

Υπογράφεται συμφωνία για τη σιδηροδρομική σύνδεση λιμένων της Β. Ελλάδας με λιμένες της Βουλγαρίας

2017/09/01 16:26 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Υπογράφεται, στις 6/9, στη Καβάλα, από τον Έλληνα πρωθυπουργό Αλέξη Τσίπρα και τον Βούλγαρο ομόλογό του η συμφωνία για τη σιδηροδρομική σύνδεση των **λιμένων Θεσσαλονίκης, Καβάλας και Αλεξανδρούπολης με τα αντίστοιχα λιμάνια του Δούναβη, της Βάρνας και του Μπουργκάς.**

Σύμφωνα με τα όσα υποστήριξε ο υπουργός Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, σε ραδιοφωνική του συνέντευξη στο «Κόκκινο», ο πρωθυπουργός, μαζί με τον ομόλογό του, της Βουλγαρίας “κλείνουν” την συμφωνία «για να “τρέξουμε” ενιαία τη σιδηροδρομική σύνδεση τριών λιμανιών της Βουλγαρίας (λιμάνι του Δούναβη, Βάρνα, Μπουργκάς) και τριών λιμανιών της Ελλάδας και των αντίστοιχων εμπορευματικών κέντρων (Αλεξανδρούπολη, Καβάλα, Θεσσαλονίκη), με γραμμή που θα υποστηρίζει ηλεκτροκίνηση».

Σημείωσε, μάλιστα, ότι «θα υπάρξει νέα χάραξη μεταξύ Θεσσαλονίκης και Καβάλας, που όλα αυτά τα χρόνια το λιμάνι της (όπως και της Θεσσαλονίκης) δεν συνδέεται με σιδηρόδρομο, ούτε με την Εγνατία».

«Πρόκειται για ένα μεγάλο μέρος της σιδηροδρομικής Εγνατίας. Στη συνέχεια, ακολουθούν η δεύτερη σύνδεση που έχει προγραμματιστεί με Βουλγαρία, Ρουμανία και τα διευρωπαϊκά δίκτυα, η αναβάθμιση της γραμμής με τη Σερβία και η σύνδεση με την Αλβανία. Σε όλα, θα υπάρχει ηλεκτροκίνηση», όπως υποστήριξε ο υπουργός Μεταφορών.

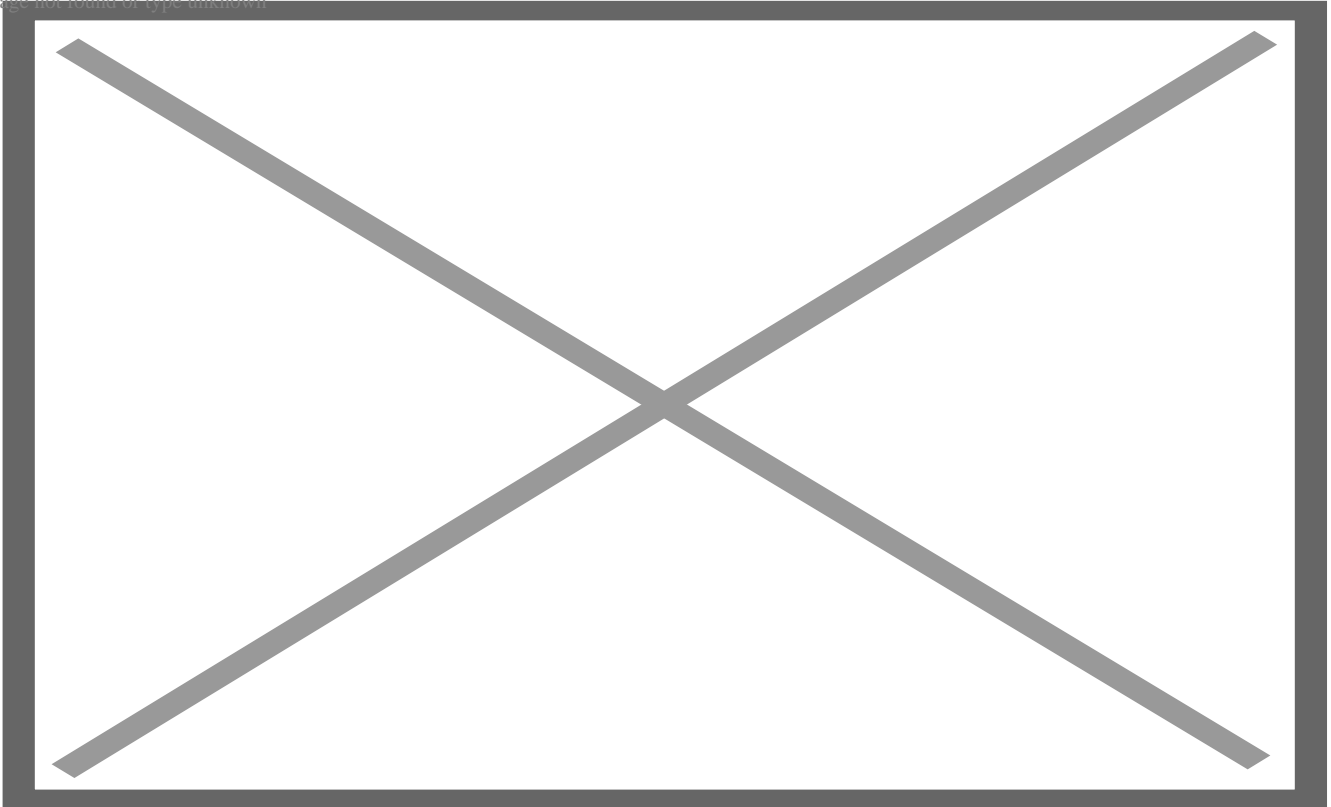
Γεωπολιτική αναβάθμιση και προσέλκυση επενδύσεων

Η γεωπολιτική θέση της Ελλάδας, μέσα από δράσεις συνδυασμένων μεταφορών, αλλάζει, τόνισε ο κ. Σπίρτζης, προσθέτοντας ότι ο προϋπολογισμός για την ελληνική πλευρά του έργου φτάνει τα 3,5-4 δισ. ευρώ.

Συνολικά, το έργο θα ανέλθει στα 6,5 δισ. ευρώ και θα υλοποιηθεί από κοινή ελληνοβουλγαρική εταιρεία, ένα μοντέλο που προωθείται σε στενή συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

«Δεν έχουμε πλέον κοινοπραξίες εταιρειών, αλλά στενή συνεργασία κρατών, που δίνουν και τις εγγυήσεις για να ολοκληρωθεί το έργο με τη “βούλα” της Κομισιόν», υπογράμμισε.

Image not found or type unknown



Τελικός σκοπός, όπως είπε, δεν είναι μόνο οι συνδυασμένες μεταφορές, αλλά και η προσέλκυση νέων επενδύσεων στην μεταποίηση και την παραγωγή, σε εμπορευματικά κέντρα στη βόρεια Ελλάδα, που αναβαθμίζουν γεωπολιτικά, τόσο τη χώρα μας, όσο και τα Βαλκάνια.

Ανέφερε ότι «ήδη το τμήμα Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο είναι σε φάση υλοποίησης, όπως και άλλα τμήματα μέχρι το Νέστο.

“Ωριμάζουν” επίσης οι μελέτες της σύνδεσης του λιμανιού της Καβάλας και της νέας χάραξης μέχρι τη Θεσσαλονίκη, καθώς η υφιστάμενη γραμμή κάνει ένα μεγάλο κύκλο ως τα ελληνοβουλγαρικά σύνορα ... αυτό πρέπει να αλλάξει αν θέλουμε γρήγορες ταχύτητες και σύγχρονο σιδηρόδρομο», σημείωσε.

Διπλή αναγέννηση στην Πελοπόννησο

Στην Πελοπόννησο, θα υπάρξουν δύο είδη σιδηροδρόμων, συνέχισε ο κ. Σπίρτζης. Το ένα είναι με ηλεκτροκίνηση ως την Πάτρα, όπου απομένει να ολοκληρωθεί η

διαβούλευση με το Δήμο για το τελευταίο κομμάτι ως το λιμάνι.

Ο στόχος είναι να φτάσει, ως το Ρίο, το 2019-2020 και στη συνέχεια μέχρι το αστικό δίκτυο της Πάτρας, όπου θα συμπληρωθεί με τραμ ή ελαφρύ τρένο.

Επίσης, στο παλιό δίκτυο που θα ανακαινιστεί, μέχρι την Καλαμάτα, θα μπορούν να γίνονται τουριστικά δρομολόγια και, αν οι Δήμοι μπορούν να τις λειτουργήσουν σε πιο μόνιμη βάση, θα έχουν αυτή τη δυνατότητα.

Για τη σύνδεση Αθήνας - Θεσσαλονίκης στόχος είναι να έχει ολοκληρωθεί η διπλή γραμμή με ηλεκτροκίνηση το 2018.

Τόνισε, τέλος, ότι υπάρχει πρόνοια για την αξιοποίηση τόσο των παλαιών γραμμών όσο και της ακίνητης περιουσίας που τα πλαισιώνει, όπως των ιδιαίτερης αρχιτεκτονικής αξίας παλαιών σταθμών.