

Ο ΟΣΕ επαναφέρει στο σχεδιασμό του τη σύνδεση του Θριασίου με τη Σφίγγα (Θήβα)

2021/03/01 08:57 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Ένα φιλόδοξο σχέδιο, το οποίο - εάν υλοποιηθεί - θα συρρικνώσει την απόσταση Αθήνα - Θεσσαλονίκη, επαναφέρει ο ΟΣΕ.

Του Φώτη Φωτεινού

Σύμφωνα με αποκλειστικές πληροφορίες του metaforespress.gr, ο νέος πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, Σπύρος Πατέρας έδωσε κατευθύνσεις για **την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας**, με απώτερο στόχο την ένταξη της σύνδεσης του Θριασίου με τη Σφίγγα (Θήβα) στο Κεντρικό Διευρωπαϊκό Δίκτυο και κατ' επέκταση στον «Στρατηγικό Σχεδιασμό» του Οργανισμού.

Η ένταξη της σύνδεσης του Θριασίου με τη Σφίγγα στο «Στρατηγικό Σχεδιασμό» του ΟΣΕ απαιτεί την ωρίμανση του έργου προς χρηματοδότηση, πιθανόν μέσω του προγράμματος CEF 2 (Connecting Europe Facility 2).

image not found or type unknown



Η εν λόγω σύνδεση αποτελεί μια νέα όδευση, περίπου 50 - 60 χλμ., όπου οι συρμοί από τον λιμένα Ικονίου, μέσω του Θριασίου Πεδίου, αφού διέλθουν ανισόπεδα της Αττικής Οδού με τη νέα όδευση, θα καταλήγουν στον Σ.Σ. Σφίγγας (μετά τη Θήβα) και στον κύριο άξονα προς Θεσσαλονίκη.

Με αυτή τη χάραξη, οι εμπορευματικοί συρμοί από το Νέο Ικόνιο **αποφεύγουν το σιδηροδρομικό τμήμα ΣΚΑ - Οινόη**, που από πλευράς χωρητικότητας αναμένεται στο μέλλον να παρουσιάσει σημάδια κορεσμού, αλλά και το τμήμα ΣΚΑ - Λιόσια - Θριάσιο.

Οι 3 προτεραιότητες: Προσωπικό, ασφάλεια δικτύου και διευθέτηση χρέους

Σύμφωνα με τη νέα διοίκηση του Οργανισμού (το νέο Δ.Σ. συνεδρίασε για πρώτη φορά στα μέσα Ιανουαρίου) στις άμεσες προτεραιότητες συγκαταλέγονται η πρόσληψη

προσωπικού, η ασφάλεια και αναβάθμιση του δικτύου και η διευθέτηση του χρέους.

Για το πρώτο θέμα, ο ΟΣΕ θεωρείται ένας υποστελεχωμένος οργανισμός, ο οποίος – επί του παρόντος – έχασε «μια μεγάλη ευκαιρία», αφού δεν εντάχθηκε στις έκτακτες προσλήψεις που διενεργούνται στις αστικές συγκοινωνίες.

Ο Οργανισμός εκτιμάται ότι, διαθέτει περίπου 950 άτομα, εκ των οποίων 80 και πλέον κατ' έτος είναι υπό συνταξιοδότηση. **Ο ΟΣΕ χρήζει άμεσων προσλήψεων σε ειδικότητες**, όπως σταθμάρχες και κλειδούχους, αλλά και καταρτισμένου προσωπικού σε νέες τεχνολογίες, δεδομένου και του επικείμενου σχεδιασμού επέκτασης, αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του δικτύου.

Το δεύτερο θέμα έχει να κάνει με την **ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου**, το οποίο, όπως υποστηρίζεται από στελέχη του ΟΣΕ, απαιτεί οργανωμένη αντιμετώπιση, σύμφωνα με διεθνείς πρακτικές, κάτι το οποίο πρέπει να υλοποιηθεί ταχύτατα, ώστε να «προστατεύονται» οι επενδύσεις στον σιδηρόδρομο και να επιλυθεί το διαχρονικό ζήτημα της πρόκλησης δολιοφθορών.

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο διαθέτει περί τις 1.800 ισόπεδες διαβάσεις. Είναι χαρακτηριστικό ότι αντιστοιχεί μια σιδηροδρομική διάβαση ανά 1,36 χλμ., τη στιγμή που ο ευρωπαϊκός μέσος όρος ανέρχεται σε μία ανά 2,2 χλμ.

Για την οριστική διαγραφή του χρέους του ΟΣΕ απαιτούνται 2 ΚΥΑ των υπουργείων Οικονομικών και Μεταφορών

Το 2019, το ενεργό σιδηροδρομικό δίκτυο απαριθμούσε 2.280 χλμ. Από αυτά, σε κανονικού πλάτους διπλή ηλεκτροδοτούμενη γραμμή αντιστοιχούσαν 624 χλμ., ενώ σε κανονικού πλάτους μονή ηλεκτροδοτούμενη γραμμή αντιστοιχούσαν 107 χλμ.

Τέλος, το τρίτο θέμα αποτελεί **η διευθέτηση του χρέους**. Ο ΟΣΕ επιθυμεί να απελευθερωθεί από τα «δεσμά» του και συγκεκριμένα, από το ιλιγγιώδες χρέος, του οποίου η διαγραφή συνδέθηκε με το νομοθετικό πλαίσιο που ψηφίστηκε το 2010. Έκτοτε, η (τυπική) αυτή διαδικασία δεν έχει ολοκληρωθεί.

Για την οριστική διαγραφή του χρέους απαιτούνται 2 ΚΥΑ των υπουργείων Οικονομικών και Μεταφορών.

Για την πρώτη ΚΥΑ, με αντικείμενο την αποτίμηση του τροχαίου υλικού, ο ΟΣΕ έχει αποστείλει στους αρμόδιους φορείς την απαιτούμενη αλληλογραφία.

Η αποτίμηση του τροχαίου υλικού του ελληνικού δημοσίου (το τροχαίο υλικό έχει περάσει στη ΓΑΙΑΟΣΕ) ανήλθε περί τα 300 - 310 εκατ. ευρώ.

Το ποσό αυτό θα αφαιρεθεί από το χρέος του ΟΣΕ, ο οποίος με την υπογραφή της δεύτερης ΚΥΑ των υπουργείων Οικονομικών και Μεταφορών, θα μπορέσει να προχωρήσει στη συνολική διαγραφή του.

Σύμφωνα με σιδηροδρομικούς, «η διαγραφή του χρέους θα αποτελέσει μια μεγάλη θετική εξέλιξη. Ο Οργανισμός καλείται, απρόσκοπτα πλέον, να ολοκληρώσει το σιδηροδρομικό δίκτυο, καθιστώντας το σύγχρονο και ασφαλές και απελευθερώνοντας χωρητικότητα, καθώς ολοένα και περισσότερες σιδηροδρομικές εταιρείες θα δραστηριοποιούνται σε αυτό».