

Στα σκαριά φιλόδοξο πλάνο για έξι σιδηροδρομικά έργα κόστους 3,3 δισ.ευρώ

Έξι πολύ σημαντικά σιδηροδρομικά έργα προγραμματίζει να δημοπρατήσει μέσω της διαδικασίας του ανταγωνιστικού διαλόγου η ΕΡΓΟΣΕ. Βλέποντας τις δυσκολίες χρηματοδότησης αλλά και τις χρονοβόρες διαδικασίες που απαιτούνται για την προώθηση προς υλοποίηση νέων μεγάλων έργων, το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών με την ΕΡΓΟΣΕ, βάζουν σε εκκίνηση μία νέα γενιά έργων συνολικού κόστους 3,3δισ.ευρώ με στόχο τον περαιτέρω εκσυγχρονισμό του σιδηρόδρομου αλλά και τη διασύνδεση έξι μεγάλων λιμανιών της χώρας με το εθνικό δίκτυο.

Τα έργα αυτά σύμφωνα με τα όσα εξήγγειλε ο Χρήστος Βίνης, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ από το βήμα του 8ου Περιφερειακού Αναπτυξιακού Συνεδρίου στην Πάτρα, (που διοργάνωσε η εφημερίδα Πελοπόννησος), είναι τα εξής:

- 1.Νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Τοξότες με κόστος 1,3 δισ.ευρώ
- 2.Αναβάθμιση Σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο, κόστους 815εκατ.ευρώ
- 3.Επέκταση Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών, τμήμα Αεροδρόμιο Ελ.Βενιζέλος-Ραφήνα, κόστους 300εκατ.ευρώ
- 4.Επέκταση Προαστιακού Σιδηροδρόμου Αθηνών, τμήμα Κορωπί-Λαύριο, κόστους 380εκατ.ευρώ
- 5.Νέα Διπλή Σιδηροδρομική Γραμμή Ρίο-Πάτρα, κόστους 514εκατ.ευρώ
- 6.Σύνδεση 8ου Προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης με εθνικό δίκτυο, κόστους 22εκατ.ευρώ.

Λύνεται ο γόρδιος δεσμός της Πάτρας, στην

επιφάνεια οι επεκτάσεις προς Ραφήνα-Λαύριο

Μετά την εξαγγελία του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών από το ίδιο συνέδριο, όπως όλα δείχνουν λύνεται ο γόρδιος δεσμός ετών που αφορά την χάραξη του τρένου μέχρι την πόλη και το λιμάνι της Πάτρας. Η σήραγγα των 5,14χλμ είναι αυτό που ζητούσαν οι τοπικοί φορείς και δίχως άλλο, φαίνεται ότι έχουμε το πράσινο φως για να προχωρήσει το έργο που ολοκληρώνει τον σιδηροδρομικό ΠΑΘΕΠ της χώρας.

Εξίσου σημαντικό είναι πως έρχονται σε τροχιά υλοποίησης μετά από χρόνια εξαγγελιών και τα δύο μεγάλα σιδηροδρομικά έργα επέκτασης του Προαστιακού της Αθήνας που στέλνουν το τρένο στα δύο μεγάλα λιμάνια της Ραφήνας και του Λαυρίου. Τα έργα αυτά θα δώσουν νέα δυναμική στον Προαστιακό και τα δύο περιφερειακά λιμάνια της Αττικής, ολοκληρώνοντας το δίκτυο του Προαστιακού. Τα δύο έργα έχουν εξαγγελθεί ανεπιτυχώς αρκετές φορές μέχρι σήμερα.

Σύμφωνα με τον κ.Βίνη, η επιλογή του ανταγωνιστικού διαλόγου για την προώθηση μεγάλων σιδηροδρομικών έργων παρουσιάζει συγκεκριμένα πλεονεκτήματα όπως:

- η επίσπευση της διαδικασίας ωρίμανσης των έργων
- διασφάλιση της αρτιότερης τεχνικής λύσης, ως αποτέλεσμα διαβούλευσης μεταξύ διαγωνιζομένων
- δυνατότητα εφαρμογής καινοτόμων λύσεων
- διασφάλιση τήρησης χρονοδιαγραμμάτων υλοποίησης

Σημαντικό είναι και το στοιχείο πως, ο ανάδοχος μετά την ολοκλήρωση του διαλόγου, γίνεται Κύριος της μελέτης του έργου, άρα αναλαμβάνει και την ευθύνη για οποιαδήποτε αστοχία της.

Η Ανατολική Σιδηροδρομική Εγνατία

Μέσω όμως του ανταγωνιστικού διαλόγου θα προχωρήσουν και τα απαραίτητα έργα αναβάθμισης της λεγόμενης “Ανατολικής Σιδηροδρομικής Εγνατίας”. Το μεγάλο έργο είναι φυσικά η νέα πεδινή ηλεκτροκινούμενη γραμμή μεταξύ Θεσσαλονίκης-Καβάλας-

Ξάνθης που ουσιαστικά δημιουργεί τις συνθήκες προαστιακής σύνδεσης μεταξύ των τριών πόλεων αλλά και τη διασύνδεση των λιμένων Θεσσαλονίκης και Καβάλας.

Επιπλέον η Θεσσαλονίκη θα αποκτήσει έτσι ένα ευρύ δίκτυο προαστιακών συνδέσεων που πλέον θα περιλαμβάνει πολλές διαφορετικές κατευθύνσεις: προς Κατερίνη και Λάρισα, προς Έδεσσα, Φλώρινα, προς Σέρρες, προς Καβάλα και Ξάνθη.

Στρατηγικής σημασίας είναι φυσικά και το έργο αναβάθμισης της γραμμής Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο που θα αποκτήσει ηλεκτροκίνηση. Είναι το πρώτο βήμα για την υλοποίηση του οραματικού σχεδίου σύνδεσης των λιμανιών Αλεξανδρούπολης και Μπουργκάς που θα μετατραπούν σε μεγάλα εμπορικά λιμάνια σε Αιγαίο και Μαύρη Θάλασσα αντίστοιχα.

Σημαντικό βέβαια είναι και το έργο σύνδεσης του βου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης με το εθνικό δίκτυο, με τις μελέτες ήδη να τρέχουν.

Αυτό που απομένει να γίνει γνωστό είναι να μάθουμε τη διαδικασία με την οποία θα τρέξουν αυτά τα έργα και ένα πιο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα υλοποίησης τους.