
Με «συνταγή» αυτοκινητοδρόμων, η συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι αναφορές Κ. Καραμανλή και Κ. Σπηλιόπουλου στη Βουλή

2019/09/24 12:02 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τις προθέσεις τους για την ενίσχυση του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα αποκάλυψαν ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής και ο νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ Κώστας Σπηλιόπουλος.

Στην χθεσινή ακρόαση του κ. Σπηλιόπουλου στη Βουλή, το θέμα που κυριάρχησε ήταν η συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου.

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, σε συνεργασία με τον ΟΣΕ, πρόκειται να αναθέσει την συντήρηση σε ιδιώτες, όπως συνέβη στους αυτοκινητοδρόμους.

«Βασικός και πρωταρχικός στόχος, που είχε τεθεί από παλαιότερα, είναι να έχουμε έναν σιδηροδρομικό κορμό αξιόπιστο και ευρωπαϊκό και αυτός δεν είναι άλλος από τον ΠΑΘΕ, Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, και πάνω σε αυτόν τον βασικό κορμό μπορεί να στηθεί όλο το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά αυτό είναι το μείζον και πρέπει να λειτουργεί με τις καλύτερες προϋποθέσεις.

Όπως είπε ο κ. υπουργός, μια μεγάλη πρόκληση είναι **το Αθήνα - Θεσσαλονίκη να είναι σε 3 ώρες**. Μπορεί να γίνει και ολοκληρώνονται οι υποδομές», ανέφερε, αρχικά, ο κ. Σπηλιόπουλος.

«Χρειάζεται καλή συντήρηση, γιατί αυτό δεν έχει γίνει ποτέ και οι σιδηροδρομικές υποδομές είναι και ακριβές και ευαίσθητες. Αν δεν συντηρούνται, καταστρέφονται και υπάρχει και το ζήτημα της κλοπής, που είναι ένα μείζον θέμα, το οποίο είχαμε συζητήσει παλαιότερα πολλές φορές στη Βουλή.

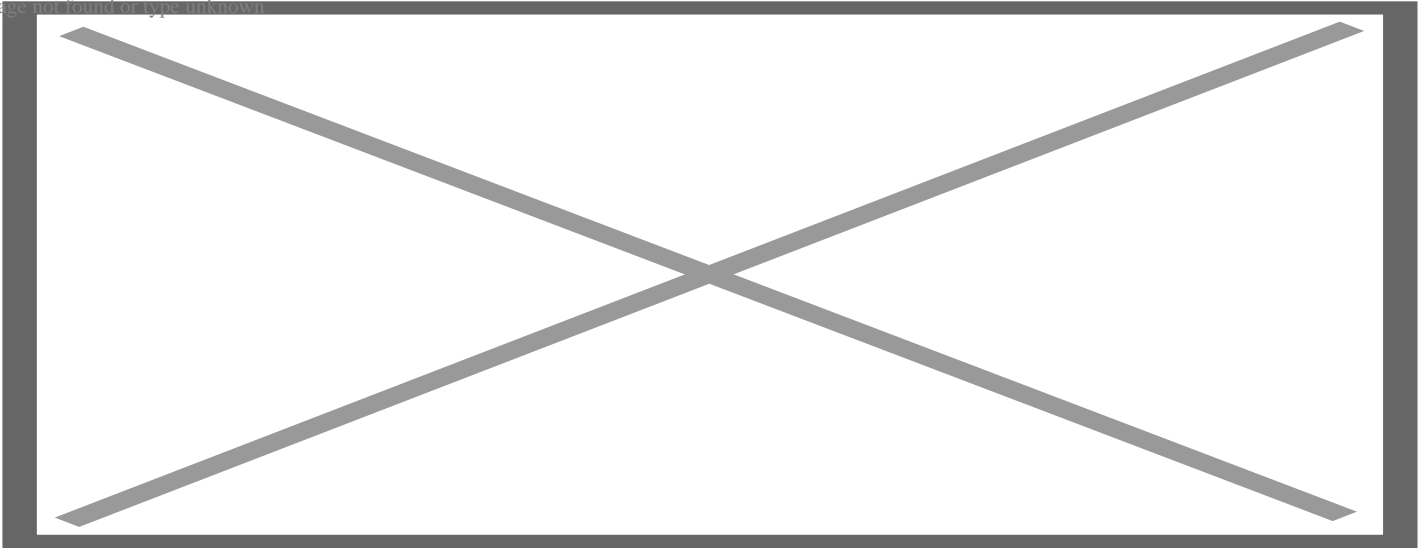
Υπάρχει λοιπόν, το θέμα της ασφάλειας του σιδηροδρομικού δικτύου και της ικανότητας να παρέχει αυτά που πρέπει στις μεταφορές.

Η ολοκλήρωση, λοιπόν, του ΠΑΘΕ, η συντήρησή του, που είναι βασικό στοιχείο για τον ΟΣΕ, είχε ξεκινήσει παλαιότερα ως ιδέα, γιατί είδαμε ότι τα έργα που δεν συντηρούνται και ιδιαίτερα τα ευαίσθητα, γρήγορα απαξιώνονται και χάνουν τη σημασία τους», επισήμανε, στην συνέχεια, ο κ. Σπηλιόπουλος.

«Θέλω να αναφερθώ εδώ στους αυτοκινητόδρομους που έγιναν με τις συμβάσεις παραχώρησης. Έχουν τη συντήρηση μέσα στη σύμβαση και για αυτό βλέπετε σε ποιο πάρα πολύ καλό επίπεδο βρίσκονται οι δρόμοι αυτοί.

Το ίδιο πρέπει να γίνει - με ένα τέτοιο μοντέλο, το οποίο θα το σκεφτούμε και θα το δούμε με το Υπουργείο - και στο σιδηρόδρομο, για να έχουμε συνεχώς τη φροντίδα για την επισκευή, γιατί προκύπτουν και ζημιές, για τη συντήρηση του δικτύου, ούτως ώστε να βρίσκεται σε ένα ικανοποιητικό επίπεδο», υπογράμμισε ο νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ.

Image not found or type unknown



Στο θέμα της συντήρησης είχε αναφερθεί νωρίτερα ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, σχολιάζοντας ότι «θεωρούμε ότι πρέπει να **επανασχεδιαστεί ένα άμεσο πρόγραμμα συντήρησης του δικτύου ΟΣΕ**, το οποίο περιλαμβάνει την ανάταξη της υποδομής του υπάρχοντος δικτύου, το οποίο επιτρέψτε μου να πω, ότι τα 4,5 χρόνια είναι πραγματικά στο έλεος του Θεού.

Θα σας θυμίσω τον πολύ μεγάλο αριθμό εκτροχιασμών που είχαμε τα τελευταία χρόνια, τόσο εμπορικών όσο και επιβατικών αμαξοστοιχιών, όπως το τραγικό δυστύχημα στο Άδενδρο το Μάιο του 2017.

Επομένως, πρέπει να δώσουμε ιδιαίτερη σημασία στη συντήρηση της υποδομής και αυτό προτίθεται να κάνουμε».

Η παραχώρηση της συντήρησης ενδέχεται να γίνει για περίοδο 5 - 10 ετών

Σύμφωνα με πληροφορίες, η συντήρηση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου ενδέχεται να γίνει για διάστημα 5 - 10 ετών.

Το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών εξετάζει, την παρούσα περίοδο, τα μοντέλα άλλων ευρωπαϊκών χωρών και έως τα τέλη του έτους ίσως γνωστοποιήσει τα σχέδιά

του, με στόχο την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του σιδηροδρόμου και την αύξηση επιβατικών και εμπορευματικών δρομολογίων.

Η ανάθεση του έργου θα γίνει με την μορφή **Service Level Agreement**, δηλαδή «Συμβολαίου Επιπέδου Υπηρεσιών».

Ο φορέας ανάθεσης του έργου, ο ΟΣΕ θα επιτηρεί τον ανάδοχο, βάσει συγκεκριμένων δεικτών και επιδόσεων, μέσω της κατάρτισης ενός προσδιορισμένου προγράμματος συντήρησης.

Για παράδειγμα, εάν σε κάποιο τμήμα παρατηρηθεί βραδυπορία και ο σιδηροδρομικός πάροχος (π.χ. η ΤΡΑΙΝΟΣΕ) εγείρει αξιώσεις από τον διαχειριστή υποδομής, τον ΟΣΕ, ο Οργανισμός – με την σειρά του – θα επιβάλλει ρήτρες στον ανάδοχο του έργου για μη καλή εκτέλεση της σύμβασης συντήρησης.

Ο ανάδοχος θα πληρώνεται μόνον όταν η υποδομή θα βρίσκεται εντός των προβλεπόμενων ορίων, «χωρίς μετρήσεις υλικών, χρόνων και άλλα πεδία αιωνίων διαφωνιών», σύμφωνα με στελέχη του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Επίσης, με καταγραφικό τρένο και ανεξάρτητο πιστοποιητή που ελέγχει την κατάσταση της υποδομής, την απόδοση του αναδόχου και πιστοποιεί τις διενεργούμενες πληρωμές.

Τέλος, με χρήση προδιαγραφών επιπέδου και ποιότητας των στοιχείων της υποδομής, που θα πιστοποιούνται από ανεξάρτητο πιστοποιητή.

Σε ετήσια βάση, **η συντήρηση του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου εκτιμάται έως 50 εκατ. ευρώ**. Από την χρονική διάρκεια της σύμβασης (από 5 έως 10 χρόνια), θα εξαρτηθεί και το οικονομικό αντιστάθμισμα.