

ΕΞΙ ΤΜΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΤΕΕ ΠΡΟΩΘΟΥΝ ΤΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ ΚΑΙ ΤΟ ΔΥΤΙΚΟ ΑΞΟΝΑ

• Νέα χάραξη στον άξονα Θεσσαλονίκη-Αμφίπολη-Καβάλα-Τοξότες • Σύνδεση της Κοζάνης με την Καλαμπάκα, για να αποκτήσει ο ΟΣΕ δίκτυο • Σύνδεση με Ηγουμενίτσα και εμπορευματοκέντρο στο λιμάνι • Η Θεσσαλονίκη χρειάζεται προαστιακό σιδηρόδρομο • Τα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών και ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας.



■ Στην Ελλάδα ο σιδηρόδρομος χάνει μερίδιο του μεταφορικού έργου, με κάτω του 2% εμπορευματικές μεταφορές (Ε.Ε. 8 %) και επιβατικές κάτω του 3% (Ε.Ε. 6 %). Η ολοκλήρωση της Σιδηροδρομικής Εγνατίας, είναι έργο μείζονος αναπτυξιακής σημασίας, στο πνεύμα της Λευκής Βίβλου για την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών, ένα έργο που πρέπει να χρηματοδοτηθεί από το Δ' Κ.Π.Σ.

Ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης και η Σιδηροδρομική Εγνατία (Σ.Ε.), είναι δύο από τα έργα 'νέας γενιάς' που χρειάζεται η Κεντρική Μακεδονία και τα οποία προωθεί το ΤΕΕ/ΤΚΜ, όπως τόνισε ο πρόεδρος του κ. **Σάκης Τζακόπουλος** κατά το σύντομο χαιρετισμό του στην ημερίδα για τη Σιδηροδρομική Εγνατία, που πραγματοποιήθηκε στις 22/9/06 στην Αποθήκη Δ' του ΟΛΘ. Η σημασία του έργου της Σιδηροδρομικής Εγνατίας είναι τόσο μεγάλη, που τα έξι Περιφερειακά Τμήματα του ΤΕΕ στη Βόρεια Ελλάδα, συνεργάζονται μέσα από ειδική Διατηρηματική Επιτροπή, για την προώθησή του.

Στην ημερίδα που διοργάνωσαν τα Τμήματα του ΤΕΕ Κεντρικής Μακεδονίας, Δυτικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας, Θράκης, Ηπείρου και Κ & Δ Θεσσαλίας, χαιρετισμούς εκφώνησαν ο Γ.Γ. του ΥΜΑ-Θ καθ. Λουκάς Ανανίκας, ο Νομάρχης Θεσσαλονίκης κ. Παναγιώτης Ψωμιάδης, ο Γεν. Δ/ντης της Περιφέρειας Κ. Μακεδονίας κ. Σταμάτης Τσακίρης, ο Βουλευτής Θεσσαλονίκης κ. Σταύρος Καλαφάτης.

Οι εργασίες της ημερίδας άρχισαν με την παρουσίαση των συμπερασμάτων της μελέτης της Ομάδας Εργασίας του ΤΕΕ/ΤΚΜ, με θέμα «**Σιδηροδρομική Εγνατία και Δυτικές Επεκτάσεις**», την οποία και παρουσίασε το μέλος της Δ.Ε. του Τμήματος και μέλος της Ο.Ε., κ. Σωτήρης Πρέντζας. Στην Ομάδα επίσης μετείχαν οι: Ζαχαρίας Λάτσιος, διευ/ντής Ο.Σ.Ε. Μακεδονίας - Θράκης, Απόστολος Φώλλας, πολιτικός μηχανικός ΟΣΕ, Θεμιστοκλής Μπούτσικας, πολιτικός μηχανικός Ο.Σ.Ε., Θεόδωρος Νάτσινας, πολιτικός μηχανικός - συγκοινωνιολόγος.

Όπως τονίσθηκε, ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας, είναι ενταγμένος στους 30 άξονες του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών. Ο Δ.Σ.Α. περιλαμβάνει τμήματα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας την οποία και ολοκληρώνει. Ο Άξονας, αναλύεται στα τμήματα: 1. Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Καλαμπάκα. 2. Ηγουμενίτσα - Ιωάννινα - Αντίρριο / Ρίο - Καλαμάτα. 3. Καλαμπάκα - Κοζάνη. Το κόστος των έργων του Δ.Σ.Α. έχει προϋπολογισθεί σε 2,5 δις. ευρώ και πλέον, που αφορούν απαλλοτριώσεις και έργα υποδομής - επιδομής, με έτος έναρξης της υλοποίησης το 2006 και

εντατικοποίησης των εργασιών από το 2008 και μετά. Οι μελέτες, που αρχίζουν το 2005 και θα πρέπει να ολοκληρωθούν ως το 2008, είναι συνολικού ύψους 139, 1 εκ. ευρώ.

Η Ο.Ε. αλλά και τα Περιφερειακά Τμήματα Βόρειας Ελλάδας του ΤΕΕ, προτείνουν: Ολοκλήρωση μελετών δυτικού άξονα. Προγραμματισμό και ετοιμότητα για Δ' ΚΠΣ. Νέες ανατολικές χαράξεις. Βελτίωση υφιστάμενης γραμμής. Συμπλήρωση σηματο-ηλεκτροδότησης. Συνδέσεις με ΒΙΠΕ, Βιομηχανίες, διαμετακομιστικές, λιμάνια. Επίσης, αποκέντρωση αρμοδιοτήτων στον όμιλο του ΟΣΕ, όπως και τη σύσταση Σιδηροδρομικής Εγνατίας Α.Ε., κατά το πρότυπο της Εγνατίας Οδού Α.Ε.

Ειδικότερα, η Ο.Ε. υποστηρίζει την αναβάθμιση του τμήματος Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - ελληνοτουρκικά σύνορα, με την εκτέλεση βελτιωτικών έργων, την σύνδεση της Καβάλας με το σιδηροδρομικό δίκτυο και τη δημιουργία νέας χάραξης στο τμήμα Θεσσαλονίκη - Αμφίπολη - Μυρίνη και Καρβάλη - Τοξότες.

Η ένταξη στα διευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών (απόφαση της Ε.Ε. από το 2004), του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα θα αλλάξει τελειώς τα δεδομένα της περιοχής, υποστήριξε ο Δ/ντής Στρατηγικού Σχεδιασμού & Ανάπτυξης ΟΣΕ κ. **Κ. Τζανακάκης**, ο οποίος αναπτύσσοντας το «Σχέδιο Ανάπτυξης Σιδηροδρομικής Υποδομής στην Ελλάδα», ενημέρωσε ότι για το τμήμα Καλαμπάκα - Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα και Καλαμπάκα - Κοζάνη έχουν ήδη εκπονηθεί τα αρχικά στάδια των μελετών, καθώς και η πρώτη φάση των περιβαλλοντικών μελετών. Ήδη δημοπρατήθηκε το πρώτο στάδιο των μελετών, με χρηματοδότηση από το επενδυτικό πρόγραμμα του Ο.Σ.Ε. Με την ολοκλήρωση των μελετών θα ξεκινήσει η δημοπρασία και η υλοποίηση του έργου. Το έργο αναμένεται να χρηματοδοτηθεί από το Δ' Κ.Π.Σ. Επίσης, η αναβάθμιση του άξονα Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - Ορμενίου, αποτελεί έργο προτεραιότητας για τον ΟΣΕ, αμέσως μετά το σιδηροδρομικό ΠΑΘΕ. Ήδη ο χρόνος διαδρομής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης έχει μειωθεί κατά 1 ώρα. Με την είσοδο της Βουλγαρίας στην Ένωση το 2007 και την αναμενόμενη είσοδο της Τουρκίας, ο ανωτέρω άξονας θα αποκτήσει πολύ μεγάλη διεθνή σημασία.

Με την εφαρμογή σχεδίου αναδιοργάνωσης του τομέα των μεταφορών, ο ΟΣΕ, το 2005, πέτυχε αύξηση του μεταφορικού έργου κατά 89.743 τόνους, δηλαδή κατά 3,02% σε σχέση με το 2004 και αύξηση των εσόδων κατά 7 εκ. ευρώ και πλέον, τα οποία και διαμορφώθηκαν σε περίπου 29 εκ. ευρώ. Το 2006, προέβλεψε ο κ. **Λεωνίδας Μόσχος** Γεν. Δ/ντης Μεταφορών ΟΣΕ, τα έσοδα από τις εμπορευματικές μεταφορές θα διαμορ-

φωθούν κοντά στα 40 εκ. ευρώ, ήτοι περίπου διπλάσια από εκείνα του 2004, όταν ήταν μόλις 21,5 εκ. ευρώ. Ο ΟΣΕ επιχειρεί σημαντικές νέες συνεργασίες με ιδιωτικές εταιρείες, ενώ επίκειται η σύναψη δύο κοινοπραξιών της Γεν. Δ/νσης Μεταφορών, για τη προώθηση του εμπορευματοκτικού έργου.

■ Τα διεθνή δίκτυα μεταφορών

Η εξασφάλιση διαλειτουργικότητας στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο είναι αναγκαία συνθήκη για την ενδυνάμωση της ανταγωνιστικότητας και την αναζωογόνηση του σιδηροδρόμου, υποστήριξαν ο καθ. του ΑΠΘ και Δ/ντης του ΙΜΕΤ κ. **Γ. Γιαννόπουλος** και ο αναπλ. καθηγητής του ΑΠΘ κ. **Χ. Πυργίδης**, αναπτύσσοντας το θέμα «Ένταξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και η ανάγκη εξασφάλισης διαλειτουργικότητας».

Από την Ελλάδα, στο διευρωπαϊκό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων έχουν ενταχθεί και έχουν χαρακτηριστεί ως «διαλειτουργικοί υψηλών ταχυτήτων»: Ο διάδρομος Πατρών - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης (ΠΑΘΕ) και ο διάδρομος Θεσσαλονίκης - Στρυμόνα - Προμαχώνα. Οι εισηγητές πρότειναν να δημιουργηθεί, από τον ΟΣΕ, επιχειρησιακή μονάδα που, σε εφαρμογή των Οδηγιών 96/48/ΕΚ και 2001/16, θα διαχειρίζεται αποκλειστικά τα θέματα της διαλειτουργικότητας, σε άμεση επαφή με ΥΜΕ και Κοινοποιημένος Οργανισμός και με τον ευρωπαϊκό ERA.

Η χώρα, θα πρέπει να αξιοποιήσει τις περιφερειακές πρωτοβουλίες που αναπτύσσονται (Διευρωπαϊκοί, Ευρασιατικοί και Ευρωμεσογειακοί άξονες) για να αξιοποιήσει την κομβική θέση που έχει στις θαλάσσιες μεταφορές, έτσι ώστε να αναπτύξει και τα κερσάια της δίκτυα, υπογράμμισε ο κ. **Δ. Τσαμπούλας**, αναπλ. καθηγητής ΕΜΠ, στην ομιλία του με θέμα «Διευρωπαϊκοί και Ευρασιατικοί Άξονες». Η Ελλάδα, εξήγησε, εκμεταλλευόμενη την Ευρωπαϊκή πολιτική για τις Μεταφορές, θα πρέπει να αναπτύξει το σιδηροδρομικό της τομέα, εμπορικά προσανατολισμένο στη μεταφορική αγορά. Γι' αυτό είναι κρίσιμη η σύνδεση του σιδηροδρόμου με τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, της Αλεξανδρούπολης, της Καβάλας και της Ηγουμενίτσας, εφ' όσον δημιουργηθεί εκεί εμπορευματοκέντρο.

Μιλώντας για τις «Σιδηροδρομικές Υποδομές το 2020 και τις ανάγκες στη Βόρεια Ελλάδα» και ειδικότερα αναφερόμενος στον ανατολικό άξονα της Σ.Ε., ο αναπλ. καθηγητής του Δ.Π.Θ. κ. **Β. Προφυλλίδης** υποστήριξε, πως εάν δεν γίνει η απευθείας σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την Ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη - στο πρόγραμμα έργων για μέχρι το 2015 - ο σιδηρόδρομος ανατολικά της Θεσσαλονίκης θα απαξιωθεί