

Νέα έργα 12 δισ. ευρώ σε ορίζοντα 20ετίας για την αναδιάρθρωση και ανάπτυξη του σιδηροδρόμου στην Ελλάδα

2024/09/17 14:13 στην κατηγορία MMM

Στους άξονες της στρατηγικής αναδιάρθρωσης και ανάπτυξης του ελληνικού σιδηροδρόμου, που περιλαμβάνει έργα 12 δις ευρώ σε ορίζοντα 20ετίας, αναφέρθηκε ο Κωνσταντίνος Μαγουλάς, Γενικός Γραμματέας Υποδομών, στο 7ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών - ITC 2024, που λαμβάνει χώρα σήμερα 17 και αύριο 18 Σεπτεμβρίου στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών - Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο.

Στη συνεδρία για τα μέσα σταθερής τροχιάς και την ανάπτυξη μετρό και σιδηροδρόμου στην Ελλάδα, συμμετείχαν επίσης ο Νικόλαος Κουρέτας, διευθύνων σύμβουλος της Ελληνικό Μετρό Α.Ε., ο Χρήστος Παληός, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, ο Δημήτρης Κατσώχης, Senior Manager, Head of Transport & Urban Planning της Planet, και ο Γιάννης Βαλαβάνης, Director, Metro & Rail Projects της Hill International.

Κ. Μαγουλάς (Γενικός Γραμματέας Υποδομών, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών): Σιδηρόδρομοι Ελλάδος θα ονομάζεται ο νέος φορέας που θα αναλάβει το σιδηρόδρομο - Έργα 12 δισ. ευρώ για το σιδηρόδρομο τα επόμενα 20 χρόνια

Το όνομα του νέου φορέα που θα αναλάβει τη λειτουργία του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου αποκάλυψε ο Κωνσταντίνος Μαγουλάς, Γενικός Γραμματέας Υποδομών, Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, κατά την τοποθέτησή του στο 7ο Συνέδριο Υποδομών - Μεταφορών.

«Η στόχευση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών είναι να δημιουργηθεί ένας νέος ενιαίος φορέας, με το όνομα Σιδηρόδρομοι Ελλάδος. Σε αυτόν θα συνενωθεί η ΟΣΕ, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ και το τμήμα της ΓΑΙΑΟΣΕ που είναι υπεύθυνο για τη διαχείριση του σιδηροδρομικού υλικού, ούτως ώστε ένας φορέας να έχει όλες τις ευθύνες για τη διαχείριση του τροχαίου υλικού», τόνισε ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών, προσθέτοντας πως «αυτό θα επιτρέψει να ξέρουμε όλοι ποιος έχει την ευθύνη και σε ποιον απευθυνόμαστε για κάθε τι που αφορά στο σιδηρόδρομο. Έτσι, θα απαλειφθούν οι παθογένειες του παρελθόντος που εν πολλοίς οφείλονταν στη διάσπαση».

Σύμφωνα με τον κ. Μαγουλά, το έργο έχει ενταχθεί για χρηματοδότηση στο Ταμείο Ανάκαμψης, με τελικό ορόσημο το τέλος του 2025. «Στο τέλος του 2024 έχουμε τη υποχρέωση να καταθέσουμε το implementation plan, το οποίο έχει συζητηθεί. Προβλέπεται, επίσης, ότι στο τέλος του 2024 θα έχει ψηφιστεί η νομοθεσία που αφορά στο μετασχηματισμό, ενώ αναμένεται η διακήρυξη για την πρόσληψη τεχνικού συμβούλου διοίκησης», είπε, τονίζοντας πως ο νέος φορέας θα ενδυναμωθεί σε θέματα προσωπικού και τεχνογνωσίας. Στα μέσα του 2025 το Υπουργείο θα υποβάλει το νέο στρατηγικό πλάνο της καινούριας εταιρείας, ενώ τότε θα πρέπει να υπογραφεί η νέα σύμβαση με το δημόσιο και το νέο οργανισμό, σχετικά για τις υποχρεώσεις που θα αναλαμβάνει.

Ο κ. Μαγουλάς αναφέρθηκε στο 20ετές πρόγραμμα αναδιάρθρωσης του σιδηροδρόμου, το οποίο έχει προϋπολογισμό 12 δισ. ευρώ και περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, την αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου της Θεσσαλίας. Την προσεχή διετία θα προχωρήσουν τα έργα που είναι ενταγμένα στο Ταμείο Ανάκαμψης και τον εθνικό προϋπολογισμό, με προοπτική ένταξης στο ΕΣΠΑ 2021 - 2027 και έχουν προϋπολογισμό ύψους 450 εκατομμυρίων ευρώ.

Το βραχυπρόθεσμο πλάνο του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών έχει προϋπολογισμό 700 εκατ. ευρώ και περιλαμβάνει τα έργα που έχουν ήδη λάβει χρηματοδότηση. Το πενταετές πλάνο περιλαμβάνει έργα προϋπολογισμού 2 δισ. ευρώ, για τα περισσότερα από τα οποία έχει εξασφαλιστεί η χρηματοδότηση.

«Το σχέδιο του Υπουργείου καταρτίστηκε με βάση τέσσερις πυλώνες, την ολοκλήρωση της διπλής σιδηροδρομικής γραμμής, που θα μας συνδέει με ολόκληρη την Ευρώπη, τη σύνδεση με τα διασυνοριακά σημεία - την Ειδομένη, τον Προμαχώνα και το Ορμένιο -, τη σύνδεση με τα λιμάνια, τα εμπορευματικά κέντρα και τις Βιομηχανικές Περιοχές, καθώς και την ανάπτυξη προαστιακών επιβατικών μεταφορών και την ανάπτυξη σιδηροδρομικού δικτύου σε περιοχές που δεν περιλαμβάνονται στους κεντρικούς άξονες, όπως οι Περιφέρειες Πελοποννήσου και Δυτικής Μακεδονίας», κατέληξε ο Γενικός Γραμματέας Υποδομών.

N. Κουρέτας (Ελληνικό Μετρό): προχωρούν τα έργα για τη νέα Γραμμή 4 στο Μετρό της Αθήνας - Στις 30/11 ξεκινά το Μετρό Θεσσαλονίκης

Με ταχείς ρυθμούς συνεχίζονται οι εργασίες για την γραμμή 4 του μετρό της Αθήνας. Όπως περιέγραψε ο Νικόλαος Κουρέτας, διευθύνων σύμβουλος της Ελληνικό Μετρό Α.Ε., αυτή τη στιγμή βρίσκονται σε εξέλιξη εργασίες σε 25 από τις συνολικά 26 θέσεις της γραμμής, με μόνη εξαίρεση τη θέση στο σταθμό Ριζάρη, όπου υπάρχει ακόμα δικαστική εκκρεμότητα.

«Στις 20 θέσεις έχουν ολοκληρωθεί οι πρόδρομες εργασίες. Ο TBM Μετροπόντικας

Αθηνά από την Κατεχάκη έχει ξεπεράσει τα δύο χιλιόμετρα μήκος, σε 10 μέρες θα βρίσκεται κάτω από το σταθμό Ζωγράφου. Ο Μετροπόντικας Νίκη θα βρίσκεται σε ένα μήνα στον πρώτο σταθμό στο Άλσος Βεΐκου. Είναι ένα δύσκολο έργο στο κέντρο της πόλης. Συναντούμε δυσκολίες καθημερινά, τις επιλύουμε και προχωράμε.»

Μετρό Θεσσαλονίκης: στις 30/11 η έναρξη λειτουργίας της βασικής γραμμής – Τον Οκτώβριο του 2025 ξεκινά και η επέκταση προς Καλαμαριά

Παράλληλα, στην τελική ευθεία βρίσκονται οι προετοιμασίες για την παράδοση στο επιβατικό κοινό του μετρό της Θεσσαλονίκης, που θα γίνει στις 30 Νοεμβρίου. Αυτές τις ημέρες ολοκληρώνονται οι δοκιμές όλων των συστημάτων και η αξιολόγηση.

Όπως τόνισε ο Ν. Κουρέτας, αμέσως μετά θα ξεκινήσουν οι εργασίες για την επέκταση του μετρό στην Καλαμαριά, επέκταση που θα προσθέσει πέντε νέους σταθμούς και αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Οκτώβριο του 2025.

Στο επόμενο στάδιο έχουν προγραμματιστεί οι επεκτάσεις αρχικά προς τα δυτικά της πόλης (σε Αμπελόκηπους, Εύοσμο και οδό Λαγκαδά), και η επέκταση προς τα ανατολικά από την Καλαμαριά προς το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης.

«Όταν θα μπειτε στο σταθμό Βενιζέλου, θα δείτε τον πιο όμορφο σταθμό του κόσμου. Είναι ένας υπόγειος αρχαιολογικός χώρος. Το αποτέλεσμα είναι καταπληκτικό» ανέφερε ο κ. Κουρέτας.

Χ. Παληός (ΕΡΓΟΣΕ): τρία νέα σιδηροδρομικά έργα 1 δισ. ευρώ στη Βόρεια Ελλάδα- Πώς προχωρούν τα έργα σε Σταθμό Λαρίσης, Σεπόλια, ΠΑΘΕ και Πάτρα

Τρία νέα σιδηροδρομικά έργα συνολικού ύψους 1 δισεκ. ευρώ «τρέχει» στη Βόρεια Ελλάδα η ΕΡΓΟΣΕ, φιλοδοξώντας να καταστήσει την χώρα μας κόμβο στην ευρύτερη περιοχή.

Αυτό υπογράμμισε ο Χρήστος Παληός, Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, στο 7ο Συνέδριο Υποδομών και Μεταφορών – ITC 2024, που λαμβάνει χώρα σήμερα 17 και αύριο 18 Σεπτεμβρίου στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών – Διεθνές Συνεδριακό Κέντρο.

«Το πρώτο είναι η νέα σιδηροδρομική σύνδεση Νέα Καρβάλη – Τοξότες, προϋπολογισμού 192,3 εκατ. ευρώ. Πρόκειται για το μεγαλύτερο έργο της τελευταίας δεκαετίας, υψηλής στρατηγικής σημασίας. Ο διαγωνισμός βάνει προς ολοκλήρωση και επιτυχία. Την προηγούμενη εβδομάδα πραγματοποιήθηκε η αποσφράγιση των οικονομικών προσφορών, εντός τους πρώτου τρίμηνου του 2025 αναμένεται η υπογραφή της σύμβασης κι η περίοδος κατασκευής είναι 3,5 χρόνια» τόνισε ο κ. Παληός. Εξήγησε ότι η γραμμή θα συνδέσει τον σιδηρόδρομο με το εμπορευματικό λιμάνι της Καβάλας, ενώ θα να επιτρέψει τη λειτουργία εναλλακτικών

διαδρόμων μεταφοράς εμπορευμάτων (Διάδρομος BBA – Baltic, Black, Aegean Seas και πρωτοβουλία 3Seas – Baltic, Black, Adriatic, με την επέκταση προς το Αιγαίο).

Το δεύτερο έργο αποτελεί η αναβάθμιση της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολης – Ορμένιου, μήκους 176 χιλιομέτρων, με προϋπολογισμό 700εκ. ευρώ. Όπως είπε ο κ. Παληός, τον Ιανουάριο ολοκληρώθηκε η περιβαλλοντική αδειοδότηση, τον Οκτώβριο αναμένονται αποφάσεις για τις απαλλοτριώσεις, ενώ η χώρα θα υποβάλλει νέο φάκελο για την χρηματοδότηση του έργου από το πρόγραμμα Connecting Europe Facility 2021-2027. «Η υποβολή δεσμευτικών προσφορών και η ανάδειξη αναδόχου αναμένεται εντός του 2025» είπε ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, προσθέτοντας ότι η γραμμή θα βελτιώσει σημαντικά τις διασυνοριακές συνδέσεις με τη Βουλγαρία στο Ορμένιο και με την Τουρκία στο Πύθιο, ενώ θα μπορεί να λειτουργεί και για προαστιακή εξυπηρέτηση των περιοχών κατά μήκος του ποταμού Έβρου.

Το τρίτο έργο είναι η ανάπτυξη του προαστιακού Δυτικής Θεσσαλονίκης και η σιδηροδρομική σύνδεση με τον 6 ο προβλήτα Λιμένα Θεσσαλονίκης. Με προϋπολογισμό 53, 4 εκατ. ευρώ το έργο έχει εξασφαλισμένη χρηματοδότηση έργα από το ΕΣΠΑ 2021-2027. Σύμφωνα με τον κ. Παληό, οι διαβουλεύσεις με τους φορείς ολοκληρώθηκαν κι εντός του 2025 αναμένεται να υποβληθούν οι οικονομικές προσφορές των υποψηφίων.

Παράλληλα, ο Διευθύνων Σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ αναφέρθηκε στην αναβάθμιση του ΠΑΘΕ, η οποία, όπως είπε, αποτελεί κύριο στόχο. «Αυτή τη στιγμή είναι συμβασιοποιημένα έργα ύψους 438,5 εκατ. ευρώ, με τα οποία ολοκληρώνεται η αναβάθμιση 370 χλμ. γραμμών σε σύνολο 920 χλμ. σιδηροδρομικού δικτύου» επισήμανε ο κ. Παληός.

Ερωτηθείς για τις υπόλοιπες παρεμβάσεις, που σχεδιάζει η ΕΡΓΟΣΕ, υπογράμμισε πως βρίσκεται σε πλήρη εξέλιξη η δεύτερη φάση ανάπτυξης του Σ.Σ. Αθηνών, ενός έργου που ολοκληρώνει την αναμόρφωση του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού της πρωτεύουσας και την υπόγεια διασύνδεση με το Μετρό.

Επίσης, συνεχίζεται το έργο της υπογειοποίησης του σιδηροδρομικού διαδρόμου στα Σεπόλια, που αφορά στην κατασκευή τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου, συνολικού μήκους 2,36 χλμ., εκ των οποίων τα 1,5 χλμ. θα είναι πλήρως υπογειοποιημένα.

Σχετικά με την σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας – Πάτρας, ο κ. Παληός σημείωσε ότι εξελίσσονται πλήρως τα έργα εγκατάστασης της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα 70,6 χλμ. που ενώνει το Κιάτο με τη Ροδοδάφνη. Σε εξέλιξη είναι και τα έργα στο μεγαλύτερο τμήμα του Ροδοδάφνη – Ρίο, συνολικού μήκους 28,8 χλμ, ενώ σύντομα θα επανεκκινήσουν οι εργασίες σε ένα κομμάτι 7χλμ., καθώς αντιμετωπίστηκαν τα

προβλήματα που είχαν προκύψει από μία παλαιότερη εργολαβία που διαλύθηκε. «Στόχος είναι το τρένο να φθάσει μέχρι το 2026 στο Ρίο. Παράλληλα, θα πρέπει όλοι μαζί να βρούμε μια βιώσιμη λύση για να φθάσει στο κέντρο της Πάτρας» προσέθεσε ο κ. Παληός.

Δ. Κατσώχης (PLANET S.A.): να μη χάσει ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα το momentum μέχρι να ολοκληρωθούν τα έργα - Σημαντική η στόχευση για επέκταση στη Βορειοανατολική Ελλάδα

Τη σημασία να μην χάσει ο σιδηρόδρομος το μομέντουμ του εντός της επόμενης διετίας - τριετίας, μέχρι δηλαδή να ολοκληρωθούν οι προγραμματισμένες παρεμβάσεις, ανέδειξε ο Δημήτρης Κατσώχης, Senior Manager, Head of Transport & Urban Planning, Planet. «Το πρώτιστο μέλημα είναι ο βασικός άξονας, ο ΠΑΘΕ, να καταστεί το συντομότερο λειτουργικός» υπογράμμισε ο κ. Κατσώχης, τονίζοντας ότι ο σιδηρόδρομος ταλαιπωρήθηκε πάρα πολύ την τελευταία διετία, ειδικά από την κακοκαιρία Daniel, με αποτέλεσμα να καταστραφεί μια φρέσκια γραμμή. Χαρακτήρισε επίσης σημαντική και τη στόχευση για επέκταση των δικτύων στη Βορειοανατολική Ελλάδα, κάτι που θα δώσει τη δυνατότητα να διαμορφωθεί ένας εναλλακτικός του κορεσμένου Βοσπόρου διάδρομος.

Ο κ. Κατσώχης σημείωσε ότι η θέση της χώρας είναι τέτοια που ευλόγως ορίζει μια περιβάλλουσα για την ενίσχυση των εμπορευματικών και των επιβατικών μεταφορών. Επισήμανε ότι η επόμενη μέρα του σιδηροδρόμου θα πρέπει να βασιστεί σε δύο - τρεις βασικούς άξονες. Ο πρώτος είναι η αξιοποίηση της εταιρικής πληροφορικής και όλων των τεχνολογικών δυνατοτήτων για τη θωράκιση των υποδομών έναντι των φυσικών καταστροφών και των υπόλοιπων κινδύνων.

Ο δεύτερος αφορά στο οργανωτικό και λειτουργικό σχεδιασμό του νέου ΟΣΕ, με τον κ. Κατσώχη να υποστηρίζει ότι ο εκσυγχρονισμός πρέπει να στοχεύει στις εμπορευματικές μεταφορές, τη σύνδεση με λιμάνια, αλλά και τη φιλοδοξία για επιβατικές συνδέσεις εκτός Ελλάδος. Προσέθεσε ότι η αξιοποίηση του προαστιακού στην Αθήνα, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα μπορεί να ενισχύσει την κουλτούρα του commuting, προσθέτοντας διαφορετικά χαρακτηριστικά στη λειτουργία των κοινωνιών ευρύτερα.

Γ. Βαλαβάνης (Hill International): η βιώσιμη αστική κινητικότητα στο προσκήνιο

Στις νέες τάσεις στην ανάπτυξη των μέσων σταθερής τροχιάς της Ευρώπης αναφέρθηκε ο Γιάννης Βαλαβάνης, Director, Metro & Rail Projects της Hill International.

Σύμφωνα με τον ίδιο, για την Hill International το rail transit αποτελεί στρατηγικός τομέας, τον οποίο και παρακολουθεί εκ του σύνεγγυς τις εξελίξεις, ενώ στις κυρίαρχες τάσεις του κλάδου προκρίνονται η αυτοματοποίηση (automated mobility) και ο ψηφιακός μετασχηματισμός (digitalization).

Όπως είπε ο κ. Βαλαβάνης, «Στη Hill International εισερχόμαστε στο “χάρτη” του automated mobility με την έναρξη λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης με τις επεκτάσεις προς Καλαμαριά και την Γραμμή 4 του Μετρό της Αθήνας. Οπότε, μέσω αυτών θα έχουμε 28 χλμ. πλήρως αυτοματοποιημένων συστημάτων Μετρό».

Το ανώτατο στέλεχος της Hill International επεσήμανε ότι νέα τάση στο τραμ αποτελούν τα συστήματα εναέριας τροφοδοσίας, ενώ στο σιδηρόδρομο απαιτείται η ολοκλήρωση του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T) και η εισαγωγή νέων τεχνολογιών.

Καταλήγοντας, τόνισε ότι «Η καινούργια τάση στην Ευρώπη είναι η κινητικότητα ως υπηρεσία (Mobility as a Service) και ήδη σε αρκετές μεγαλουπόλεις υπάρχουν αντίστοιχες εφαρμογές που χρησιμοποιούνται με επιτυχία. Ωστόσο, αυτό που πρέπει να κρατήσουμε είναι η μετάβαση από το media (εισιτήριο) στο account base, δηλ. ο κάθε χρήστης θα διαθέτει έναν λογαριασμό μέσω του οποίου θα γίνονται οι χρεώσεις στο εκάστοτε μέσο μεταφοράς».