

Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών

## Ξανασχεδιάζεται ο «χάρτης» των σιδηροδρομικών έργων

ΠΕΡΑΧΟΥΝΤΑΙ ΟΙ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΕΣ ΜΕ ΒΑΣΗ ΤΙΣ ΑΝΑΓΚΕΣ ΚΑΙ ΤΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΓΙΑ ΣΥΜΒΑΣΕΙΣ ΑΝΩ ΤΩΝ 5 ΔΙΣ.

Από τον Νικό Ρουζανόγλου

Τους απαιτούμενους πόρους για τη χρηματοδότηση, από μέρους των αναγκαίων έργων αναβάθμισης και επέκτασης του σιδηροδρομικού δικτύου τις χώρες αναζητά το υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών. Πρόκειται για έργα ύψους άνω των 5 δισ. ευρώ, που βρίσκονται σε διαφορετικά στάδια σχεδίασής ή διαγωνιστικής διαδικασίας και για τα οποία αναζητούνται νέες λύσεις.

Ο σχεδιασμός που «έτρεξε» έως το τέλος του 2022 έχει πλέον αναθεωρηθεί εκ βάθρων, λόγω δύο βασικών παραγόντων. Ο πρώτος έχει να κάνει με την εκτόξευση του κατασκευαστικού κόστους κατά το σύνολο των 50% κατά μέσο όρο και ανάλογα με το είδος του έργου, εξαιτίας της ανόδου των τιμών των υλικών, όχι μόνο στην Ελλάδα, αλλά και σε διεθνές επίπεδο. Ο δεύτερος παράγοντας έγκειται στις καταστροφικές πλημμερίες του περασμένου Σεπτεμβρίου στη Θεσσαλία, που θα απαιτήσουν 1,4 δισ. ευρώ μόνο για την αποκατάσταση των ζημιών του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου, χωρίς να υπολογίζονται τα υπόλοιπα αναπληρωματικά και ερμηνεύσιμα έργα που χρειάζονται για να αποφευχθεί η επανάληψη καταστροφών στο μέλλον.

Απέναντι ημέρες αναμένεται και αρχικά η προκήφιξη του δι-εξαετούσμού των 1,4 δισ. ευρώ για την αποκατάσταση του οδικού και του σιδηροδρομικού δικτύου. Σε ό,τι αφορά ειδικά τον σιδηρόδρομο, θα διε-τεθούν κεφάλαια 462,5 εκατ. ευρώ, αρχής γενομένης από την οριστική αποκατάσταση του κίτριου άξονα από τον Δο-ροκό έως τη Λάρισα, ύψους 173,6 εκατ. ευρώ. Παράλλη-λα, θα αποκατασταθεί και η γραμμή Λάρισας-Βόλου, ύψους 192,2 εκατ. ευρώ, και οι γραμμές Παλαιοφάρου-Καλαμώνας και του Πηλίου, με κόστος 57 εκατ. και 2,48 εκατ. ευρώ αντίστοι-χα. Το έργο ανέλαβε των συ-στημάτων σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που κατα-στράφηκαν από τις κατοκνηρές ανέγκες σε 37,2 εκατ. ευρώ. Εντόν τις εβδομάδες αναβίβη-καν οι πιέσεις από τον κρα-τικό Προϋπολογισμό, μια ανα-γκαία εξέλιξη για να προνομή-σουν οι υπεύθυνοι διαγνασμού, καθώς οι πόροι που έχουν δι-σχυρισθεί από το Ταμείο Ανάκα-μψης (περίπου 600 εκατ. ευρώ) δεν επαρκούν.

Παράλληλα, όπως ανακοί-νησε τις προηγούμενες ημέρες ο υπ. Υποδομών και Μεταφο-ρών, κ. Χρ. Σταϊκούρας, προ-κυμαίνονται σημαντικοί σιδηροδρομικοί έργα, καθώς εθα-σφαλείκεται κενονική πόροι ύψους 518 εκατ. ευρώ από το



Σε ό,τι αφορά ειδικά τον σιδηρόδρομο, θα διετεθούν κεφάλαια 462,5 εκατ. ευρώ, αρχής γενομένης από την οριστική αποκατάσταση του κίτριου άξονα από τον Δοροκό έως τη Λάρισα, ύψους 173,6 εκατ. ευρώ.

**Ο σχεδιασμός που «έτρεξε» έως το τέλος του 2022 έχει πλέον αναθεωρηθεί εκ βάθρων, λόγω δύο βασικών παραγόντων, των κατασκευαστικών κόστους και των καταστροφών στη Θεσσαλία**

Ταμείο Συνόχης του Μοχαι-σμού για τη Σάνδρα της Ευ-ρώπης II (CFF II). Πρόκειται για τρία έργα αναβάθμισης της σιδηροδρομικής γραμμής Πά-τρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εδεμόνη/Προμαχώνας κι ένα ακόμα έργο για την εγκα-τάσταση συστήματος σηματο-δότησης και τηλεδιοίκησης στο τμήμα ΣΚΑ-Κιάτο (27,9 εκατ. ευρώ). Σε ό,τι αφορά το έργο αναβάθμισης, σχεδιάζονται παρεμβάσεις στο τμήμα ΣΚΑ-Οινόη (192,1 εκατ. ευρώ), το τμήμα Πύθιο-Ορμένιο (186,6 εκατ. ευρώ) και το τμήμα Μο-υριές/Προμαχώνας (112 εκατ. ευρώ).

### Εύρεση πόρων

Το πρωταρχικό σφρά ηλέ-ον την εύρεση πόρων για τη χρηματοδότηση των έξι συμ-βόσεων έργων που περιγρά-φονται στον διαγωνισμό που είχε προκηφθεί το 2022 η προ-ηγούμενη ηγεσία του υπ. Υπο-δομών, συνολικού ύψους άνω των 4 δισ. ευρώ. Πρόκειται για έργα που διεκδικούνταν από τις κοινοπραξίες των ΓΕΚ Τέρνα - Intrakat - Siemens, Άβαξ-Alstom και Μυτιλη-ναίος-Ελλάκτορ. Με βάση τα φέροντα δεδομένα, τουλά-χιςτων δύο από τις έξι συμβά-σεις φέρονται πως θα επικε-κρίνεται να «διοσώθουν», με την

υλοποίηση των άλλων τριών να παραμείνεται σε με-τωγενέστερο χρόνο.

Πως ανέφερε και ο κ. Σταϊκούρας, εντός του 2023 «τίθεται άμεσα σε επιβεβαίωση σχέδιο πρότασης που θα ολοκληρώ-νεται τη γραμμή Αλεξανδρού-πολη-Ορμένιο και θα συνδέ-ει οριστικά λιμένας της χώρας με τον ΠΑΘΕ/Π. Σκοπός η διεκδίκηση νέας συγχρη-ματοδότησης εντός του 2025 για την ανάπτυξη του δικτύου έως το 2030, στη βάση των απαι-τούμενων που θέτει ο νέος κανο-νισμός για την ανάπτυξη του

Αεροπορικού Δικτύου Μετα-φορών (Ε.Ε.) 2024/1673 και με γνώμονα την ανθεκτικότη-τα των υποδομών». Πρόκειται για ένα έργο επιμνημόνης αξί-ας άνω του 1 δισ. ευρώ, το οποίο θεωρείται ιδιαίτερα κρί-σιμο, καθώς αναμένεται να συν-δέσει την Αλεξανδρούπολη με τις αγορές της Κεντρικής Ευρώ-πης. Αυτό, γιατί αποτελεί τμή-μα των ευρωπαϊκών εμπορικό-διαδρομών Sea2Sea. Θεωρεί-ται, δηλαδή, ένα έργο που θα ενισχύσει σημαντικά τον ρόλο της περιοχής ως εμπορευμα-τική κόμβος, με έπι συνέ-παι-νάγεται και για την οικονομική ανάπτυξη της κεντρικής περιο-χής του Εβρου συνολικά.

Το έτερο έργο από το συ-γκεκριμένο πακέτο που φέ-ρονται πως θα «διοσώθουν» είναι η ολοκλήρωση της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Κι-ατο-Πύρα, στο τμήμα Ρίο - Νέος Άγιος Παύλος. Πρόκειται για ένα έργο ύψους 476,5 εκατ. ευρώ. Για παράρτες τις συ-μβάσεις αναμένεται να προκη-ρδηθεί η διαδικασία αίσωσης λι-γών χρηματοδότησης, μέσω του ευρωπαϊκού τμήματος CFF II, που αφορά ειδικά τις χρε-ματοδότησεις σιδηροδρομικών υποδομών.

### Θεσσαλονίκη - Τοξότες

■ **ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΤΕ**, φέρονται πως δεν θα προκηφθεί στην παρού-σα φάση το μεγαλύτερο από τα έργα του συγκεκριμένου πα-κέτου των 4 δισ. ευρώ, που έχει να κάνει με τη σύνδεση της πόλης της Θεσσαλονίκης με τους Τοξότες στον Εβρο. Πρό-κειται για σύμβαση εκτιμώμενου ύψους 1,68 δισ. ευρώ, που αφορά την κατασκευή μιας εφελκέρου νέας σιδηροδρομικής γραμμής, βελόνη που θεωρείται 5.000.000 να προκυμαίνει όταν υπαχθούν όλες οι ανάγκες για την αναστή συνολικά του υφιστά-μενου σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας σε πολλά σημεία. Αντίστοιχα, χαμηλές προτεραιότητες κρίθηκαν και διάφο-ρα μικρότερης κλίμακας έργα, που επίσης είχαν συμπεριλη-φθεί στο συγκεκριμένο πακέτο έργων, όπως, για παράδειγμα, η νέα προαστιακή σιδηροδρομική γραμμή στο τμήμα από τον **κόμβο Κορωπίας έως το Λαύριο και το λιμάνι του Λαυρι-ου**, προϋπολογισμού 290,5 εκατ. ευρώ.

Το ίδιο ισχύει και για τη συμβάση των 308,6 εκατ. ευρώ που αφοράσε τη σύνδεση του **λιμανιού και της πόλης της Ρα-φίνης με το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο ή την κοι-νοπραξία προαστιακού σιδηρόδρομου στη Δυτική Θεσα-λονίκη**. Αφού, αυτό δεν σημαίνει ότι δεν μπορεί να προ-κυμασθούν και τα έργα αυτά με κάποιο άλλο μοντέλο, ωστόσο δεν αποτελούν προτεραιότητα στην παρούσα φάση.