
«Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα έχει μείνει πίσω», σχολίασε ο υπουργός Μεταφορών Κ. Καραμανλής

2021/09/15 10:24 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

«Ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα έχει μείνει πίσω», σχολίασε χθες ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Κώστας Καραμανλής, στο πλαίσιο της εκδήλωσης υποδοχής της αμαξοστοιχίας Connecting Europe Express.

Ο υπουργός Μεταφορών ανέφερε ότι όσο δυσάρεστη είναι αυτή η διαπίστωση, τόσο πιο επιτακτική γίνεται η ανάγκη να καλύψουμε το χαμένο έδαφος», παραθέτοντας τα βασικά σημεία της στρατηγικής και του πλάνου εκσυγχρονισμού του ελληνικού σιδηροδρόμου από την παρούσα κυβέρνηση.

Μεταξύ αυτών, περιλαμβάνεται η σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με τα 6 μεγάλα λιμάνια (Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λαύριο, Ραφήνα, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη), η αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου και η προκήρυξη νέων έργων, όπως η Ανατολική Σιδηροδρομική Εγνατία.

Η ομιλία του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών

Κυρίες και κύριοι,

Καλησπέρα σας κι από εμένα, σε αυτή την όμορφη βραδιά που έχει διοργανώσει ο ΟΣΕ.

Όπως έχετε ήδη ακούσει, αυτή η εξαιρετική δράση του Connecting Europe Express, αποτελεί μέρος της υλοποίησης της πολύ εύστοχης απόφασης του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου να ανακηρύξει το 2021 ως Ευρωπαϊκό Έτος Σιδηροδρόμων.

Κι αυτό, ξέρετε, έχει διπλή σημασία για εμάς στην Ελλάδα. Διότι πρέπει να είμαστε ειλικρινείς: ο σιδηρόδρομος στην Ελλάδα έχει μείνει πίσω.

Όσο δυσάρεστη είναι αυτή η διαπίστωση, τόσο πιο επιτακτική γίνεται η ανάγκη να καλύψουμε το χαμένο έδαφος.

Γι' αυτό και η κυβέρνηση του Κυριάκου Μητσοτάκη έχει ήδη λάβει την πολιτική απόφαση, **το 2021 να είναι στην πράξη το Ελληνικό Έτος Σιδηροδρόμων.**

Το συμβολικό 2021, εκπονούμε το πλέον φιλόδοξο έργο της τελευταίας 15ετίας,

τόσο στα σιδηροδρομικά όσο και στα άλλα δημόσια έργα.

Όπως η Κυβέρνηση της Νέας Δημοκρατίας το 2008 έκανε τις συμβάσεις παραχώρησης στα οδικά έργα, ανοίγοντας το δρόμο για να αλλάξει ο οδικός χάρτης της χώρας με σύγχρονους αυτοκινητοδρόμους, έτσι και σήμερα, με μια άλλη Κυβέρνηση της ΝΔ έχουμε εκπονήσει ένα ολοκληρωμένο πλάνο έργων συνολικού ύψους 13 δισ.

Κι αυτό γίνεται σε μια εξαιρετικά κρίσιμη περίοδο που διανύουμε, μετά την πολυετή οικονομική κρίση και την τεράστια περιπέτεια της πανδημίας.

Το πιο σημαντικό, όμως, είναι ότι προχωράμε μεθοδικά και στην υλοποίηση αυτού του προγράμματος έργων.

Όχι στα λόγια. Με πράξεις! Από αυτά τα 13 δισ. ήδη έχουμε συμβασιοποιήσει έργα πάνω από 3,2 δισ. ευρώ.

Μέσα σε αυτό το πρόγραμμα έργων, κεντρική και ιδιαίτερα κρίσιμη θέση έχουν τα σιδηροδρομικά έργα. Έχουμε βάλει μπρος το μεγαλύτερο πρόγραμμα σιδηροδρομικών έργων που έχει γίνει ποτέ στη χώρα. Ύψους 3,3 δισ. ευρώ. Όταν ολοκληρωθεί θα αλλάξει τον χάρτη των μεταφορών στη χώρα.

Γιατί, όμως, δίνουμε τόσο μεγάλη σημασία στα σιδηροδρομικά έργα; Θα το πω απλά:

Η χώρα μας πλέον διαθέτει ένα οδικό δίκτυο εφάμιλλο με αυτό των αναπτυγμένων χωρών της Ευρώπης. Από την άλλη, όμως, το αντίστοιχο σιδηροδρομικό μας δίκτυο υστερεί σημαντικά.

Και επιπλέον, λόγω της γεωμορφίας της χώρας μας, τα σιδηροδρομικά έργα είναι δύσκολα και σε ορισμένες περιπτώσεις, λόγω της αρχιτεκτονικής των έργων - εξαιρετικά περίπλοκα.

Όμως η ύπαρξη ενός σοβαρού και αξιόπιστου σιδηροδρομικού δικτύου είναι αναγκαία για να κερδίσει η Ελλάδα τον διεθνή ρόλο που της αξίζει.

Γι' αυτό και είναι η ώρα πλέον η νέα γενιά των «μεγάλων έργων» να συμπεριλάβει και τα σιδηροδρομικά έργα.

Γιατί υπηρετούν τον μεγάλο στρατηγικό στόχο που έχουμε θέσει για την Ελλάδα τα επόμενα χρόνια: Να γίνει ένας πραγματικός κόμβος υποδομών της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Αναπτύσσοντας το σιδηροδρομικό δίκτυο, μπορούμε για παράδειγμα να επεκτείνουμε το θαλάσσιο διάδρομο που ενώνει τις ασιατικές αγορές με τον Πειραιά, σε έναν χερσαίο διάδρομο μεταφοράς προϊόντων στην Κεντρική Ευρώπη.

Αντιλαμβάνεστε πόσο αναβαθμίζει τη διεθνή θέση της χώρας μας αυτό. Αλλά και πέρα από όλα αυτά. Τα σιδηροδρομικά έργα, είναι τα έργα της εποχής μας.

Γιατί σημαίνουν μετακινήσεις με ασφάλεια. Ταχύτητα. Σεβασμό στο περιβάλλον.

υπηρετώντας τον στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μηδενικούς ρύπους Διοξειδίου του Άνθρακα μέχρι το 2050.

Σημαίνουν πρόοδο, ανάπτυξη και ποιότητα ζωής. Τι κάνουμε λοιπόν;

Δίνουμε έμφαση ιδίως στην εμπορική μεταφορά, με συνδέσεις σε λιμάνια και αεροδρόμια και στην ολοκλήρωση του κορμού του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας στον άξονα της ΠΑΘΕ.

Πιο συγκεκριμένα, προχωράμε στη σύνδεση του σιδηροδρομικού δικτύου με τα **6 μεγάλα μας λιμάνια: Θεσσαλονίκη, Πάτρα, Λαύριο, Ραφήνα, Καβάλα, Αλεξανδρούπολη.**

Αλλά αναβαθμίζουμε και το υφιστάμενο δίκτυο και εγκαθιστούμε συστήματα ηλεκτροκίνησης.

Επιπλέον, προχωράμε με Μνημόνιο Συνεργασίας 10+5 ετών με την TRAINOSE, για εκτέλεση υπηρεσιών Υποχρέωσης Δημόσιας Υπηρεσίας.

Κάτι που αποτελεί μια σπουδαία επένδυση. Δεν θα σας κουράσω αναφέροντας ένα προς ένα τα σιδηροδρομικά έργα που περιλαμβάνονται στο σχεδιασμό μας.

Θα σας πω μόνο κάτι ακόμα πιο κρίσιμο, γιατί προχωράμε πέρα από τα ευχολόγια και τα σχέδια επί χάρτου.

Προχωράμε, όπως σας είπα, σε λύσεις στην πράξη. Για πρώτη φορά, βρίσκουμε τον τρόπο να δημοπρατήσουμε σιδηροδρομικά έργα πακέτο, **ή αλλιώς “turn-key”, χωρίς κατατμήσεις**, που οδηγούν σε εγκληματικές καθυστερήσεις και σε υπερβάσεις προϋπολογισμών.

Σε συνεννόηση με τους ευρωπαϊκούς θεσμούς, αλλάζουμε το σύστημα παραγωγής σιδηροδρομικών έργων της Ελλάδας.

Γιατί ήταν παρατημένα επί χρόνια πολλά σιδηροδρομικά έργα στη χώρα μας; Κυρίως επειδή η αρχιτεκτονική τους και η διαδικασίες δημοπράτησής τους ήταν προβληματικές.

Βρίσκουμε λύση σε αυτό το μεγάλο πρόβλημα. για να γίνουν αυτή τη φορά πραγματικότητα τα σιδηροδρομικά έργα που έχει ανάγκη ο τόπος με ταχύτητα και διαφάνεια!

Κλείνοντας να υπογραμμίσω για άλλη μια φορά: το 2021 δεν είναι για εμάς ένα απλό-συμβολικό «έτος σιδηροδρόμων».

Είναι η χρονιά, που θέλουμε να αποτελέσει ορόσημο και εφαλτήριο. Για να μπορέσουμε να δημιουργήσουμε συνθήκες και προϋποθέσεις, ώστε ο Ελληνικός σιδηρόδρομος να μπει στον ευρωπαϊκό χάρτη.

Σας ευχαριστώ πολύ.