

Γιάννης Αντωνιάδης: Απαιτείται συντονισμός και έλεγχος τήρησης της κοινοτικής και ελληνικής νομοθεσίας στο σιδηρόδρομο

2018/05/22 00:01 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

«Η συνεργασία μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών είναι μονόδρομος», δήλωσε ο πρόεδρος της Ελληνικής Εταιρείας Συντήρησης Σιδηροδρομικού Τροχαίου Υλικού, Γιάννης Αντωνιάδης, στο 2^ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, που συνδιοργάνωσαν στις 15-16 Μαΐου, στην Αθήνα, το www.ypodomes.com και το www.metaforespress.gr.

Ο πρόεδρος της ΕΕΣΣΤΥ σημείωσε ότι, στην σιδηροδρομική αγορά, απαιτείται συνεχής συντονισμός και έλεγχος τήρησης της κοινοτικής και ελληνικής νομοθεσίας, εκ μέρους εποπτικών οργάνων, είτε αυτά είναι ανεξάρτητες αρχές, είτε είναι τα αρμόδια υπουργεία.

Μάλιστα, υποστήριξε ότι, για τα επόμενα δύο τουλάχιστον χρόνια, ο σιδηρόδρομος θα βρίσκεται σε μεταβατική φάση που σημαίνει, όσον αφορά στην ΕΕΣΣΤΥ, ότι:

α) Στο επόμενο διάστημα η χρήση ηλεκτραμαξών και ντηζελαμαξών θα είναι παράλληλη με αυξανόμενη την χρήση ηλεκτραμαξών και μειούμενη την χρήση ντηζελαμαξών, καθώς το ηλεκτροκινούμενο δίκτυο θα αυξάνεται με την πρόοδο των έργων.

β) Ο προγραμματισμός, τόσο των επιβατικών, όσο και των εμπορικών μεταφορών και δρομολογίων πρέπει να συνδιαμορφώνεται με όλες τις εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές εταιρείες, να γίνεται έγκαιρα γνωστός και να συνυπολογίζει τα νέα δεδομένα σε σχέση με την εξέλιξη των έργων.

γ) Μέχρι την ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών έργων, οι σιδηροδρομικές εταιρείες - δημόσιες και ιδιωτικές- πρέπει να βρίσκονται σε σιδηροδρομική επιφυλακή.

Η ομιλία του Γ. Αντωνιάδη στο 2^ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών

Ο σιδηρόδρομος είναι ένα ολοκληρωμένο σύστημα το οποίο, λειτουργεί ως ένας συνδυασμός υποσυστημάτων.

Η επιδομή και η υποδομή της γραμμής, η ηλεκτροκίνηση, η τηλεδιοίκηση, η

σηματοδότηση, τα κέντρα ελέγχου κυκλοφορίας, οι ρυθμιστές (κυκλοφορίας και έλξης), οι υποσταθμοί υψηλής τάσης, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, οι επιβατικοί και εμπορικοί συρμοί, το πλέγμα των δρομολογίων, αποτελούν σιδηροδρομικά υποσυστήματα που έχουν άμεση αλληλεπίδραση μεταξύ τους.

Προκειμένου ο σιδηρόδρομος να κινείται με ακρίβεια, με άνεση, αλλά προπάντων με ασφάλεια απαιτείται συγχρονισμός και συντονισμός όλων των υποσυστημάτων.

Πριν από δύο περίπου δεκαετίες στη χώρα μας την καλή λειτουργία των σιδηροδρόμων εξασφάλιζε ένας ενιαίος οργανισμός, υπό δημόσιο έλεγχο, ο ΟΣΕ.

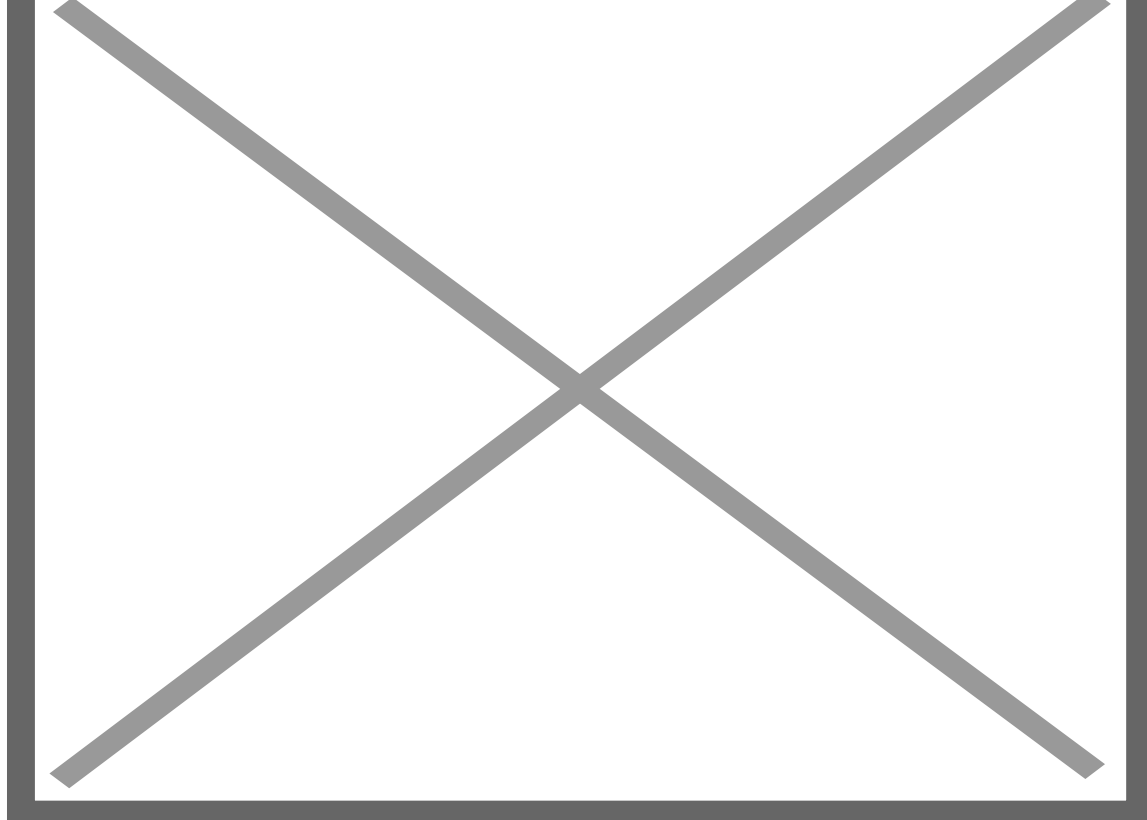
Σε παλαιότερες εποχές την κίνηση των τρένων εξασφάλιζε επίσης ένας ενιαίος οργανισμός είτε αυτός ήταν κρατικός (ΣΕΚ), είτε ήταν ιδιωτικός (ΣΘ, ΣΠΑΠ).

Με τους Ν. 3891/2010, Ν. 4111/2013 και Ν. 4313/2014 ο ενιαίος ΟΣΕ χωρίστηκε σε 5 σιδηροδρομικές εταιρείες: ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ΕΕΣΣΤΥ και ΓΑΙΑΟΣΕ, στις οποίες ανατέθηκε συγκεκριμένος ρόλος και αρμοδιότητες. Ως γνωστόν από την 14/09/2017 η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πέρασε στην ιδιοκτησία της ιταλικής FS.

Η ΕΕΣΣΤΥ παραμένει προς το παρόν υπό δημόσιο έλεγχο αφού η διαδικασία ιδιωτικοποίησης της εκκρεμεί, οι άλλες 3 σιδηροδρομικές εταιρείες ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΑΟΣΕ παραμένουν επίσης υπό δημόσιο έλεγχο και δύο νέοι σιδηροδρομικοί πάροχοι, Rail Cargo και PEARLE, στα πλαίσια της απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ε.Ε., διεκδικούν μερίδιο από τις εμπορευματικές μεταφορές που εκτελούνται στην χώρα.

Με τη διάσπαση του σιδηροδρόμου ολοένα και πιο σημαντικός καθίσταται ο ρόλος της Ρυθμιστικής Αρχής Συγκοινωνιών (Ρ.Α.Σ.) και της Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (Ε.ΔΙ.Σ.Α.Σ.).

Σημαντικότερος όμως καθίσταται και ο ρόλος των αρμοδίων Υπουργείων, στα οποία υπάγονται οι σιδηροδρομικές εταιρείες, προκειμένου να διασφαλίζεται η τήρηση της ελληνικής και κοινοτικής Νομοθεσίας, να ασκείται ο απαραίτητος συντονισμός και να χαράζονται οι κατευθύνσεις και η προοπτική των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα.



Στη

συνέχεια παρατίθενται παραδείγματα που αναδεικνύουν αυτήν την αναγκαιότητα:

1) Η επιλογή και εν συνεχεία η χάραξη των επιβατικών δρομολογίων που θα πραγματοποιηθούν στη χώρα προϋποθέτει γνώση δεδομένων του συνόλου σχεδόν των σιδηροδρομικών υποσυστημάτων, όπως η κατάσταση του δικτύου, η κατάσταση των συστημάτων κυκλοφορίας, η διαθεσιμότητα της ηλεκτρικής ισχύος, η διαθεσιμότητα των συρμών, ηλεκτραμαξών, ντηζελαμαξών, επιβαταμαξών και τέλος η διαθεσιμότητα του προσωπικού γραμμής, έλξης και κίνησης.

2) Ο καταμερισμός των σιδηροδρομικών δαπανών αποτελεί ένα εξίσου σημαντικό και σύνθετο θέμα το οποίο αφορά στις σιδηροδρομικές εταιρείες αλλά και στον διαχειριστή υποδομής και στην εταιρεία συντήρησης τροχαίου υλικού.

Η ετοιμότητα, όσον αφορά στην ΕΕΣΣΤΥ, του τροχαίου υλικού σχετίζεται άμεσα :

α) με το πρόγραμμα συντήρησης που εκτελούν οι εταιρείες - πάροχοι εκτέλεσης σιδηροδρομικού έργου,

β) με το πρόγραμμα συντήρησης τροχαίου υλικού που βρίσκεται σε μακρά ακινησία

γ) με τις ανατάξεις τροχαίου υλικού, ένα πρόγραμμα που ακόμα δεν έχει ξεκινήσει.

δ) με την επαναφορά του ενοικιαζόμενου τροχαίου υλικού στην δέουσα λειτουργική κατάσταση με εκτέλεση της προβλεπόμενης στην §8 του άρθρου 8 του Ν. 3891/2010,

εκτεταμένης συντήρησης, η οποία και αυτή δεν έχει ακόμη ξεκινήσει.

Σήμερα με ικανοποίηση πληροφορηθήκαμε ότι η ΓΑΙΑΟΣΕ προχώρησε σε δημοπράτηση μέρους εκ των (β),(γ) και (δ) υποχρεώσεων της.

Εδώ προκύπτει για άλλη μια φορά πόσο σημαντικό είναι η αρμοδιότητα της διαχείρισης του τροχαίου υλικού να μεταβιβαστεί στην ΕΕΣΣΤΥ, η οποία μέχρι σήμερα παρέχει δωρεάν τεχνογνωσία στην ΓΑΙΑΟΣΕ.

Ο σιδηρόδρομος σήμερα βρίσκεται σε εξέλιξη. Τα έργα υποδομής, επιδομής που εκτελούνται έχουν στόχο την ολοκλήρωση

- της σιδηροδρομικής ΠΑΘΕ,
- της σιδηροδρομικής Εγνατίας,
- των συνοριακών συνδέσεων,
- των συνδέσεων του τρένου με τα λιμάνια και τις ΒΙΠΕ,
- τον εκσυγχρονισμό με ηλεκτροκίνηση/σηματοδότηση/τηλεδιοίκηση/ραδιοκάληψη τόσο της ΠΑΘΕ όσο και άλλων περιφερειακών δικτύων.

Η προοπτική περαιτέρω ανάπτυξης του σιδηροδρόμου και ειδικότερα της ΕΕΣΣΤΥ εξαρτάται:

-από την γενικότερη ανάπτυξη της χώρας.

-από την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, εμπορευματικών κέντρων και logistics

-από την αύξηση των εμπορικών φορτίων που φτάνουν από την ΝΑ Ασία στα λιμάνια της χώρας.

-από την επιλογή ανάπτυξης του τομέα της βαριάς βιομηχανίας οχημάτων σε συνδυασμό και με άλλες βιομηχανικές εγκαταστάσεις στην χώρα (Ελληνικά Ναυπηγεία, Ναυπηγεία Σκαραμαγκά, Κιολεΐδης, ΕΛΒΟ κλπ.) ή και στο εξωτερικό.

Ο ορίζοντας ολοκλήρωσης των έργων αυτών δεν είναι άμεσος. Για τα επόμενα δύο τουλάχιστον χρόνια ο σιδηρόδρομος θα βρίσκεται σε μεταβατική φάση που σημαίνει, όσον αφορά στην ΕΕΣΣΤΥ, ότι:

α) Στο επόμενο διάστημα η χρήση ηλεκτραμαξών και ντηζελαμαξών θα είναι παράλληλη με αυξανόμενη την χρήση ηλεκτραμαξών και μειούμενη την χρήση ντηζελαμαξών, καθώς το ηλεκτροκινούμενο δίκτυο θα αυξάνεται με την πρόοδο των έργων.

β) Ο προγραμματισμός τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορικών μεταφορών και δρομολογίων πρέπει να συνδιαμορφώνεται με όλες τις εμπλεκόμενες σιδηροδρομικές

εταιρείες, να γίνεται έγκαιρα γνωστός και να συνυπολογίζει τα νέα δεδομένα σε σχέση με την εξέλιξη των έργων.

γ) Μέχρι την ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών έργων οι σιδηροδρομικές εταιρείες – δημόσιες και ιδιωτικές- πρέπει να βρίσκονται σε σιδηροδρομική επιφυλακή.

Με τα παραπάνω δεδομένα θεωρούμε συμπερασματικά ότι:

-Η συνεργασία μεταξύ των σιδηροδρομικών εταιρειών είναι μονόδρομος.

-Απαιτείται συνεχής συντονισμός και έλεγχος τήρησης της κοινοτικής και ελληνικής νομοθεσίας εκ μέρους εποπτικών οργάνων είτε αυτά είναι ανεξάρτητες αρχές, είτε είναι τα αρμόδια Υπουργεία.