
Χρ. Διονέλης: Η νέα γενιά μεγάλων σιδηροδρομικών έργων που προετοιμάζει η ΕΡΓΟΣΕ

2019/06/20 09:35 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Για τη νέα γενιά μεγάλων έργων που σχεδιάζει η ΕΡΓΟΣΕ μίλησε ο Χρήστος Διονέλης, διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, στο 3ο Συνέδριο Υποδομών & Μεταφορών, που συνδιοργανώνουν οι ιστοσελίδες yrodomes.com και metaforespress.gr, στο Μέγαρο Μουσικής Αθηνών.

Ο κ. Διονέλης αναφέρθηκε αρχικά, στον απώτερο στόχο των έργων εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου, ο οποίος δύναται να επαναφέρει το τραίνο στο ρόλο που του αρμόζει στο πεδίο των χερσαίων μεταφορών.

Σε αυτή τη βάση, υπογράμμισε πως απαιτείται βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης, σε όρους χρόνου διαδρομής, άνεσης και ποιότητας ταξιδιού, προώθηση των συνδυασμένων μεταφορών και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών συνδέσεων μεταξύ κομβικών σημείων όπως σε λιμάνια και ΒΙ.ΠΕ.

Ο δ/νων σύμβουλος της εταιρείας απαρίθμησε τα έργα, που ολοκλήρωσε την περίοδο 2018-2019 η ΕΡΓΟΣΕ με πρωταγωνιστή την ολοκλήρωση του αποπεράτωση του άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης, μήκους 500 χλμ. με τα σπουδαία τεχνικά έργα, όπως οι σήραγγες του Καλλιδρόμου (δίδυμη, μήκους 9 χλμ.) και Όθρυος (επίσης δίδυμη, μήκους 6 χλμ.), που περιόρισε δραστικά τον χρόνο του ταξιδιού σε λιγότερο από 4 ώρες με προοπτική περαιτέρω μείωσης.

Προχωρώντας μια αποτίμηση των πεπραγμένων της χρονιάς που πέρασε, ο κ. Χρήστος Διονέλης αναφέρθηκε στο Εμπορευματικό Κέντρο του Θριασίου, το οποίο αποδόθηκε προς χρήση στον ΟΣΕ το 2018 αλλά και στην κάτω διάβαση των σιδηροδρομικών γραμμών της οδού Αγ. Παρασκευής στην περιοχή της Νέας Μενεμένης στην Θεσσαλονίκη.

Συνέχισε την τοποθέτησή του με τα υπό κατασκευή έργα, ανάμεσα στα οποία ξεχώρισε την υπογειοποίηση Σεπολίων, την ολοκλήρωση των εργασιών αναβάθμισης σε τμήματα της γραμμής Κιάτου – Πάτρας (Κιάτο-Ροδοδάφνη και Ροδοδάφνη Μποζαίτικα), συνολικού μήκους 94 χλμ., τα πρόσφατα συμβασιοποιημένα έργα που αφορούν στις εργασίες κατασκευής νέων σιδηροδρομικών γεφυρών στο Γαλλικό ποταμό και την αναβάθμιση της υφιστάμενης μονής σιδηροδρομικής γραμμής Ισθμού – Λουτρακίου με ηλεκτροκίνηση.

Σχετικά με τον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας – Πάτρας, προανήγγειλε τη δημοπράτηση δύο ακόμη εργολαβιών για τα τμήματα Ροδοδάφνη – Ψαθόπυργος και Ψαθόπυργος – Ρίο με αντικείμενο την ολοκλήρωση της νέας γραμμής, ήτοι για τις εργασίες επιδομής, σηματοδότησης, τηλεπικοινωνιών, ηλεκτροκίνησης και κατασκευής σταθμών/στάσεων, με συγχρηματοδότηση από το Ε.Π. Υ.ΜΕ.ΠΕΡ.Α.Α. 2014-2020.

Σε επίπεδο επικείμενων δημοπρατήσεων, ο κ. Διονέλης ανέφερε ότι αναμένεται άμεσα ο διαγωνισμός για το έργο της ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης στην υφιστάμενη μονή γραμμή Λάρισας – Βόλου προσθέτοντας πως σε φάση προετοιμασίας βρίσκεται επίσης η εργολαβία για την εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στην υφιστάμενη μονή γραμμή Πλατύ – Βέροια – Έδεσσα.

Αποτυπώνοντας το φάσμα των προγραμματισμένων έργων, ο δ/νων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ, συμπεριέλαβε εξίσου σημαντικά έργα που βαίνουν προς δημοπράτηση όπως η κατασκευή νέας στάσης στο Ν. Παντελεήμονα Πιερίας, τεχνικά έργα για την κατάργηση των ισόπεδων διαβάσεων στους σιδηροδρομικούς σταθμούς Γέφυρας και Βέροιας, χωρίς φυσικά να παραλείπει το εμβληματικό έργο που αφορά τις υπολειπόμενες εργασίες αναβάθμισης του σιδηροδρομικού σταθμού της Αθήνας.

Από τις μελέτες που ήδη εκπονούνται ή βρίσκονται στην τελική διαγωνιστική φάση, ο κ. Διονέλης, κατά την παρουσίασή του, ανέδειξε, αυτές που αφορούν στην υλοποίηση νέων σιδηροδρομικών συνδέσεων του δικτύου με τον 6ο προβλήτα του Λιμένα Θεσσαλονίκης και τον εμπορικό λιμένα Καβάλας, τη μελέτη σκοπιμότητας για την σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας – Αλβανίας (η οποία προβλέπεται να εξυπηρετεί και το αεροδρόμιο της Καστοριάς), την ανάπτυξη του Προαστιακού δικτύου σε Αθήνα και Θεσσαλονίκη καθώς και την αναβάθμιση της υποδομής στο σιδηροδρομικό τμήμα ΣΚΑ – Οινόη.

Αναφέρθηκε επίσης στις μελέτες για τη σύνδεση του ΣΚΑ με τον βασικό σιδηροδρομικό άξονα προς τη Βόρεια Ελλάδα, παρακάμπτοντας τον Δήμο Αχαρνών, στις μελέτες αναβάθμισης, της υποδομής του τμήματος Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα με ηλεκτροκίνηση και την επικαιροποίηση των μελετών σκοπιμότητας και κόστους – οφέλους για τη σιδηροδρομική σύνδεση Αθήνας – Πάτρας, συμπεριλαμβανομένης της

πρόσβασης στην πόλη και το λιμάνι της αχαϊκής πρωτεύουσας.

Ο επικεφαλής της ΕΡΓΟΣΕ, σχολιάζοντας τα προβλήματα που ταλανίζουν την εταιρεία, αναφέρθηκε στις αυξημένες λειτουργικές δαπάνες της, τη σοβαρή έλλειψη διοικητικού προσωπικού και την πολυπλοκότητα που χαρακτηρίζει τις σχέσεις της με τον ΟΣΕ.

Εντόπισε επίσης διαχρονικά προβλήματα που μαστίζουν γενικότερα τον κλάδο των κατασκευών, προκαλώντας αρνητικό αντίκτυπο στην εταιρεία, όπως οι χρονοβόρες απαλλοτριώσεις, η γραφειοκρατία αλλά και οι χρονίζουσες εργολαβίες που «κουβαλάνε μαζί τους την ηλικία τους», όπως σχολίασε χαρακτηριστικά, δεδομένου ότι μοιραία προκαλούν νέες, αθροιστικές καθυστερήσεις καθώς πρέπει να επικαιροποιούνται κάθε φορά σύμφωνα με τα νέα δεδομένα.

Τέλος, έθιξε το μείζον ζήτημα της διαλειτουργικότητας η οποία αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για την διασφάλιση των διεθνών διασυνδέσεων, εστιάζοντας στις ελλείψεις που παρατηρούνται στα τελικά πιστοποιητικά τα οποία εκδίδουν οι Κοινοποιημένοι Οργανισμοί για τα έργα που παραδίδονται στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής, ΟΣΕ, με αποτέλεσμα να μην μπορεί να εγκριθεί η λειτουργία τους από τη Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων.