
Σε 3,5 ώρες, το 2018, το Αθήνα - Θεσσαλονίκη με τρένο. Στα Μποζαίτικα της Πάτρας το 2020

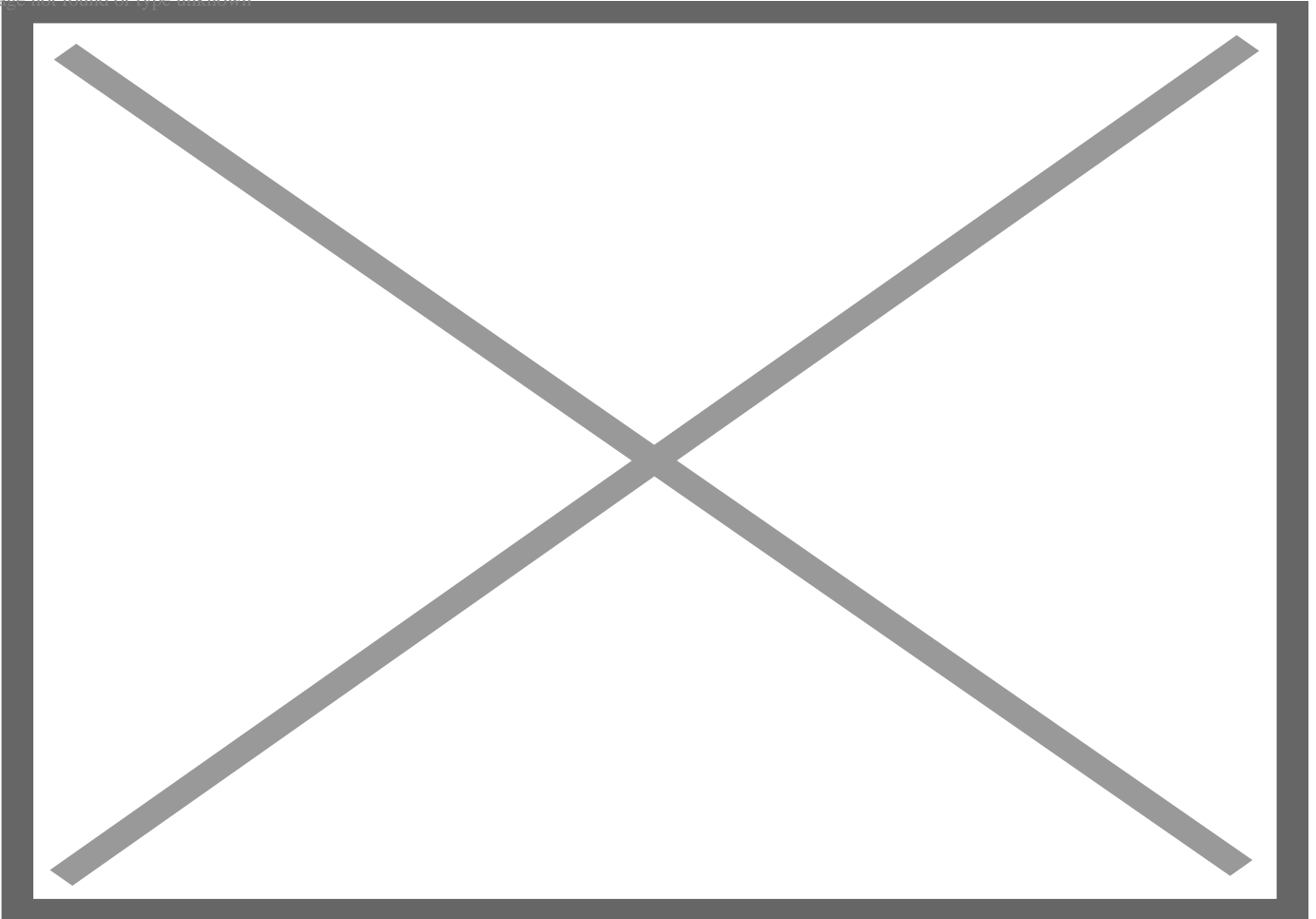
2016/10/27 22:51 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στις αρχές του 2018 ολοκληρώνεται η ηλεκτροκίνηση στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης, μειώνοντας έτσι το χρόνο του ταξιδιού σε 3,5 ώρες, όπως τονίζει, σε συνέντευξή του στο ΑΠΕ ΜΠΕ, ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Θάνος Βούρδας.

Ο κ. Βούρδας παρουσιάζει το χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των βασικών σιδηροδρομικών έργων, τα οποία και θα αποτελέσουν βασικό πυλώνα στην νέα αναπτυξιακή προσπάθεια που καταβάλει η χώρα.

Σε ό,τι αφορά το Θριάσιο Πεδίο, το οποίο και ολοκληρώνεται στο τέλος του έτους, ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ δηλώνει πως " η λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου αναμένεται να επιφέρει τόνωση του ΑΕΠ, λόγω της αύξησης του παραγόμενου έργου καθώς και βελτίωση των ποσοστών της ανεργίας λόγω της αύξησης της απασχόλησης".

Τέλος, τονίζει πως δεν τίθεται κανένα θέμα ιδιωτικοποίησης της ΕΡΓΟΣΕ, λόγω της ένταξης του ΟΣΕ στο υπερ-Ταμείο Αποκρατικοποιήσεων.



-Κύριε Βούρδα είστε αισιόδοξος για την πορεία των έργων του σιδηροδρόμου στη χώρα;

Ο εκσυγχρονισμός του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας μπορεί και πρέπει να δώσει πνοή στις επιβατικές και εμπορευματικές μεταφορές. Και κυρίως να εξυπηρετήσει τον στόχο που έχουμε, να καταστήσουμε δηλαδή τον σιδηρόδρομο βασικό πυλώνα στην νέα αναπτυξιακή προσπάθεια που καταβάλλει η χώρα.

Όταν αναλάβαμε τη διοίκηση της ΕΡΓΟΣΕ η κατάσταση, σίγουρα, δεν ήταν ούτε αυτή που θα θέλαμε, ούτε αυτή που έπρεπε. Προσπαθήσαμε και πετύχαμε να κάνουμε τις απαραίτητες ενέργειες έτσι ώστε να μοχλευτούν τα χρηματοδοτικά εργαλεία για να επανεκκινήσουν τα έργα σε όλη την Ελλάδα και να παραδοθούν εντός χρονοδιαγραμμάτων. Επιπλέον, δρομολογούμε νέα έργα και για την ολοκλήρωση του κεντρικού δικτύου και για τον εκσυγχρονισμό του περιφερειακού δικτύου.

Χρειάζεται, βέβαια, ακόμη πολλή δουλειά για να φτάσουμε στα επιθυμητά αποτελέσματα. Χρειάζεται δουλειά και για την ανατροπή ενός πολύ αρνητικού ισοζυγίου ανάμεσα στα Σιδηροδρομικά και Οδικά έργα που υπήρχε την τελευταία 30-ετία και μας είχε καταστήσει Ευρωπαϊκή και ίσως και παγκόσμια "πρωτοτυπία".

-Πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί η ηλεκτροκίνηση στον κεντρικό σιδηροδρομικό άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης, δεδομένο ότι πρόκειται για ένα έργο μεγάλης σημασίας για τον σιδηρόδρομο;

Η ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, που αποτελεί τη σιδηροδρομική ραχοκοκαλιά της χώρας, είναι ένα μεγάλο στοίχημα για την εταιρία και για τη χώρα.

Η ολοκλήρωση του τελευταίου τμήματος της διαδρομής, στο τμήμα Τιθορέα-Δομοκός, μήκους 106χλμ, αναμένεται στις αρχές του 2018.

Με την ολοκλήρωση του έργου αυτού θα υπάρχει ηλεκτροκίνηση σε όλη τη διαδρομή που θα ξεκινά από τον Πειραιά, θα διέρχεται από την Αθήνα και θα καταλήγει στη Θεσσαλονίκη, μειώνοντας τον χρόνο ταξιδιού σε 3,5 ώρες. Με την εξέλιξη αυτή ο επιβάτης θα μπορεί να απολαμβάνει ένα γρήγορο, ασφαλές και άνετο ταξίδι και θα γίνονται πολύ ταχύτερα και οικονομικότερα και οι εμπορευματικές μεταφορές.

-Πώς εξελίσσονται τα έργα στο τμήμα Αθήνα - Πάτρα;

Το τμήμα Αθήνα-Πάτρα έχει μπει και αυτό σε μια σειρά και αναμένουμε να έχουμε λειτουργικό τρένο, με ηλεκτροκίνηση και σηματοδότηση ως τον Ψαθόπυργο μέχρι το τέλος του 2018. Οι προσπάθειες που γίνονται είναι να έχει φτάσει το τρένο μέχρι τα Μποζαίτικα της Πάτρας το 2020.

Και εδώ βρεθήκαμε αντιμέτωποι με χρονίζοντα προβλήματα στα χρηματοδοτικά εργαλεία, με διαλυμένες εργολαβίες και προβλήματα στις απαλλοτριώσεις, αλλά έγιναν και γίνονται προσπάθειες έτσι ώστε να προχωρήσουν όσο το δυνατόν γρηγορότερα.

-Πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί η β' φάση του έργου στο Θριάσιο Πεδίο;

-Το έργο στο Θριάσιο Πεδίο έχει σχεδόν ολοκληρωθεί και απομένουν μερικές εργασίες μικρού εύρους, όπως περιφράξεις.

Μέχρι το τέλος του έτους θα είναι έτοιμο, με υπολειπόμενες μόνο τις δοκιμές και αξίζει να τονιστεί πως θα μπορεί να γίνει ο μεγαλύτερος διαμετακομιστικός κόμβος της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Πρόκειται για ένα χώρο που αξίζει να είναι μέρος μια επένδυσης που θα επιφέρει οφέλη οικονομικά, κοινωνικά καθώς και περιβαλλοντικά. Ειδικότερα, η λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου Θριασίου Πεδίου αναμένεται να επιφέρει τόνωση του ΑΕΠ, λόγω της αύξησης του παραγόμενου έργου καθώς και βελτίωση των ποσοστών της ανεργίας λόγω της αύξησης της απασχόλησης.

Η υλοποίηση της επένδυσης στον χώρο του Θριασίου, καθίσταται πιο αναγκαία από ποτέ καθώς θα έχει πολλαπλά οφέλη όταν επιτευχθούν συνδυασμένες μεταφορές πλοίου, φορτηγού, σιδηροδρόμου.

-Ποια έργα αναμένεται να δημοπρατηθούν άμεσα;

Τα σημαντικά έργα που πρόκειται να δημοπρατηθούν, μέχρι το καλοκαίρι του 2017, είναι η ηλεκτροκίνηση του τμήματος Κιάτο-Ροδοδάφνη, η ολοκλήρωση κατασκευής νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Ροδοδάφνη-Ψαθόπυργος και αφορά υποδομή, σηματοδότηση και ηλεκτροκίνηση και η κατασκευή της υποδομής της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής στο τμήμα Ψαθόπυργος -περιοχή Μποζαίτικα, μέσα στον Γενάρη του 2017, ανάλογα βέβαια με οριστικές αποφάσεις που θα εκδώσει η δικαιοσύνη.

Επιπλέον, το ίδιο διάστημα προγραμματίζουμε και τη δημοπράτηση των έργων ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης για τα τμήματα Παλαιοφάρσαλο-Καλαμπάκα και Λάρισα-Βόλος.

-Έχετε υποβάλει προς ένταξη στο πακέτο Γιούνκερ τα έργα της επέκτασης του προαστιακού προς το Λαύριο, της αναβάθμισης του δικτύου Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα, της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και Αλεξανδρούπολη-Ορμένιο. Ποιο είναι το πλάνο;

Είναι γεγονός πως έχουμε υποβάλει σαν χώρα στο πακέτο Γιούνκερ προτάσεις για μόχλευση χρημάτων, έτσι ώστε να καταστούν δυνατές οι τέσσερις αυτές επενδύσεις.

Τα έργα μπορούν να υλοποιηθούν με μορφή ΣΔΙΤ. Αυτή είναι απαραίτητη προϋπόθεση εφόσον θέλουμε να εντάξουμε τα έργα στο πακέτο Γιούνκερ. Χρειάζεται ως εκ τούτου η συμμετοχή ιδιωτικών κεφαλαίων.

Σε κάθε περίπτωση όμως, σε όλες τις επενδύσεις το δημόσιο διασφαλίζει έσοδα, διότι δεν μιλάμε για ιδιωτικοποιήσεις, αλλά για συνεκμετάλλευση των έργων. Η επιλογή αυτή γίνεται για να γίνουν τα έργα πιο ελκυστικά στα ιδιωτικά κεφάλαια, να εξασφαλιστούν πόροι υλοποίησης του και να δημιουργηθούν θέσεις εργασίας.

Image not found or type unknown



Διότι ούτε το δημόσιο, όπως έχει αποδειχθεί ιστορικά, μπορεί να διαχειριστεί μόνο του τα πάντα, ούτε μπορεί να αφήσει τον ιδιωτικό τομέα να δρα ασύδοτα. Η συνεργασία των δυο θα αποφέρει τα επιθυμητά αποτελέσματα. Μια πρακτική που εξάλλου είναι διαδεδομένη σε όλα τα προηγμένα ευρωπαϊκά κράτη.

Στόχος μας είναι εφόσον εγκριθούν τα κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων ή από οποια άλλη πηγή, να συντάξουμε αμέσως τεύχη και να βγει ο διεθνής διαγωνισμός στον αέρα το συντομότερο δυνατόν. Ευελπιστούμε πως αυτό είναι εφικτό να ξεκινήσει τμηματικά, ανά έργο, το δεύτερο εξάμηνο του 2017 και να προχωρήσει για το σύνολο εντός του 2018.

-Ποια είναι η άποψη σας για την μεταβίβαση ΟΣΕ (ΕΡΓΟΣΕ) στο Υπερταμείο Αποκρατικοποιήσεων, σημαίνει ιδιωτικοποίηση ή όχι;

-Καμία περίπτωση ιδιωτικοποίησης δεν υφίσταται. Όλα αυτά είναι "τουφεκιές" στον αέρα για εντυπώσεις και μόνο και για μικροπολιτικά ή συνδικαλιστικά "παιχνίδια".

Άλλωστε όσοι το λένε ξεχνούν πως αυτές οι διαδικασίες (ιδιωτικοποιήσεις, "ξεπουλήματα", κλπ.) δεν γίνονται σε βάθος 100-ετίας, όση θα είναι δηλαδή η ζωή του ταμείου, αλλά με διαδικασίες μάξιμουμ 5-ετίας.

Επί της ουσίας, η συμμετοχή του ΟΣΕ στο Υπερταμείο έχει το νόημα της καλύτερης αξιοποίησης ευκαιριών, που δε σχετίζονται με το ιδιοκτησιακό καθεστώς της περιουσίας του, με τις δυνατότητες συμπράξεων δημοσίου και ιδιωτικού τομέα και με τις ευκαιρίες που παρουσιάζονται σε μια αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών που έχει ανοίξει.