

Οι ενέργειες για τη βελτίωση του ελληνικού σιδηροδρόμου. Οι επόμενες δράσεις ΟΣΕ, Hellenic Train, ΓΑΙΑΟΣΕ και VTG

2024/09/18 19:30 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τις ενέργειες για τη βελτίωση των υπηρεσιών του ελληνικού σιδηροδρόμου παρέθεσαν, στο πλαίσιο του ITC 2024 - 7ου Συνεδρίου Υποδομών και Μεταφορών, ο Παναγιώτης Τερεζάκης, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ, ο Roberto Rinaudo, Διευθύνων Σύμβουλος της Hellenic Train, ο Παναγιώτης Μπαλωμένος, Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ και ο Στέλιος Αρχοντάκης, Διευθύνων Σύμβουλος της VTG Rail Logistics Hellas.

Π. Τερεζάκης, ΟΣΕ: Στην εκκίνηση οι 5 διαγωνισμοί για την ανάταξη του σιδηροδρόμου

Στην πρόοδο του έργου του νέου Προαστιακού Δυτικής Αττικής, που χρηματοδοτείται από το Ταμείο Ανάκαμψης, και στα έργα που συντελούνται σε όλο το μήκος του βασικού σιδηροδρομικού άξονα, εστίασε ο Παναγιώτης Τερεζάκης, Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ.

«Ο Προαστιακός Δυτικής Αττικής, που ξεκίνησε με την υπογραφή της σύμβασης τον Δεκέμβριο του 2023, τρέχει με ικανοποιητικούς ρυθμούς, υπήρξαν ωστόσο “αγκάθια”, τα οποία σχετίζονται με τις απαλλοτριώσεις. Το 90% αυτών των ζητημάτων έχει επιλυθεί και μέχρι τέλος Σεπτεμβρίου θα διευθετηθεί και το υπόλοιπο 10%, σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα», διευκρίνισε ο κ. Τερεζάκης, αφήνοντας ανοιχτό το ενδεχόμενο εξάμηνης παράτασης εξαιτίας της πολυπλοκότητας του έργου, αλλά και της προαίρεσης για επέκταση του μέσου στο κέντρο της πόλης των Μεγάρων στον παλιό σιδηροδρομικό σταθμό.

Παρέθεσε τα οφέλη του έργου, σημειώνοντας πως «όχι μόνο θα διευκολύνει περιοχές με πληθυσμό που απασχολείται σε βιομηχανίες της ευρύτερης περιοχής, αλλά κατά μήκος του οργανώνεται αυτή τη στιγμή ένας μεγάλος αριθμός logistics centers τα οποία θα εξυπηρετηθούν από το τρένο, ενώ παράλληλα θα μειωθεί ο φόρτος των βαρέων οχημάτων που κυκλοφορούν στον άξονα ΠΑΘΕ». Όπως είπε, ένα τρένο του Προαστιακού Δυτικής Αττικής ισούται με την κυκλοφορία 15 - 20 βαρέων οχημάτων

στον οδικό άξονα.



Όσον αφορά στα έργα αποκατάστασης που έχει δρομολογήσει ο ΟΣΕ, ο κ. Τερεζάκης είπε ότι το επόμενο διάστημα θα είναι στον αέρα οι πέντε διαγωνισμοί για την αποκατάσταση της υποδομής στο τμήμα Δομοκός - Λάρισα, το τμήμα Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα, το τμήμα Λάρισα - Βόλος (όπου προχωρά η ανακατασκευή ολόκληρης της γραμμής στο μεγαλύτερο μήκος της) καθώς και το ιστορικό κομμάτι του Πηλίου. Αφορά, ακόμη, στην αποκατάσταση της σηματοδότησης, τηλεδιοίκησης και ETCS στο τμήμα Δομοκού - Λάρισας, που είχε παραλειφθεί πέντε μέρες πριν από την καταστροφή Daniel.

Ο κ. Τερεζάκης ανέδειξε και την ανάγκη ίδρυσης σιδηροδρομικής αστυνομίας, η οποία υπήρχε αλλά σταδιακά καταργήθηκε, εξαιτίας της αύξησης της

παραβατικότητας. «Η χρήση της τεχνολογίας καμερών και drones έχει μειώσει τις δολιοφθορές, αλλά εξακολουθούν να συμβαίνουν σε μικρότερη κλίμακα. Είναι ένα διεθνές φαινόμενο», σημείωσε. «Κάθε δολιοφθορά στο σιδηρόδρομο “τυφλώνει” τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, με ό,τι συνεπάγεται αυτό για την ασφάλεια του δικτύου», κατέληξε.

Rinaudo, Hellenic Train: Ψηφιοποίηση των υπηρεσιών προς όφελος της εμπειρίας των επιβατών

Στον εκσυγχρονισμό των υποδομών της εταιρείας, συμπεριλαμβανομένης και της ψηφιοποίησης των συστημάτων της και στην ολιστική εξυπηρέτηση επιβατών πριν, κατά τη διάρκεια και μετά το ταξίδι, στάθηκε ο Roberto Rinaudo, Διευθύνων Σύμβουλος της Hellenic Train.

Όπως είπε, στόχος είναι η αύξηση της χωρητικότητας με περισσότερους συρμούς στο σιδηροδρομικό δίκτυο, ωστόσο για να επιτευχθεί αυτό θα πρέπει να βελτιωθεί η ποιότητα του τροχαίου υλικού, η μέση ηλικία του οποίου ξεπερνά τα 20 έτη.

«Είναι δύσκολο να εγγυηθούμε την αξιοπιστία του μέσου, παρόλα αυτά είμαστε υποχρεωμένοι να αναλάβουμε τις ευθύνες. Ωστόσο με το παλαιό τροχαίο υλικό είναι δύσκολη η εύρεση τροχαίου υλικού για ανταλλακτικά. Από πλευράς μας δεσμευόμαστε για τον εκσυγχρονισμό των υποδομών μας, συμπεριλαμβανομένης και της ψηφιοποίησης των συστημάτων για να εφαρμόσουμε μια πιο ευέλικτη πολιτική τιμολόγησης και να απευθυνθούμε αποτελεσματικά σε συγκεκριμένα τμήματα της αγοράς».

Ο κ. Rinaudo συμπλήρωσε ότι η Hellenic Train θα κατασκευάσει κέντρο Logistics στο Θριάσιο, το οποίο είναι απαραίτητο για την ανάπτυξη των υπηρεσιών logistics, με στόχο να καταστεί κόμβος στη Μεσόγειο και τη ΝΑ Ευρώπη.

Αναφερόμενος στην ανάκτηση της εμπιστοσύνης στον σιδηρόδρομο, επεσήμανε ότι το τρένο είναι ο μόνος τρόπος για να αλλάξει δραστικά η κινητικότητα στη χώρας, ενώ εκτίμησε ότι θα μπορούσε να αποτελέσει κεντρικός πυλώνας κινητικότητας.

Παράλληλα, τόνισε ότι θα πρέπει να ληφθούν τα απαραίτητα μέτρα που θα διασφαλίσουν στο επιβατικό κοινό ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί ένα ασφαλές μέσο μεταφοράς.

Στάθηκε ιδιαίτερα στο κομμάτι της αυστηροποίησης στην τήρηση των κανονισμών ασφαλείας και στην αντικατάσταση των υποδομών και του τροχαίου υλικού.

Π. Μπαλωμένος, ΓΑΙΑΟΣΕ: Προτεραιότητα η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας σε ορίζοντα

Τριετίας

Τις προτεραιότητες της ΓΑΙΑΟΣΕ για την αξιοποίηση των ακινήτων του χαρτοφυλακίου της, σε χρονικό ορίζοντα τριετίας, παρουσίασε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΓΑΙΑΟΣΕ, Παναγιώτης Μπαλωμένος.

Χαρτογραφώντας την ακίνητη περιουσία της εταιρείας, ο κ. Μπαλωμένος επισήμανε ότι ναι μεν αυτή είναι ιδιοκτησίας του ΟΣΕ, αλλά από το 2010 η αποκλειστική διαχείριση της πέρασε στη ΓΑΙΑΟΣΕ.

«Η ΓΑΙΑΟΣΕ εταιρεία μέλος του Υπερταμείου, έχει 110.000 στρέμματα αδόμητη έκταση κατά την πορεία του σιδηροδρομικού δικτύου. Έχει πάνω από 4.800 κτήρια τα οποία καλύπτουν επιφάνεια περίπου 628.000 τ.μ.», είπε, σημειώνοντας ως προς τη σημερινή κατάσταση των ακινήτων, ότι ο χρόνος έχει αφήσει το αποτύπωμά του.

Αναφερθείς στο τριετές πλάνο ωρίμανσης και αξιοποίησης αυτής της περιουσίας, το κατηγοριοποίησε σε πέντε διακριτούς άξονες. «Έχουμε τα εμπορευματικά μας κέντρα, το Θριάσιο και το πρώην στρατόπεδο Γκόνου, έχουμε τα εμβληματικά ακίνητα, όπως τα ονομάζουμε, δηλαδή οι σιδηροδρομικοί σταθμοί Αθηνών, Λαρίσης, Πειραιά, Θεσσαλονίκης -επιβατικός και εμπορικός- και ο σιδηροδρομικός σταθμός Πελοποννήσου, ένα κτίριο ιδιαίτερης πολιτισμικής αξίας» ανέφερε.

Ακολουθώς, στην κατηγορία των «gold ακινήτων» κατέταξε τους σιδηροδρομικούς σταθμούς μικρών ή και μεγαλύτερων πόλεων πχ. Λάρισας, Κατερίνης, Πλαταμώνα, Αλεξανδρούπολης. «Στις άλλες δύο κατηγορίες “silver” και εμπορικών ακινήτων ανήκουν διάσπαρτα ακίνητα ανά την επικράτεια που έχουν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, είτε ως προς την έκταση είτε ως προς τη γειτνίαση με σημαντικές υποδομές, όπως μία μεγάλη έκταση εντός της βιομηχανικής περιοχής της Λάρισας που διαθέτει κάποια χαρακτηριστικά, που μας δείχνουν ότι υπάρχουν οι δυνατότητες ενός τρίτου εμπορευματικού κέντρου», πρόσθεσε.

Στην κατεύθυνση της ωρίμανσης αυτών των ακινήτων, το επόμενο διάστημα η ΓΑΙΑΟΣΕ θα προχωρήσει σε μνημόνιο συναντίληψης με το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας, το οποίο, όπως εξήγησε ο κ. Μπαλωμένος, θα περιλαμβάνει μεταξύ άλλων αυτοψίες και μελέτες που πρέπει να τρέξουν. «Δεν έχουμε χρόνο για χάσιμο, θα ρίξουμε όλα τα ακίνητά μας πάνω στο τραπέζι, θα πέσουμε πάνω σε αυτή την προσπάθεια, με διαφάνεια και λογοδοσία», τόνισε.

Ως προς τον διαγωνισμό για το εμπορευματικό κέντρο στο πρώην στρατόπεδο Γκόνου της Θεσσαλονίκης, που είναι στον αέρα από τη μονάδα PPF του ΤΑΙΠΕΔ εδώ και δέκα ημέρες, ο κ. Μπαλωμένος επισήμανε ότι, δεδομένης της έκτασης του ακινήτου, άνω των 600 στρεμμάτων, η εμβέλεια του εμπορευματικού κέντρου θα ξεπερνά τα όρια της Ελλάδας, κοιτώντας προς τα Βαλκάνια και την Ανατολική Ευρώπη. Προσδιόρισε,

δε, τα κεφάλαια που αναμένεται να επενδυθούν σε άνω των 200 εκατ. ευρώ.

«Σε 30 ημέρες τελειώνει η Α φάση του διαγωνισμού και θα ξεκινήσει ο ανταγωνιστικός διάλογος ο οποίος είναι εξαιρετικά σημαντικός για ένα τόσο σύνθετο έργο», είπε.

Σε σχέση με την επένδυση στο Θριάσιο Ι, διευκρίνισε ότι επί του παρόντος ο παραχωρησιούχος είναι υπεύθυνος για την αδειοδότηση του έργου, που βρίσκεται στα τελευταία στάδια και αναμένεται η σχετική ΚΥΑ. Θα ακολουθήσει η απόδειξη της δυνατότητας χρηματοδότησης και η δυνατότητα σύμβασης με κάποια κατασκευαστική εταιρεία, ώστε το έργο να ξεκινήσει.

Στ. Αρχοντάκης, VTG: Στα σκαριά ο σχεδιασμός για τη δημιουργία βάσης συντήρησης βαγονιών στη Θεσσαλονίκη

Στην ανάγκη ενίσχυσης της χωρητικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου και της ύπαρξης ικανού στόλου ενεργών και συντηρημένων βαγονιών, για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερου φορτίου, αναφέρθηκε ο Διευθύνων Σύμβουλος της VTG Rail Logistics Hellas, Στέλιος Αρχοντάκης.

Επισήμανε την υστέρηση της χώρας μας σε επίπεδο υποδομών και ανέδειξε τη σημασία της πιστοποίησης, καθώς, όπως εξήγησε, «η Ελλάδα ίσως αυτή την στιγμή μια από τις ελάχιστες χώρες στην Κεντρική και Νοτιοανατολική Ευρώπη, όπου το κεντρικό σιδηροδρομικό δίκτυο δεν είναι πιστοποιημένο με προφίλ P-400, με συνέπεια να μην μπορούν να μεταφερθούν σιδηροδρομικές trailers πάνω σε τρένα, όπως γίνεται σε όλη την Ευρώπη. Αυτονόητο είναι ότι αυτό θα οδηγούσε σε πολλαπλασιασμό του έργου».

Έθεσε σε προτεραιότητα τις λύσεις σε χρόνια προβλήματα του δικτύου, κυρίως στον άξονα Αθήνας – Ειδομένης, καθώς και τη διασύνδεση του σιδηρόδρομου με τα κεντρικά λιμάνια της χώρας, «ούτως ώστε να δημιουργηθούν νέες ροές και να καταστεί η χώρα μας ένας πραγματικός διαμετακομιστικός κόμβος με πολλαπλές επιλογές λιμένων», προσελκύοντας, όπως επισήμανε, στη χώρα ναυτιλιακές και μεταφορικές εταιρείες.

Επιπλέον, χαρακτήρισε ως αυτονόητη προϋπόθεση για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών την ύπαρξη ικανού στόλου ενεργών και συντηρημένων βαγονιών, διαφόρων τύπων που θα διατεθούν στην αγορά. «Τα βαγόνια όμως, όπως και τα αυτοκίνητα, θα πρέπει να συντηρούνται συχνά για να μπορούν να κυκλοφορούν απρόσκοπτα στο ελληνικό αλλά και στο διεθνές δίκτυο», υπογράμμισε.

Ο κ. Αρχοντάκης επιβεβαίωσε ότι η δημιουργία μιας μικρής βάση συντήρησης βαγονιών στη χώρα μας, παραμένει σταθερός στόχος της VTG και ο σχεδιασμός της είναι στα σκαριά. Ανέφερε μάλιστα ότι προσανατολίζεται στη Βόρεια Ελλάδα και δη στην περιοχή της Θεσσαλονίκης, ώστε να εξυπηρετεί και τα δικά της βαγόνια και αυτά τρίτων, δεδομένου ότι η VTG είναι ο μεγαλύτερος πάροχος ιδιωτικών βαγονιών στην Ευρώπη, με στόλο που ξεπερνά τα 84.000 βαγόνια και εγκαταστάσεις συντήρησης στην Κεντρική Ευρώπη.

Εξέφρασε, κλείνοντας, την πρόθεση να φέρει και στη χώρα μας, στο εγγύς μέλλον, την υπηρεσία sales and lease back που ήδη η εταιρεία έχει λανσάρει σε άλλες χώρες, ανοίγοντας τη σχετική συζήτηση με τον διαχειριστή της εθνικής υποδομής.