



ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ

ΟΙ ΠΛΗΡΕΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΟΥ ΣΕΣ

ΓΙΑ ΤΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Ο Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων [ΣΕΣ] αναγνωρίζοντας τη σοβαρότητα της κατάστασης για το μέλλον των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα, και επιτελώντας τον ρόλο του έναντι της κοινωνίας και της Πολιτείας, με το παρόν υπόμνημα συμμετέχει στον εθνικό διάλογο, που αφορά στο **Σχέδιο Νόμου "Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα"**, του Υπουργείου Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων [ΥΠΟΜΕΔΙ] με τεκμηριωμένες επιστημονικά θέσεις, οι οποίες προέκυψαν στο πλαίσιο εργασιών αρμόδιων Επιτροπών και υιοθετούνται από το Διοικητικό του Συμβούλιο.

1. Ο ΟΣΕ πρέπει να οριστικοποιήσει άμεσα την οργανωτική του δομή

Το σχέδιο νόμου που συνέταξε το ΥΠΟΜΕΔΙ προβλέπει ένα συγκεκριμένο σχήμα με συγκεκριμένες αρμοδιότητες:

Τον ΟΣΕ (φορέας διαχείρισης της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής) με δύο θυγατρικές εταιρείες την ΓΑΙΑΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ. Ο ΕΔΙΣΥ (Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής) απορροφάται από τον ΟΣΕ.

Την ΤΡΑΙΝΟΣΕ (φορέας εκμετάλλευσης). Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ μπορεί να ιδρύει θυγατρικές εταιρείες οποιασδήποτε μορφής ή να συμμετέχει σε εταιρείες ή σε κοινοπραξίες και να εκχωρεί ορισμένες από τις δραστηριότητές της, ενώ και ιδιωτικά κεφάλαια μπορούν να εισέλθουν στην εταιρεία (έως το 49% του μετοχικού κεφαλαίου)

Η κάθε οργανωτική μονάδα πρέπει να παρουσιάζει μη αρνητικό ισοζύγιο. (Το χρέος του ΟΣΕ αναλαμβάνεται από το Δημόσιο και ως μερική αντιστάθμιση του μεταβιβάζεται η ακίνητη περιουσία του ΟΣΕ).



Το οργανωτικό σχήμα που προβλέπεται είναι σύμφωνο με τα εναλλακτικά μοντέλα διαχείρισης ενός σιδηροδρομικού οργανισμού που επιβάλλονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση [ΕΕ]. Στο πλαίσιο που τα αποτελέσματα αυτού του μοντέλου δεν μπορούν άμεσα να αξιολογηθούν σε σχέση με την αποτελεσματικότητα κάποιου άλλου μοντέλου. Ο ΣΕΣ συμφωνεί ως προς αυτή τη δομή, επιφυλασσόμενος για την ΓΑΙΑΟΣΕ (εταιρία ακίνητης περιουσίας) μια και οι αντίστοιχες εταιρίες του δημοσίου τομέα δεν παρουσίασαν ποτέ ουσιαστικά αποτελέσματα, στη χώρα μας.

2. Ο ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ πρέπει να εφαρμόσουν τη σχετική με το σιδηροδρομικό τομέα νομοθεσία της ΕΕ στο σύνολό της

Ο νέος όμιλος ΟΣΕ και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ που δημιουργούνται οφείλουν να προχωρήσουν σε όλες τις αναγκαίες εκείνες ενέργειες για την προσαρμογή των Ευρωπαϊκών Οδηγιών στην ελληνική Νομοθεσία και στην άμεση εφαρμογή τους.

Το προτεινόμενο σχέδιο νόμου προβλέπει - ως οφείλει - τη σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής [ΡΑΣ] και Επιτροπής Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων (η τελευταία συστάθηκε με προηγούμενη νομοθεσία, αλλά ουσιαστικά δεν λειτούργησε μέχρι σήμερα).

Η επίτευξη της διαλειτουργικότητας στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, όπως αυτή ορίζεται στις σχετικές Ευρωπαϊκές Οδηγίες, αποτελεί πρωταρχικό μέλημα του ΟΣΕ. Σε αυτό το πλαίσιο προτείνεται να δημιουργηθεί μέσα στον ΟΣΕ μια επιχειρησιακή μονάδα που θα είναι αποκλειστικά αρμόδια σε επίπεδο ΟΣΕ για την επεξεργασία προτάσεων και δράσεων σχετικά με τη διαλειτουργικότητα και την εφαρμογή των Οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ και θα δίνει και τις αντίστοιχες κατευθύνσεις στη θυγατρική ΕΡΓΟΣΕ.

Παράλληλα θα πρέπει να συσταθεί (ενεργοποιηθεί) ο κοινοποιημένος οργανισμός (Notified Body) έτσι ώστε να μπορεί να αξιολογηθεί και να πιστοποιηθεί η κατάσταση του δικτύου ως προς τη διαλειτουργικότητά του.

3. Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα πρέπει να εξετάζεται, όπως παντού, με κριτήρια αναπτυξιακής πολιτικής

Το προτεινόμενο Σχέδιο Νόμου διαχωρίζει την Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή σε 4 Κατηγορίες (κεφάλαιο Α', άρθρο 9):

1. Ενεργό Δίκτυο



2. Δίκτυο υπό κατασκευή (το οποίο μετά την ολοκλήρωση των έργων κατατάσσεται στην κατηγορία 1)
3. Ενεργό Δίκτυο σε Προσωρινή Αναστολή Λειτουργίας, και
4. Καταργημένο Δίκτυο.

Ο διαχωρισμός της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής στις παραπάνω 4 κατηγορίες αναθεωρείται ετησίως ή και εκτάκτως μετά από εισήγηση του ΟΣΕ.

Επισημαίνεται ότι λόγω της γραμμικής ανάπτυξης του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου, ολόκληρες γεωγραφικές περιφέρειες, σημαντικά αστικά και εμπορικά κέντρα, άλλα μεταφορικά δίκτυα (λιμένες, αεροδρόμια) και περιοχές βιομηχανικής περιοχής στερούνται σιδηροδρομικής σύνδεσης. Στο πλαίσιο αυτό, οποιαδήποτε - προσωρινά ή μόνιμα - μέτρα ληφθούν, δεν πρέπει να στερούν στο σιδηρόδρομο το δικαίωμα αναβάθμισης της υφιστάμενης υποδομής και της επέκτασής της, όταν η οικονομική κατάσταση βελτιωθεί και η προτεινόμενη οργανωτική δομή λειτουργήσει ορθολογικά. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει:

Να μην καταταγούν γραμμές στην Κατηγορία 4 σε μεσοπρόθεσμο ορίζοντα.

Να ορισθούν σαφώς τα κριτήρια αναθεώρησης των γραμμών, με γνώμονα ώστε τμήματα της σιδηροδρομικής υποδομής να μην καταταγούν στην κατηγορία 4, αλλά αντίθετα για να αναβαθμιστούν στις Κατηγορίες 2 και 1.

Η μετάπτωσης γραμμής στην Κατηγορία 4, να αποφευχθεί κατά το δυνατό και να εξεταστεί με ιδιαίτερη περίσκεψη. Κάτι τέτοιο είναι σκόπιμο, καθώς, αφ' ενός στο Σχέδιο Νόμου δε λαμβάνεται πρόνοια για τη διαφύλαξη γραμμών αυτής της Κατηγορίας, (με όποιους κινδύνους συνεπάγεται αυτό για την αρτιότητα της υποδομής συνολικά) και αφ' ετέρου, οι υποψήφιες γραμμές για μετάπτωση στην Κατηγορία 4, μπορεί υπό δεδομένες συνθήκες να μην είναι αξιοποιήσιμες, αλλά να έχουν κάποια χρησιμότητα σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης.

Επισημαίνεται ότι είναι πολύ σημαντικό ο ΟΣΕ (παρέχοντας την υποδομή) και η ΤΡΑΙΝΟΣΕ (διενεργώντας την εκμετάλλευση) να γνωρίζουν σε όλες τις σιδηροδρομικές συνδέσεις που εξυπηρετούν, τα χαρακτηριστικά του υφιστάμενου μεταφορικού έργου που διενεργείται με όλα τα μέσα μεταφοράς. Μόνον έτσι θα είναι σε θέση να αξιολογήσουν μια σιδηροδρομική σύνδεση όσον αφορά τη βιωσιμότητά της. Είναι προφανές, ότι αν υπάρχει ικανό μεταφορικό έργο και ο σιδηρόδρομος γίνει ανταγωνιστικότερος των άλλων μέσων, θα μπορέσει να



αποκτήσει μεγαλύτερο μερίδιο της αγοράς και να διεκδικήσει τη βιωσιμότητά του στη συγκεκριμένη σύνδεση.

4. Ο ΟΣΕ πρέπει να βελτιώσει τις παραμέτρους του επιπέδου εξυπηρέτησης που εξαρτώνται από την υποδομή.

Βασική προϋπόθεση για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών αποτελεί η ύπαρξη κατάλληλης υποδομής. Η υλοποίησή της απαιτεί σχεδιασμό, μεγάλες επενδύσεις και προπαντός χρόνο.

Οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι, με δεδομένο ότι θα ολοκληρωθούν τα έργα υποδομής που εκτελούνται, αναμένεται να έχουν την ελάχιστη απαιτούμενη υποδομή για να εκτελέσουν σοβαρό και αξιόπιστο μεταφορικό έργο και να διαδραματίσουν ουσιαστικό και ανταγωνιστικό ρόλο στην Ελλάδα και στην ευρύτερη περιοχή.

Ενδεικτικό παράδειγμα αποτελεί ο διάδρομος Αθηνών - Θεσσαλονίκης, που αποτελεί τον κορμό του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου καθώς συνδέει τα 2 μεγαλύτερα αστικά κέντρα της χώρας και διακινεί το 50% περίπου του μεταφορικού επιβατικού σιδηροδρομικού έργου. Η ολοκλήρωση της κατασκευής της νέας ηλεκτροκινούμενης διπλής γραμμής στα τμήματα Τιθορέα - Λιανοκλάδι και Λιανοκλάδι - Δομοκός είναι στρατηγικής σημασίας για την αναβάθμιση του άξονα, όχι μόνο γιατί υλοποιείται ο στόχος της διπλής γραμμής σε όλο τον άξονα και μειώνονται σημαντικά οι χρόνοι διαδρομής, αλλά κυρίως γιατί είναι απαραίτητη προϋπόθεση για την ηλεκτροκίνηση όλου του άξονα.

Η ολοκλήρωση του έργου αυτού αποτελεί την πρώτη προτεραιότητα καθώς:

Θα αυξηθεί σημαντικά το επίπεδο εξυπηρέτησης σε διαδρομές μεγάλου μήκους (Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη και Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Στρυμόνας - Προμαχώνας), επιτακτικό ζητούμενο χρόνων, ώστε να γίνουν βιώσιμες οι επιβατικές μεταφορές και να βελτιωθούν οι εμπορευματικές.

Θα μειωθεί σημαντικά για τις επιβατικές μεταφορές ο χρόνος διαδρομής Θεσσαλονίκης - Αθήνας (στις 3:15 ώρες) και ο σιδηρόδρομος, (όπως σε αντίστοιχες αποστάσεις π.χ. Παρίσι - Βρυξέλλες, Παρίσι - Λυών, Παρίσι - Λονδίνο), θα αυξήσει σημαντικά το μερίδιο αγοράς στις επιβατικές μεταφορές.



Θα είναι εφικτός ο ορθολογικός σχεδιασμός όσον αφορά τις ανάγκες σε τροχαίο υλικό (ηλεκτράμαξες και ντηζελάμαξες).

Θα ικανοποιηθεί - από Ελληνικής πλευράς - η σχετική οδηγία της ΕΕ περί διαλειτουργικότητας των αξόνων των διευρωπαϊκών δικτύων.

Στο πλαίσιο αυτό, ο ΟΣΕ θα πρέπει να εντάξει στο αναπτυξιακό του πρόγραμμα την ηλεκτροκίνηση και των κλάδων του κυρίου κορμού του δικτύου και συγκεκριμένα τις γραμμές Βόλου - Λάρισας, Οινόης Χαλκίδας και Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας.

5. Βελτίωση των παραμέτρων του επιπέδου εξυπηρέτησης που εξαρτώνται από την εκμετάλλευση

Στο σημείο αυτό είναι χρήσιμο να διατυπωθούν ορισμένες βασικές αρχές, που εφ' όσον υιοθετηθούν, που μπορούν να αποτελέσουν τον κατευθυντήριο άξονα για την ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στη χώρα.

Θα πρέπει να επιδιωχθεί η συνεργασία - συμπληρωματικότητα του σιδηροδρόμου με τα άλλα μέσα και κυρίως τα οδικά και τα θαλάσσια, με κύριο μοχλό την ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών εσωτερικού και εξωτερικού.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα πρέπει να οργανωθεί με κύριο στόχο την παροχή υπηρεσιών υψηλότερου επιπέδου, από τις σημερινές προς το επιβατικό κοινό, στα πρότυπα των υπόλοιπων Ευρωπαϊκών σιδηροδρόμων. Αυτό σημαίνει μεταξύ άλλων υιοθέτηση σύγχρονων μεθόδων management και marketing, επικοινωνίας με το κοινό, μεγαλύτερη χρήση της πληροφορικής και επιτάχυνση των προγραμμάτων της με τους λοιπούς Ευρωπαϊκούς σιδηροδρόμους για την επίτευξη της επιδιωκόμενης "σύγκλισης". Πρόσθετα, θα πρέπει να υιοθετηθούν σαφείς και γενικής εφαρμογής κανόνες εμπορικής εκμετάλλευσης (όπως π.χ. η πολιτική εκπτώσεων στις διενεργούμενες εμπορευματικές μεταφορές, κλπ.)

Η ανάπτυξη του προαστιακού - περιφερειακού σιδηροδρόμου αποτελεί άμεση αναγκαιότητα για τα συστήματα αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, αλλά και αυτών που προκύψουν από τους νέους "Καλλικρατικούς" Δήμους. Ενδεικτικά επιτυχημένα παραδείγματα για την περιφέρεια, αποτελούν η λειτουργία της γραμμής Καλαμάτας - Μεσσήνης / ΤΕΙ και η πρόσφατη σύνδεση Πάτρας - Ρίου (Ιούλιος: 6.071 επιβάτες, Σεπτέμβριος: 14.905 επιβάτες). Η λειτουργία του προαστιακού δικτύου πρέπει να ενταχθεί



στο πλαίσιο του συνολικού συγκοινωνιακού σχεδιασμού των μέσων σταθερής τροχιάς και να αποτελέσει σημαντικό στοιχείο στον καθορισμό μιας ορθολογικής, συντονισμένης και ενιαίας πολιτικής, που να προάγει τις συνδυασμένες δημόσιες μεταφορές.

6. Εξυπηρέτηση μη βιώσιμων γραμμών και οι Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας [ΥΔΥ]

Ο σιδηρόδρομος πρέπει να διατηρεί το δικαίωμα να εκτελεί κοινωνικό έργο και να μην εντάσσεται στη στείρα και απόλυτη λογική της "βιωσιμότητας". Αυτό επιβάλλει τη λειτουργία του και σε συνδέσεις που δεν είναι βιώσιμες από μόνες τους, τακτική που ακολουθείται με πολλές αεροδρομικές συνδέσεις. Στο πλαίσιο αυτό το προτεινόμενο Σχέδιο Νόμου προβλέπει ΥΔΥ ύψους 50 εκατομμυρίων ευρώ ετησίως για τα έτη 2011, 2012 και 2013. Η ορθολογική διαχείριση του ποσού αυτού κρίνεται επιτακτική. Το ποσό αυτό θα πρέπει να αναλυθεί περισσότερο για να μην οδηγήσει σε έντονα δεσμευτικές συνέπειες.

7. Ύπαρξη «Επιχειρησιακού Σχεδίου»

Το προτεινόμενο Σχέδιο Νόμου παρουσιάζεται ιδιαίτερα συγκεκριμένο στα θέματα αναπροσαρμογής εταιρικών στοιχείων π.χ. για τον αριθμό προσωπικού, αλλά και σε λειτουργίες και ειδικότητες αυτού, που θα πρέπει να τεκμηριωθούν και αναλυθούν. Είναι επιτακτική ανάγκη η παρουσίαση του σχετικού «Επιχειρησιακού Σχεδίου», που θα συνηγορεί στην αναγκαιότητα για την βιωσιμότητα των ΟΣΕ και ΤΡΑΙΝΟΣΕ των συγκεκριμένων ενεργειών. Η μη παρουσίαση του «Επιχειρησιακού Σχεδίου» είναι το βασικό μειονέκτημα για την αξιολόγηση της αναμενόμενης επίπτωσης (θετικής ή αρνητικής) του σχεδίου νόμου. Έτσι και η αιτιολογική έκθεση που συνοδεύει το σχέδιο νόμου θα πρέπει να περιλαμβάνει στοιχεία του επιχειρησιακού σχεδίου, με συγκεκριμένη μεθοδολογική προσέγγιση και ανάλυση των αποτελεσμάτων. Θα πρέπει να διασφαλίζει και επεξηγεί κάποια σημεία του σχεδίου νόμου και να προχωρά στην τεκμηρίωση ορισμένων από τις επιλογές που γίνονται όσον αφορά πχ τις ανάγκες σε προσωπικό, λειτουργικές δραστηριότητες κλπ.

Το προτεινόμενο Σχέδιο Νόμου πρέπει να εξασφαλίζει όλα όσα καταγράφηκαν παραπάνω ως θέσεις του ΣΕΣ και να συνοδεύεται, από ένα αναλυτικό και απολύτως συγκεκριμένο «Επιχειρησιακό Σχέδιο». Η εξυγίανση και ο εκσυγχρονισμός του ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν είναι και δεν πρέπει να είναι στυγνή οικονομική επιταγή του Μνημονίου, αλλά αναγκαιότητα της εθνικής οικονομίας και της ορθολογικής λειτουργίας της χώρας και κατά συνέπεια δεν έχει



ανάγκη μόνο έκτακτα και πυροσβεστικά μέτρα, αλλά και βιώσιμη και αναπτυξιακή στρατηγική. Κάποτε «ξηλώθηκαν» γραμμές στην χώρα μας για να δώσουν τόπο στο ΙΧ και στην ασφαλτο. Αυτό το πληρώσαμε και το πληρώνουμε ακριβά τόσο στην καθημερινότητα μας όσο και στην δυσκολία με την οποία πλέον μετακινούμεθα.