

Η «δύσκολη καρέκλα» της ΕΡΓΟΣΕ και τα έργα που πρέπει να τρέξουν

Μία δύσκολη καρέκλα αναλαμβάνει ο νέος Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, Χρήστος Βίνης. Μαζί με τον Χρόνη Ακριτίδη, αναμένεται να περάσουν από τη Βουλή την ερχόμενη εβδομάδα. Μετά ξεκινούν ...τα δύσκολα. Στα χέρια τους θα κρατούν μία εταιρεία η οποία θα πρέπει να δουλεύει «τέρμα τα γκάζια» για να μπορέσει να τρέξει το πλούσιο πρόγραμμα έργων που έχει εξασφαλίσει μέσω ΕΣΠΑ.

Πρώτο μεγάλο στοίχημα που πρέπει να κερδηθεί είναι να φτάσει το τρένο μέχρι την πόλη και το λιμάνι της Πάτρας. Τα έργα θεωρούνται απολύτως κρίσιμα για να ολοκληρωθεί ο λεγόμενος «ΠΑΘΕΠ». Θα πρέπει επίσης να χτίσει την επόμενη μέρα των σιδηροδρομικών έργων με projects όπως η Ανατολική Σιδηροδρομική Εγνατία, η σύνδεση με τον Πύργο, να πάει ο Προαστιακός σε Λαύριο και Ραφήνα κ.α. Ας δούμε όμως τμήμα-τμήμα τι προβλέπεται να γίνει.

ΑΘΗΝΑ-ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ-ΕΙΔΟΜΕΝΗ ΚΑΙ ΠΡΟΜΑΧΩΝΑΣ

Εδώ, ξεκινώντας από την πρωτεύουσα έχουμε σε κατασκευή το μεγάλο έργο υπογειοποίησης του τμήματος Αθήνα-3 Γέφυρες ή αλλιώς τη Σιδηροδρομική Σήραγγα Σεπολίων. Το έργο έχει υπογραφεί από πέρυσι και αναμένεται να ολοκληρωθεί το 2023 (με τις καλύτερες προοπτικές). Το επόμενο διάστημα αναμένεται να ξεκινήσει η διάνοιξη της σήραγγας.

Το έργο που περιμένουμε να δημοπρατηθεί είναι η εργολαβία-σκούπα στον Κεντρικό Σιδηροδρομικό Σταθμό Αθηνών (έργα Β`φάσης) που περιλαμβάνουν την ανακαίνιση αποβαθρών, την υπόγεια σύνδεση με το σταθμό του Μετρό, ένα νέο ανισόπεδο κόμβο κ.α. Θεωρητικά θα είναι από τα πρώτα έργα που θα κληθεί να δημοπρατήσει η νέα διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ.

Στο υπεραστικό τμήμα αναμένουμε την ολοκλήρωση των εργολαβιών σηματοδότησης και ETCS με ορίζοντα το 2020. Μέγας στόχος είναι αυτό να επιτευχθεί μέσα στο καλοκαίρι του 2020. Σε επίπεδο νέων έργων, σε μελέτες είναι η εργολαβία ανακαίνισης της υποδομής στο τμήμα ΣΚΑ-Οινόη, έργο που έχει αρχικό κόστος 120εκατ.ευρώ. Επίσης, σε μελέτες είναι το έργο σύνδεσης του δικτύου με το λιμάνι της Θεσσαλονίκης στην περιοχή του βου λιμένα. Το έργο θεωρείται κρίσιμο για την ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών από το λιμάνι προς τη χώρα και τα Βαλκάνια.

Τρίτο έργο σε μελέτες είναι επίσης και η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας που θα συνδέσει επιτέλους τη χώρα με τη Βουλγαρία και τον Πανευρωπαϊκό Διάδρομο 7. Για να γίνει κατανοητό, θα μπορούν πλέον τα σύγχρονα ηλεκτροκίνητα τρένα να φτάνουν μέχρι την Ελλάδα, αναπτύσσοντας τις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Συνολικά και τα τρία αυτά έργα εκτιμάται ότι θα δημοπρατηθούν την περίοδο 2020-2021 και θα ολοκληρωθούν σταδιακά μέχρι το 2024.

ΑΘΗΝΑ-ΠΑΤΡΑ

Σήμερα τρέχουν εργολαβίες υποδομής από το Αίγιο μέχρι το Ρίο και στα σκαριά είναι τρεις εργολαβίες που έχουν ημερομηνία λήξης το τέλος του 2023. Αν μέχρι τότε το τρένο δεν φτάσει στην Πάτρα, τότε η χώρα κινδυνεύει με απαίτηση από την ΕΕ, επιστροφής κονδυλίων όλων των επιδοτούμενων από το ΕΣΠΑ έργων για όλη τη γραμμή Αθήνα-Πάτρα.

Το ειρωνικό εδώ είναι ότι η [χρηματοδότηση](#) δεν είναι το Νο 1 πρόβλημα αλλά το γεγονός ότι τα απαραίτητα έργα δεν έχουν δημοπρατηθεί ενώ είμαστε ήδη στο δεύτερο μισό του 2019.

ΟΙ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΕΡΓΟΛΑΒΙΕΣ

Οι 2 εργολαβίες από Αίγιο μέχρι Ψαθόπυργο και Ψαθόπυργο μέχρι Ρίο, αφορούν επιδομή, ηλεκτροκίνηση, τηλεδιοίκηση, σταθμούς. Αυτή την εποχή ωριμάζει ο Φάκελος Μεγάλου Έργου για να εγκριθεί από την DG Regio. Εδώ έστω και οριακά μπορεί να

προλάβουμε την ολοκλήρωση στο τέλος του 2023.

Για την εργολαβία όμως από το Ρίο μέχρι τον Άγιο Διονύσιο στο κέντρο της Πάτρας τα πράγματα είναι πιο σοβαρά. Εδώ έχει σχεδιαστεί μελετο-κατασκευή και πλήρη υπογειοποίηση σε μήκος που αγγίζει τα 5χλμ. Μάλιστα το έργο είχε εξαγγελθεί ότι θα δημοπρατηθεί στις αρχές του 2019. Το κόστος εδώ είναι 400εκατ.ευρώ και ενδέχεται να εκτοξευτεί περισσότερο, ενώ είναι αμφίβολο αν η ΕΕ χρηματοδοτήσει ένα τόσο μεγάλο ποσό για ένα τέτοιο έργο.

ΘΕΣΣΑΛΙΚΟΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στην περιοχή της Θεσσαλίας, έχουμε δύο έργα που θα βοηθήσουν στον εξηλεκτρισμό των γραμμών. Το πρώτο ώριμο έργο και με εγκεκριμένη χρηματοδότηση από το ΕΣΠΑ, Παλαιοφάρσαλος-Καλαμπάκα θα είναι ένα από τα πρώτα έργα που θα δούμε να δημοπρατεί η νέα διοίκηση. Μετά αναμένεται να ακολουθήσει και το έργο για την ηλεκτροκίνηση στο Λάρισα-Βόλος που περιλαμβάνει και την παράκαμψη της Νέας Ιωνίας Βόλου. Στόχος είναι τα δύο έργα να έχουν ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 2023. Με την ολοκλήρωσή τους οι χρόνοι θα συρρικνωθούν και για παράδειγμα το δρομολόγιο Αθήνα-Καλαμπάκα θα μπορεί να διεξάγεται σε 2 ώρες και 30 λεπτά.

ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

Ένα από τα μεγάλα στοιχήματα θα είναι η δρομολόγηση της υλοποίησης της νέας μονής σιδηροδρομικής γραμμής υψηλών ταχυτήτων Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Ξάνθη. Η γραμμή αυτή θα είναι παραλιακή σχεδόν κατά μήκος της Εγνατίας Οδού και στόχος είναι να μειώσει την χρονοαπόσταση σημαντικά.

Το κόστος για αυτή τη νέα γραμμή κοστολογείται σε περίπου 1δισ.ευρώ και περιλαμβάνει περίπου 215χλμ νέας ηλεκτροκινούμενης γραμμής και είναι χωρισμένη σε δύο τμήματα.

Το πρώτο ξεκινά από τη Θεσσαλονίκη και φτάνει μέχρι την Νέα Καρβάλη. Έχει μήκος 180χλμ και προβλέπονται σημαντικά τεχνικά

έργα και έχει αρχικό εκτιμώμενο κόστος 1δισ.ευρώ. Οι μελέτες πραγματοποιούνται από τον ΟΣΕ. Το δεύτερο τμήμα είναι το Νέα Καρβάλη-Τοξότες Ξάνθης, όπου συναντά την υφιστάμενη γραμμή για Αλεξανδρούπολη. Έχει μήκος 35χλμ και περιλαμβάνει σταθμό στο νέο λιμάνι της Καβάλας, στη Νέα Καρβάλη. Το κόστος εδώ φτάνει τα 250εκατ.ευρώ.

Στο σύνολο της η νέα γραμμή θα περιλαμβάνει ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, ETCS και οι ταχύτητες θα φτάνουν μέχρι και 200χλμ/ώρα. Θα μειώνει κατά 130χλμ την απόσταση μεταξύ των δύο πόλεων και το Θεσσαλονίκη-Ξάνθη θα διεξάγεται σε λιγότερο από δύο ώρες ενώ αντίστοιχα θα μειώσει και την απόσταση μέχρι την Αλεξανδρούπολη σε περίπου 3 ώρες.

ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ

Εδώ επίσης έχουμε τρία έργα τα οποία μπορούν να αναπτύξουν τους Προαστιακούς σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη. Το πρώτο μεγάλο μέλημα είναι να προωθηθούν τα έργα για να φτάσει ο Προαστιακός από το Κορωπί στο Λαύριο και από το Αεροδρόμιο στη Ραφήνα. Τα δύο έργα κόλλησαν τα προηγούμενα χρόνια μιας και συνδέθηκαν με την Αττική Οδό. Το κόστος τους ξεπερνά τα 300εκατ.ευρώ. Για τη Θεσσαλονίκη αναμένουμε την υλοποίηση του «city train», ή αλλιώς του Προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης που φιλοδοξεί μαζί με το Μετρό να συμβάλλει στο να «πρασινίσει» τις συγκοινωνίες στην πόλη.