

## Οι στρατηγικές ανάπτυξης και το πλάνο εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου

2023/10/31 18:03 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Τον κρίσιμο ρόλο των λιμανιών στον σχεδιασμό των ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων, αλλά και την ανάγκη συνεργασίας της Πολιτείας με την αγορά για τον σχεδιασμό των σιδηροδρομικών διαδρομών τόνισαν οι ομιλητές του συνεδρίου **Southeast Europe Connectivity Forum (SECF)**, που πραγματοποιείται 31 Οκτωβρίου - 1 Νοεμβρίου, στη Θεσσαλονίκη.

Στην σχετική ενότητα εξετάστηκαν διεξοδικά οι στρατηγικές ανάπτυξης, καθώς και το πλάνο εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, ενώ συζητήθηκαν οι αλλαγές που φέρνουν στον σιδηροδρομικό χάρτη ο Corridor X και ο Orient-East Med Corridor, που αποτελούν διασύνδεση της Βόρειας, της Βαλτικής, της Μαύρης Θάλασσας και της Μεσογείου, γεγονός που επιτρέπει τη βέλτιστη αξιοποίηση των λιμένων.

Η πρόεδρος της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων, Ιωάννα Τσιαπαρίκου, ανέφερε πως τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών βρίσκονται στο επίκεντρο της πολιτικής της ΕΕ και στα αναθεωρημένα δίκτυα ο ρόλος των σιδηροδρόμων είναι ιδιαίτερα κρίσιμος. Για την Ελλάδα, όπως είπε, οι δύο διάδρομοι φέρνουν αλλαγές, που έχουν να κάνουν με τα σημαντικά έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη.

«Η Ελλάδα ως χώρα - πύλη δεν είναι στρατηγική επιδίωξη, αλλά τείνει να γίνει πραγματικότητα», σημείωσε και αναφέρθηκε στα σιδηροδρομικά έργα Θεσσαλονίκη - Τοξότες, την αναβάθμιση της γραμμής Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο και τη σύνδεση του βου Προβλήτα του Οργανισμού Λιμένος Θεσσαλονίκης.

Η κα. Τσιαπαρίκου παραδέχτηκε ότι οι ελληνικοί σιδηρόδρομοι διανύουν μία εξαιρετικά δύσκολη περίοδο μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών και την κακοκαιρία "Daniel" που κατέστρεψε και καινούργια τμήματα του δικτύου. Τόνισε όμως πως **η βελτίωση του δικτύου είναι αναπτυξιακός μονόδρομος**, οπότε πρέπει να προχωρήσει η σύνδεση με γειτονικές χώρες και με τα λιμάνια, η ενίσχυση των σιδηροδρόμων με προσωπικό, η συντήρηση τμημάτων του δικτύου και να αναβαθμιστεί το τροχαίο υλικό.

Η πρόεδρος της ΡΑΣ επεσήμανε ότι τους τελευταίους μήνες γίνεται μία σημαντική προσπάθεια για τη διαλειτουργικότητα και το τροχαίο υλικό, με στόχο την επίτευξη της συμβατότητας με άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Παράλληλα, η Αρχή έχει τον κρίσιμο

ρόλο να διαμορφώσει νέο τοπίο σε ένα σχεδόν μονοπωλιακό περιβάλλον, προσελκύοντας νέες επιχειρήσεις στον ελληνικό σιδηρόδρομο, όπου σήμερα υπάρχουν μόλις τέσσερις αδειοδοτημένες εταιρείες. Επίσης, εξέφρασε την εκτίμηση ότι **το επόμενο διάστημα θα υπάρξει ρύθμιση, ώστε να αρθεί ο κατακερματισμός στη λήψη αποφάσεων** και τόνισε πως πρέπει να υπάρξει συνολικός σχεδιασμός, στον οποίο θα προσδιορίζεται ποια γραμμή θα πρέπει να συνδεθεί με ποιο λιμάνι.

Από την πλευρά του, ο Χρήστος Διονέλης, ειδικός σύμβουλος Έργων Μεταφορών της «Σαμαράς & Συνεργάτες ΑΕ - Σύμβουλοι Μηχανικοί», ανέφερε πως μέχρι τώρα η Ελλάδα συνδέεται μέσω του διαδρόμου East Med, ο οποίος σπάει σε δύο κομμάτια.

Το ένα τμήμα είναι ο διάδρομος των Δυτικών Βαλκανίων και το δεύτερο **ο διάδρομος Βαλτικής - Μαύρης Θάλασσας και Αιγαίου, τον οποίο χαρακτήρισε εξαιρετικής σημασίας**, καθώς δίνει τη δυνατότητα στην Ελλάδα να εκμεταλλευτεί ροές που ήταν ανεκμετάλλευτες.

Ήδη, όπως είπε, σε συνεργασία με τη Βουλγαρία έχει γίνει προεργασία και νομική ανάλυση για προώθηση και εκμετάλλευση, όμως **το κόστος ανέρχεται σε 5 δισ. ευρώ**, ενώ ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης είναι τα 10 χρόνια.

«Σε αυτό το έργο μπορούμε να πάρουμε ένα κομμάτι και να το προωθήσουμε κατά προτεραιότητα. Είναι το τμήμα Αλεξανδρούπολη - Μπουργκάς, το οποίο μπορεί να γίνει πολύ γρήγορα με πολύ μικρά κεφάλαια και να προσελκύσει μεγάλες ροές από την αγορά», τόνισε και πρόσθεσε πως αν μπορέσει να πάρει **το 6% - 8% από τις ροές μέσω Δαρδανελίων θα είναι βιώσιμο**. Ο κ. Διονέλης υπογράμμισε πως για τον νέο σχεδιασμό η Πολιτεία θα πρέπει να αρχίσει να συνεργάζεται με την αγορά, που είναι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, οι εταιρείες logistics και βέβαια τα λιμάνια.

Στο ζήτημα της σιδηροδρομικής σύνδεσης των λιμανιών εστίασε και ο Παναγιώτης Χριστέλης, διευθυντής Διοίκησης & Λειτουργίας, VTG Rail Logistics Hellas ΕΠΕ. «Η Ελλάδα σιδηροδρομικώς διαφέρει, γιατί δεν είναι χώρα τράνζιτ, είναι τερματική χώρα. Αυτό που θέλουμε είναι **να τη μετατρέψουμε σε χώρα τράνζιτ κι αυτό θα γίνει με τα λιμάνια**», τόνισε.

Ειδική αναφορά έκανε για τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας, για τα οποία είπε πως πρέπει να υπάρχει ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο. Άλλωστε, όπως σημείωσε, υπάρχει ανάγκη να αναπτυχθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο όχι μόνο από Βορρά προς Νότο, αλλά και από Ανατολή προς Δύση.

Ο κ. Χριστέλης επεσήμανε πως ο σιδηρόδρομος είναι το καθαρότερο μέσο μαζικής μεταφοράς και μπορεί να συμβάλει στη μείωση του ανθρακικού αποτυπώματος, ενώ τόνισε πως δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά αλλά συμπληρωματικά με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.