση των σιδηροδρόμων απ' αυτά. Αυτό αντιβαίνει στις διεθνείς συνθήκες που επικρατούν και υποβαθμίζει σημαντικά την αξιοπιστία του συστήματος. Άλλωστε μια χώρα που θέλει να συγκαταλέγεται ανάμεσα στις πολιτισμένες, είναι απαραίτητη προϋπόθεση να σέβεται το επιβατικό κοινό που εξυπηρετεί.

4. Η κατάσταση των σιδηροδρομικών σταθμών τόσο στην Αθήνα όσο και στο Ναύπλιο

Ο Σταθμός των Αθηνών μολονότι βρίσκεται στην καρδιά της πρωτεύουσας, εντούτοις στο επίπεδο εξυπηρέτησης είναι μη ικανοποιητικό και δίνει την εντύπωση εγκαταλειμμένου σταθμού μικρής επαρχιακής πόλης. Τα σκουλήκια, η δυσωδία, η ανυπαρξία μέτρων αστυνόμευσης υποβαθμίζουν το κύρος του Οργανισμού.

Η κατάσταση στο Ναύπλιο είναι ακόμα χειρότερη μια και ο Σιδηροδρομικός Σταθμός έχει ως εγκαταστάσεις του τρία παλιά βαγόνια. Η εγκατάλειψη σ' αυτήν την περίπτωση είναι εμφανής και συντελεί αρνητικά στην εικόνα του συστήματος.

β. ΜΕΤΡΑ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΤΗΣ ΑΞΙΟΠΙΣΤΙΑΣ

Ο τομέας των μεταφορών σήμερα στην Ευρώπη διαμορφώνεται προς την κατεύθυνση της προοδευτικής απελευθέρωσης με κυρίαρχο στοιχείο τον ανταγωνισμό των διαφορών μέσω μεταφοράς. Οι Κυβερνήσεις των χωρών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας υποχρεώνονται να δώσουν πραγματική αυτονομία στους σιδηρόδρομους, να μειώσουν προοδευτικά τις επιχορηγήσεις προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (μέσω των οποίων καλύπτονται τα ελλείμματα) και να διαμορφώσουν καθεστώς διαφάνειας στη σιδηροδρομική εκμετάλλευση. Μέσα σ' ένα τέτοιο πλαίσιο, οι επιδιώξεις των σιδηροδρόμων πρέπει να στοχεύουν προς τις παρακάτω κατευθύνσεις.

1. Εκσυγχρονισμός της υποδομής με σημαντικές επενδύσεις (το μεγαλύτερο μέρος τους μπορεί να καλυφθεί από τα Ευρωπαϊκά Κοινοτικά Ταμεία). Επισημαίνεται εδώ ότι ο εκσυγχρονισμός δεν αφορά οποιοδήποτε έργο, αλλά εκείνα που θα

επιτρέψουν στο σιδηρόδρομο της Πελοποννήσου να συνυπάρξει ανταγωνιστικά με το ΚΤΕΛ.

Όπως έχει αναφερθεί προηγουμένως, η κατάσταση στο Σταθμό Πελοποννήσου όσο και στο Σταθμό του Ναυπλίου είναι τραγική. Γι' αυτό το λόγο ο εκσυγχρονισμός τους είναι επιτακτική ανάγκη, μια και οι απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης είναι υψηλές και είμαστε αναγκασμένοι αργά ή γρήγορα να συμμορφωθούμε μ' αυτές. Άλλωστε αν ρίξει μια ματιά κανείς στους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς του Εξωτερικού (π.χ. Αγγλία) θα διαπιστώσει την χαώδη διαφορά μεταξύ των Ελληνικών και των Βρετανικών Σιδηροδρόμων. Η υποδομή εκεί ανταποκρίνεται σε μεγάλο ποσοστό στις ανάγκες και απαιτήσεις του επιβατικού κοινού και αντικατροπτίζει πλήρως την εικόνα του Κράτους. Ένα Κράτος οργανωμένο, αξιόπιστο που πάνω απ' όλα σέβεται τους πολίτες του.

2. Συστηματική συντήρηση και ανανέωση του τροχαίου υλικού, ώστε οι σιδηρόδρομοι να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις του επιβατικού κοινού.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου είναι από τα φτωχότερα της Ευρώπης και ως εκ τούτου το τροχαίο υλικό που διατρέχει αυτές τις γραμμές, πρέπει να είναι όσο το δυνατόν πιο εξελιγμένης τεχνολογία. Ο ΟΣΕ στα πλαίσια αυτής της προσπάθειας, έχει αρχίσει να ανανεώνει το τροχαίο υλικό του με τρένο ταχύτητας και ποιότητας όπως είναι το Intercity.

Δυστυχώς όμως στη συγκεκριμένη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου, όπου το μεταφορικό έργο είναι ιδιαίτερα χαμηλά η χρησιμοποίηση τέτοιων αμαξοστοιχιών Intercity, δεν είναι δυνατή. Η συντήρηση των αμαξοστοιχιών πρέπει να γίνεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα από έμπειρο τεχνικό προσωπικό. Άλλωστε πολλές φορές έχουν παρατηρηθεί καθυστερήσεις ή ακινητοποιήσεις συρμών λόγω τεχνικών

προβλημάτων, που τα περισσότερα έχουν τις ρίζες τους στην ελλιπή και κακή συντήρηση.

3. Κατανομή προσωπικού με βάση τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου μεταφορικού έργου και στελέχωση των διαφόρων διευθύνσεων με εξειδικευμένα στελέχη.

Το συγκεκριμένο μεταφορικό μέσο για τη γραμμή Αθηνών - Ναυπλίου είναι ιδιαίτερα χαμηλό, μολονότι το Ναύπλιο είναι μια τουριστική περιοχή. Ωστόσο ανάλογα με το μεταφορικό έργο που παρουσιάζει η γραμμή, ένας μεγάλος αριθμός εργαζομένων απασχολείται στη συγκεκριμένη γραμμή. Σαν Κράτος είμαστε αρκετά πίσω στις Δημόσιες Σχέσεις, γι' αυτό πρέπει να ρίξουμε όλο το βάρος σ' αυτό τον τομέα. Η γραμμή Ναυπλίου - Αθηνών είναι ιδιαίτερα τουριστική, γι' αυτό πρέπει οι εργαζόμενοι του ΟΣΕ να διαθέτουν τη σωστή κατάρτιση και ικανότητα, ώστε να μπορούν να επικοινωνούν με το επιβατικό κοινό και να εξυπηρετούν με προθυμία τις οποιεσδήποτε ανάγκες του.

4. Η δυνατότητα πρόσβασης του Σταθμού (ιδιαίτερα στην Αθήνα) πρέπει να είναι δυνατή από πολλά και διαφορετικά σημεία της πόλης.

Ένα μεταφορικό σύστημα θα πρέπει να διευκολύνει το επιβατικό κοινό που επιθυμεί να το χρησιμοποιήσει. Αυτό σημαίνει ότι πρέπει να υπάρχουν έργα υποδομής που να επιτρέπουν την προσέγγιση του σιδηροδρομικού σταθμού. Στην πόλη του Ναυπλίου τα πράγματα είναι ευκολότερα διότι μιλάμε για μικρή επαρχιακή πόλη, ενώ αντίθετα στην Αθήνα τα πράγματα είναι διαφορετικά. Η κατασκευή του μετρό και άλλων δημόσιων έργων, δυσχεραίνει την δυνατότητα προσέγγισης του Σταθμού. Γι' αυτό πρέπει να υπάρξει βελτίωση των υπάρχουσων δημοσίων συγκοινωνιών, γιατί μόνο έτσι η εξυπηρέτηση του κοινού θα είναι άνετη και ασφαλής.

5. Η δυνατότητα έγκαιρης και άμεσης εξασφάλισης θέσεων ιδιαίτερα στις κρίσιμες περιόδους (Χριστουγέννων - Πάσχα - Καλοκαίρι - Τριήμερο).

Μολονότι η μηχανοργάνωση έχει εισβάλλει για τα καλά στο χώρο των Σιδηροδρόμων, εν τούτοις δημιουργούνται σημαντικά προβλήματα στην εξασφάλιση των θέσεων. Το σύστημα της μηχανοργάνωσης χρησιμοποιείται μόνο στα τραίνα τύπου Intercity, γι' αυτό και δεν παρατηρούνται φαινόμενα διπλών ή τριπλών κρατήσεων των θέσεων. Με την βοήθεια των ηλεκτρονικών υπολογιστών, η έκδοση των εισιτηρίων γίνεται σωστότερα και με πιο αποτελεσματικό τρόπο. Στον αντίποδα όμως, στη γραμμή Ναυπλίου - Αθηνών ισχύει το πεπαλαιωμένο σύστημα με την έκδοση των διπλότυπων εισιτηρίων. Αυτό το σύστημα είναι που δημιουργεί προβλήματα στην έκδοση των εισιτηρίων, μια και δεν υπάρχει η δυνατότητα να παρέχει στο επιβατικό κοινό, την σιγουριά ότι η θέση που έχει εξασφαλίσει ανήκει αποκλειστικά σ' ένα άτομο.

Πιστεύω λοιπόν ότι η μηχανοργάνωση, πρέπει να εισέλθει δυναμικά, ακόμα και σε γραμμές με μικρό μεταφορικό έργο όπως σημαίνει με τη γραμμή Ναυπλίου - Αθηνών.

Γ4. ΑΣΦΑΛΕΙΑ - ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ

Η ασφάλεια αποτελεί πάντοτε ένα σημαντικό παράγοντα για την ομαλή διεξαγωγή των δρομολογίων του ΟΣΕ. Είναι άλλωστε πραγματικότητα ότι τα Ευρωπαϊκά στάνταρ που επικρατούν, μας υποχρεώνουν να λάβουμε σοβαρά υπόψη αυτό τον παράγοντα. Η ανανέωση του τροχαίου υλικού με νέας τεχνολογίας αμαξοστοιχίας (τύπου Intercity), έχει βελτιώσει αρκετά το ζωτικό αυτό παράγοντα.

Η ασφάλεια γενικά μπορεί να χωριστεί όπως και στα λεωφορεία σε τρεις (3) κατηγορίες:

- α. Ασφάλεια κατά την κίνηση.
- β. Ασφάλεια κατά τις στάσεις.
- γ. Ασφάλεια εντός των αμαξοστοιχιών.

Τρόποι επικοινωνίας σε περίπτωση κινδύνου έκτακτης ανάγκης.

α. Η ασφάλεια κατά την κίνηση έχει να κάνει περισσότερο με την πρόληψη. Αυτό σημαίνει ότι η συντήρηση των γραμμών πρέπει να είναι συχνή και προσεκτική, παράλληλα με τη συντήρηση των συρμών. Η οποιαδήποτε αμέλεια ή απροσεξία στην συντήρηση είναι δυνατόν να αποβεί μοιραία για το επιβατικό κοινό. Οι εκτροχιασμοί των τραίνων στη συγκεκριμένη διαδρομή μπορεί να μην είναι συχνοί, αλλά δυστυχώς όταν συμβεί κάτι τέτοιο τα αποτελέσματα είναι αρνητικά.

β. Η ασφάλεια κατά τις στάσεις σημαίνει ότι ο συρμός πρέπει να ακινητοποιηθεί τελείως, στην περίπτωση που πρόκειται να επιβιβαστούν ή να αποβιβαστούν επιβάτες. Αυτό είναι καθαρά ευθύνη των υπευθύνων της αμαξοστοιχίας (οδηγών, ελεγκτών) και του εκάστοτε σταθμάρχη. Πρέπει λοιπόν η αποβίβαση - επιβίβαση να γίνεται κανονικά και η αμαξοστοιχία να μην ξεκινάει, προτού οι υπεύθυνοι κλείσουν ερμητικά τις πόρτες και βεβαιωθούν ότι δεν υπάρχουν άτομα που διασχίζουν τις γραμμές.

γ. Τέλος η ασφάλεια εντός των αμαξοστοιχιών προϋποθέτει βασικά ότι όλοι οι επιβάτες θα πρέπει να βρίσκονται στις θέσεις τους και να μην περιφέρονται άσκοπα εντός των αμαξοστοιχιών. Παράλληλα θα πρέπει να εξασφαλίζεται η σωστή τοποθέτηση των αποσκευών στα διατιθέμενα ράφια, για την αποφυγή τραυματισμών από πτώση αντικειμένων.

Σε περίπτωση κινδύνου ή άμεσης ανάγκης υπάρχουν σε κάθε βαγόνι ειδική χειρολαβή, την οποία αν τραβήξουμε το τραίνο ακινητοποιείται. Γι' άλλωστε και η άσκοπη χρήση του τιμωρείται με σημαντικό χρηματικό πρόστιμο.

ΜΕΡΟΣ Δ

α. Ανταγωνισμός ανάμεσα στα μέσα

Ο ανταγωνισμός ανάμεσα στο ΚΤΕΛ και στον ΟΣΕ, είναι το βασικό συστατικό που μπορεί να αναβαθμίσει την ποιότητα των επιβατικών μεταφορών. Δυστυχώς όμως τα κίνητρα που δόθηκαν στο ΚΤΕΛ για την εκμετάλλευση της συγκεκριμένης διαδρομής, δεν ήταν ίδια μ' αυτά που δόθηκαν στους σιδηροδρόμους.

Το αποτέλεσμα ήταν η πλάστιγγα μονίμως να γέρνει προς την μεριά του ΚΤΕΛ τα οποία χάρη στην ιδιωτική - οικονομική σύνθεσή τους, κατάφεραν να προσελκύσουν ένα μεγάλο μέρος της επιβατικής ζήτησης από και προς Ναύπλιο. Εκμεταλλευόμενο την οικονομική δυσπραγία και δυσκαμψία του όλου συστήματος του ΟΣΕ που για μια τέτοια περιοχή έχει δρομολογήσει μόνο τρία (3) δρομολόγια, κατάφεραν να αντεπεξέλθουν στις ανάγκες του επιβατικού κοινού, λαμβάνοντας τη μερίδα του λέοντος στην κατανομή του μεταφορικού έργου.

Από την μεριά του ΟΣΕ δεν έχουν γίνει ακόμη εκείνα τα σήματα, που να πιστοποιούν το ενδιαφέρον του Οργανισμού για τη συγκεκριμένη γραμμή. Η υποβάθμιση της συγκεκριμένης γραμμής δεν ωφελεί τον Οργανισμό και οπωσδήποτε οδηγεί στο μαρασμό των σιδηροδρομικών μεταφορών, με προοπτικές κατά τη γνώμη μου πολύ απογοητευτικές για το μέλλον. Είναι ανάγκη λοιπόν η συγκεκριμένη περίπτωση να αποτελέσει το σημείο αναφοράς για την αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου.

β. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ - ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

μπα - 1234

(i) ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Το αντικείμενο αυτής της Διπλωματικής Εργασίας είναι να διερευνήσει την αξιοπιστία δύο (2) συγκεκριμένων συστημάτων στη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου.

Η διερεύνηση αυτή αφορά το ΚΤΕΛ Αργολίδος και τον ΟΣΕ Πελοποννήσου. Μολονότι η συγκεκριμένη διαδρομή (Αθήνα - Ναύπλιο) είναι μια διαδρομή με πλούσιο πολιτιστικό ιστορικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον και όχι μόνο, εν τούτοις είναι μια από τις λιγότερο προσεγμένες από το Κράτος ως αναφορά της ύπαρξη μεταφορικών συστημάτων. Η εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού τουλάχιστον από πλευράς του ΟΣΕ είναι σχεδόν ανεπαρκής.

Δεν νοείται κατά τη γνώμη μου μια περιοχή της Ελλάδος όπως ο Νομός Αργολίδος, με τόσο πλούσια πολιτιστική κληρονομιά να εξυπηρετείται καθημερινά με τρία (3) μόνο δρομολόγια. Αυτό άλλωστε δείχνει την ανυπαρξία και αναλγησία του Ελληνικού Κράτους. Άλλωστε σύμφωνα με κάποιους υπεύθυνους του ΟΣΕ στο Ναύπλιο, οτιδήποτε έργο ως αναφορά τη σιδηροδρομική γραμμή Αθηνών - Ναυπλίου σταμάτησε στις αρχές του 1975.

Ρίχνοντας μια ματιά στις εγκαταστάσεις του ΟΣΕ στο Ναύπλιο συνειδητοποιεί κανείς την τραγικότητα της κατάστασης. Τρία παλιά βαγόνια του ΟΣΕ υποτίθεται ότι συνθέτουν τις εγκαταστάσεις του Σταθμού, κάτι το οποίο γελοιοποιεί τη χώρα μας στο εξωτερικό.

Γιατί δεν πιστεύω ότι υπάρχει κανείς που να πιστεύει ότι η ύπαρξη αυτών των εγκαταστάσεων είναι συμβατική με την πολιτιστική κληρονομιά της Πατρίδας μας.

Βρισκόμαστε στα τέλη του 20ου αιώνα, ενός αιώνα που δρομολογήθηκαν σημαντικότερες εξελίξεις σ' όλον τον κόσμο και όμως εμείς επιμένουμε να μένουμε πίσω έναντι των άλλων Κρατών (ιδίως αυτών που είναι μέλη της Ενωμένης Ευρώπης σ' όλα τα επίπεδα των δραστηριοτήτων. Αυτό που κατά τη γνώμη μου έχει διαδραματίσει σημαντικότερο ρόλο στην εγκατάλειψη αυτή, είναι το ίδιο το Ελληνικό Κράτος.

Ο κακώς νοούμενος παρεμβατισμός του Κράτους στις δραστηριότητες του ΟΣΕ, συνέβαλε στην διόγκωση των προβλημάτων της συγκεκριμένης γραμμής. Άλλωστε από την εποχή που κατασκευάστηκαν τα διάφορα ελληνικά δίκτυα, διάφορες εταιρίες πριν την ενοποίηση τους σε ενιαίο φορέα, τον ΟΣΕ, δεν επήλθε βελτίωση επειδή ουδείς ενδιαφέρθηκε για τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρόμου.

Τα κονδύλια που διέθεσαν οι εκάστοτε κυβερνήσεις για τις σιδηροδρομικές υποδομές ήταν τόσο συχνά, που δεν επαρκούσαν ούτε για τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Κατά την μεταπολεμική περίοδο, οι Κυβερνήσεις έδωσαν μεγαλύτερη βαρύτητα στην ανάπτυξη των οδικών μεταφορών, βάζοντας κατά μέρος τον σιδηρόδρομο.

Άλλωστε η πολιτική της εκάστοτε Κυβέρνησης έχει να κάνει περισσότερο με τα διάφορα συντεχνιακά συμφέροντα, αγνοώντας τελείως τις ανάγκες και απαιτήσεις του επιβατικού κοινού. Μολονότι η χώρα μας έχει καταφέρει να απορροφήσει σημαντικά κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα, εν τούτοις ελάχιστα απ' αυτά χρησιμοποιήθηκαν για τη βελτίωση του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου. Το μετρικό εύρος του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου, οι αναρίθμητες διαβάσεις αφύλακτες και μη, στη διαδρομή Αθηνών - Ναυπλίου, η διαμόρφωση του εδάφους και του χώρου όπου κινούνται οι αμαξοστοιχίες ειδικά στις θέσεις της Κακιάς

Σκάλας, Δερβενακίου - Νεμέας είναι από τα πιο σημαντικά προβλήματα του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού δικτύου. Αυτά πρέπει να αντιμετωπιστούν μέσα από ένα συγκεκριμένο πλαίσιο διαδικασιών, που να προωθεί την ανάπτυξη και εξέλιξη του συστήματος. Ένα άλλο σημαντικό πρόβλημα που υφίσταται είναι η κατανομή του προσωπικού με βάση τις απαιτήσεις του συγκεκριμένου μεταφορικού έργου, η στελέχωση των διαφόρων Διευθύνσεων με εξειδικευμένα στελέχη, καθώς και η εξάλειψη των απεργιακών κινητοποιήσεων που μονίμως αποτελούν βραχνά για την επιχείρηση, ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες ή στις περιόδους αιχμής. Άλλωστε συχνά παρατηρείται να απεργούν οι μηχανοδηγοί ή κάποιο άλλο λειτουργικό προσωπικό, με αποτέλεσμα την ταλαιπωρία του επιβατικού κοινού και τις καθυστερήσεις στην εκτέλεση των δρομολογίων. Αυτό άλλωστε αποτελεί μια σημαντική διαφορά ανάμεσα στο προσωπικό του ΟΣΕ και στο προσωπικό του ΚΤΕΛ. Ο ΟΣΕ λειτουργεί με κριτήρια του Κράτους, ενώ το ΚΤΕΛ με ιδιωτικό - οικονομικά πράγμα που διογκώνει την διαφορά αυτή.

Πρέπει όμως πέραν από την κριτική που πρέπει να γίνει για το συγκεκριμένο Οργανισμό, να παραδεχτούμε και τα πλεονεκτήματα που παρέχει ο σιδηρόδρομος. Ο σιδηρόδρομος συμβάλλει καθοριστικά στην αποσυμφόρηση των κεντρικών οδικών αρτηριών, δεδομένης της πολύ μεγάλης μεταφορικής ικανότητας του, παρέχει μειωμένα εισιτήρια σε πολλές κατηγορίες πολιτών (ενδεικτικά μαθητές, φοιτητές, τρίτη ηλικία κ.ά.) των οποίων διευκολύνει τις μετακινήσεις.

Επίσης κάτι πολύ σημαντικό αν και παράξενο για τον ΟΣΕ είναι η τήρηση του προγράμματος των συγκεκριμένων δρομολογίων της γραμμής Αθηνών - Ναυπλίου, κάτι που αναβαθμίζει το κύρος του Οργανισμού, αυξάνει την αξιοπιστία του και γενικότερα δίνει μια άλλη διάσταση στο σύστημα των μεταφορών.

Αυτό είναι ένα καλό σημάδι ότι με προσεκτική, επιμελημένη και σοβαρή αντιμετώπιση των συγκεκριμένων προβλημάτων της από το Κράτος, τα οφέλη θα είναι μεγάλα τόσο για το επιβατικό κοινό όσο και για τον Οργανισμό. Η προϋπόθεση όμως γι' αυτό είναι να βελτιωθούν και όλες οι άλλες παράμετροι (εγκαταστάσεις, προσωπικό, τροχαίο υλικό), έτσι ώστε το επιβατικό κοινό να απολαμβάνει ένα ευχάριστο, άνετο και αποτελεσματικό μεταφορικό σύστημα. Εκτιμάται ότι έχουμε τις δυνατότητες ως Κράτος για αναμόρφωση του συγκεκριμένου δικτύου, έτσι ώστε να πάψουμε πλέον να υστερούμε στην πρόοδο της Ευρώπης στις δημόσιες μεταφορές.

Από την άλλη πλευρά τα μηνύματα που δεχόμαστε από το θεσμό των ΚΤΕΛ, είναι πιο ενθαρρυντικά σε σύγκριση με τον ΟΣΕ. Το γεγονός άλλωστε ότι ο συγκεκριμένος θεσμός λειτουργεί με ιδιωτικό - οικονομικά κριτήρια, προσδίνει μια αίσθηση, αποτελεσματικότητας στις οδικές μεταφορές. Αυτό άλλωστε αποτελεί και το μεγαλύτερο πλεονέκτημα του ΚΤΕΛ. Η ιδιωτική του φύση προσφέρει στο επιβατικό κοινό μεγαλύτερο βεληνεκές δρομολογίων (υπάρχουν τουλάχιστον δέκα (10) σε καθημερινή βάση από και προς Αθήνα), κάτι το οποίο συντελεί μαζί με την χωρίς παρεκκλίσεις τήρηση των δρομολογίων, στην ποιοτική αναβάθμιση του θεσμού καθώς και στην μεγαλύτερη αξιοπιστία του συστήματος. Αυτό συμβαίνει διότι το ΚΤΕΛ, έχοντας αξιολογήσει τις ανάγκες του επιβατικού κοινού, έχει προχωρήσει σε δραστική βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών.

Οι ιδιοκτήτες των ΚΤΕΛ λειτουργώντας με μεγάλο βαθμό επαγγελματισμού (πάντοτε υπάρχουν και εξαιρέσεις), έχουν ως αρχή το σεβασμό του επιβατικού κοινού και την διαρκή ενημέρωσή τους γύρω από τα τεκταινόμενα στο χώρο των επιβατικών μεταφορών. Αυτή άλλωστε αποτελεί και την ειδοποιό διαφορά ανάμεσα στο ΚΤΕΛ και στον ΟΣΕ, δηλαδή ο επαγγελματισμός που διέπει τους μεν με την

προχειρότητά της δε. Ευτυχώς για το Νομό Αργολίδος που αυτός ο θεσμός είναι τουλάχιστον προς το παρόν υγιής και έτσι δεν διογκώνεται το μεταφορικό πρόβλημα.

Φυσικά αυτός ο θεσμός έχει τις δυνατότητες να βελτιωθεί παραπέρα τόσο οργανωτικά όσο και λειτουργικά. Οι εγκαταστάσεις είναι και εδώ ένα μείζον θέμα μια και πρέπει να υποστούν κάποιες ριζικές αλλαγές, όπως και ο τρόπος εξασφάλισης θέσεων. Γενικά όμως μπορούμε να ισχυριστούμε ότι η αξιοπιστία του συστήματος αυτού κρίνεται αρκετά ικανοποιητική για τα δεδομένα του θεσμού.

(ii) ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Ο εκσυγχρονισμός του ΟΣΕ οφείλει και πρέπει να είναι ο απώτερος στόχος του Κράτους, διότι μόνο έτσι θα μπορέσει ο Οργανισμός να ανταποκριθεί στις υψηλές απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και κατ' επέκταση του επιβατικού κοινού. Η Ευρωπαϊκή Ενοποίηση, η τεχνολογική πρόοδος, η πληροφορική, ο ελεύθερος ανταγωνισμός, κ.λπ. απαιτούν αύξηση της παραγωγικότητας, μείωση του κόστους, αύξηση των εσόδων, βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών - του παραγόμενου έργου. Συνεπώς για την περαιτέρω βελτίωση του συστήματος και για την αύξηση της αξιοπιστίας προτείνω τα εξής:

1. Εν μέρει ιδιωτικοποίηση του Οργανισμού με το Κράτος να διαδραματίζει εποπτικό ρόλο μόνον, χωρίς όμως να συμμετέχει ουσιαστικά στην λειτουργία του Οργανισμού.
2. Η επιλογή του προσωπικού να γίνεται με αυστηρότερα κριτήρια από (εξετάσεις) του ιδιώτη και μόνο απ' αυτόν που θα αναλάβει την Διαχείριση του Οργανισμού και να διέπεται από το πνεύμα που κυριαρχεί στις ιδιωτικές επιχειρήσεις δηλαδή όποιος προσφέρει έργο παραμένει στον Οργανισμό, διαφορετικά απολύεται. Αυτό

πρέπει να γίνει διότι ο ΟΣΕ έχει μετατραπεί εδώ και χρόνια σε Οργανισμό που σε μερικές περιπτώσεις συντηρεί άτομα χωρίς προσόντα, χωρίς ενδιαφέρον για τον Οργανισμό και χωρίς φιλοδοξίες για την ανάπτυξη του τρόπου μας. Άλλωστε η ιδιωτικοποίηση είναι το αντίδοτο κατά τη γνώμη μου στις απεργίες και στις στάσεις εργασίας που συχνά - πυκνά ταλαιπωρούν το επιβατικό κοινό. Κατά πληροφορίες άλλωστε η γνωστή πολιτική των υποσχέσεων προ των εκλογών δεν έχει αφήσει άνευ επιπτώσεων τον χώρο του ΟΣΕ, με αποτέλεσμα να δημιουργούνται κενές θέσεις και ορισμένους χώρους του ΟΣΕ, ενώ παράλληλα να υπάρχει κορεσμός σ' άλλους χώρους όπου δεν απαιτείται τόσο μεγάλος αριθμός εργαζομένων.

3. Διαπλάτυνση του σιδηροδρομικού δικτύου σε θέσεις "κλειδιά" όπως η Κακιά Σκάλα και η διασταύρωση Δερβενακίου - Νεμέας.
4. Βελτίωση της σηματοδότησης και της τηλεπικοινωνίας καθώς και αύξηση των μέτρων ασφαλείας στις διαβάσεις.
5. Ανακαίνιση των εγκαταστάσεων του Σταθμού Πελοποννήσου στην Αθήνα, διότι πρόκειται για ένα υπέροχο παραδοσιακό κτίριο το οποίο όμως είναι κακοσυντηρημένο και γενικά η όλη αισθητική του δεν προσελκύει το επιβατικό κοινό. Όσο για το Ναύπλιο προτείνω την κατασκευή έστω ενός μικρού κτιρίου, που να ικανοποιεί τις ανάγκες του επιβατικού κοινού.
6. Ηλεκτρονική εξασφάλιση - κράτηση των θέσεων με ON - LINE σύστημα, που να εκμηδενίζει την πιθανότητα έκδοσης υπεραρίθμων εισιτηρίων.
7. Βελτίωση του τροχαίου υλικού με τραίνα εφάμιλλα του Intercity που να βελτιώνουν την χρονική διάρκεια του ταξιδιού και να προάγουν την ασφάλεια.

8. Διαφημιστική καμπάνια μέσω των μέσων μαζικής ενημέρωσης που να προτρέπει το επιβατικό κοινό να χρησιμοποιεί το τραίνο, αναλύοντας τα σημαντικά πλεονεκτήματα που παρέχει.
9. Ίδρυση θυγατρικών εταιριών που να ασχολούνται με την Τουριστική Εκμετάλλευση των Υπηρεσιών καθώς και με την αξιοποίηση του Διαμεταφορικού Έργου.
10. Αναπροσαρμογή των κομίστρων για οικογένειες με χαμηλά εισοδήματα, καθώς και διάθεση μειωμένων εισιτηρίων για τους στρατευμένους.
11. Από τον Σιδηροδρομικό Σταθμό Πελοποννήσου μέχρι την περιοχή της Κορίνθου, οι αμαξοστοιχίες κινούνται μέσω πυκνοκατοικημένων περιοχών αλλά και μεγάλων Βιομηχανικών Μονάδων, κρίνεται σκόπιμο όπως συνδυασθούν αξιόπιστα δρομολόγια στις κατάλληλες ώρες και Σταθμούς για την εξυπηρέτηση των κατοίκων και των εργαζομένων. Αυτό θα ανακουφίσει και το παράλληλο οδικό δίκτυο που είναι υπερβολικά κορεσμένο.

Σχετικά με το ΚΤΕΛ Αργολίδος οι προτάσεις έχουν να κάνουν περισσότερο με το προφίλ του θεσμού, παρά με τις συνθήκες λειτουργίας του. Άλλωστε ο ιδιωτικός χαρακτήρας του ΚΤΕΛ αποτελεί εγγύηση για την εύρυθμη και σωστή λειτουργία του συστήματος. Οι προτάσεις μου σχετικά με αυτόν τον θεσμό είναι οι εξής:

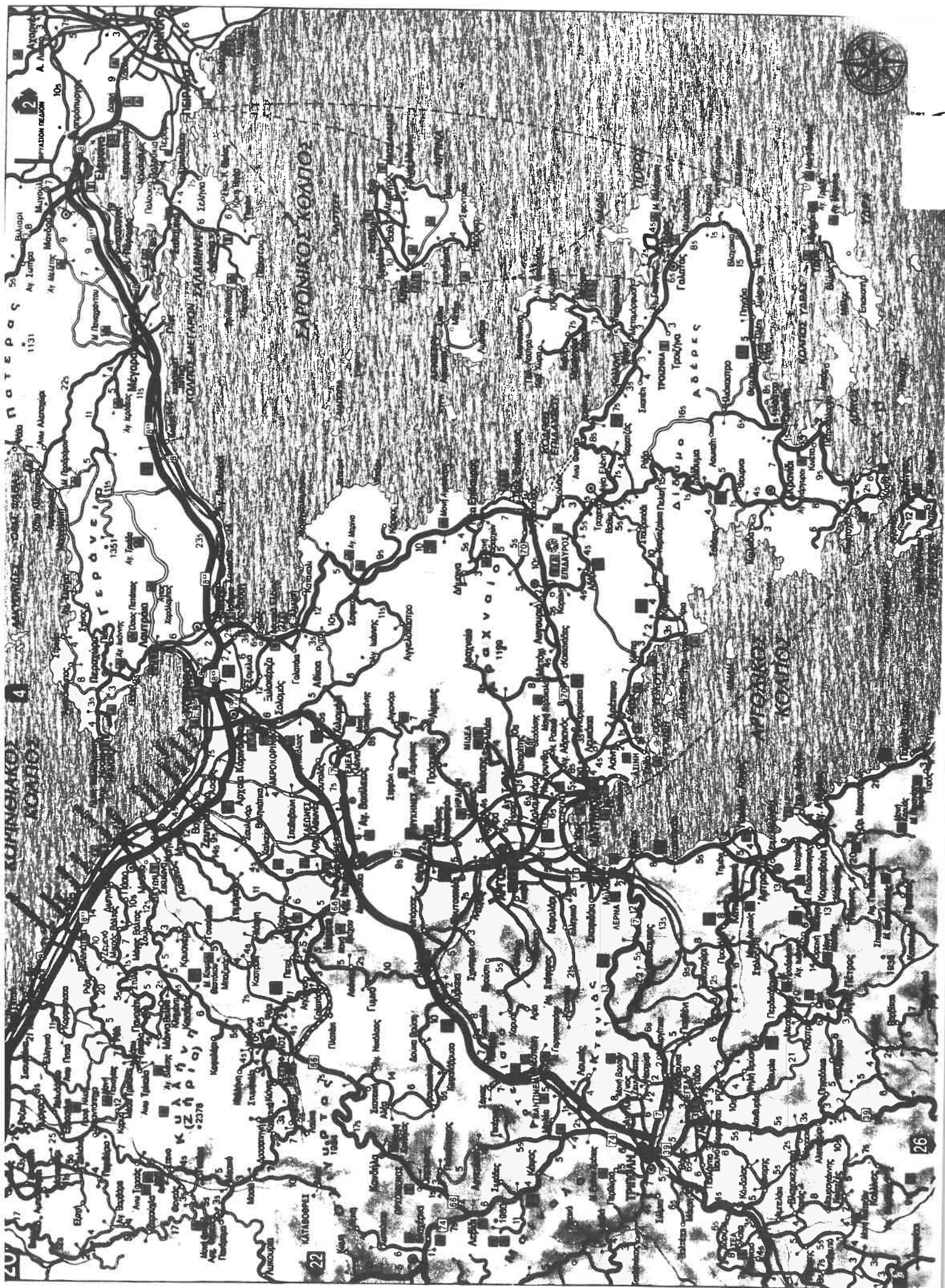
1. Βελτίωση των κτιριακών εγκαταστάσεων της Λεωφ. Κηφισού 100 το συντομότερο δυνατό, διότι η κατάσταση στον Σταθμό των Αθηνών είναι επιεικώς απαράδεκτη και ασυμβίβαστη με την εικόνα που παρουσιάζουν οι αντίστοιχοι σταθμοί ξένων χωρών.
2. Προώθησή της αξιοπιστίας των ΚΤΕΛ μέσω διαφημιστικής καμπάνιας, μέσα από τα μέσα μαζικής ενημέρωσης (ραδιόφωνο, τηλεόραση).

3. Βελτίωση του εσωτερικού προφίλ των λεωφορείων καθώς και παροχή υπηρεσιών μέσα στα λεωφορεία (μικρό μπαρ, τουαλέτες κ.λπ.) σύμφωνα με τα πρότυπα άλλων ξένων κρατών (National Coach στην Μ. Βρετανία).
4. Παραχώρηση της διαχείρισης (managment) των ανωτέρω παρεχομένων υπηρεσιών στον ιδιωτικό τομέα (ιδιωτικές εταιρίες τροφοδοσίας (catering) κ.ά.)

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

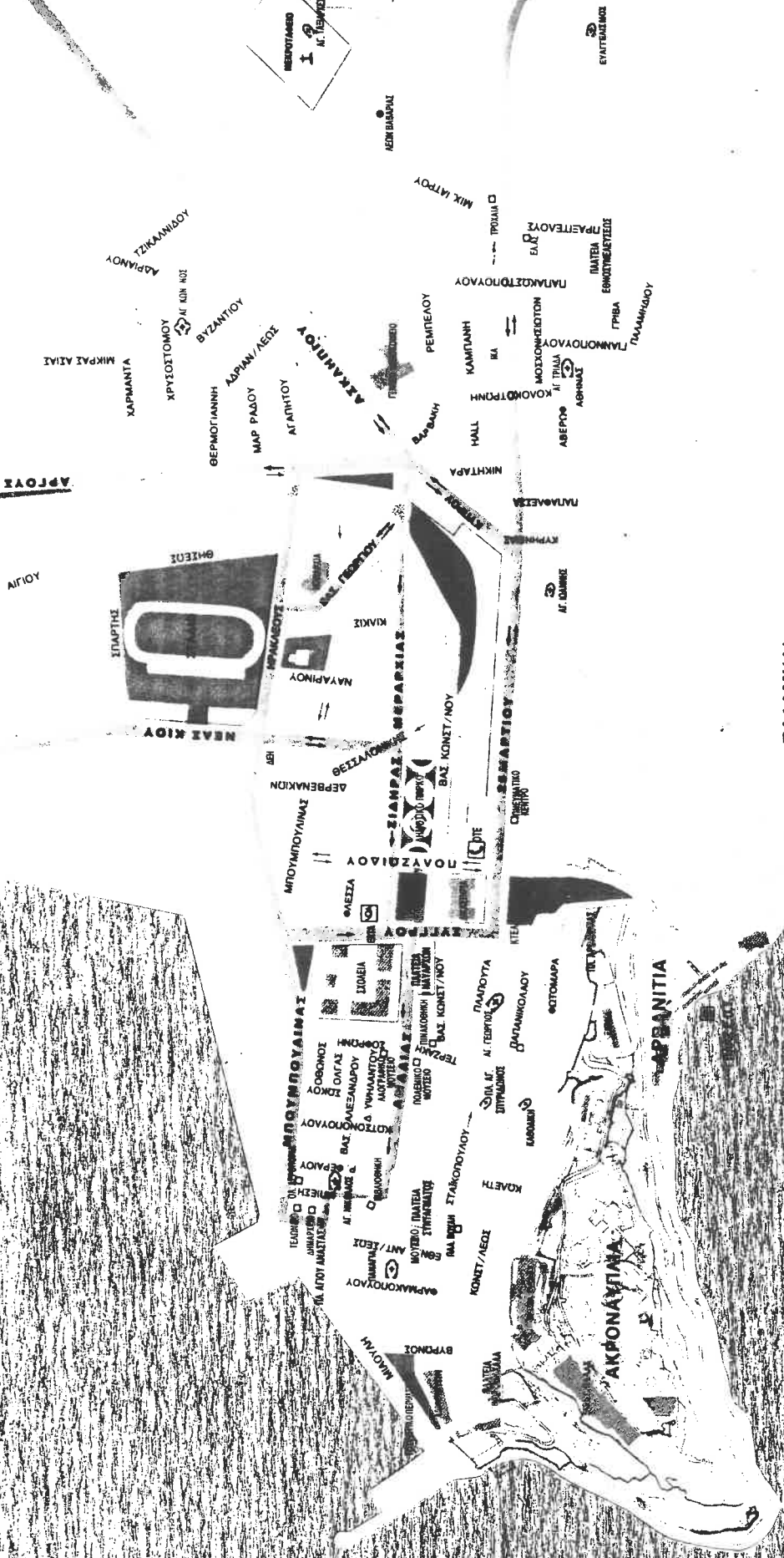
1. GAVING MACPHERSON "HIGHWAY AND TRANSPORTATION ENGINEERING AND PLANNING" - 1992.
2. MICHAEL J. BRUTON PROFESSOR OF TOWN PLANNING IN THE UNIVERSITY OF WALES: "INTRODUCTION TO TRANSPORTATION PLANNING - 3rd EDITION" - 1985.
3. NATIONAL COOPERATIVE HIGHWAY RESEARCH PROGRAM - NCH RR REPOT 376 "CUSTOMER BASED QUALITY IN TRANSPORTATION" - USA 1995.
4. Β. ΠΡΟΦΥΛΛΙΔΗ "ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ - ΤΟΜΟΣ Α'" - 1993.
5. Κ. Γ. ΑΜΠΑΚΟΥΜΚΙΝ ΚΑΘΗΓΗΤΟΥ Ε.Μ.Π.: "ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ" (ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ Ι) - 1990.
6. ΣΗΜΕΙΩΣΕΙΣ ΤΟΥ ΜΕΛΕΤΗΤΗ ΑΠΟ ΤΟ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ SALFORD ΤΟΥ ΗΝΩΜΕΝΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι



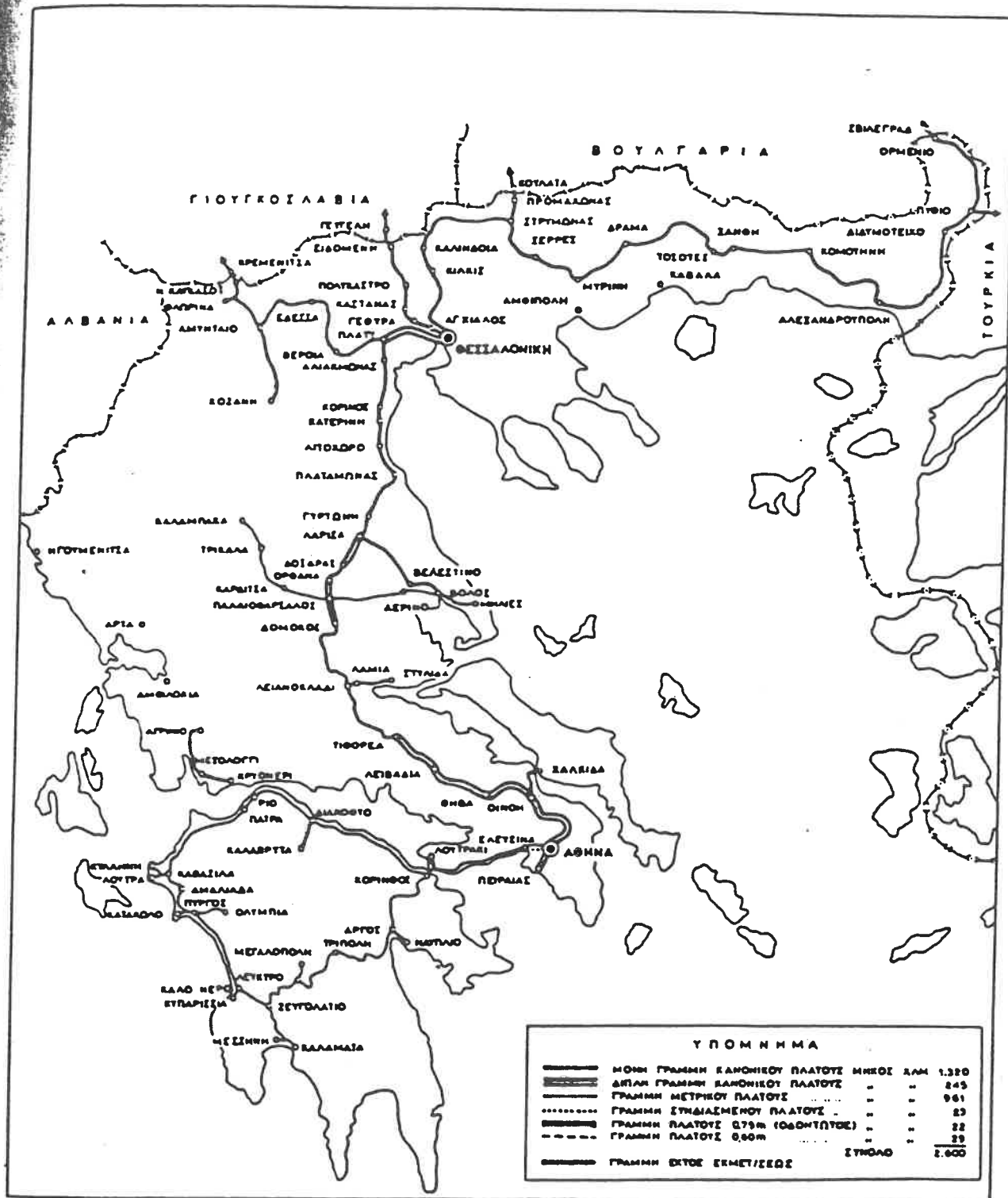
ΠΡΟΣ ΕΠΙΔΑΥΡΟ - ΚΡΑΝΙΔΙ - ΚΟΣΤΑ

ΠΡΟΣ ΠΑΛΑΜΗΔΙ - ΚΑΡΑΘΩΝΑ

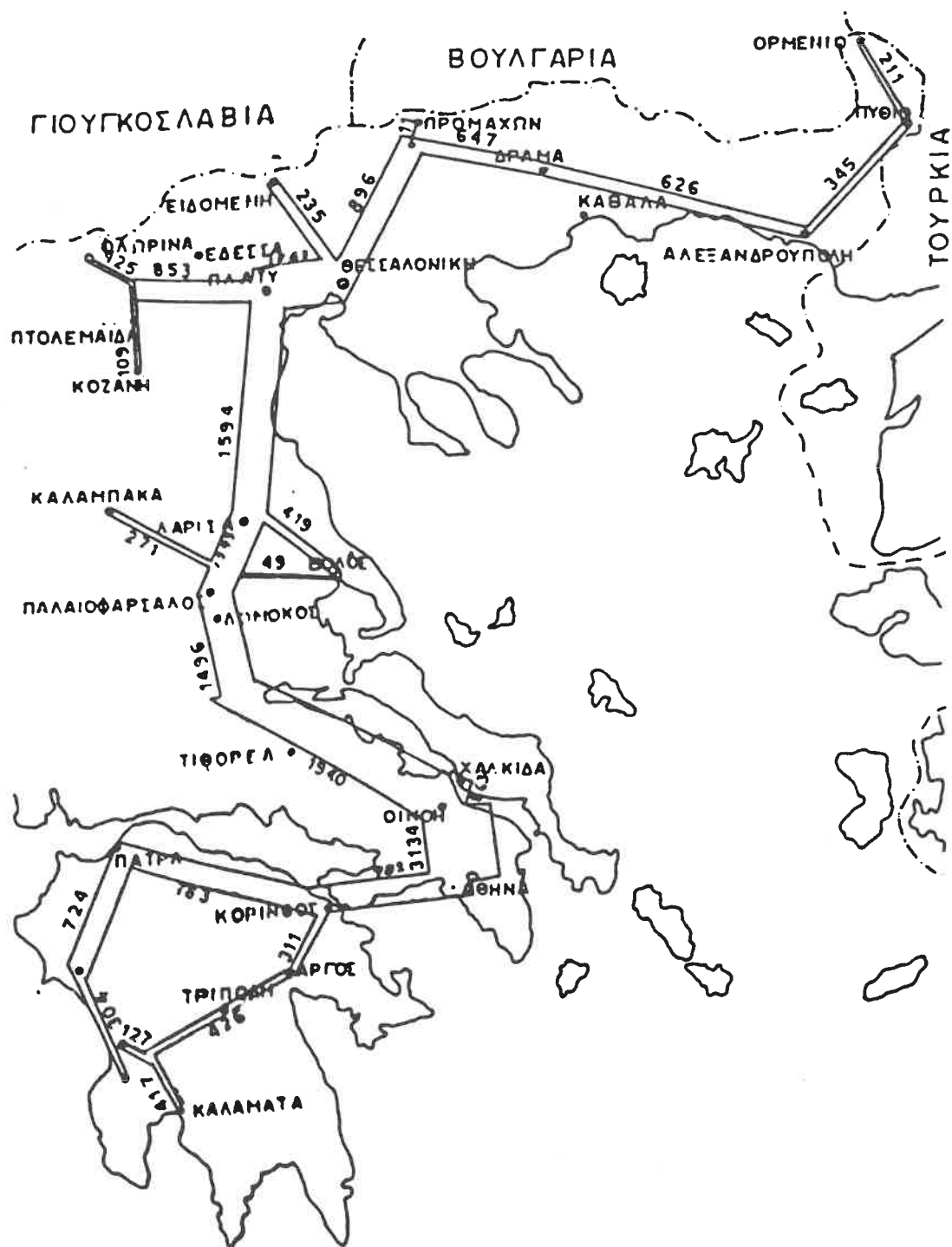


ΠΑΛΑΜΗΔΙ

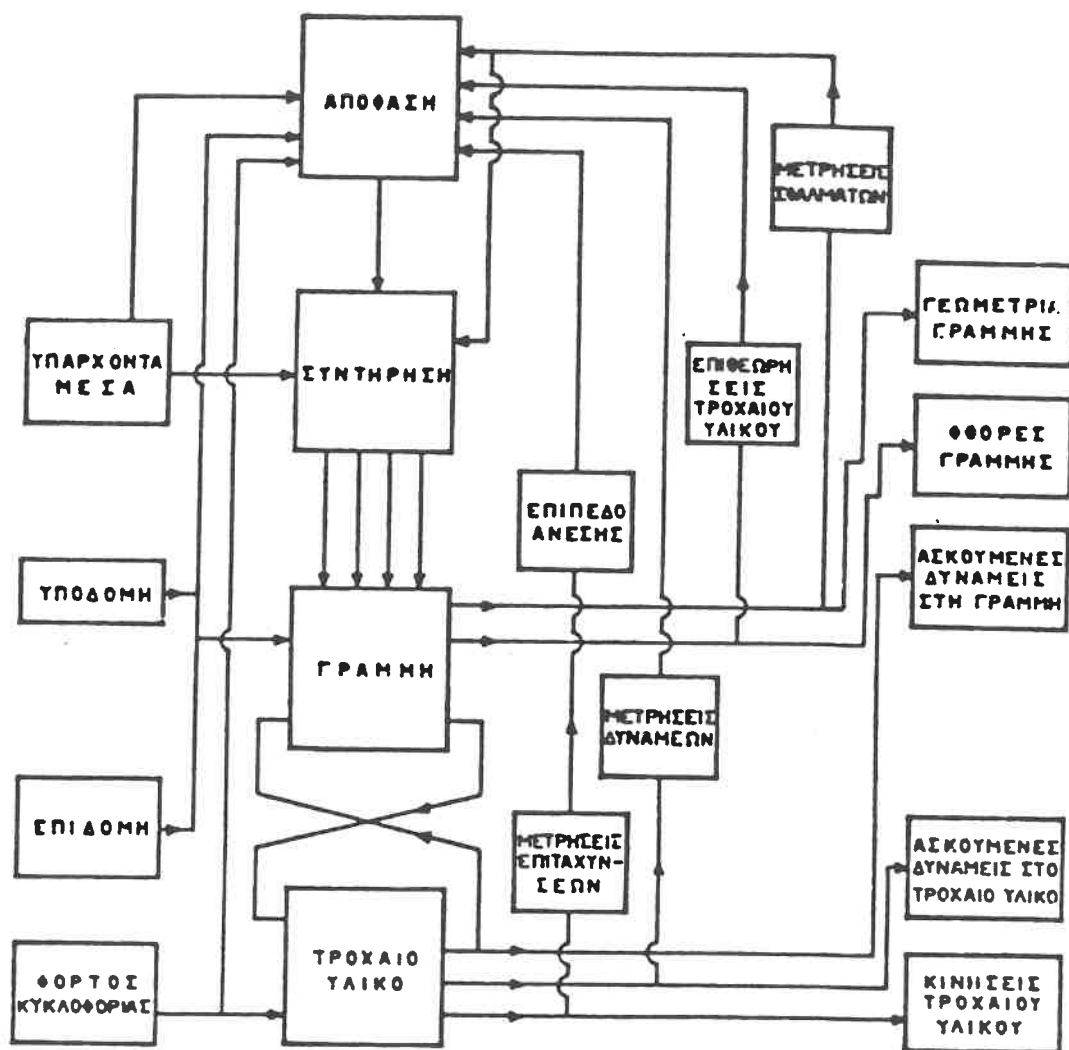




Σχ. 1.19. Σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδος



Σχ. 1.21. Πυκνότητα επιβατικού μεταφορικού έργου του ΟΣΕ ανά άξονα (σε χιλιάδες επιβάτες)

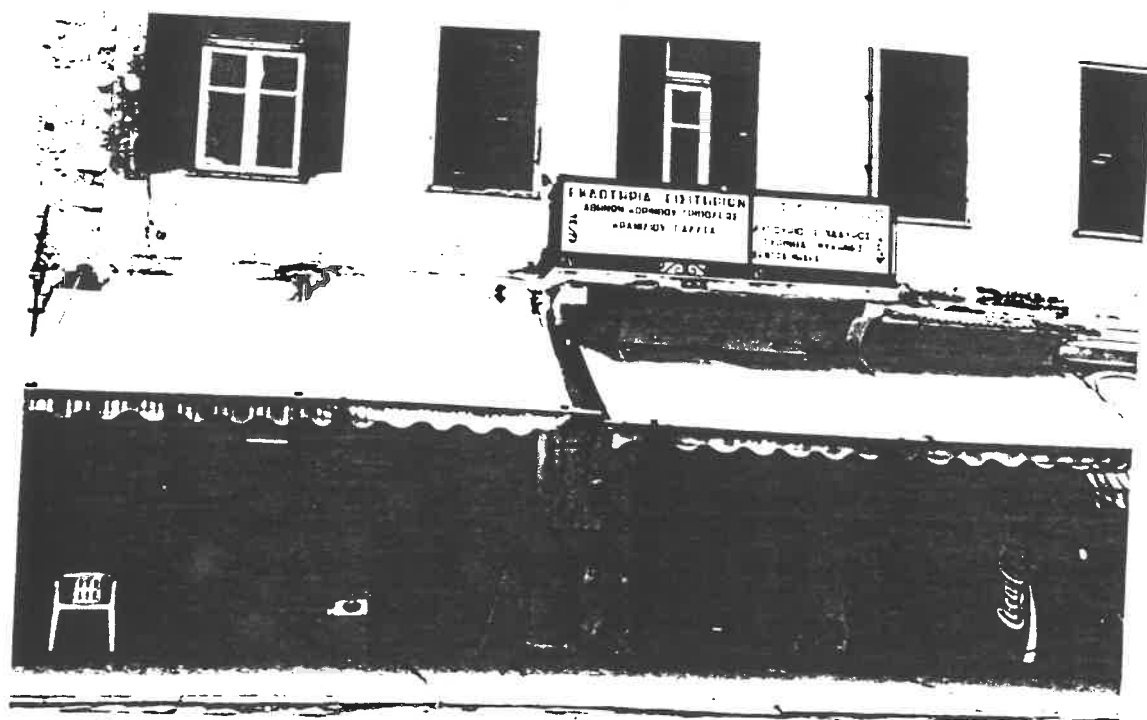


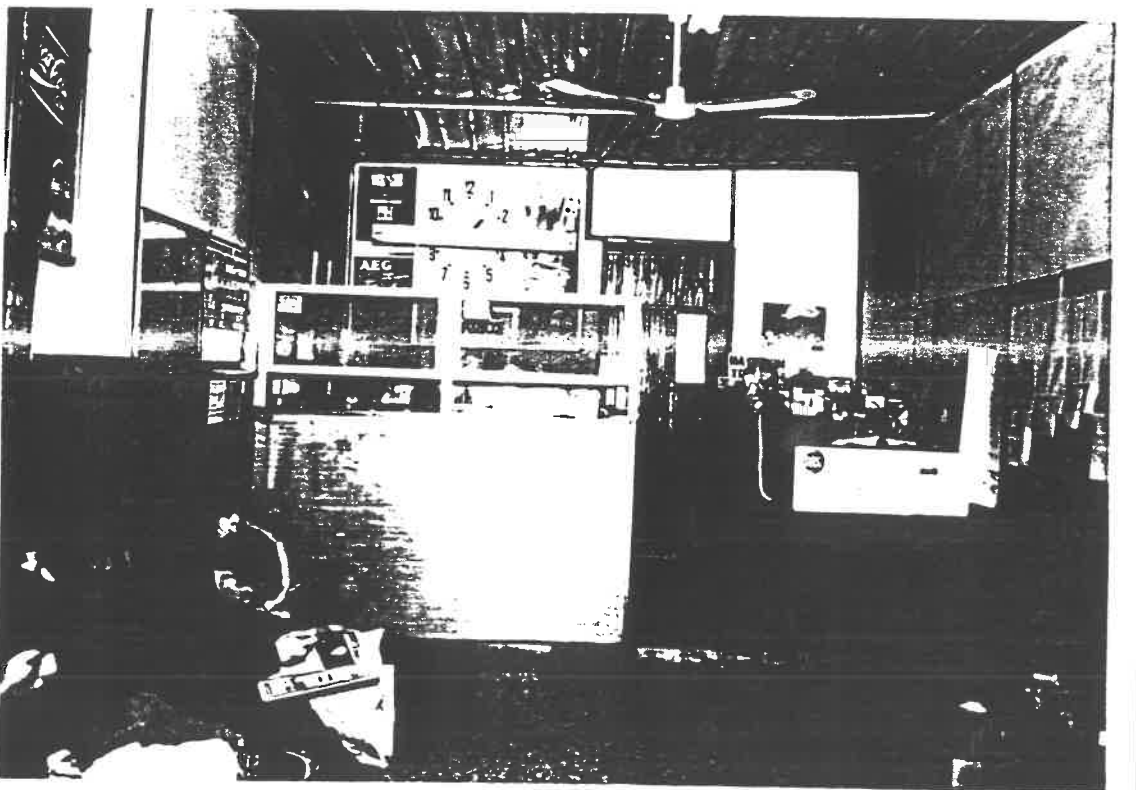
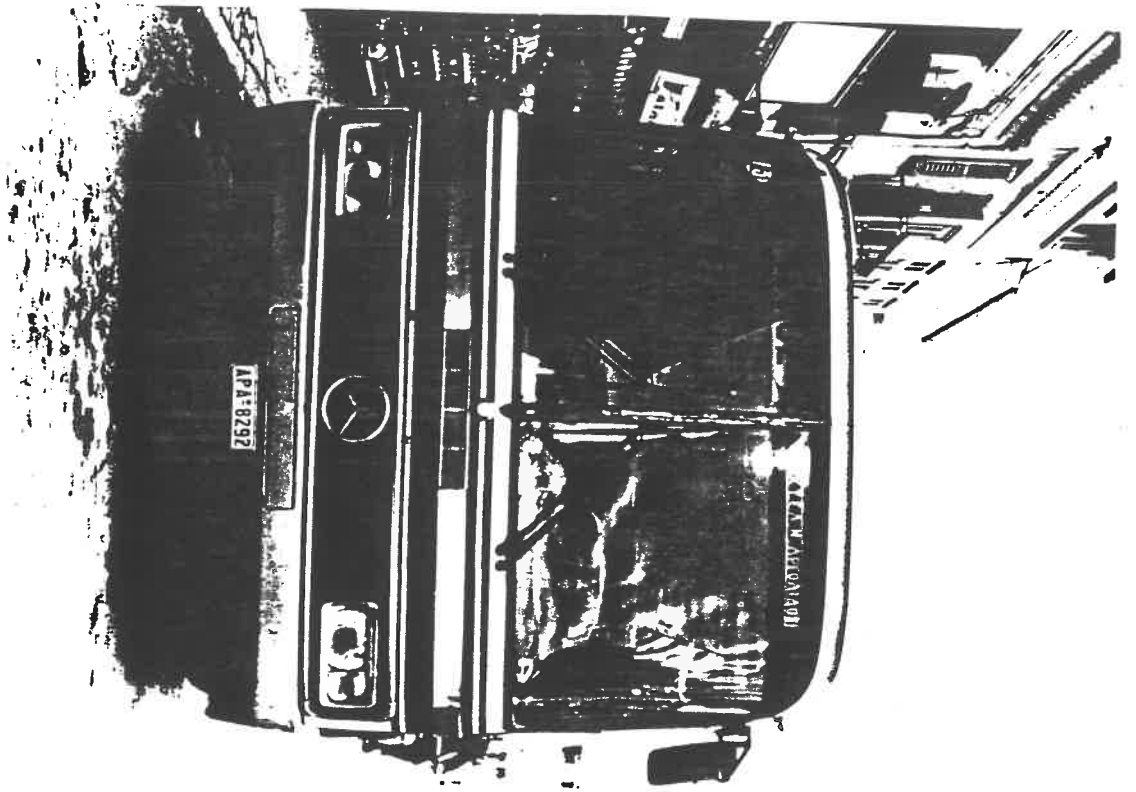
Σχ. 11.7. Γενικό οργανόγραμμα της αλληλεπίδρασης των διαφόρων υποσυστημάτων και παραμέτρων που καθορίζουν τις εργασίες συντήρησης.

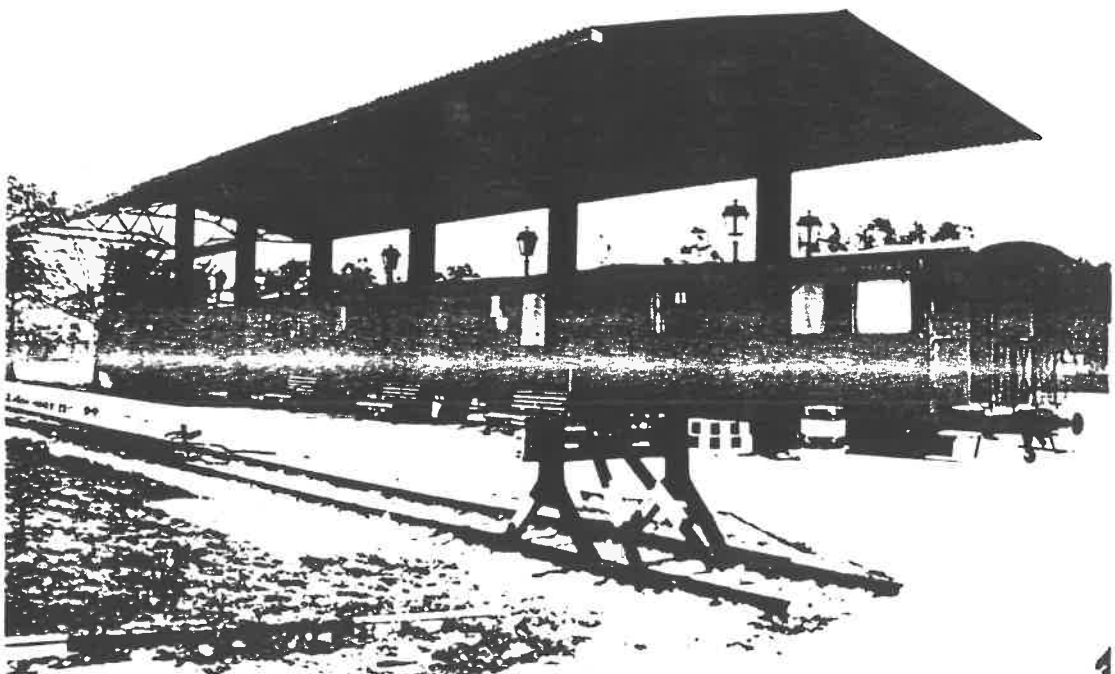
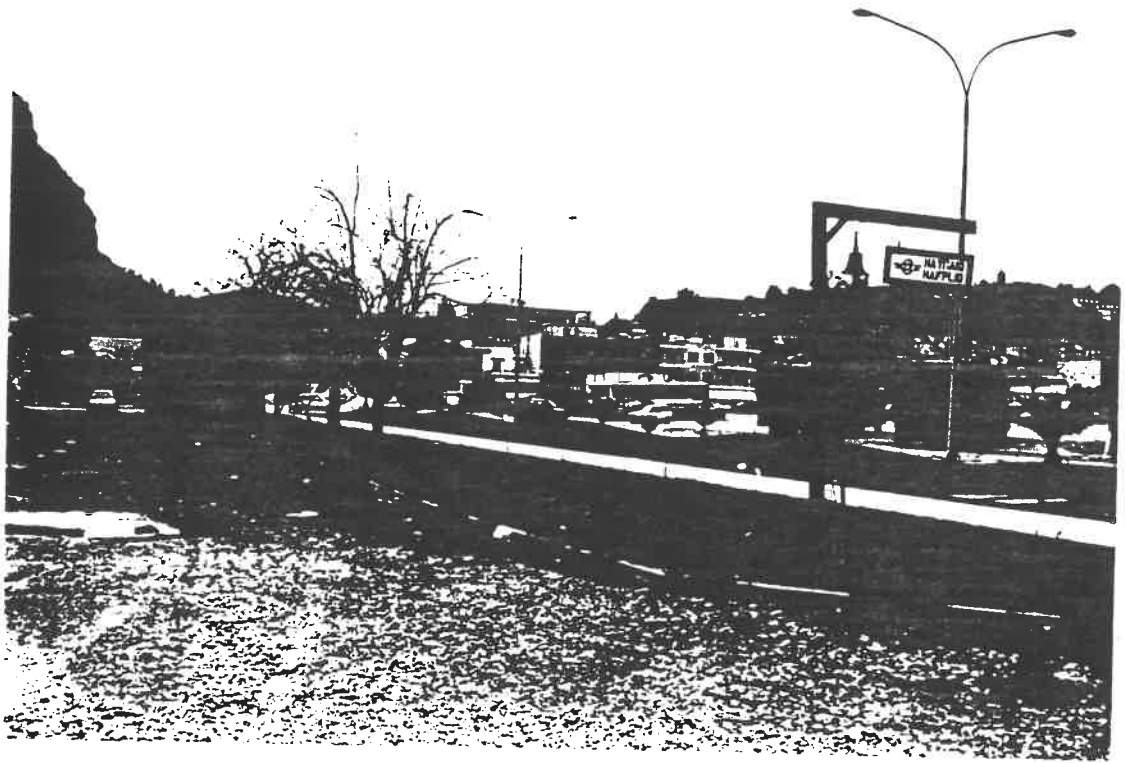
Δίνουμε στο Σχ. 11.8 ένα οργανόγραμμα των διαδοχικών φάσεων των εργασιών συντήρησης και ανακαίνισης της γραμμής. Η σύνταξη οργανογραμμμάτων αυτής της μορφής είναι απαραίτητη τόσο σε επίπεδο επιτελικής διεύθυνσης όσο και κατά τη φάση εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης, για να γίνεται η καλύτερη αξιοποίηση αφενός του έμπυχου υλικού και αφετέρου του μηχανικού εξοπλισμού, (201).

Τέλος για τη γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης (ομάδας UIC 4) δίνουμε ένα ενδεικτικό χρονοδιάγραμμα των εργασιών συντήρησης και ανακαίνισης (Σχ. 11.9).

Το χρονικό διάστημα μεταξύ δύο διαδοχικών γενικών επισκευών είναι 6 χρόνια για τις γραμμές Θεσσαλονίκης-Αλεξανδρούπολης, Αθήνας-Πάτρας, Κορίνθου-Μύλων, Θεσσαλονίκης-Εδεσσας και 8 χρόνια για τις υπόλοιπες γραμμές του ΟΣΕ.







ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II



ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ-ΤΜΗΜΑ ΤΕΧΝΙΚΟ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΛΗΡΟΤΗΤΑΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ

02-Mar-97

ΚΩΔΙΚΟΣ	ΠΡΟΣΘ. Λ ΘΕΣ	ΚΑΤΕΙΑ Λ Θ	ΠΛΗΡ_ΛΘ	ΠΡΟΣΘ. Β Θ	ΚΑΤΕΙΑ Β Θ	ΠΛΗΡ_ΒΘ	ΠΛΗΡΟΤΗΤΑ
107	ΑΘΝ-ΑΡΓ-ΝΑΥΠ						
1430	54	3	6%	2910	1009	35%	34%
1431	0	0	#Num1	2856	1488	52%	52%
1432	0	0	#Num1	2856	1379	48%	48%
1433	54	0	0%	2910	1520	52%	51%
Συνολα	108	3	3%	11532	5396	47%	48%

107	ΑΘΝ-ΑΡΓ-ΝΑΥΠ						
1430	270	33	12%	2406	1143	48%	44%
1431	108	7	6%	2676	1627	61%	59%
1432	144	7	5%	2576	1483	58%	55%
1433	270	39	14%	2406	1582	66%	61%
Συνολα	792	86	11%	10064	5835	58%	55%

1^{ος} 9
14/10/97

2^{ος} 6
6/10/97

γ) Οι ενδείξεις που είναι μπροστά από τους αριθμούς των παραπάνω α-
μαξοστοιχιών σημαίνουν:

Δ/Η= Δήζελ σειράς 9101 - 9112 ALCO.

Δ/Υ= Δήζελ σειράς 9401- 9420 MITSUBISHI.

G.M.Π.=Τετραπλή αυτοκινητάμαξα σειράς 6451-6454 GANZ MAVAG.

G.M.N. = Τριπλή αυτοκινητάμαξα σειράς 6461-6471 GANZ MAVAG.

M.A.N.1 = Διπλή αυτοκινητάμαξα σειράς 6521-6530 M.A.N.

M.A.N.4 = Τριπλή αυτοκινητάμαξα σειράς 6501-6510 M.A.N.

Οι Διαδικτυακές Πληροφορίες Νεωτέρων Διηλεκτρικών
Συμβάνων από MAN 1 Προσβάσιμες
Εξέλιξη 2^{ος} = 102 έως εκτέλεσης 1990

1430 Τακτική επιβατική κοινή. Πειραιά - Άργους - Ναυπλίου. M.A.N. 1 6521-6530. Βάρος 89τ. Μέγιστη ταχύτητα 90 χλμ/ωρ. Ελάχιστο ποσοστό πέδησης βάρους P 100%.					
1	2	3	4	5	6
0.0		ΠΕΙΡΑΙΑΣ		07.23	307.427
3.1		Άγ. Ιωάννης	*	07.30	
6.2	40	Ρουφ 2	*	07.36	
8.5		ΑΘΗΝΑ 1	07.41	07.47	
13.1	80	Άγ. Ανάργυροι 2	07.54	07.56	
18.3	80/60	Άγιη Λιώσια 3	*	08.02	
28.5	80	Διυλιστήρια 3	*	08.12	
31.3	90/75/90	Ασπρόπυργος 2	*	08.16	
35.6	80	Ελευσίνα 3	08.20	08.21	1431.3311.53301.09300
41.0	40	X. 41.000			
43.6		X. 43.600			
43.7	90	Λοντρόπυργος	*	08.31	
45.1	55	X. 45.100			
47.3	90	X. 47.350			
48.8	75/80/60/40/30	N. Πέραμος 3	08.36	08.37	
56.0	50/20/30/80/65	Μέγαρα 2	08.44	08.45	
59.9	50/40/25/50	X. 59.850			
64.7		Κακιά Σκάλα		08.56	
70.4	80/75	Κινέτα 2	09.01	09.04	21
78.9	75	Άγ. Θεόδωροι 3	09.11	09.12	
89.9	55	Καλαμάκι 3	*	09.23	
93.0	50	Ισθμός 2	09.26	09.28	
99.5	85	ΚΟΡΙΝΘΟΣ 1	09.36	09.37	
5.5	85/70/60/85	Εξαμίλια		09.42	
12.0	85/60/85	Αθήκια		09.48	
18.7	60/60/50	Χιλιομόδι 2	*	09.57	
26.9	85/60/50/60	Άγ. Βασίλειος	*	10.06	
32.1	60/50	Νεμέα 3	*	10.13	
38.6	60/70	X. 38.600			
43.3		Μυκίνες 2	*	10.25	
47.3	85/70/85/80/60	Κουτσοπόδι	*	10.30	
53.4		Άργος 2	10.35	10.37	
3.5		Δαλαμανάρα	*	10.42	
5.2		Μπολάτι	*	10.45	
6.2	40	X. 6.225	*	10.47	
7.2		Τύρινθα	*	10.49	
8.6		X. 8.650	*	10.51	
11.00		ΝΑΥΠΛΙΟ	10.54		

ΑΘΗΝΑ - ΝΑΥΠΛΙΟ

Διαδρομή 173'. Σταθμεύσεις 14'. Ολική διάνυση 187' = 3.07".

1431 Τακτική επιβατική κοινή. Ναυπλίου - Άργους - Πειραιά. M.A.N. 1 6521-6530. Βάρος 89τ. Μέγιστη ταχύτητα 90 χλμ/ωρ. Ελάχιστο ποσοστό πέδησης βάρους P100%.					
1	2	3	4	5	6
11.00		ΝΑΥΠΛΙΟ		05.36	
8.6		X. 8.650	*	05.40	
7.2		Τύρινθα	*	05.42	
6.2	40	X. 6.225	*	05.44	
5.2		Μπολάτι	*	05.46	
3.5		Δαλαμανάρα	*	05.49	
53.4		Άργος 2	05.53	05.55	
47.3	60/85	Κουτσοπόδι	*	06.01	
43.3	85/50/60	Μυκήνες 2	*	06.06	
32.1	60/50/60/85	Νεμέα 3	*	06.18	
26.9	50/60/60	Άγ. Βασίλειος	*	06.25	
18.7	60	Χιλιομόδι 2	*	06.34	
12.0	85/60/70/85	Αθήκια		06.42	
5.5	60	Εξαμίλια		06.48	
99.5	50	ΚΟΡΙΝΘΟΣ 1	06.53	06.54	
93.0	55	Ισθμός 2	07.02	07.04	
89.9	75	Καλαμάκι 3	*	07.08	
78.9		Άγ. Θεόδωροι 3	07.18	07.19	
70.4	75/80	Κινέτα 3	07.26	07.27	23300
64.7	50/25/40/50	Κακιά Σκάλα		07.32	
59.9	65/80/30/20/50	X. 59.850			
56.0	30/40/60/80/75	Μέγαρο 3	07.43	07.44	300,420
48.8	90	N. Πέραμος 3	07.51	07.52	
47.3	55	X. 47.350			
45.1		X. 45.100			
43.7	90	Λουτρόπυργος	*	07.58	
43.6	40	X. 43.600			
41.0	80	X. 41.000			
35.6	90	Ελευσίνα 2	08.07	08.08	
31.3		Ασπρόπυργος	*	08.13	
28.5	90/80/70	Διυλιστήριο 2	*	08.16	
18.3	90/60/70	Άνω Λιόσια	*	08.27	
13.1		Άγ. Ανάργυροι 1	08.32	08.34	1310,1430,69300,300,420
8.5		ΑΘΗΝΑ 2	08.41	08.45	20
6.2	40	Ρουφ 2	*	08.51	
3.1		Άγ. Ιωάννης	*	08.57	
0.0		ΠΕΙΡΑΙΑΣ	09.03		

ΝΑΥΠΛΙΟ - ΑΘΗΝΑ

Διαδρομή 173'. Σταθμεύσεις 12'. Ολική διάνυση 185' = 3.05'.

1432 Τακτική επιβατική κοινή. Πειραιά - Άργους - Ναυπλίου. Μ.Α.Ν. 1 6521-6530. Βάρος 89τ. Μέγιστη ταχύτητα 90 χλμ/ωρ. Ελάχιστο ποσοστό πέδησης βάρους Ρ 100%.					
1	2	3	4	5	6
0.0		ΠΕΙΡΑΙΑΣ		15.44	301.421
3.1		Άγ. Ιωάννης	*	15.51	
6.2	40	Ρουφ 2	15.56	16.01	23
8.5		ΑΘΗΝΑ 1	16.06	16.13	69301
13.1	80	Άγ. Ανάργυροι 2	16.20	16.21	
18.3	80/60	Άνω Λιόσια 3	*	16.27	
28.5	80	Διυλιστήρια 3		16.37	
31.3	90/75/90	Ασπρόπυργος 2	*	16.41	
35.6	80	Ελευσίνα 3	16.45	16.46	423.3315.169301.23
41.0	40	Χ. 41.000			
43.6		Χ. 43.600			
43.7	90	Λουτρόπυργος	*	16.56	
45.1		Χ. 45.100			
47.3	55	Χ. 47.350			
48.8	90	Ν. Πέραμος 3	17.01	17.02	
56.0	75/80/60/40/30	Μέγαρο 2	17.09	17.10	23301
59.9	50/20/30/80/65	Χ. 59.850			
64.7	50/40/25/50	Κακιά Σκάλα		17.21	
70.4	80/75	Κινέτα 2	17.26	17.30	303
78.9		Άγ. Θεόδωροι 3	17.37	17.38	
89.9	75	Καλαμάκι 3	*	17.49	
93.0	55	Ισθμός 2	17.52	17.54	
99.5	50	ΚΟΡΙΝΘΟΣ 1	18.02	18.04	
5.5	85	Εξαμίλια		18.09	
12.0	85/70/60/85	Αθήναια		18.15	
18.7	85/60/85	Χιλιομόδι 2	18.23	18.27	53421
26.9	60/60/50	Άγ. Βασίλειος	*	18.36	
32.1	85/60/50/60	Νεμέα 3	18.42	18.44	1433
38.6	60/50	Χ. 38.600			
43.3	60/70	Μυκίνες 2	*	18.56	
47.3	85/70/85/80/60	Κουτσόποδι	*	19.01	
53.4		Άργος 2	19.06	19.08	
3.5		Δαλαμανάρα	*	19.13	
5.2	40	Μπολάτι	*	19.16	
6.2		Χ. 6.225	*	19.18	
7.2		Τίφινθα	*	19.20	
8.6		Χ. 8.650	*	19.22	
11.00		ΝΑΥΠΛΙΟ	19.25		

ΑΘΗΝΑ - ΝΑΥΠΛΙΟ

Διαδρομή 171'. Σταθμεύσεις 21'. Ολική διάνυση 192' = 3.12'.

1433 Τακτική επιβατική κοινή. Ναυπλίου - Άργους - Πειραιά. Μ.Α.Ν. 1 6521-6530. Βάρος 89τ. Μέγιστη ταχύτητα 90 χλμ/ωρ. Ελάχιστο ποσοστό πέδησης βάρους P100%.					
1	2	3	4	5	6
11.00		ΝΑΥΠΛΙΟ		17.02	
8.6		Χ. 8.650	*	18.00	
7.2		Τύρινθα	*	18.02	
6.2	40	Χ. 6.225	*	18.04	
5.2		Μπολάτι	*	18.06	
3.5		Δαλαμανάρα	*	18.08	
53.4		Άργος 2	18.13	18.21	424
47.3	60/85	Κουτσόποδι	*	18.27	
43.3	85/50/60	Μυκίνες 2	*	18.32	
32.1	60/50/60/85	Νεμέα 2	18.43	18.45	1432
26.9	50/60/60	Άγ. Βασίλειος	*	18.52	
18.7	60	Χιλιόμοδι 2	*	19.01	
12.0	85/60/70/85	Αθήναια		19.09	
5.5	60	Εξαμίλια		19.15	
99.5	50	ΚΟΡΙΝΘΟΣ 2	19.20	19.23	24
93.0	55	Ισθμός 2	19.32	19.34	1314
89.9	75	Καλαμάκι 3	*	19.38	
78.9	75/80	Άγ. Θεόδωροι 3	19.48	19.51	3316
70.4		Κινέτα 3	19.58	19.59	
64.7	50/25/40/50	Κακιά Σκάλα		20.04	
59.9	65/80/30/20/50	Χ. 59.850			
56.0	30/40/60/80/75	Μέγαρο 3	20.15	20.16	
48.8	90	Ν. Πέγαμος 3	20.23	20.24	
47.3	55	Χ. 47.350			
45.1		Χ. 45.100			
43.7	90	Λουτρόπυργος	*	20.30	
43.6	40	Χ. 43.600			
41.0	80	Χ. 41.000			
35.6	90	Ελευσίνα 2	20.39	20.40	
31.3		Ασπρόπυργος	*	20.45	
28.5	90/80/70	Διυλιστήρια 2		20.48	
18.3	90/60/70	Άνω Λιόσια	*	20.59	
13.1		Άγ. Ανάργυροι 1	21.04	21.06	
8.5		ΑΘΗΝΑ 1	21.13	21.19	
6.2	40	Ρουφ 2	*	21.25	
3.1		Άγ. Ιωάννης	*	21.31	
0.0		ΠΕΙΡΑΙΑΣ	21.37		

ΝΑΥΠΛΙΟ - ΑΘΗΝΑ

Διαδρομή 173'. Σταθμεύσεις 18'. Ολική διάνυση 181' = 3.11'

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 - ΑΘΗΝΑ - ΠΑΤΡΟΝ
 ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΛΟΓΙΑ - ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ
 ΑΝ - ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ - ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ

ΜΕ ΤΙΣ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΙΚΕΣ ΘΕΣΕΙΣ Ι.Δ. ΤΗΣ Δ.Π.Π. ΣΤΙΣ ΟΠΟΙΕΣ ΕΧΟΥΝ
 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΘΕΙ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΑΥΤΟΜΑΤΗΣ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗΣ (Α.Σ.Ι.Δ.),
 ΚΑΘΩΣ ΚΑΙ Ο ΤΥΠΟΣ ΚΑΘΕ ΜΙΑΣ
 ΤΟ ΓΡΑΜΜΑ (Η) ΣΤΗ ΣΤΗΛΗ 3 ΣΗΜΑΙΝΕΙ ΗΜΙΔΡΥΦΑΚΤΑ.

ΦΥΛΑΞΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΦΥΛΑΚΟΙ

0+300 ΠΑΤ.
0+500 "
0+600 "
0+930 "
1+000 "
1+960 "
3+240 "
3+560 "
3+750 "
5+460 "
5+665 "
6+373 "
8+250 "
8+900 "
9+665 "
9+910 "
11+840 "
12+825 "
13+405 "
21+628 "
35+478 "
35+800 "
36+030 "
55+220 "
53+380 ΚΜΝ
9+295 Α-Ν

ΑΦΥΛΑΚΤΕΣ

29+608 ΠΑΤ
30+385 "
30+920 "
31+353 "
32+036 "
38+710 "
55+962 "
70+310 "
89+075 "
93+543 "
97+440 "
4+040 ΚΜΝ
12+650 "
22+730 "
24+682 "
25+090 "
26+100 "
26+528 "
26+843 "
33+250 "
35+360 "
36+132 "
43+450 "
44+448 "

ΑΦΥΛΑΚΤΕΣ

ΑΦΥΛΑΚΤΕΣ - ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ
0+346 ΑΝ
0+597 ΑΝ
1+128 ΑΝ
1+186 ΑΝ
1+843 ΑΝ
2+652 ΑΝ
2+209 ΑΝ
2+878 ΑΝ
3+024 ΑΝ
3+884 ΑΝ
3+678 ΑΝ
3+938 ΑΝ
4+603 ΑΝ
4+868 ΑΝ
5+400 ΑΝ
5+682 ΑΝ
6+249 ΑΝ
6+594 ΑΝ
6+920 ΑΝ
7+132 ΑΝ
7+852 ΑΝ
8+945 ΑΝ
9+464 ΑΝ
10+315 ΑΝ
10+550 ΑΝ
10+600 ΑΝ
46+450 ΚΜΝ
48+475 "
49+280 "
50+945 "
51+950 "
52+080 "
53+780 "

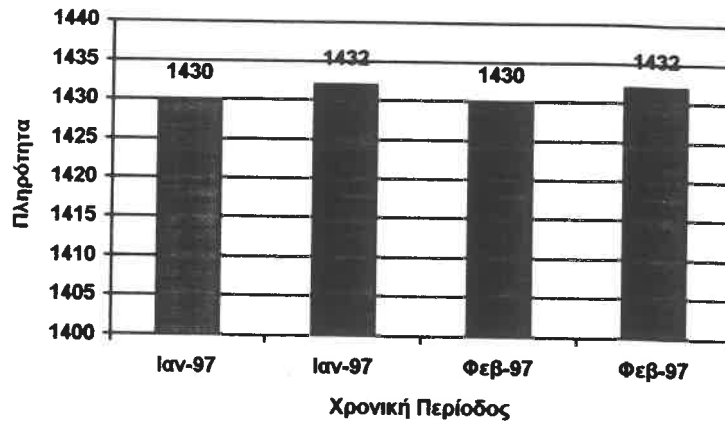
α/α	Χιλιομετρική θέση	Τύπος	Παρατηρήσεις
1	2	3	4
1	0+800 Π.Α.Π.		
2	1+921		
3	14+642		Σταθμός Πειραιά (Ρετσίνα).
4	15+124	Η	Σταθμός Πειραιά.
5	15+770	Η	
6	16+456	Η	
7	16+900	Η	
8	17+540	Η	
9	19+400	Η	Σύνθετη
10	20+850	Η	Σταθμός Άνω Λιοσίων. και λεωφόρος
11	26+000	Η	
12	29+332		
13	30+920		
14	31+020		
15	31+192		Ειδική περίπτωση
16	32+210		4 Ομαδοποιημένα Α.Σ.Ι.Δ.
17	34+500	Η	Σύνθετη
18	34+750	Η	Σταθμός Ασπροπύργου.
19	36+950	Η	Σταθμός Ελευσίνας.
20	37+130	Η	Σταθμός Ελευσίνας.
21	39+345	Η	Ειδ. περίπτωση 2 Ομαδοποιημ. Α.Σ.Ι.Δ.
22	40+380	Η	
23	42+350	Η	
24	43+300	Η	
25	45+721	Η	
26	47+350	Η	
27	49+745	Η	
28	51+440	Η	101
29	51+920	Η	Σταθμός Νέας Περαιού.
30	52+700	Η	
31	54+060	Η	
32	55+350	Η	
33	55+850	Η	Σύνθετη
34	56+220	Η	Σταθμός Μεγάρων.
35	56+800	Η	Σταθμός Μεγάρων.
36	60+050	Η	Σταθμός Μεγάρων.
37	62+250	Η	Ειδική περίπτωση.
38	78+258	Η	
39	78+714	Η	102
40	80+600	Η	Ειδ. περιπτ. 2 Ομαδοποιημένα Α.Σ.Ι.Δ.
41	83+750	Η	
42	86+586	Η	
43	87+860	Η	
44	89+737	Η	
45	95+210	Η	Ειδική περίπτωση.
46	98+080	Η	
47	98+900	Η	
48	0+151	Η	Ειδ. περιπτ. σταθμός Κορινθίου.
49	0+244	Η	Ειδική περίπτωση.
50	0+445	Η	Ειδική περίπτωση.
51	5+405	Η	Σύνθετη
52	8+280	Η	104
53	13+250	Η	Σταθμός Κορινθίου.
54	14+910	Η	Στάση Εξαμίλια.
55	17+597	Η	Ειδική περίπτωση.
56	18+490	Η	
57	19+025	Η	Σύνθετη
58	21+745	Η	Σύνθετη
59	23+780	Η	106Α
60	28+100	Η	
61	32+260	Η	1
62	39+415	Η	Κίτρινα αναλαμπόντα φωτά.
63	43+208	Η	Στάση Αγ. Βασιλείος.
64	45+300	Η	104
65	47+350	Η	Κίτρινα αναλαμπόντα φωτά.
66	51+240	Η	Ειδική περίπτωση.
67	52+570	Η	κίτρινα αναλαμπόντα φωτά.
68	53+100	Η	Στάση Κουτσόποδι.
69	53+380	Η	
70	53+900	Η	102
71	0+480	Η	1

ΑΝΑΚΑΤΑΛΟΓΟΣ
 ΑΥΤΟΜΑΤΟ ΣΥΣΤΗΜΑ ΕΞΑΣΦΑΛΙΣΗΣ ΑΣΙΔΩΣ ΔΙΑΒΑΣΕΙΣ 71
 ΦΥΛΑΞΟΜΕΝΕΣ ΚΑΙ ΦΥΛΑΚΟΙ " 26
 ΑΦΥΛΑΚΤΕΣ ΜΗΤΡΩΟ ΑΘΗΝΩΝ ΑΡΙΘΜΟΣ " 31
 - - - - - ΑΡΙΘΜΟΣ - ΝΑΥΠΑ " 26
 ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΒΑΣΕΩΝ 154

Histogram 1

Πληρότητα - ΙΑΝ - ΦΕΒΡ. 97

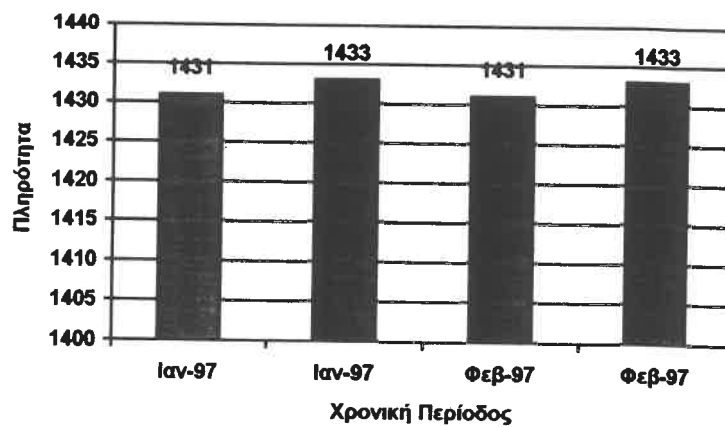
Αθήνα - Άργος - Ναύπλιο



Histogram 2

Πληρότητα - ΙΑΝ - ΦΕΒΡ. 97

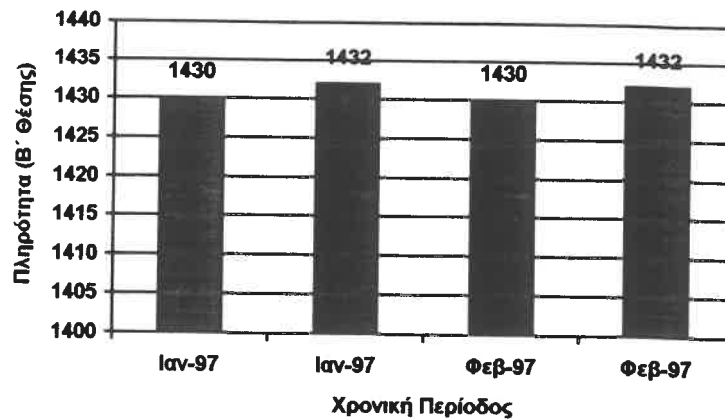
Ναύπλιο - Άργος - Αθήνα



Histogram 3

Πληρότητα (Β' Θέσης) - ΙΑΝ - ΦΕΒΡ. 97

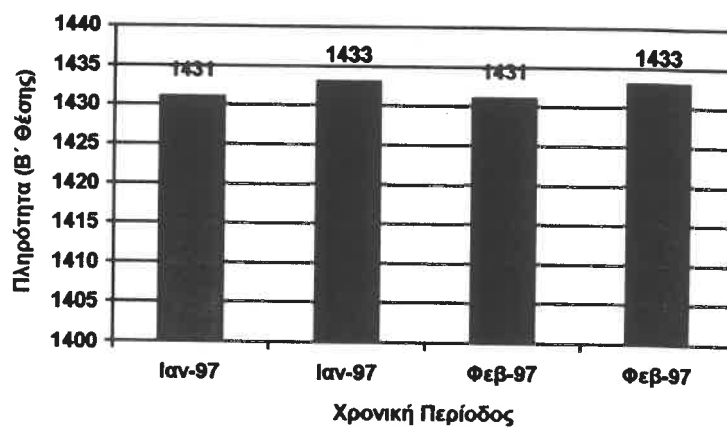
Αθήνα - Άργος - Ναύπλιο



Histogram 4

Πληρότητα (Β' Θέσης) - ΙΑΝ - ΦΕΒΡ. 97

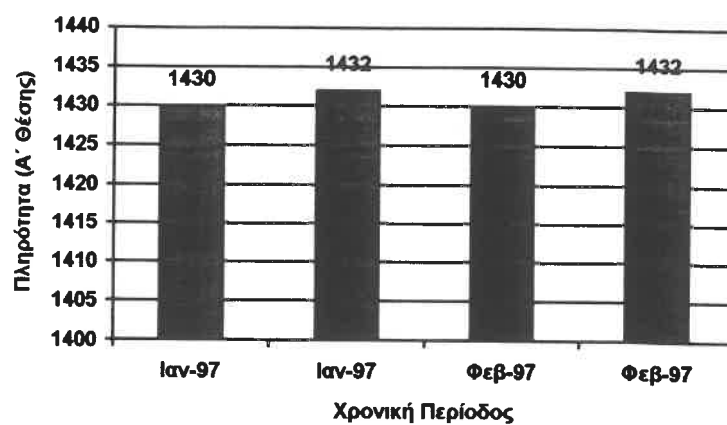
Ναύπλιο - Άργος - Αθήνα



Histogram 5

Πληρότητα (Α' Θέσης) - ΙΑΝ - ΦΕΒΡ 97

Αθήνα - Άργος - Ναύπλιο



Histogram 6

Πληρότητα (Α' Θέσης) - ΙΑΝ - ΦΕΒΡ. 97

Ναύπλιο - Άργος - Αθήνα

