

Τιθορέα - Λιανοκλάδι - Δομοκός. Ξεκίνησε το 1997, ολοκληρώνεται το... 2018!

2016/12/02 23:29 στην κατηγορία ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Αποτελεί το πιο «αμαρτωλό» τμήμα του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου. Ο λόγος για το Τιθορέα - Λιανοκλάδι - Δομοκός, με εργολαβίες που ξεκίνησαν το 1997 και θα ολοκληρωθούν το 2018!

Του Φώτη Φωτεινού

Σύμφωνα με εκτιμήσεις, το συνολικό κόστος του τμήματος Τιθορέα - Λιανοκλάδι - Δομοκός θα εκτοξευτεί στα 1,8 δις. (!), έχοντας λάβει χρηματοδοτήσεις από τα εξής προγράμματα:

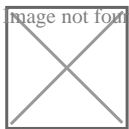
-Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι 1994-99»,

-Ε.Π. «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια & Αστικές Συγκοινωνίες» (Ε.Π. ΣΑΑΣ 2000-2006),

-Ε.Π. «Ενίσχυση της Προσπελασιμότητας» (Ε.Π.Ε.Π. 2007-2013),

-«Συνδέοντας την Ευρώπη» 2014-2020 (Connecting Europe Facility- CEF 2014-2020).

image not found or type unknown



Η τελευταία εργολαβία - «σκούπα» υπογράφηκε στις 18.12.2013, με συμβατικό οικονομικό αντικείμενο 374.242.810 ευρώ και ανάδοχο την κοινοπραξία ΑΚΤΩΡ Α.Τ.Ε. - J&P ΑΒΑΞ Α.Ε. - ΤΕΡΝΑ Α.Ε.

Ο αρχικός συμβατικός χρόνος περαίωσης του έργου ήταν τριάντα δύο μήνες, δηλαδή μέχρι την 18.08.2016, αλλά δόθηκε παράταση.

Έως σήμερα έχουν πιστοποιηθεί εργασίες αξίας 172.273.929 ευρώ (17η Πιστοποίηση), με ποσοστό υλοποίησης 46%.

Σε 3,5 ώρες, το Αθήνα - Θεσσαλονίκη, το 2018

Στο τμήμα Τιθορέα - Δομοκός υλοποιείται η ολοκλήρωση της κατασκευής «**Νέας Διπλής Σιδ/κής Γραμμής Υψηλών Ταχυτήτων**» (ΣΓΥΤ), μήκους **106 χιλιομέτρων**,

εξοπλισμένης με σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, ETCS-level1, τηλεπικοινωνίες και ηλεκτροκίνηση, **η οποία θα αντικαταστήσει την υφιστάμενη μονή γραμμή, φτωχών γεωμετρικών χαρακτηριστικών, μήκους 122 χιλιομέτρων.**

Η νέα χάραξη έχει σχεδιασθεί για ταχύτητες 160-200 χλμ/ώρα, ξεκινά από το σιδηροδρομικό Σταθμό Τιθορέας, κατευθύνεται ανατολικά, διασχίζοντας το όρος Καλλίδρομο, με δίδυμη σήραγγα, μονής γραμμής, μήκους 9.038 μέτρων η κάθε μία, και ακολουθώντας στη συνέχεια την πεδινή διαδρομή, μέσω της πεδιάδας του Σπερχειού ποταμού, καταλήγει στο Σιδηροδρομικό Σταθμό Λιανοκλαδίου.

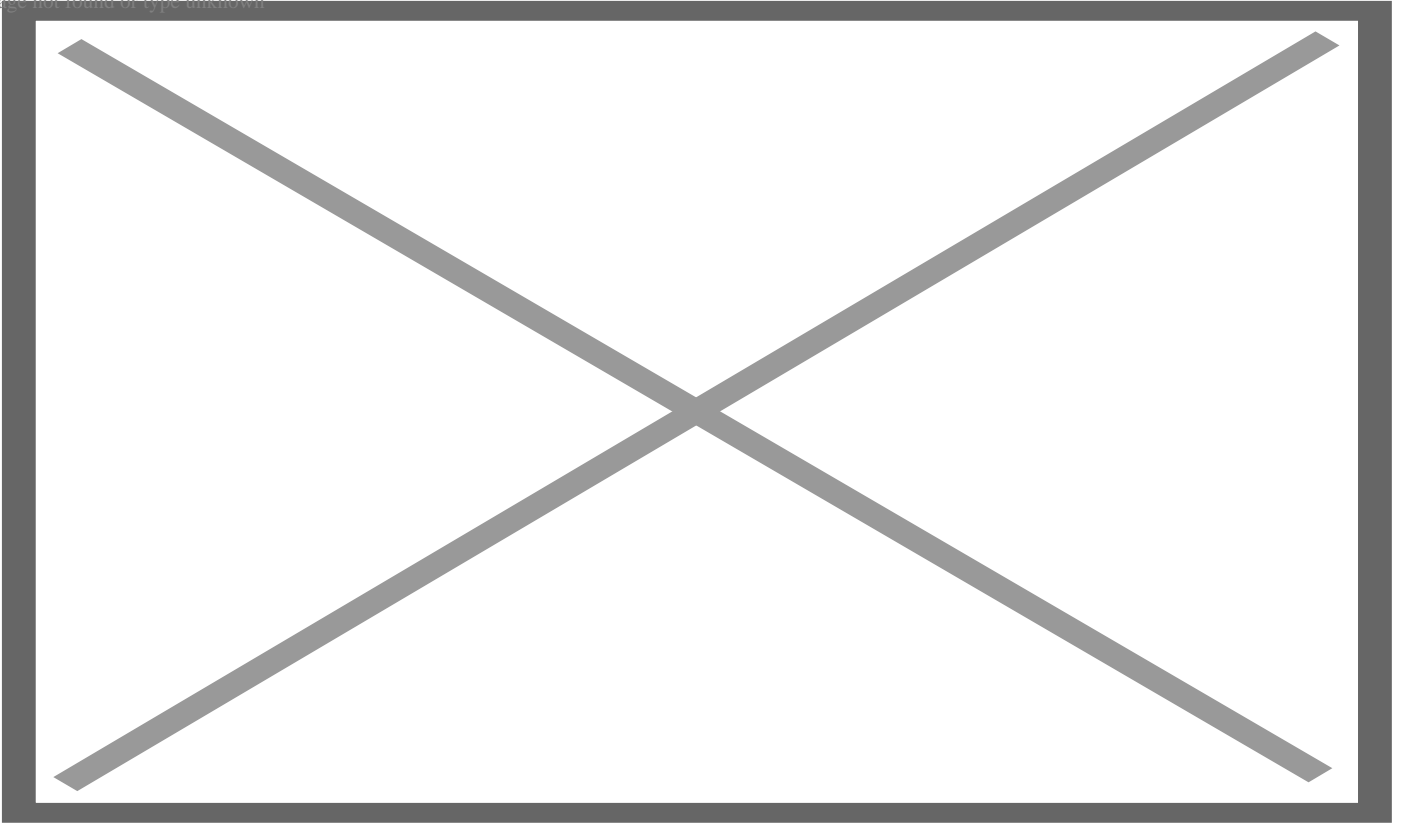
Στη συνέχεια, διασχίζει το όρος Όθρυς, με δίδυμη σήραγγα, μονής γραμμής, μήκους 7.000 μέτρων περίπου η κάθε μία και ακολουθώντας την πεδινή διαδρομή, μέσω της αποξηραμένης λίμνης Ξυνιάδας, ανέρχεται τον ορεινό όγκο του Δομοκού, μέχρι τον ομώνυμο Σιδηροδρομικό Σταθμό.

Με την ολοκλήρωση του εν λόγω τμήματος, την άνοιξη του 2018 (τον Ιούνιο του 2017 θα παραδοθεί το πρώτο τμήμα Τιθορέα - Λιανοκλάδι), η ΤΡΑΙΝΟΣΕ θα μπορεί να δρομολογεί ηλεκτροκίνητα τρένα από την Αθήνα στη Θεσσαλονίκη, τα οποία θα διεξάγουν τη σχετική διαδρομή σε 3,5 ώρες, κάτι το οποίο **θα καταστήσει το τρένο ανταγωνιστικό μέσο μεταφοράς**, σε σχέση με τα αεροπλάνα και τα ΚΤΕΛ.

Θ. Βούρδας: Οι καθυστερήσεις έχουν να κάνουν με λάθος πολιτικές προηγούμενων κυβερνήσεων

Κληθείς να σχολιάσει τις καθυστερήσεις δεκαετιών για κάποια έργα του σιδηροδρομικού δικτύου, ο διευθύνων σύμβουλος της ΕΡΓΟΣΕ Θάνος Βούρδας, αφού πρώτα υπογράμμισε ότι «δεν είναι τιμητικό για τη χώρα, έργα που ξεκίνησαν το 1997, να ολοκληρώνονται το 2017-18», επέριψε ευθύνες στις «πολιτικές επιλογές προηγούμενων κυβερνήσεων», όπως **για την κατάτμηση του αντικειμένου σε πολλές εργολαβίες.**

Image not found or type unknown



Από την πλευρά του, ο υπουργός Υποδομών και Μεταφορών Χρήστος Σπίρτζης, ο οποίος επιθεώρησε χθες τα σχετικά εργοτάξια, σημείωσε ότι «εμείς πιστεύουμε ότι οι σιδηροδρομικές υποδομές είναι αυτές που θα βοηθήσουν στο να γίνει η χώρα ένας διεθνής κόμβος συνδυασμένων μεταφορών», προσθέτοντας ότι:

«με την ολοκλήρωση της ΠΑΘΕ έχουν προγραμματιστεί τα έργα, από Θεσσαλονίκη, προς τις δύο εξόδους της χώρας. Προς Σκόπια και προς Βουλγαρία. Ο στόχος μας είναι να ωριμάσουμε και να τρέξουμε, μέχρι το 2018, τους διαγωνισμούς για την Σιδηροδρομική Εγνατία και τα εμπορευματικά κέντρα της βορείου Ελλάδας».