

1. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Μέσο: ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

Ημ. Έκδοσης: . . . 16/02/2025 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 16/02/2025

Σελίδα: 1



ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ

Προσλήψεις και σχέδιο για τον σιδηρόδρομο

Ο υπουργός Μεταφορών
αναλύει τα επόμενα βήματα
της κυβέρνησης

ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ 08-09



Συνέντευξη



Χρήστος Σταϊκούρας

«Έρχονται 140 προσλήψεις στον ΟΣΕ μέσα στο επόμενο δίμηνο»

• Τις κινήσεις της κυβέρνησης για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηρόδρομου και την αποκατάσταση της αξιοπιστίας παραθέτει ο υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, επισημαίνοντας και τα μεγάλα έργα υποδομών που έχουν δρομολογηθεί

Συνέντευξη στην ΠΕΝΥ ΑΒΡΑΜΙΔΗ
penyavramidi@gmail.com

ια τον στόχο της αναβάθμισης του ελληνικού σιδηρόδρομου και της αποκατάστασης της αξιοπιστίας του μιλά στην «Κυριακάτικη Απογευματινή» ο υπουργός Μεταφορών και Υποδομών, Χρήστος Σταϊκούρας, εν μέσω της έντονης συζήτησης γύρω από την τραγωδία των Τεμπών, κάνοντας λόγο και για περαιτέρω πρωτοβουλίες στην περίπτωση που προκύψουν ευθύνες της Hellenic Train.

Έχετε προαναγγείλει ότι εάν προκύψουν ευθύνες για τη Hellenic Train η πολιτεία θα επανεξετάσει τις συμβάσεις. Τι επιπτώσεις θα είχε μια τέτοια εξέλιξη στον ελληνικό σιδηρόδρομο;

Αυτή τη στιγμή υπάρχουν τρεις κύριες συμβάσεις: μία ανάμεσα στο Ελληνικό Δημόσιο και τη Hellenic Train για την αποζημίωση παροχής υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας στις επιβατικές μεταφορές, μία του ΟΣΕ με τη Hellenic Train για τη χρήση του δικτύου και των υποδομών και μία της ΓΑΙΑΟΣΕ με τη Hellenic Train για τη μίσθωση του τροχαίου υλικού. Αυτές υλοποιούνται. Εάν από την εν εξελίξει δικαστική έρευνα προκύψουν ευθύνες της Hellenic Train, τότε αυτό είναι κάτι το οποίο θα αξιολογήσουμε ως ελληνική κυβέρνηση και θα προσδιοριστούν οι τυχόν περαιτέρω πρωτοβουλίες.

Πριν από την τραγωδία των Τεμπών μιλούσαμε για δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη σε 3 ώρες και 30 λεπτά. Πόσο εφικτός είναι, με τα σημερινά δεδομένα, αυτός ο στόχος και ποιες κινήσεις έχουν γίνει από το δυστύχημα έως σήμερα για την αναδιάρθρωση του σιδηρόδρομου;

Η συντημαση του χρόνου ταξιδιού με το τρένο είναι σημαντική, αλλά δεν έχει αξία χωρίς ασφάλεια. Αυτό είναι το μείζον. Σε αυτό το πλαίσιο, ο στόχος που περιγράψατε παραμένει πρόκληση για τον ελληνικό σιδηρόδρομο. Σήμερα, το δρομολόγιο διαρκεί πολύ περισσότερο, κυρίως εξαιτίας των εκτεταμένων ζημιών που προκλήθηκαν από την κακοκαρία «Daniel» στο τμήμα από τη Σήραγγα Οθρύου μέχρι τη Λάρισα. Ομως, όπως έχουμε ενημερώσει κατ'επανάληψη την κοινή γνώμη και το Κοινοβούλιο, το τελευταίο 1,5 έτος δρομολογούμε ένα συγκροτημένο σχέδιο για την αναβάθμιση του ελληνικού σιδηρόδρομου και την αποκατάσταση της αξιοπιστίας του. Έχει υλοποιηθεί πλήθος παρεμβάσεων, ειδικά στα κρίσιμα τεχνολογικά συστήματα που λειτουργούν ως δικλίδες ασφαλείας στον παράγοντα του ανθρώπινου λάθους, αλλά και αναβαθμίζουν τις δυνατότητες του δικτύου. Ενδεικτικά:

- Τον Σεπτέμβριο του 2023 ολοκληρώθηκαν οι συμβάσεις σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης και τα συστήματα λειτουργούσαν σε όλο το σιδηροδρομικό δίκτυο Αθήνα-Θεσσαλονίκη. Μετά τον «Daniel» καταστράφηκε ένα τμήμα αυτού και για το οποίο δρομολογείται η αποκατάστασή του.
- Το ETCS επί της γραμμής (σύστημα αυτόματης προστασίας συρμών) είχε -και αυτό- εγκατασταθεί λειτουργικά στο δι-

κτυο τον Νοέμβριο του 2023, εκτός της περιοχής που επλήγη από τον «Daniel».

- Λειτουργούν 5 κέντρα ελέγχου τηλεδιοίκησης και δημιουργήθηκαν 4 κέντρα ελέγχου σιδηρόδρομου.
- Αυξήθηκε ο προϋπολογισμός του ΟΣΕ από τα 45 στα 75 εκατ. ευρώ.

Συνεπώς, για το σιδηροδρομικό δίκτυο και την υποδομή του, από τεχνολογικής, οικονομικής και επιχειρησιακής απόψεως, έχουν γίνει ουσιαστικά βήματα για να είναι πιο ασφαλές απ' ό,τι ήταν πριν από δύο χρόνια, αλλά και να αποκτήσει ανθεκτικότερες υποδομές, οι οποίες θα υποστηρίξουν την ασφαλή κυκλοφορία τρένων που θα κινούνται με υψηλές ταχύτητες και θα καλύπτουν συντομότερα τις αποστάσεις. Μάλιστα, με βάση τα στοιχεία της επιβατικής κίνησης στον σιδηρόδρομο, στον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη τον Ιανουάριο του 2025 ταξίδεψαν 58.873 επιβάτες έναντι 48.628 τον Ιανουάριο του 2024, ενώ συνολικά το 2024 έγιναν 766.965 μετακινήσεις. Το κόστος αποκατάστασης των ζημιών στον σιδηρόδρομο ανέρχεται σε 463 εκατ. ευρώ και υπολογίζουμε ότι τα έργα αυτά θα ολοκληρωθούν περίπου το καλοκαίρι του 2026.

Σε γενικές γραμμές, είστε ικανοποιημένοι από την κατάσταση στο σιδηροδρομικό δίκτυο και πότε θα ολοκληρωθεί η οργανωτική μεταρρύθμιση που έχετε προαναγγείλει; Και ακόμη, θα υπάρξουν προσλήψεις για την καλύτερη λειτουργία των υποστελεχωμένων υπηρεσιών;

Διαρκές μέλημα της κυβέρνησης είναι να ενισχύει την ασφάλεια, το εύρος και την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει ο Ελληνικός σιδηρόδρομος, στον οποίο δυστυχώς έχουν σωρευθεί προβλήματα δεκαετιών. Μία από τις παθογένειες είναι το πολυδαίδαλο διοικητικό σχήμα, το οποίο αλλάζουμε με τον νόμο που ψηφίστηκε τον Δεκέμβριο του 2024. Δημιουργείται ένας ενιαίος φορέας, ο οποίος θα περιλαμβάνει τον ΟΣΕ, την ΕΡΤΟΣΕ και τη ΓΑΙΑΟΣΕ στο σκέλος που αφορά το τροχαίο υλικό, σχηματίζοντας τους Σιδηρόδρομους Ελλάδος. Η μεταρρύθμιση υλοποιείται σε συνεργασία με τους αρμόδιους ευρωπαϊκούς οργανισμούς, οι οποίοι αναγνωρίζουν την πρόοδο που έχει συντελεστεί, και το επόμενο διάστημα θα αποκτήσει νομική προσωπικότητα ο νέος φορέας. Βέβαια, το εγχείρημα δεν τελειώνει εκεί, καθώς προβλέπεται και εξελίσσεται σειρά παρεμβάσεων για την επαρκή λειτουργική και επιχειρησιακή συγκρότηση του νέου φορέα, με βάση βέλτιστες πρακτικές και με χρηματοδότηση από το Ταμείο Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας. Ταυτόχρονα, ενισχύουμε τον ΟΣΕ με προσωπικό και μέσα στο επόμενο δίμηνο αναμένεται η πρόσληψη 140 νέων εργαζομένων, κυρίως σε ειδικότητες πεδίου, μέσω ΑΣΕΠ. Συνεπώς, ο οδικός χάρτης, που υλοποιείται, φέρνει αποτελέσματα, αλλά χρειάζεται επιμονή, εντατική προσπάθεια και υπομονή, ώστε να έρθει ο ελληνικός σιδηρόδρομος στο επίπεδο που οραματιζόμαστε και αξίζει στη χώρα.

Εκτός από τον σιδηρόδρομο, υπάρχει δυσανεμία από τους πολίτες για τη γενικότερη κατάσταση στις δημόσιες συγκοινωνίες. Πώς θα κινήσετε για τη βελτίωσή τους;

1. ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ

Μέσο: ΑΠΟΓΕΥΜΑΤΙΝΗ ΚΥΡΙΑΚΑΤΙΚΗ ΕΚΔΟΣΗ

Ημ. Έκδοσης: . . . 16/02/2025 Ημ. Αποδελτίωσης: . . . 16/02/2025

Σελίδα: 9



ΚΥΡΙΑΚΗ 16.02.25

Δυσaréσκεια υπάρχει. Όπως και στον σιδηρόδρομο, η αποειρήνιση πολλών ετών, λόγω της παρελθούσας οικονομικής κρίσης και της αναγκαίας τότε περιστολής δαπανών, είχε άμεση επίπτωση τη γήρανση του στόλου και τη μείωση του προσωπικού. Η εικόνα, όμως, αλλάζει. Ηδη εφαρμόζεται ένα πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου των αστικών συγκοινωνιών με ορατά και απτά, πλέον, αποτελέσματα στους πολίτες. Στην Αθήνα, από τον Μάιο του 2024, δηλαδή μέσα σε 10 μήνες έως σήμερα, έχουν ενσωματωθεί περίπου 400 καινούργια -αντιρυπαντικής τεχνολογίας- λεωφορεία στον στόλο, ενώ έχει διπλασιαστεί το ποσοστό των οχημάτων που είναι προσβάσιμα στους συμπολίτες μας με αναπηρία. Πρόκειται για ανανέωση στόλου, πρώτη φορά έπειτα από 15 χρόνια. Στόχος παραμένει η δρομολόγηση συνολικά 950 νέων λεωφορείων μέσα στο τρέχον έτος, ενώ ήδη προκηρύξαμε διαγωνισμό για επιπλέον 125 ηλεκτρικά λεωφορεία για το 2026. Παράλληλα, σε όλα τα ΜΜΜ του ΟΑΣΑ ο επιβάτης ακυ-

όδοξες προβλέψεις. Μέσα σε 2,5 μήνες λειτουργίας εκδόθηκαν πάνω από 2,4 εκατ. εισιτήρια, έγιναν περισσότερες από 5 εκατ. μετακινήσεις, μαζί με τις ελεύθερες διελεύσεις, και εκδόθηκαν περίπου 80.000 προσωποποιημένες κάρτες. Όλα αυτά αποτυπώνονται στη σημαντική μείωση του κυκλοφοριακού φόρτου στην πόλη. Εως το τέλος της χρονιάς προγραμματίζεται να τεθεί σε λειτουργία η επέκταση στην Καλαμαριά και το αμέσως επόμενο βήμα είναι η επέκταση στις δυτικές συνοικίες, αφού εξασφαλιστεί η αναγκαία χρηματοδότηση.

Ποια από τα μικρά και μεγάλα έργα υποδομών προγραμματίζετε να παραδώσετε το επόμενο διάστημα;
Στα τέλη Νοεμβρίου 2025 αναμένεται να δοθεί στην κυκλοφορία ο αυτοκινητόδρομος Πάτρα-Πύργος, καθώς η πρόοδος έχει ξεπεράσει σήμερα το 70%. Το 90% αυτού θα παραδοθεί τέλος Ιουλίου. Επιπλέον, προβλέπεται σημαντική πρόοδος και σε άλλα εμ-



Το κόστος αποκατάστασης των ζημιών στον σιδηρόδρομο ανέρχεται σε 463 εκατ. ευρώ και υπολογίζουμε ότι τα έργα αυτά θα ολοκληρωθούν περίπου το καλοκαίρι του 2026

ρώνει εισιτήριο με τραπεζική κάρτα ή κινητό τηλέφωνο, μια υπηρεσία που επίσης δεν υπήρχε πριν από λίγους μήνες. Μια νέα πραγματικότητα έχει διαμορφωθεί και στη Θεσσαλονίκη, τόσο με τη λειτουργία του Μετρό όσο και με την ανανέωση του στόλου κατά 50% των λεωφορείων του ΟΑΣΘ, η οποία έχει γίνει τον τελευταίο χρόνο και θα επεκταθεί. Κρατήστε, απλώς, ότι το τελευταίο τρίμηνο του 2024 πουλήθηκαν 7,5 εκατ. εισιτήρια, έναντι 5,4 εκατ. την αντίστοιχη περίοδο του 2023, αύξηση κατά 38%. Συνεπώς, βελτίωση υπάρχει και θα συνεχιστεί.

Ειδικότερα για το Μετρό Θεσσαλονίκης, πέραν από την επέκταση προς την Καλαμαριά, έχουν εξασφαλιστεί οι πόροι για την επέκταση στα δυτικά;

Η επιβατική κίνηση στο Μετρό Θεσσαλονίκης ξεπέρασε και τις πιο αισι-

βληματικά έργα. Ενδεικτικά:

- Η κατασκευή του Flyover στη Θεσσαλονίκη, όπου έχει κατασκευαστεί το 20%.
- Η κατασκευή του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι Ηρακλείου, όπου η πρόοδος ξεπερνά το 40%.
- Η κατασκευή του ΒΟΑΚ στα τμήματα Χερσόνησος-Νεάπολη και Νεάπολη-Αγιος Νικόλαος, η συμβασιοποίηση και έναρξη εργασιών του τμήματος Χανιά-Ηράκλειο.
- Η κατασκευή του τμήματος του Ε65 που υπολείπεται μέχρι την Εγνατία Οδό.
- Η διάνομη των σπράγγων από τους δύο Μετροπόντικες της Γραμμής 4 του Μετρό της Αθήνας.

Τα έργα αυτά αποτελούν παρεμβάσεις που θα αναβαθμίσουν ουσιαστικά τις υποδομές, ενισχύοντας την οικονομική ανάπτυξη, την κοινωνική συνοχή, αλλά και τη γεωπολιτική ισχύ της πατρίδας μας.