

Στην τελική ευθεία τα 6 μεγάλα έργα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου της ΕΡΓΟΣΕ

2022/11/07 09:10 στην κατηγορία (ΤΑΧΟ)ΓΡΑΦΟΣ

Ο σιδηρόδρομος - κατά γενική διαπίστωση - παραμένει στην Ελλάδα μια σχετική «μικρή» αγορά σε σχέση με άλλες αγορές, όπως οι οδικές, θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές.

Γι' αυτό το λόγο, στη σιδηροδρομική αγορά δραστηριοποιούνται ελάχιστες εταιρείες και ειδικότερα, δύο στις επιβατικές μεταφορές (Hellenic Train και ΣΤΑΣΥ) και τέσσερις (άμεσα και έμμεσα) στις εμπορευματικές (Hellenic Train, Rail Cargo Logistics Goldair, REARL και GFR).

Είναι ενδεικτικό ότι, σύμφωνα με στοιχεία της Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων για το 2019, δηλαδή πριν από την πανδημία, **το μερίδιο αγοράς του σιδηροδρόμου στις χερσαίες επιβατικές μεταφορές ήταν 1% και των εμπορευματικών 2,5%.**

Αυτό σημαίνει ότι τα περιθώρια ανάπτυξης του σιδηροδρόμου είναι σημαντικά, εφόσον υλοποιηθούν κρίσιμες παράμετροι, όπως η ολοκλήρωση (ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση) του σιδηροδρομικού δικτύου, τουλάχιστον στον βασικό άξονα (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη / Προμαχώνας).

Οι βελτιωτικές ενέργειες της ΕΡΓΟΣΕ

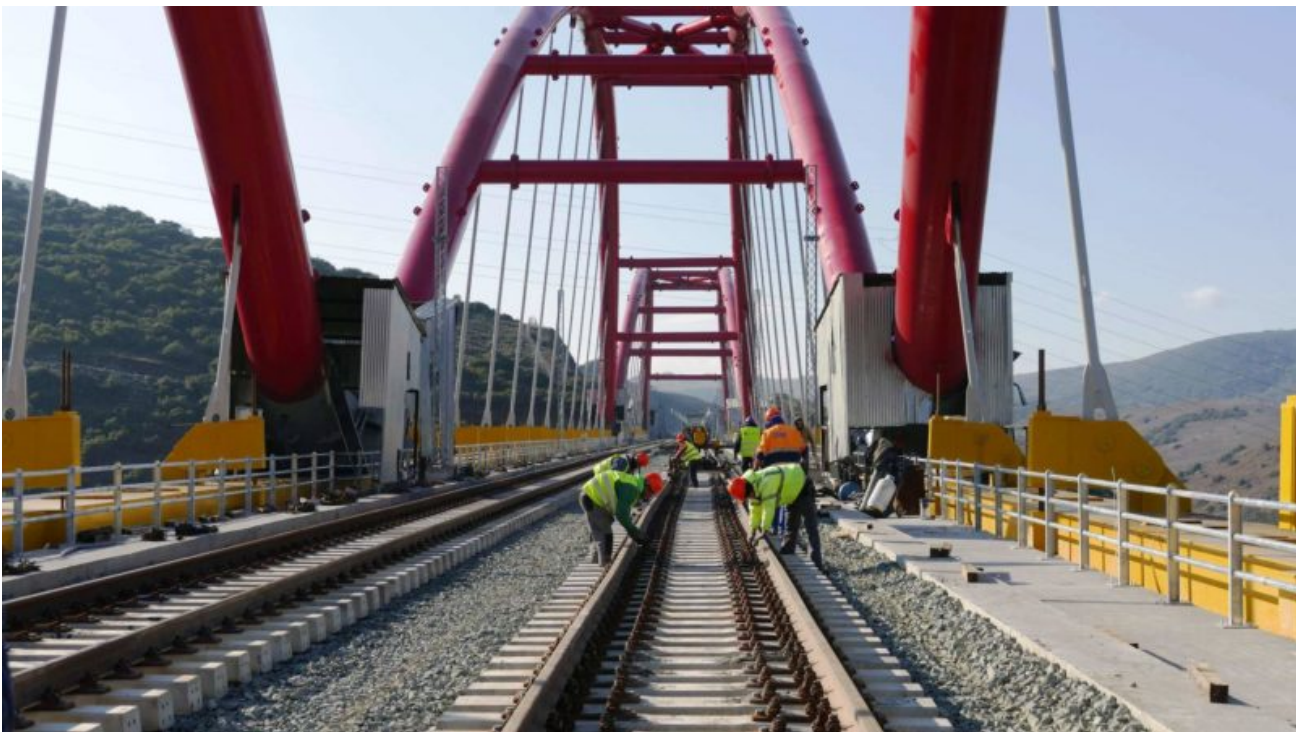
Τα τελευταία 3 χρόνια, η ΕΡΓΟΣΕ (δημοπρατεί και αναθέτει την κατασκευή των συγχρηματοδοτούμενων έργων) έχει πραγματοποιήσει αξιοσημείωτα βήματα για την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού σιδηροδρόμου, με τη δημοπράτηση ή και συμβασιοποίηση 7 έργων, προϋπολογισμού 515,3 εκατ. ευρώ, αλλά και με την έναρξη του Ανταγωνιστικού Διαλόγου για 6 έργα, προϋπολογισμού 4 δις ευρώ.

Ειδικότερα, έως σήμερα, η ΕΡΓΟΣΕ έχει προκηρύξει ή και συμβασιοποιήσει τα ακόλουθα 7 έργα:

-Κατασκευή Σιδηροδρομικής Στάσης στο Νέο Παντελεήμονα Πιερίας, αρχικού προϋπολογισμού 1,8 εκατ., με ανάδοχο την SOLIS,

- Εγκατάσταση συστήματος ηλεκτροκίνησης και σηματοδότησης στη γραμμή Λάρισα – Βόλος, αρχικού προϋπολογισμού 82,5 εκατ., με ανάδοχο την Intrakat,
- Εγκατάσταση συστήματος σηματοδότησης στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, αρχικού προϋπολογισμού 56,7 εκατ., με ανάδοχο τις ΑΒΑΞ – Alstom,
- Ηλεκτροκίνηση του τμήματος Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα, αρχικού προϋπολογισμού 72,8 εκατ., με ανάδοχο την ΑΒΑΞ,
- Ηλεκτροκίνηση του τμήματος Κιάτο – Ροδοδάφνη, αρχικού προϋπολογισμού 84 εκατ., με ανάδοχο τις ΤΕΡΝΑ – Μυτιληναίος,
- Επιδομή και ηλεκτροκίνηση του τμήματος Ροδοδάφνη – Ρίο, αρχικού προϋπολογισμού 175 εκατ., με ανάδοχο τις ΤΕΡΝΑ – Μυτιληναίος,
- Δεύτερη φάση ανάπτυξης του Κεντρικού Σιδηροδρομικού Σταθμού της Αθήνας, αρχικού προϋπολογισμού 42,1 εκατ., με ανάδοχο τις Intrakat – Σιδηροδρομικά Έργα.

Τα ανωτέρω έργα αφορούσαν στην πλειοψηφία τους την αναβάθμιση του υφιστάμενου δικτύου και την εγκατάσταση συστημάτων ηλεκτροκίνησης, σηματοδότησης και τηλεπικοινωνιών.



Μάλιστα, το προσεχές διάστημα, η ΕΡΓΟΣΕ ετοιμάζεται να προκηρύξει ένα σημαντικό έργο, **την εγκατάσταση συστήματος GSM-R στα υπολειπόμενα τμήματα του δικτύου** (Κιάτο – Ρίο, Τιθορέα – Δομοκός, Θεσσαλονίκη – Ειδομένη, Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα, Λάρισα – Βόλος), **προϋπολογισμού 45 εκατ.**

Με την προϋπόθεση της επιτυχούς ολοκλήρωσης των συμβάσεων που αφορούν τα συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, τότε η διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη θα διαρκεί περί **τις 3 ώρες και 20 λεπτά**.

Σύμφωνα με ανώτατα στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, «η πρόοδος των σιδηροδρομικών έργων εξελίσσεται κανονικά» και πλέον το ενδιαφέρον μετατοπίζεται στην εξέλιξη της διαδικασίας για τα 6 έργα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου.

Το χρονοδιάγραμμα για τα 6 μεγάλα έργα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου

Εκτός από τα ανωτέρω έργα, αλλά και άλλα, όπως το Ψαθόπυργος – Ρίο, το Ισθμός – Λουτράκι και η υπογειοποίηση των Σεπολίων, η ΕΡΓΟΣΕ, αλλά και το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, δίνουν τεράστια βαρύτητα στα 6 εμβληματικά έργα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου.

Τα έργα αυτά έχουν μεγάλη σημασία, καθώς – εφόσον υλοποιηθούν – θα συνδέουν επαρκώς και αποτελεσματικά τα λιμάνια της Πάτρας, του Λαυρίου, της Ραφήνας, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας και της Αλεξανδρούπολης με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με οφέλη, τόσο για τις επιβατικές μεταφορές, όσο και τις εμπορευματικές.

Τα **6 έργα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου** αφορούν τη σύνδεση των λιμένων της Πάτρας, ύψους 477 εκατ., του Λαυρίου, ύψους 391 εκατ., της Ραφήνας, ύψους 309 εκατ. και του 6ου προβλήτα του λιμένα Θεσσαλονίκης, ύψους 53,5 εκατ., με το σιδηροδρομικό δίκτυο, την κατασκευή της νέας γραμμής Θεσσαλονίκη – Τοξότες, ύψους 1,68 δις. και την αναβάθμιση της σύνδεσης της Αλεξανδρούπολης με το Ορμένιο, ύψους 1,07 δις.

Αρχικό ενδιαφέρον για την κατασκευή τους έχουν επιδείξει οι κοινοπραξίες **ΓΕΚ ΤΕΡΝΑ - ΙΝΤΡΑΚΑΤ, ΑΚΤΩΡ - Μυτιληναίος και ΑΒΑΞ - ALSTOM**.

Κατά το στάδιο αυτό του Ανταγωνιστικού Διαλόγου διερευνούνται οι βασικές τεχνικές, χρηματοοικονομικές και νομικές παράμετροι των έργων, σε συνεργασία με τους υποψήφιους αναδόχους, με στόχο τον καθορισμό των βέλτιστων λύσεων για την επιτυχή υλοποίηση τους.

Η εκπόνηση των απαιτούμενων οριστικών μελετών θα ολοκληρωθεί από τον ανάδοχο του κάθε έργου, ο οποίος θα προκύψει από τη διαγωνιστική διαδικασία. Η συμμετοχή στον Διάλογο αποτελεί αναγκαία προϋπόθεση για τη συμμετοχή των προεπιλεγέντων στο επόμενο στάδιο (υποβολή δεσμευτικών προσφορών).

Μετά την ολοκλήρωση των κύκλων Διαλόγου, οι υποψήφιοι ανάδοχοι θα κληθούν να

υποβάλουν δεσμευτικές προσφορές.

ΕΡΓΟΣΕ

Νέα εποχή για τον ελληνικό σιδηρόδρομο

Ξεκινά η Α' Φάση του Διαγωνισμού
για τα 6 κομβικά έργα
του Ανταγωνιστικού Διαλόγου

Προϋπολογισμός
4 δισ. €



Σύμφωνα με ανώτατα στελέχη της ΕΡΓΟΣΕ, στόχος αποτελεί η ολοκλήρωση της πρώτης φάσης του Διαλόγου έως τα τέλη του Ιανουαρίου, της δεύτερης φάσης έως τα τέλη του Φεβρουαρίου και η **κατάθεση των δεσμευτικών τεχνικών και οικονομικών προσφορών έως τα τέλη του Μαρτίου.**

Τα έργα αυτά συγχρηματοδοτούνται από προγράμματα του ΕΣΠΑ και του CEF, με την ΕΡΓΟΣΕ να εκφράζει βεβαιότητα ότι θα τύχουν τελικής έγκρισης από την ΕΕ.

Σε κάθε περίπτωση, πέρα από τα προφανή οφέλη στην ανάπτυξη των επιβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών, μέσω της σύνδεσής του με μεγάλα λιμάνια της χώρας, τα έργα αυτά έχουν και γεωπολιτικές προεκτάσεις.