

---

## **Χρ. Σταϊκούρας: Το θέμα του ελληνικού σιδηρόδρομου και της ασφάλειάς του απαιτεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο**

---

2024/12/19 17:11 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

---

Στοιχεία 50 σελίδων για τα σιδηροδρομικά συμβάντα που σημειώθηκαν από το 2013, κατέθεσε στη Βουλή, ο Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, Χρήστος Σταϊκούρας, ώστε να καταδείξει ότι είναι διαχρονικό και πολύ πιο σοβαρό, από ένα ζήτημα προσλήψεων προσωπικού, το θέμα του ελληνικού σιδηρόδρομου κι απαιτεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, όπως μετέδωσε το ΑΠΕ - ΜΠΕ.

«Άκουσα με προσοχή να τίθεται συχνά το θέμα ότι το μόνο πρόβλημα στον ΟΣΕ είναι το ανθρώπινο. Όταν είχαμε 3.000 εργαζόμενους στον ΟΣΕ δεν είχαμε προβλήματα; Προσπαθώ να αποδείξω ότι το θέμα του ελληνικού σιδηρόδρομου και της ασφάλειας μακάρι να ήταν μόνο θέμα κάποιων προσλήψεων στον ΟΣΕ.

Είναι πολύ πιο σοβαρό, πολύ πιο διαχρονικό και απαιτεί ένα ολοκληρωμένο σχέδιο” απευθύνθηκε προς τα έδρανα της Αντιπολίτευσης ο αρμόδιος υπουργός για να απαντήσει στους πολιτικούς αρχηγούς του προηγούμενου στο βήμα, όπως ο Σ. Φάμελλος και ο Δ. Κουτσούμπας. Παραθέτοντας τους αριθμούς ανέφερε ότι τα σοβαρά συμβάντα στον ΟΣΕ, με βάση τα πορίσματα και τις αναφορές ήταν:

- το 2013, 58 συμβάντα
- Το 2014, ήταν 81
- Το 2015, 76,
- το 2016, 71,
- το 2017, 84,
- το 2018, 74,
- το 2019, 79,
- το 2020, 53,

- το 2021, 56,
- το 2022, 29,
- το 2023, 17 μεταξύ των οποίων το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών,
- το 2024, μέχρι τον Οκτώβριο, σημειώθηκαν 17 συμβάντα

«Άκουσα ορθώς από τον κ. Φάμελλο να μιλάει για την αναγκαιότητα να υπάρχει ένα ολοκληρωμένο σχέδιο, ώστε να μπορέσει ο ελληνικός σιδηρόδρομος να επεκταθεί, να συνδεθεί με λιμάνια.

Είναι ακριβώς η αντίθετη τοποθέτηση από αυτή που έκανε ο γενικός γραμματέας του ΚΚΕ, θεωρώντας ότι το να κάνουμε έναν καλύτερο σιδηρόδρομο από τη Θεσσαλονίκη μέχρι με τον Προμαχώνα, ότι το να κάνουμε έναν καλύτερο σιδηρόδρομο από την Αλεξανδρούπολη μέχρι το Ορμένιο, ουσιαστικά βοηθάμε το ΝΑΤΟ και τα ξένα συμφέροντα. Δεν έχουμε την ίδια άποψη» και κατέθεσε στα πρακτικά της Βουλής, ένα ολοκληρωμένο σχέδιο - όπως είπε - για το πως βλέπουμε τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού σιδηροδρόμου για τον επόμενη 20ετία.

Απαντώντας στον κ. Κουτσούμπα, είπε ότι θα διατεθούν 500 εκ. ευρώ για τα έργα που θα υλοποιηθούν το επόμενο διάστημα στη βασική σιδηροδρομική γραμμή από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη, έτσι ώστε να έχουμε ενίσχυση της ανθεκτικότητας του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου από τον Δομοκό μέχρι τη Λάρισα αλλά και των κάθετων Λάρισα - Βόλος και Παλαιοφάρσαλα - Καλαμπάκα.

Προσέθεσε πως υπάρχουν και 110 εκ. για τον Προαστιακό της Δυτικής Αττικής και άλλοι πόροι που εξασφαλίστηκαν το Καλοκαίρι του 2024 για να υπάρξει για πρώτη φορά σηματοδότηση - τηλεδιοίκηση από τα Λιόσια μέχρι το Κιάτο.

«Προσπαθούμε ισοσκελώς να εξασφαλίσουμε για πρώτη φορά τα τελευταία 20 - 25 χρόνια, που δεν έχουν γίνει έργα, κάποια σημαντικά κονδύλια», ανέφερε.

Εξάλλου, επισήμανε ότι η κυβέρνηση έχει ευθύνη για τον Ελληνικό Οργανισμό Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων Μεταφορών, ώστε να εκδώσει ένα ανεξάρτητο πόρισμα μέχρι τον Φεβρουάριο του 2025. Ενημέρωσε ότι έχει υποβληθεί αίτημα και εγκαταστάθηκαν ερευνητές του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων και επίσης το υπουργείο έχει ανταποκριθεί σε ότι του ζητήθηκε, έως και πρόσθετες δαπάνες για εξειδικευμένες μελέτες από ερευνητικά Ινστιτούτα της Ευρώπης.

Επιπροσθέτως, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, σχολίασε τις αναφορές περί προβλημάτων στον σιδηρόδρομο που ανέκυψαν τα τελευταία χρόνια, αλλά και τις επικλήσεις στην προειδοποιητική επιστολή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

«Αν την διαβάσει κάποιος, θα δει ότι αναφέρεται στο 2016. Αναφέρεται σε Κανονισμό, που δεν εφαρμόζεται στην χώρα από την έναρξη ισχύος της» εξήγησε και προσέθεσε: «Αυτό είναι για να αντιληφθούμε όλοι την έκταση του προβλήματος».

## **Το πλήρες κείμενο της ομιλίας**

Ο Ελληνικός Σιδηρόδρομος αντιμετωπίζει πολλά, μεγάλα και διαχρονικά προβλήματα.

Δυστυχώς, το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών ανέδειξε, με τον πλέον οδυνηρό τρόπο, κάποια από αυτά.

Το ίδιο και μεταγενέστερα συμβάντα που βλέπουν, ορθώς, το φως της δημοσιότητας.

Συμβάντα όμως που επαναλαμβάνονταν, με την ίδια ή και μεγαλύτερη συχνότητα, και κατά το παρελθόν.

Το γεγονός αυτό επιβεβαιώνεται από τα στατιστικά στοιχεία για τα σοβαρά σιδηροδρομικά συμβάντα ανά έτος, βάσει επίσημων πορισμάτων και αναφορών (2013: 58, 2014: 81, 2015: 76, 2016: 71, 2017: 84, 2018: 74, 2019: 79, 2020: 53, 2021: 56, 2022: 29, 2023: 17, 2024 (Οκτώβριος): 17).

Αυτά τα στοιχεία αναδεικνύουν τη μακροχρόνια φύση των αδυναμιών που αντιμετωπίζει ο σιδηρόδρομος.

Και επιβεβαιώθηκαν, στην Επιτροπή, από τους φορείς, κατά την ακρόασή τους.

Φορείς, μεταξύ άλλων και εκπρόσωποι εργαζομένων, οι οποίοι χρησιμοποίησαν φράσεις, όπως «χρόνιες παθολογίες του ελληνικού σιδηροδρόμου γνωστές από το χρόνο της ίδρυσης και εγκατάστασής του στην Ελλάδα», «συσσωρευμένα προβλήματα 30 ετών», «μετά το 1995 ο σιδηρόδρομος αντιμετωπίστηκε με περισσή απαξίωση», «αποδεδειγμένα διαχρονική αποτυχία στην αποτελεσματική διοίκηση του σιδηροδρόμου», «αδιέξοδα από το 1996», «δεκαετίες λαθών και χαμένων ευκαιριών».

Στην ίδια κατεύθυνση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θεωρεί ότι στην Ελλάδα υπάρχουν μακροχρόνιες ελλείψεις στην εφαρμογή Κοινοτικής Οδηγίας, από την έναρξη ισχύος της, το 2016.

Οι ελλείψεις αυτές είναι συστημικές, απορρέουν δε και από την έλλειψη νοοτροπίας ασφάλειας εντός των σιδηροδρομικών οργανισμών.

Από όλα αυτά αντιλαμβάνεται κανείς ότι η αντιμετώπιση των υπαρκτών, μακροχρόνιων αδυναμιών του ελληνικού σιδηροδρόμου, προβλημάτων που έχουν σωρευθεί εδώ και δεκαετίες, απαιτούν συστηματική, επίμονη και πολύχρονη προσπάθεια, αποφασιστικότητα και σχέδιο.

Αυτό το σχέδιο διαθέτει, πλέον, η χώρα μας.

Έπειτα από την Έκθεση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, τον Οκτώβριο του 2023, η Ελληνική Κυβέρνηση ενέκρινε Σχέδιο Δράσης για την ασφάλεια και διαλειτουργικότητα στον σιδηρόδρομο, κατόπιν διαβουλεύσεων και συμφωνίας με τις υπηρεσίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

Το Σχέδιο Δράσης, το οποίο υποβάλλεται κάθε δίμηνο στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή, υλοποιείται, με βάση τα χρονοδιαγράμματα.

Μαγικές λύσεις όμως δεν υπάρχουν.

Απαιτείται υπομονή, πείσμα και στοχο-προσήλωση.

Το Σχέδιο Δράσης περιλαμβάνει 5 άξονες, καθένας από τους οποίους αναλύεται περαιτέρω σε συγκεκριμένα μέτρα και βασικές δράσεις, για τις οποίες έχουν τεθεί καθορισμένα ορόσημα, προθεσμίες ολοκλήρωσης και υπεύθυνοι υλοποίησης.

Συνοπτικά, οι άξονες είναι οι ακόλουθοι:

### **1<sup>ος</sup> Άξονας: Η εφαρμογή συστημικής προσέγγισης στη σιδηροδρομική ασφάλεια, με βάση το ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο.**

Στόχος είναι η ανάπτυξη και αυστηρή εφαρμογή ενός αναβαθμισμένου – βασισμένου στους ευρωπαϊκούς κανόνες και βέλτιστες πρακτικές – συνολικού συστήματος ασφαλείας του σιδηροδρόμου, με σαφή κατανομή των ρόλων και της ευθύνης μεταξύ των φορέων και εμπέδωση της απαραίτητης – μεταξύ τους – στενής και διαρκούς συνεργασίας για την ανάλυση και αποτροπή των κινδύνων.

Στο πλαίσιο υλοποίησης αυτού, προβλέπονται:

- Εκσυγχρονισμός του συνολικού συστήματος διακυβέρνησης του σιδηρόδρομου στον τομέα της ασφαλείας, το οποίο είναι απαραίτητο για την αξιοποίηση της σημαντικής επένδυσης σε τεχνολογίες ασφαλείας που είναι σήμερα σε εξέλιξη.
- Αναθεώρηση των ιδιαίτερων διαδικασιών διαχείρισης κινδύνων, καθώς και των συστημάτων διαχείρισης ασφαλείας κάθε φορέα του σιδηροδρομικού συστήματος.
- Αναθεώρηση του Γενικού Κανονισμού Κυκλοφορίας.
- Ανάπτυξη Συστήματος Διαχείρισης Επάρκειας σχετικά με την ασφάλεια των

σιδηροδρόμων για κάθε φορέα του σιδηροδρομικού συστήματος.

- Ανάπτυξη της ικανότητας όλων των φορέων του σιδηροδρομικού συστήματος να εφαρμόσουν το νέο σύστημα με αυστηρότητα, μέσω συνεχών εκπαιδεύσεων, με συμμετοχή και του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων, και μάλιστα με εξειδικευμένο σύμβουλο τεχνικής υποστήριξης του Οργανισμού.
- Ενίσχυση της στελέχωσης του ΟΣΕ.

Ήδη ο ΟΣΕ βρίσκεται στη διαδικασία πρόσληψης μέσω ΑΣΕΠ 140 νέων μόνιμων στελεχών για κρίσιμες θέσεις, όπως κλειδούχοι και σταθμάρχες, οι προσλήψεις των οποίων αναμένεται να ολοκληρωθούν τους πρώτους μήνες του 2025.

Ενώ έχει εγκριθεί από το Υπουργείο Εσωτερικών (ΠΥΣ 51) η αύξηση του προσωπικού κατά 100 επιπλέον μόνιμους υπαλλήλους, με τη διαδικασία να αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2025.

Το σύνολο των προβλεπόμενων δράσεων αναμένεται να ολοκληρωθεί το 1<sup>ο</sup> τρίμηνο του 2026.

### **2<sup>ος</sup> Άξονας: Η βελτίωση των διαδικασιών διαπίστευσης, παρακολούθησης και κοινοποίησης για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.**

Στόχος είναι η αποσαφήνιση των ρόλων και των διαδικασιών των Οργανισμών Αξιολόγησης της Συμμόρφωσης και του Υπουργείου, ως Κοινοποιούσας Αρχής, καθώς και η απαιτούμενη ενίσχυση της συνεργασίας του Υπουργείου με τον Ελληνικό Εθνικό Φορέα Διαπίστευσης.

Στο πλαίσιο του συγκεκριμένου άξονα δημοσιεύτηκε, στις 27 Νοεμβρίου, Κοινή Υπουργική Απόφαση, όπου καθορίζονται οι αρμοδιότητες του Υπουργείου, όπως υποδεικνύουν οι οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και οι Εθνικοί Κανονισμοί, καθώς και η αναθεώρηση της διαδικασίας για την ενίσχυση της αμεροληψίας και της μη ύπαρξης σύγκρουσης συμφερόντων των εμπλεκόμενων μερών.

Το σύνολο των προβλεπόμενων δράσεων αναμένεται να ολοκληρωθεί τις προσεχείς εβδομάδες.

### **3<sup>ος</sup> Άξονας: Η οργανωτική μεταρρύθμιση του σιδηροδρομικού τομέα.**

Στόχος είναι η δημιουργία ενός ενιαίου, αναβαθμισμένου, σύγχρονου Διαχειριστή Σιδηροδρομικής Υποδομής, που αναλαμβάνει την ευθύνη μελέτης, ανάπτυξης, συντήρησης και ασφαλούς διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών της χώρας.

Πρόκειται για το Σχέδιο Νόμου που, αυτές τις ημέρες, συζητάμε στη Βουλή.

Το σύνολο των προβλεπόμενων δράσεων αναμένεται να ολοκληρωθεί σύμφωνα με τα ορόσημα του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας.

#### **4<sup>ος</sup> Άξονας: Η ενίσχυση του Εθνικού Φορέα Διερεύνησης (ΕΟΔΑΣΑΑΜ).**

Στόχος είναι η διασφάλιση λειτουργίας και στελέχωσής του με έμπειρο προσωπικό, η περαιτέρω ενίσχυση της ανεξαρτησίας του και η υποστήριξή του με τις τεχνικές μεθόδους και την τεχνογνωσία που απαιτούνται για την εκπλήρωση της αποστολής του.

Με διατάξεις του Σχεδίου Νόμου ρυθμίζονται κρίσιμα θέματα και αυτού του άξονα.

Σε σχέση με τη διερεύνηση του δυστυχήματος στα Τέμπη:

- έχει υποβληθεί προσωρινή δήλωση αναφορικά με το σιδηροδρομικό δυστύχημα,
- ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων υποστηρίζει τη διερεύνηση του δυστυχήματος,
- με το πόρισμα να αναμένεται μέχρι το τέλος Φεβρουαρίου του 2025.

Το σύνολο των προβλεπόμενων δράσεων αναμένεται να ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2025.

#### **5<sup>ος</sup> Άξονας: Η προώθηση γνώσης και κουλτούρας για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων.**

Στόχος είναι η ανάπτυξη και εμπέδωση κοινής αντίληψης και κουλτούρας σε θέματα ασφάλειας μεταξύ όλων των ενδιαφερόμενων μερών του σιδηροδρομικού τομέα και του προσωπικού τους.

Έχουν εκκινήσει οι απαραίτητες ενέργειες και αναμένεται να ολοκληρωθεί – τις επόμενες εβδομάδες – ο σχεδιασμός του Πλάνου Δημοσιότητας για την προώθηση της Κουλτούρας Ασφάλειας.

Παράλληλα, έχει ξεκινήσει η διεξαγωγή εκπαιδευτικών προγραμμάτων σε στελέχη των φορέων του σιδηροδρομικού συστήματος.

Το σύνολο των προβλεπόμενων δράσεων αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2<sup>ο</sup> τρίμηνο του 2026.

Επιπρόσθετα στο Σχέδιο Δράσης, έχουν ληφθεί και οι ακόλουθες πρωτοβουλίες:

#### **1<sup>η</sup> Πρωτοβουλία: Η κατάρτιση στρατηγικού σχεδίου για τα συστήματα ERTMS.**

Το Υπουργείο ζήτησε τεχνική υποστήριξη από την DG REFORM, και αυτή προσκάλεσε

τον Ευρωπαϊκό Οργανισμό Σιδηροδρόμων να υποβάλει πρόταση δράσης.

Στο εθνικό σχέδιο που θα καταρτιστεί, θα πρέπει να παρουσιάζονται, μεταξύ άλλων, οι στρατηγικές προτεραιότητες για την ανάπτυξη των συστημάτων ασφάλειας, οι σχετικές επιλογές σε επίπεδο τεχνολογικών λύσεων αλλά και στρατηγικής σύναψης συμβάσεων, ο ρόλος όλων των φορέων που συμμετέχουν στο σύστημα, ο αναλυτικός προϋπολογισμός και το Εθνικό Σχέδιο Εφαρμογής, τα χρονοδιαγράμματα, οι απαιτούμενοι ανθρώπινοι πόροι, οι κίνδυνοι και ο τρόπος αποτροπής τους, οι ανάγκες συντήρησης των συστημάτων, το απαιτούμενο πρόγραμμα εκπαίδευσης όσων τα λειτουργήσουν και ένας πρώτος σχεδιασμός υψηλού επιπέδου για την μελλοντική ανάπτυξη του ERTMS σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας.

## **2<sup>η</sup> Πρωτοβουλία: Η αναβάθμιση των σιδηροδρομικών υποδομών, με σημαντικούς - για πρώτη φορά - ευρωπαϊκούς πόρους.**

Πόροι, ύψους περίπου 1,4 δισ. ευρώ, που αφορούν:

**1<sup>ο</sup>**. Την οριστική αποκατάσταση του Σιδηροδρομικού Δικτύου μετά τις καταστρεπτικές συνέπειες του Daniel.

**2<sup>ο</sup>**. Την αναβάθμιση της Σιδηροδρομικής Γραμμής Προαστιακού Σιδηροδρόμου Δυτικής Αττικής.

**3<sup>ο</sup>**. Την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Νέα Καρβάλη - Τοξότες, όπως έχει αναδειχθεί προσωρινός μειοδότης.

**4<sup>ο</sup>**. Την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής στα τμήματα Πύθιο - Ορμένιο, Αχαρνές - Οινόη, Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας και Άνω Λιόσια - Κιάτο.

Αυτό είναι το συνολικό σχέδιο της Κυβέρνησης.

Σχέδιο φιλόδοξο, ρεαλιστικό και αναγκαίο, τόσο ως προς την πλήρη όσο και ως προς την έγκαιρη υλοποίησή του.

Μέρος αυτού του σχεδίου, όπως ανέφερα, είναι η προωθούμενη αναδιάρθρωση του σιδηροδρομικού τομέα.

Πρόκειται για μία κρίσιμη μεταρρυθμιστική παρέμβαση.

Η δημιουργία ενιαίου φορέα κρίθηκε απαραίτητη ώστε να αντιμετωπισθούν τα κενά ή/και οι επικαλύψεις αρμοδιοτήτων μεταξύ των σήμερα λειτουργούντων φορέων, καθώς και την έλλειψη άμεσου και αποτελεσματικού συντονισμού, ειδικά στον κρίσιμο τομέα της ασφάλειας.

Στη νέα εταιρεία, που θα προκύψει με απορρόφηση της ΕΡΓΟΣΕ στον ΟΣΕ, εντάσσεται

και το μέρος των λειτουργιών της ΓΑΙΑΟΣΕ που αφορά στο επιχειρησιακά κρίσιμο, για τον σιδηρόδρομο, τμήμα της διαχείρισης του τροχαίου υλικού.

Επίσης, ο νέος φορέας καθίσταται, ταυτόχρονα, και μοναδικός υπεύθυνος για το σύνολο των μελετών και έργων που εκτελούνται επί του σιδηροδρομικού δικτύου και του τροχαίου υλικού.

Ειδικότερα, με την ψήφιση και την εφαρμογή του νόμου επιδιώκονται και διασφαλίζονται:

- Πλήρης εφαρμογή του νέου θεσμικού πλαισίου για τις δημόσιες ανώνυμες εταιρείες.
- Λειτουργία, οργανωτική δομή και τεχνολογική υποστήριξη της νέας εταιρείας με υιοθέτηση βέλτιστων πρακτικών, αντίστοιχων ευρωπαϊκών φορέων.
- Σημαντική ενίσχυση της στελέχωσης, με εξειδικευμένο προσωπικό, καταρτισμένο στις σύγχρονες λειτουργίες ενός διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής, ώστε να καλυφθούν τα υφιστάμενα κενά.
- Εφαρμογή σύγχρονων πρακτικών διοίκησης και αξιολόγησης προσωπικού.
- Άσκηση του κρίσιμου ρόλου και της ευθύνης που έχει ο διαχειριστής υποδομής σε θέματα ασφάλειας, σε συνεχή συνεργασία με τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, τη ΡΑΣ και το Υπουργείο.
- Υλοποίηση ενός στρατηγικού προγράμματος νέων έργων που να διασφαλίζει την ταχεία σιδηροδρομική ανάπτυξη, με προτεραιότητα στην εξυπηρέτηση των επιβατών και των εμπορευματικών δραστηριοτήτων.
- Εισαγωγή συστήματος διοίκησης βάσει στόχων και δεικτών απόδοσης (KPIs), που θα συμφωνηθούν με το Υπουργείο και θα συμπεριληφθούν σε σύμβαση που θα υπογραφεί μεταξύ τους.

Παράλληλα, στην «πορεία» προς τη νέα εταιρία, και για την ενδυνάμωσή της στο πλαίσιο των προβλεπόμενων δράσεων και οροσήμων του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας, έχουν ήδη δρομολογηθεί:

**1<sup>ο</sup>**. Διεθνής διαγωνισμός για την άμεση πρόσληψη Συμβούλου Μεταρρύθμισης (Reform Consultant).

Αυτός θα αναλάβει τη ριζική αναδιοργάνωση και τον εκσυγχρονισμό του λειτουργικού μοντέλου της «Σιδηρόδρομοι Ελλάδος Μ.Α.Ε.», ώστε να μεταμορφωθεί σε σύγχρονο φορέα ευρωπαϊκών προδιαγραφών.

Ο διαγωνισμός βρίσκεται στη φάση αξιολόγησης των προσφορών, με προβλεπόμενη έναρξη εργασιών του Συμβούλου στις αρχές του 2025.



**2<sup>ον</sup>.** Προετοιμασία διαγωνισμού για την πρόσληψη διεθνώς καταξιωμένου οικονομικού φορέα στο ρόλο του Τεχνικού Συμβούλου (Technical Manager).

Αυτός θα υποστηρίξει, για μια 5ετία, κρίσιμες λειτουργίες της εταιρείας, όπως ρύθμιση κυκλοφορίας, συντήρηση υποδομών, διαχείριση νέων έργων κτλ.

Επίσης, προβλέπεται η συμμετοχή έμπειρων στελεχών του Τεχνικού Συμβούλου σε κρίσιμες διοικητικές θέσεις, με ανάληψη αντίστοιχης ευθύνης.

Τέλος, αναλήφθηκε από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων (ΕΤΕπ) η εκπόνηση Στρατηγικού και Επιχειρησιακού Σχεδίου και Επενδυτικού Προγράμματος ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα.

Η σχετική σύμβαση υπογράφηκε τον περασμένο Οκτώβριο και προβλέπει την επέκταση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, κατά προτεραιότητα, σε λιμάνια - κόμβους συνδυασμένων μεταφορών.

Με το δεύτερο μέρος του Σχεδίου Νόμου οικοδομούνται ακόμα πιο στέρεες βάσεις θεσμικού, οργανωτικού και επιχειρησιακού χαρακτήρα, προκειμένου φορείς της Πολιτείας που είναι επιφορτισμένοι με την ασφάλεια και την εμπέδωση αισθήματος εμπιστοσύνης για τις μεταφορές, αεροπορικές και σιδηροδρομικές, όπως η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), η Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας (ΑΠΑ), η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) και ο Εθνικός Οργανισμός Διερεύνησης Αεροπορικών και Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Ασφάλειας Μεταφορών (ΕΟΔΑΣΑΑΜ), να επιτελούν αποτελεσματικότερα τα καθήκοντά τους.

Οι νομοθετικές παρεμβάσεις στοχεύουν σε μια τέτοια διττή κατεύθυνση, αφενός ως προς τη προσήκουσα θεσμική λειτουργία, με εγγυήσεις περαιτέρω λογοδοσίας, αφετέρου ως προς την οργανωτική και επιχειρησιακή ενδυνάμωση αυτών των φορέων, με ενίσχυση του κρίσιμου στελεχιακού δυναμικού και την διοικητική επικαιροποίηση αυτών.

Ειδικότερα:

**1<sup>ον</sup>.** Αναμορφώνονται οι θέσεις του προσωπικού της ΡΑΣ, με προσλήψεις επιπλέον επιστημονικού, διοικητικού και τεχνικού προσωπικού, που θα συμβάλλει τόσο στην αποτελεσματική λειτουργία της ως διοικητικής αρχής, όσο - κυρίως - και στην ενίσχυση και εκτέλεση της νευραλγικής θεσμικής και επιχειρησιακής της αποστολής.

**2<sup>ον</sup>.** Ως προς την Αρχή Πολιτικής Αεροπορίας, δημιουργείται μητρώο επιθεωρητών και παρέχεται η δυνατότητα στην Αρχή να συνάπτει συμβάσεις με διερευνητές που προέρχονται από διεθνείς οργανισμούς, όπως ο ICAO.

Με τις προτεινόμενες διατάξεις δίνεται η δυνατότητα αξιοποίησης έμπειρων και

καταρτισμένων επιθεωρητών, και μάλιστα εξειδικευμένων ειδικοτήτων, όπως ενδεικτικά οι χειριστές αεροσκαφών ή ελικοπτέρων, και ανταποκρινόμαστε ως χώρα σε διεθνείς πρακτικές, κυρίως σε όλο και πιο ποιοτικές διαδικασίες ελέγχων και επιθεωρήσεων στις αερομεταφορές.

**3<sup>ο</sup>**. Με τις προτεινόμενες ρυθμίσεις, για την ενίσχυση με επιπλέον προσωπικό ασφαλείας των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας αρμοδιότητας της ΥΠΑ, αλλά και για τον εξορθολογισμό του διοικητικού μηχανισμού μετακίνησης εργαζομένων της Υπηρεσίας, σκοπείται η αδιάλειπτη και ασφαλής λειτουργία των αεροδρομίων.

**4<sup>ο</sup>**. Ο ΕΟΔΑΣΑΑΜ ενισχύεται ως προς την ανεξαρτησία του, αφού πλέον θα λογοδοτεί για το έργο του, όχι μόνο στον αρμόδιο Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, αλλά και στην ίδια την Εθνική Αντιπροσωπεία, με την υποβολή της Ετήσιας Έκθεσης των πεπραγμένων του και προς τον Πρόεδρο της Βουλής, όπως γίνεται, θυμίζω, με τις Ανεξάρτητες Αρχές.

Επιπλέον, ο Οργανισμός ενισχύεται με επιπλέον διοικητικό και ερευνητικό προσωπικό, τόσο για τα αεροπορικά όσο και για σιδηροδρομικά συμβάντα, ενώ σημαντική πτυχή της παρούσας νομοθετικής πρωτοβουλίας είναι και η ενίσχυση της οικονομικής αυτονομίας του ΕΟΔΑΣΑΑΜ, τόσο μέσω της εδραίωσης επιπλέον πηγών χρηματοδότησής του, όσο και μέσω της προβλεπόμενης εφάπαξ καταβολής ποσού 3 εκατ. ευρώ, προκειμένου να επιτευχθεί η καλύτερη δυνατή λειτουργία του σε όλους τους τομείς αρμοδιότητάς του.

Θα κλείσω την παρέμβασή μου, όχι με κάποιες δικές μου καταληκτικές σκέψεις, αλλά με την αξιολόγηση της μεταρρύθμισης από τους φορείς, κατά την ακρόασή τους.

Υποστήριξαν ότι «κινείται προς τη σωστή κατεύθυνση», «είναι απαραίτητη», «είναι θετική και ουσιαστική», «είναι γενναία και δύσκολη», «είναι ώριμη».

Συνεχίζουμε, με σοβαρότητα, μεθοδικότητα, επιμονή και σταθερά βήματα.