

# Τα μεγάλα σιδηροδρομικά έργα που θα αλλάξουν την Ελλάδα

Ως η μεγάλη ευκαιρία για την Ελλάδα, να μεταμορφώσει τις μεταφορές και να έρθει πιο κοντά στον Ευρωπαϊκό μέσο όρο είναι η ολοκλήρωση και προώθηση [σιδηροδρομικών έργων](#) που έχουν σημαντικό ποσοστό χρηματοδότησης ευρωπαϊκών κονδυλίων.

Μετά από πολλές δεκαετίες μαρασμού και ατελείωτων εργολαβιών, η χώρα μας έχει αποκτήσει μία βασική σιδηροδρομική αρτηρία με, με διπλή ηλεκτροκινούμενη γραμμή. Αν και υπάρχουν σημαντικές εκκρεμότητες ως προς την λειτουργικότητα, την ταχύτητα και την αύξηση του μεταφορικού έργου, αναμφισβήτητα ήταν ένας σταθμός στην ιστορία του σιδηρόδρομου της χώρας μας.

Αυτή η δυναμική που απόκτησε το μέσο στη χώρα δεν πρέπει να χαθεί, αντίθετα θα πρέπει να επιταχυνθεί και να δώσουμε περαιτέρω ώθηση ώστε το τρένο να αποκτήσει τη θέση που του αξίζει. Ο πρώτος μεγάλος [στόχος](#) είναι η πλήρης ολοκλήρωση όλων των συνοδών έργων για την γραμμή Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη που δίνει στην Ελλάδα πρόσβαση στο υπόλοιπο Ευρωπαϊκό δίκτυο.

Με το βλέμμα στις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές και την ανάδειξη των λιμανιών του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης σε πύλες εισόδου εμπορευμάτων από όλο τον κόσμο (και κυρίως από την Ασία), ένα επόμενο λογικό μεγάλο βήμα θα πρέπει να είναι και το έργο ηλεκτροκίνησης της γραμμής Θεσσαλονίκης-Προμαχώνα που δίνει πρόσβαση στην Ελλάδα και στον άλλο Διευρωπαϊκό διάδρομο μέσω Βουλγαρίας. Παράλληλα αυτός ο διάδρομος δίνει πρόσβαση στα ηλεκτροκίνητα τρένα στις αγορές της ανατολικής Βαλκανικής και της ευρύτερης ανατολικής Ευρώπης.

## ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ – SEA2SEA

Μεγάλης σημασίας όπως το [yrodomes.com](#) έχει αναφέρει πολλές φορές, είναι και η ολοκλήρωση του δυτικού άξονα της χώρας μέχρι το λιμάνι της Πάτρας και η συνέχεια του μέχρι τον Πύργο.

Ο πρώτος στόχος έχει μεγάλο βαθμό δυσκολίας. Ακόμα δεν υπάρχει εγκεκριμένη λύση στο τελευταίο τμήμα. Ηλεκτροκινούμενη διπλή γραμμή υπάρχει μέχρι το Κιάτο. Από εκεί και έπειτα, τα έργα είναι πολυδιασπασμένα σε πολλά τμήματα με διαφορετική ωριμότητα. Μέχρι το Αίγιο αναμένουμε την έναρξη της εμπορικής λειτουργίας αλλά από εκεί και δυτικά οι διαγωνισμοί δεν έχουν δημοπρατηθεί. Οι επενδύσεις εδώ ξεπερνούν τα 400εκατ.ευρώ.

Φυσικά, το μεγάλο διακρατικό έργο Sea2Sea, που αποτελεί ένα μεγάλο στόχο για τη χώρα αλλά και τη γειτονική Βουλγαρία, έχει δυνητικά μεγάλες προοπτικές. Είναι η λεγόμενη Ανατολική Σιδηροδρομική Εγνατία και περιλαμβάνει μία νέα γραμμή από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Καβάλα και μέχρι την Ξάνθη και αναβάθμιση στην υφιστάμενη γραμμή μέχρι Αλεξανδρούπολη και Ορμένιο. Οι επενδύσεις ξεπερνούν τα 2δισ.ευρώ.

Εξαιρετικά σημαντικές είναι και οι συνδέσεις του σιδηρόδρομου με λιμάνια, αεροδρόμια, ΒΙΠΕ. Εδώ οι ελλείψεις είναι σημαντικές. Μόνο ο Πειραιάς, η Θεσσαλονίκη και η Αλεξανδρούπολη έχουν συνδεθεί με το τρένο. Απο αεροδρόμια το Ελ.Βενιζέλος και από ΒΙΠΕ η Σίνδος. Απαιτούνται εκτεταμένα έργα για να συνδεθούν όσο το δυνατόν περισσότερες υποδομές. Εδώ αν και έχουν εκδηλώσει ενδιαφέρον να συνδεθούν μεγάλοι επιχειρηματικοί όμιλοι όπως τα ΕΛΠΕ και η Motor Oil, τα αποτελέσματα παραμένουν πενιχρά.

## **ΤΟΠΙΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ**

Μάλιστα εδώ ο νόμος δίνει την ευκαιρία σε έργα τοπικής σύνδεσης να μπορούν να πραγματοποιηθούν από τους κατά τόπους επενδυτές είτε αυτοί είναι όμιλοι, ΒΙΠΕ ή άλλου τύπου υποδομές. Πάντως φαίνεται ότι δεν υπάρχει κάποια συντονισμένη, υπό τον ΟΣΕ δομή, που σε ευθυγράμμιση με το Υπουργείο ΥΠΟΜΕ να προσεγγίζει τέτοιες εγκαταστάσεις και να δίνει κίνητρα για τη σύνδεση του με το εθνικό δίκτυο.

Σε αυτό θα μπορούσαν να βοηθήσουν τα Ευρωπαϊκά προγράμματα (ΕΣΠΑ) για να ξεκλειδώσουν τέτοιου είδους έργα που μπορεί από

μόνα τους να μην φαίνονται εντυπωσιακά όμως αν τα βάλουμε σε ένα διαφορετικό cluster σιδηροδρομικών έργων που δημιουργούν υπεραξία λόγω του εμπορικού τους υπόβαθρου, τότε θα μπορούσαν να βοηθήσουν στην διεύρυνση του τρένου.

Ένα από τα θετικά βήματα αποτελεί και η θέληση του Υπουργείου ΥΠΟΜΕ για την ενεργοποίηση έργων συντήρησης που θα διατηρούν σε σταθερή βάση την ποιότητα του δικτύου σε ευρωπαϊκά επίπεδα και θα μεταφέρουν το σιδηρόδρομο σε μία νέα εποχή. Αυτά βέβαια θα πρέπει εκτός από προθέσεις να μετουσιωθούν σε πράξεις.