



ΕΚΔΟΣΗ ΤΟΥ ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟΥ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
(Ζεύξιδος 8 - 54622 ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ)
www.tkm.tee.gr

Αποστέλλεται δωρεάν στα μέλη
του Τμήματος Κεντρικής Μακεδονίας του ΤΕΕ

Υπεύθυνος σύμφωνα με το νόμο

Σάκης Τζακόπουλος,
πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΚΜ

Υπεύθυνος Γραφείου Τύπου και Εκδόσεων

Σάκης Τζακόπουλος,
πρόεδρος ΤΕΕ/ΤΚΜ

Συνεργάτες

Αλεξάνδρα Γούτα, δημοσιογράφος
Άννη Καρολίδου, δημοσιογράφος
Βίκυ Παπαγεωργίου, αρχιτέκτων
Έλσα Φωκά, αρχιτέκτων

Καλλιτεχνική επιμέλεια

Βίκυ Παπαγεωργίου, αρχιτέκτων
Έλσα Φωκά, αρχιτέκτων

Εξώφυλλο

Φωτογραφία: Δημήτρης Βλάχος
Το Εβραϊκό Μουσείο του Libeskind στο Βερολίνο

**Τηλέφωνα Τμήματος
Τμήμα Οργάνων Διοίκησης**

Γραμματεία Προέδρου 2310 253498, 253240

**Τμήμα Επιστημονικών
& Αναπτυξιακών Θεμάτων**

Επιμελητές 253491-2, 268380
Κοινοτικά Θέματα 2310 253483
Εκπροσωπήσεις 2310 253482

**Τμήμα Επαγγελματικών
Θεμάτων**

Σεμινάρια 2310 253495
Μητρώο, Συνδρομές,
Βεβαιώσεις 2310 253245
Άδεια άσκησης
επαγγέλματος,
Πραγματογνωμοσύνες
Γραφείο ΓΟΚ 2310 253249
2310 253484-5

**Τμήμα Οικονομικών &
Διοικητικών Υπηρεσιών**

Πρωτόκολλο 2310 253480, 253246
Ταμείο 2310 253243
Λογιστήριο 2310 253480-1

Νομική Υπηρεσία

2310 253248

**Τμήμα Βιβλιοθήκης
& Πληροφόρησης**

Βιβλιοθήκη 2310 253487
Τράπεζα Πληροφοριών 2310 253486

ΙΕΚΕΜ ΤΕΕ

2310 230347

FAX Τμήματος

Γραφείο Προέδρου 2310 268375
Πρωτόκολλο 2310 235487
Επιστημονικά Τμήματα 2310 275773
Γραφείο ΓΟΚ 2310 253484-5

E-mail Γραφείου Τύπου: papaget@central.tee.gr
fokaels@central.tee.gr

Σελιδοποίηση - Διαχωρισμοί - Μοντάζ - Εκτύπωση

Μ. ΔΙΑΜΑΝΤΙΔΗ Α.Ε. • ΒΙ.ΠΑ. Λακκώματος • Χαλκιδική
Τ.Κ. 63 080 • Τηλ. 23990 20203 • Fax: 23990 51623
e-mail: aa@otenet.gr • design@diamprinting.gr

Διαφημίσεις

ALTER PROTASIS • Εκδόσεις • Διαφήμιση • Marketing
Αδριανουπόλεως 18 • 55133 Καλαμαριά
Θεσσαλονίκη • Τηλ.: 2310488307,
Fax: 2310488329
www.alterprotasis.gr • e-mail: tg@alterprotasis.gr

Το «Τεχνογράφημα» δημοσιεύει ενυπόγραφες επιστολές
αναγνωστών, οι οποίες εκφράζουν την άποψη του
συντάκτη τους. Η σύνταξη διατηρεί το δικαίωμα να
συντομεύει τα κείμενα.

1 ΑΠΡΙΛΙΟΥ 2006

editorial 306



Η ταχύτητα στις σιδηροδρομικές μεταφορές, μάλλον είναι το τελευταίο που απασχολεί την κοινή γνώμη όλο αυτό το διάστημα, αφού από τότε που μπήκε το 2006, σημειώθηκαν 5 σιδηροδρομικά ατυχήματα που συνοδεύτηκαν από την απώλεια ανθρωπίνων ζωών και σημαντικές υλικές ζημιές.

Το 'αίμα στην άσφαλτο' κοντεύει να γίνει .. 'αίμα στις ράγες' και ο κόσμος πια αρχίζει να αισθάνεται άβολα ταξιδεύοντας με το θεωρούμενο ως το πλέον ασφαλές μεταφορικό μέσο, το τραίνο.

Αλλά δυστυχώς, τα ατυχήματα δεν μπορούνε πάντοτε να αποδοθούν σε ανθρώπινα λάθη, που ακόμη και όταν αυτά συμβαίνουν υπάρχει περιθώριο και απαίτηση εξήγησής τους. Γιατί ένα σύγχρονο, θεωρητικώς, σιδηροδρομικό δίκτυο, δε μπορεί να λειτουργεί με χειροκίνητες διαδικασίες, δε μπορεί η επικοινωνία των στελεχών του να βασίζεται στα κινητά τους τηλέφωνα, δε μπορεί να αγνοεί τη ψηφιακή τεχνολογία των αντίστοιχων εξελιγμένων ευρωπαϊκών δικτύων.

Αλλά ναι, στη περίπτωση του ομίλου ΟΣΕ, μπορούμε να μιλάμε όχι για ένα αλλά για πολλά ανθρώπινα λάθη. Και φυσικά δεν αναφερόμαστε στα όποια λάθη μηχανοδηγών, κλειδούχων ή άλλων εργαζομένων στη καθημερινή μεταφορική διαδικασία.

Μιλάμε για τους εκάστοτε επικεφαλείς του Οργανισμού αλλά και για όσους είχαν τη πολιτική ευθύνη και θα έπρεπε εδώ και πολλά χρόνια, να έχουν οδηγήσει τους ελληνικούς σιδηροδρόμους στην ανάπτυξη.

Η κατάσταση του δικτύου, παρά τις όποιες βελτιώσεις, παραμένει ανεπαρκής. Προβλήματα χίλια - δυο, που αφορούν την οργάνωση του δικτύου, την απόκτηση συνολικά σύγχρονων και ασφαλών υποδομών, αδυναμία ακόμη και αξιοποίησης εξασφαλισμένων κονδυλίων από τα τρία Κ.Π.Σ.

Ο ΟΣΕ, μία από τις πλέον ζημιογόνες, αρτηριοσκληρωτικές και οπισθοδρομικές ΔΕΚΟ, υποτίθεται ότι διαθέτει στρατηγική εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης. Ποια ανάπτυξη, όταν λόγω έλλειψης μελετών απεντάχθηκε από το ΠΕΠ Κ. Μακεδονίας το μέτρο που αφορούσε ενίσχυση των σιδηροδρομικών υποδομών και τα διόλου ευκαταφρόνητα κεφάλαια τελικά κατευθύνθηκαν στους οδικούς άξονες; Γιατί μήπως προχωρούν τα αναπτυξιακά προγράμματα για το terminal του Θριασίου;

Ο ΟΣΕ δε πάει με ρυθμό υπερταχείας, αλλά αργά - αργά, σα τον αραμπά. Τώρα λένε, πως με τις καινούργιες θυγατρικές - ΕΣΙΔΥ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ- και το διαχωρισμό της υποδομής από την εκμετάλλευση, ο ΟΣΕ θα εξυγιανθεί και θα πάει μπροστά.

Εμείς έχουμε μια πιο απλή πρόταση να κάνουμε. Δε ρωτούνε οι δικοί μας εγκέφαλοι τους υπεύθυνους των Deutsche Bahn, για το πώς εξυγιάνανε τους δικούς τους σιδηροδρόμους, πως ανέπτυξαν ένα υπερσύγχρονο δίκτυο, το οποίο με παράλληλες δραστηριότητες έχει γίνει και κερδοφόρο; Ας ρωτήσουν μη τυχόν και κερδίσουμε λίγο από το χαμένο χρόνο και χρήμα ■