

## **Εντός 2 ετών η πλήρης αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Τι είπαν ΡΑΣ, ΟΣΕ, Copelouzos Group, ΓΑΙΑΟΣΕ, ΘΕΚ, VTG**

2023/09/19 20:18 στην κατηγορία 7ο ΣΥΝΕΔΡΙΟ

Στις τεράστιες καταστροφές της κακοκαιρίας Daniel στον σιδηροδρομικό δίκτυο και στην τιτάνια προσπάθεια που θα χρειαστεί για την αποκατάστασή του αναφέρθηκε ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, Παναγιώτης Τερεζάκης, στο ITC 2023 – 6ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών, στο πλαίσιο της συνεδρίας για τον σιδηρόδρομο.

«Χρειάστηκαν μερικές ώρες και εκατ. τόνοι νερού για να χυθεί ότι χτίσαμε μέσα σε τόσα χρόνια. Το 2023 έχει φανεί πολύ “σκληρό” για τον σιδηρόδρομο. Πρώτα θρηνήσαμε 57 νεκρούς στα Τέμπε και πριν από λίγες, χάσαμε τις υποδομές που παραλάβαμε πριν από 20 ημέρες», δήλωσε ο κ. Τερεζάκης.

Ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ υπογράμμισε ότι οι ζημιές είναι τεράστιες και ότι, εδώ και τέσσερις δεκαετίες που δραστηριοποιείται στον σιδηρόδρομο, δεν έχει συναντήσει κάτι παρόμοιο.

Τόνισε στη συνέχεια ότι έχουν καταστραφεί συνολικά 180 χλμ. δικτύου, εκ των οποίων 50 χλμ. διπλής γραμμής στον άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, 80 χλμ. στο τμήμα Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα και 50 χλμ. στο Λάρισα – Βόλος.

Μαζί με αυτά, «χάθηκαν» δύο κέντρα interlocking, το ένα στον Δομοκό που παραδόθηκε πριν από 20 ημέρες και το άλλο στον Παλαιοφάρσαλο που ήλεγχε τη Λάρισα.

Για τα δύο παραπάνω κέντρα χρειάζονται διαγωνισμοί για την αποκατάστασή τους σε μία «μακροχρόνια και επίπονη» διαδικασία.

Μάλιστα, ο κ. Τερεζάκης εκτίμησε ότι θα χρειαστούν, σε ένα αισιόδοξο σενάριο, έξι μήνες για να «τρέξει» ο διαγωνισμός, ενώ για την παραλαβή και λειτουργία των συστημάτων, θα χρειαστεί ένας χρόνος.

Ενδιάμεσα, όπως ανέφερε, πρέπει να αναταχθούν οι κατεστραμμένες υποδομές. Στην παρούσα φάση εξετάζεται το μέγεθος της καταστροφής, ενώ πρέπει να πέσει η στάθμη του νερού για να φανεί το εύρος των ζημιών στη σιδηροδρομική γέφυρα βόρεια της Λάρισας, στον Πηνειό. Αν αυτή είναι σοβαρή, ο χρόνος και το κόστος

αποκατάστασης θα αυξηθούν.

Ο ΟΣΕ, όπως επισήμανε, έχει καταστρώσει σχέδιο για την αποκατάσταση των ζημιών. Πρέπει στον επόμενο μήνα να αποκατασταθεί η γραμμή Δομοκού – Λάρισας, την οποία έχουν αναλάβει από χθες τέσσερις ανάδοχοι, έτσι ώστε να λειτουργεί μία προσωρινή καθοδική γραμμή.

Μέλημα, μεταξύ άλλων, είναι να κυκλοφορεί το εμπορευματικό τρένο, καθώς το Ικόνιο, το Θριάσιο και ο ΟΛΘ έχουν κορεστεί από χιλιάδες containers. Πρόκειται για μία προσωρινή γραμμή με ταχύτητες 80 χλμ., σημείωσε.

Ενδιάμεσα, θα αρχίσει να κατασκευάζεται και να ανατάσσεται η γραμμή ανόδου για την οποία και θα απαιτηθούν περίπου 11 μήνες, ενώ στη συνέχεια, στους επόμενους 11 μήνες θα ακολουθήσει η ίδια διαδικασία για τη γραμμή καθόδου. «Αυτό σημαίνει ότι, εντός δύο ετών, θα αποκατασταθεί πλήρως η κυκλοφορία», υποστήριξε ο κ. Τερεζάκης.

Όσον αφορά τη σημασία των εμπορευματικών μεταφορών, ο Διευθύνων Σύμβουλος του ΟΣΕ ανέφερε ότι, σημαντικά έσοδα έρχονται από αυτήν τη δραστηριότητα.

Για αυτό το λόγο, ο Οργανισμός, μαζί με τις ΕΡΓΟΣΕ και ΓΑΙΟΣΕ, έχει αναπτύξει ένα νέο στρατηγικό σχεδιασμό.

Γενικότερα, για την επίτευξη εύρυθμης κυκλοφορίας, ο ΟΣΕ, ανεξάρτητα από τα όσα συνέβησαν με τη κακοκαιρία, έχει θέσει σε λειτουργία έργα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης σε πέντε κέντρα για ένα δίκτυο 800 χλμ. που, παρά τις όποιες καταστροφές, λειτουργούν (Κόρινθος, ΣΚΑ, Λιανοκλάδι, Λάρισα και Θεσσαλονίκη).

Τα κέντρα αυτά οργανώθηκαν κατά το γαλλικό πρότυπο, όπου υπάρχει ένα βασικό κέντρο ελέγχου που επιβλέπει τα υπόλοιπα, με στόχο να κάνει διάγνωση και επίλυση των βλαβών, ενώ όσον αφορά την ασφάλεια των συστημάτων και των σηράγγων, ο ΟΣΕ επενδύει ετησίως 5 εκατ. ευρώ.

Τέλος, προσέθεσε ότι αναμένεται το πράσινο φως από το Ελεγκτικό Συνέδριο, ώστε να εγκατασταθούν 200 νέες κάμερες, με αποτέλεσμα ο ΟΣΕ να διαθέτει συνολικά 450 κάμερες σε σημεία του δικτύου.

## **Ιω. Τσιαπαρίκου, ΡΑΣ: Ολικός ανασχεδιασμός και ανασύνταξη για την επανεκκίνηση του ελληνικού σιδηροδρόμου**

«Βιώνουμε μια εξαιρετική και έκτακτη συνθήκη, λόγω των ακραίων καταστροφών

που υπέστη ο σιδηρόδρομος και άρα δεν πρέπει να χαθεί πολύτιμος χρόνος», ανέφερε η Ιωάννα Τσιαπαρίκου, πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ), μιλώντας στο ίδιο πάνελ.

Σύμφωνα με την ίδια, «η χρονιά που διανύουμε είναι η πιο τραγική για τον ελληνικό σιδηρόδρομο. Απαιτείται ολικός ανασχεδιασμός και ανασύνταξη δυνάμεων για να συνδράμουμε για την επανεκκίνηση του ελληνικού σιδηροδρόμου».

Υπενθύμισε ότι, η Ομάδα Εργασίας, που συγκροτήθηκε από το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, έχει πολλή δουλειά μπροστά της να κάνει, προκειμένου να καταπολεμηθούν παθογένειες του συστήματος και εγγενείς ελλείψεις».

Σε κάθε περίπτωση, σημείωσε, «στόχος είναι η ανάταξη και επανεκκίνηση του ελληνικού σιδηροδρόμου».

Η ΡΑΣ, σύμφωνα με την ίδια, όπως και οι υπόλοιποι συσχετιζόμενοι φορείς του σιδηροδρόμου, έχουν να αντιμετωπίσουν μία εξαιρετικά δύσκολη κατάσταση, όπου μέρος ολοκληρωμένων υποσυστημάτων και έργων για την ενίσχυση και αναβάθμιση του σιδηροδρόμου καταστράφηκαν, λόγω της κακοκαιρίας.

Η Πρόεδρος της ΡΑΣ υποστήριξε, ακόμη, ότι «απαιτείται να καλυφθούν οι κενές θέσεις εργασίας στον διαχειριστή υποδομής με μόνιμες. Παράλληλα, να εξεταστούν και να αυστηροποιηθούν τα πρωτόκολλα εκπαίδευσης, ενώ απαιτείται οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να προβούν σε επαρκείς και μακροπρόθεσμες επενδύσεις.

## **Π. Μοσχανδρέου (Copelouzos Group): Τέλη του έτους η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης για το Θριάσιο II**

Στα τέλη του έτους αναμένεται η υπογραφή της σύμβασης παραχώρησης για τον Εμπορευματικό Σιδηροδρομικό Σταθμό και Σταθμό Διαλογής Θριασίου Πεδίου (Θριάσιο II), ανέφερε ο εκπρόσωπος των Copelouzos Group / Ε.Σ.Σ.Σ.Δ.Ι. Θριασίου Πεδίου, Πάνος Μοσχανδρέου.

«Το έργο, με τον πρωτόγνωρο για τα ελληνικά δεδομένα συνδυασμό σιδηροδρομικών και οδικών μέσων μεταφοράς, εκτείνεται σε μία περιοχή εκτάσεως 1.450 στρεμμάτων, ενώ έχει ήδη κατασκευαστεί ένα μεγάλο κομμάτι της σιδηροδρομικής και οδικής υποδομής.

Εμείς και η Hellenic Train ελπίζουμε να δημιουργηθεί, το συντομότερο, ένας τερματικός σταθμός, εφάμιλλος των ευρωπαϊκών προτύπων και καταλύτης

επίσπευσης των αναγκαίων υποδομών που απαιτούνται για την προσέλκυση διεθνών εμπορευματικών ροών από και προς την Κεντρική Ευρώπη», συμπλήρωσε.

«Η Ελλάδα έχει αποκτήσει στρατηγικό ρόλο και υπάρχει μία μοναδική ευκαιρία, η χώρα να αναπτύξει ένα hub εμπορευματικών μεταφορών. Είναι πολύ ενθαρρυντικό ότι το υπουργείο έχει δημιουργήσει μία task force μεταξύ ΟΣΕ – ΓΑΙΑΟΣΕ – ΕΡΓΟΣΕ – Hellenic Train και πρέπει να υπάρχει ένας συντονισμένος στρατηγικός σχεδιασμός για την επίλυση του συνόλου των προβλημάτων. Δυστυχώς, πράγματι, η χωρητικότητα του δικτύου είναι ένα μεγάλο ζήτημα, απαιτούνται συντονισμένες προσπάθειες και εκτέλεση αυτών», συμπλήρωσε ο κ. Μοσχανδρέου.

## **Κων/ντίνος Κεσεντές (ΓΑΙΑΟΣΕ): Η καταστροφή στη Θεσσαλία πήγε τον σιδηρόδρομο πίσω, αλλά θα ανακάμψουμε**

«Η καταστροφή, μας πήγε πίσω αρκετά χρόνια, αλλά θα ανακάμψουμε, αυτό είναι το μόνο σίγουρο. Υπάρχει στρατηγική» υποστήριξε ο Κωνσταντίνος Κεσεντές, πρόεδρος της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Η χώρα μας, όπως είπε, έχει τεράστια περιθώρια βελτίωσης στον τομέα των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών. Αρκεί να αναφέρουμε ότι στην Ελλάδα αποτελούν μόλις το 3% των χερσαίων εμπορευματικών μεταφορών, όταν ο ευρωπαϊκός μέσος όρος είναι 13%. Αιτίες η καθυστέρηση ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού του δικτύου, όπως και η αδυναμία πρόσβασης, που μεταφράζεται στην έλλειψη εμπορευματικών κέντρων, παρά τις σημαντικές κινήσεις των τελευταίων ετών.

Σύμφωνα με τον κ. Κεσεντέ, η ΓΑΙΑΟΣΕ επενδύει στην ανάπτυξη των εμπορευματικών κέντρων, διαθέτοντας δύο εμβληματικά ακίνητα. «Επενδύουμε στο Θριάσιο Ι, που σε συνδυασμό με το Θριάσιο ΙΙ, θα αποτελέσει το πιο σύγχρονο και μεγαλύτερο πολυτροπικό εμπορευματικό κέντρο της Ευρώπης.

Σε ένα κομβικό σημείο που θα εξυπηρετήσει και το λιμάνι του Πειραιά και τη βιομηχανική δραστηριότητα της Αττικής», σχολίασε.

Αντίστοιχο ακίνητο, σύμφωνα με τον Πρόεδρο της ΓΑΙΑΟΣΕ, είναι το πρώην στρατόπεδο Γκόνου στη Θεσσαλονίκη, που θα εξυπηρετήσει το λιμάνι της Θεσσαλονίκης και όλη την παραγωγική διαδικασία της Κεντρικής Μακεδονίας.

Ήδη έχει γίνει μελέτη σκοπιμότητας κι έχει ενταχθεί στις επενδύσεις στρατηγικού ενδιαφέροντος, με το ΤΑΙΠΕΔ να «τρέχει» τις διαδικασίες ωρίμανσης.

«Ελπίζουμε ότι σχετικά σύντομα, με τις ταχύτητες που καταγράφονται σε αυτές τις περιπτώσεις, θα είμαστε σε θέση να πάμε στα επόμενα βήματα για τη παραχώρηση του έργου», ανέφερε ο κ. Κεσεντές.

## **B. Μαγκλάρας (Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο): Προχωρούν οι διαδικασίες για την κατασκευή του Θριασίου I**

«Η τροποποιημένη σύμβαση παραχώρησης, που βρίσκεται σε ισχύ λιγότερο από έναν χρόνο, θα μας βοηθήσει να αντιμετωπίσουμε “θηριώδη” προβλήματα και να λύσουμε μία σειρά από “γρίφους” που έχουν αθροιστεί τα τελευταία χρόνια.

Ο πρώτος είναι τι θα κατασκευάσουμε, ώστε το κέντρο να είναι “βιώσιμο”, με στόχο να δημιουργήσει μία τεράστια αξία στην περιοχή της Αττικής και να αλλάξει το περιβάλλον των εμπορευματικών μεταφορών», ανέφερε ο Βασίλης Μαγκλάρας, διευθύνων σύμβουλος της “Θριάσιο Εμπορευματικό Κέντρο”, σημειώνοντας ότι το ζήτημα αυτό επιλύθηκε με την κατάθεση του master plan που έχει λάβει την έγκριση της ΓΑΙΑΟΣΕ.

Για το Θριάσιο I, έχει ολοκληρωθεί η φάση των προμελετών και μέσα στον Οκτώβριο αναμένεται η κατάθεση του πλήρους φακέλου για την αδειοδότηση του έργου.

«Δεν θέλουμε να δημιουργήσουμε ένα κέντρο, όπου απλά θα μπαινοβγαίνουν φορτηγά. Θα αλλάξουμε τελείως την αγορά, αλλά και στο κομμάτι της ενέργειας και της τεχνολογίας, θα υιοθετήσουμε τις πιο σύγχρονες λύσεις, μοναδικές στον χώρο της Ελλάδας, τουλάχιστον για την επόμενη δεκαετία», τόνισε ο Β. Μαγκλάρας.

«Έχουμε ένα όραμα. Θέλουμε να κάνουμε το Θριάσιο έναν ευρωπαϊκό κόμβο για τις εμπορευματικές μεταφορές, η οποία θα προσελκύσει πελάτες υψηλού κύρους, πολυεθνικές. Επίκεντρό μας θα είναι η διεθνής αγορά».

Αναφερόμενος στο ενδιαφέρον της Goldair Cargo για το λιμάνι του Βόλου, ο κ. Μαγκλάρας εξήγησε ότι με μία τέτοια επένδυση, θα ολοκληρωθεί η αλυσίδα υπηρεσιών που προσφέρει η εταιρεία στους πελάτες της και διαβεβαίωσε ότι η Goldair έχει στρατηγική ανάπτυξης για το λιμάνι, με στόχο να καταστεί διεθνές μετακομιστικό κέντρο, εφόσον πλειοδοτήσει στον σχετικό διαγωνισμό.

# Στ. Αρχοντάκης (VTG): Εξετάζεται η δημιουργία κέντρου επισκευής και διαχείρισης τροχαίου υλικού στην Ελλάδα

Στη δημιουργία κέντρου επισκευής και διαχείρισης τροχαίου υλικού στην Ελλάδα, αποκλειστικά για βαγόνια, προσανατολίζεται η VTG Rail Logistics Hellas, σύμφωνα με τον Στέλιο Αρχοντάκη, διευθύνοντα σύμβουλο της εταιρείας.

Αυτή τη στιγμή, η εταιρεία βρίσκεται στο στάδιο της αναζήτησης κατάλληλου χώρου για να προχωρήσει το έργο απρόσκοπτα.

Σύμφωνα με τον ίδιο, ως ιδιώτης πάροχος στόλου βαγονιών, η VTG διακινεί περί τα 800 βαγόνια και τους επόμενους μήνες ο αριθμός τους αναμένεται να ξεπεράσει τα 1.000.

«Ωστόσο, υπάρχει η πρόκληση της συντήρησης. Εδώ και κάποια χρόνια έχουμε δημιουργήσει ένα κινητό συνεργείο για λογαριασμό συνεργάτη μας, που διαχειρίζεται κάποιες μικρές ζημιές που μπορεί να προκύψουν καθ' οδών ή σε κάποιο terminal. Δυστυχώς στις μεγάλες επισκευές δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις, οπότε βαγόνια θα πρέπει να σταλούν κατά κύριο λόγο στη Σερβία για να συντηρηθούν», τόνισε.

Αναφερόμενος στην σημερινή εικόνα του ελληνικού σιδηροδρόμου, ο κ. Αρχοντάκης παρατήρησε ότι «το 2023 ήταν πολύ άσχημη χρονιά για τους χρήστες του δικτύου. Βέβαια, θα πρέπει να συνυπολογίσουμε και να δούμε πως ο σιδηρόδρομος θα πρέπει να τοποθετηθεί σωστά στον ελλαδικό χώρο.

Σίγουρα οι υποδομές, τα λιμάνια και τα εμπορευματικά κέντρα διαδραματίζουν σοβαρό ρόλο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές, παρόλα αυτά στην Ελλάδα βρισκόμαστε σε λιγότερο ώριμο στάδιο».

Το 6ο Συνέδριο Υποδομών & Μεταφορών - ITC 2023 διεξήχθη με φυσική παρουσία, στις 18 και 19 Σεπτεμβρίου, στο ΩΔΕΙΟ ΑΘΗΝΩΝ. Μπορείτε να παρακολουθήσετε το Συνέδριο στο [YouTube](#).