

# Όλοι μιλούσαν για τον σιδηρόδρομο (και) στη Θεσσαλονίκη

2023/11/01 12:24 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Με εκπροσώπους, μεταξύ άλλων, από τη Βουλγαρία, τη Σερβία, την Αίγυπτο και την Ολλανδία πραγματοποιήθηκε το Southeast Europe Connectivity Forum (SECF) στη Θεσσαλονίκη, με την υποστήριξη του ΟΛΘ.

Το metaforespress.gr παραβρέθηκε στο διήμερο φόρουμ, το οποίο είχε ως επίκεντρο την ανάδειξη της Ελλάδας και της Θεσσαλονίκης σε κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της ΝΑ Ευρώπης.

Αναμφισβήτητα, σε αυτήν την προσπάθεια, εξαιρετικά κρίσιμος είναι ο ρόλος του λιμανιού της Θεσσαλονίκης, το οποίο - σύμφωνα με τα όσα ανέφερε ο πρόεδρος του Αθανάσιος Λιάγκος - έχει καταφέρει από το 2018, οπότε ιδιωτικοποιήθηκε, **να αυξήσει τον κύκλο εργασιών του 52%, πραγματοποιώντας επενδύσεις 67,6 εκατ. ευρώ.**

Ποιο είναι το επόμενο μεγάλο βήμα του ΟΛΘ; Ασφαλώς, η έγκριση του master plan, με την έκδοση του σχετικού ΠΔ, το οποίο **θα «απελευθερώσει» το έργο για την επέκταση του προβλήτα 6** (ανάδοχος είναι η κοινοπραξία MYTILINEOS SA - ROVER MARITIME SL - HDK SA).

Το σχετικό έργο, στο οποίο διεξάγονται διαβουλεύσεις για το τελικό κόστους του, αποτελεί το σημαντικότερο μέρος των υποχρεωτικών επενδύσεων που έχει αναλάβει ο ΟΛΘ. **Όταν ολοκληρωθεί, θα αυξήσει σημαντικά την ανταγωνιστικότητα του λιμένα.**

Τι άλλο αναμένει ο ΟΛΘ; Την **οδική σύνδεση του προβλήτα 6 με την ΠΑΘΕ και την Εγνατία Οδό**, η οποία θα παραδοθεί εντός του 2024.

Επίσης, αναμένει τη **σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου προβλήτα**, έργο το οποίο εντάχθηκε στα 6 έργα του Ανταγωνιστικού Διαλόγου της ΕΡΓΟΣΕ. Αυτό το έργο (περιλαμβάνει και τον Δυτικό Προαστιακό Θεσσαλονίκης και είναι ύψους 53,4 εκατ. ευρώ) **δείχνει, επί του παρόντος, να έχει «κολλήσει», με αβέβαιο χρονοδιάγραμμα.**

Ωστόσο, όπως πληροφορηθήκαμε, η σιδηροδρομική σύνδεση του 6ου προβλήτα του

ΟΛΘ αποτελεί **συμβατική υποχρέωση του ελληνικού δημοσίου στο πλαίσιο της σύμβασης παραχώρησης του λιμένα**, οπότε είναι ένα έργο «που πρέπει να γίνει».

Ο ΟΛΘ επενδύει στις συνδυασμένες μεταφορές, επενδύει στον σιδηρόδρομο, καθώς έχει εγκαινιάσει «χερσαία λιμάνια» σε γειτονικές χώρες.

Μάλιστα, η ζήτηση για σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές είναι μεγαλύτερη από την προσφορά, όπως στην περίπτωση του Πειραιά, **αλλά δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί.**

Τι άλλο απασχολεί τη Θεσσαλονίκη; Η δημιουργία ενός σύγχρονου εμπορευματικού κέντρου. Ο Γκόνος προβάλλεται, εδώ και χρόνια, ως λύση.

Και εδώ, **παρατηρούνται καθυστερήσεις για ποικίλους λόγους.** Και εδώ, ανασταλτικός παράγοντας (μεταξύ άλλων) είναι η **σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία δεν υπάρχει.**

Πάντως, η Θεσσαλονίκη δείχνει σαφή σημάδια ανάκαμψης στις εμπορευματικές μεταφορές, με κυρίαρχες τις θαλάσσιες και τις οδικές.