

## Όσο παραμένει «ασθενής» ο ελληνικός σιδηρόδρομος, τόσο θα παραμένουν «ασθενείς» οι συνδυασμένες μεταφορές

2024/10/24 10:26 στην κατηγορία ΥΠΟΓΕΙΟΣ

Συμμετείχαμε στο Southeast Europe Connectivity Forum II, το οποίο διεξήχθη στη Θεσσαλονίκη και ανέδειξε τα σημαντικότερα ζητήματα για την ανάπτυξη των συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών της Βορείου Ελλάδας με γειτονικές χώρες.

Για άλλη μια χρονιά, **στο επίκεντρο των συζητήσεων βρέθηκε ο σιδηρόδρομος** και η ανάγκη βελτίωσης των σιδηροδρομικών συνδέσεων της Ελλάδας με χώρες, όπως η Βόρεια Μακεδονία και η Βουλγαρία.

Τόσο ο Έλληνας υπουργός Υποδομών και Μεταφορών, όσο και ο υπουργός Μεταφορών της Βορείου Μακεδονίας αναφέρθηκαν, με λεπτομέρειες, στα έργα εκσυγχρονισμού των σιδηροδρομικών αξόνων και στην ανάγκη ενίσχυσης της αποδοτικότητάς τους.

Όπως υπογραμμίστηκε, η κυβέρνηση των Σκοπίων θα διεξάγει, τα επόμενα 5 χρόνια, σημαντικές παρεμβάσεις για την αναβάθμιση του σιδηροδρομικού δικτύου και τις συνδέσεις με την Ελλάδα, τη Σερβία και τη Βουλγαρία.

Αντίστοιχα, και η ελληνική πλευρά διεξάγει / προγραμματίζει έργα σε αρκετά τμήματα του δικτύου, όπως στο Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, Αλεξανδρούπολη - Πήθειο - Ορμένιο, Νέα Καρβάλη - Τοξότες, κ.α.

Επίσης, κατά τη διάρκεια του συνεδρίου, έγινε γνωστή και η πρόθεση των Ρουμάνων για την περαιτέρω αναβάθμιση της σιδηροδρομικής υποδομής στο λιμάνι της Κωστάντζας.

Στο συνέδριο, η διοίκηση του ΟΛΘ, **ίσως πιο «ανοιχτά από ποτέ»**, υπογράμμισε την ανάγκη υλοποίησης της σιδηροδρομικής σύνδεσης με τον 6<sup>ο</sup> προβλήτα, καθώς το λιμάνι της Θεσσαλονίκης «ποντάρει» πολλά στον σιδηρόδρομο, δημιουργώντας dry ports σε Νις, Σκόπια και Σόφια, **ζητώντας «επιπλέον χωρητικότητα»**.

«Επιπλέον χωρητικότητα» ζητά και το λιμάνι του Πειραιά, μέσω της ΣΕΠ / PCT και της Pearl, καθώς «αναγκάζονται» να στέλνουν φορτία στην Κροατία και την Ριέκα.

Δυστυχώς, λόγω του Daniel και των χρόνιων παθολογιών του, όπως διαπιστώθηκαν στο τραγικό δυστύχημα των Τεμπών, ο εγχώριος σιδηροδρομικός κλάδος εξακολουθεί να υπολείπεται σε «ανταγωνιστικότητα».

Όπως μαθαίνουμε:

Στο σχέδιο νόμου για τον «νέο ΟΣΕ» θα υπάρξουν κατευθύνσεις **για τη συντήρηση του σιδηροδρομικού δικτύου**, ένα «ακανθώδες» ζήτημα, το οποίο χρήζει αποτελεσματικών παρεμβάσεων.

Ίσως κατατεθούν εισηγήσεις για αλλαγές στο **Γενικό Κανονισμό Κίνησης**.

Το τοπίο στον σιδηρόδρομο εξακολουθεί να παραμένει «ομιχλώδες» και «δύσκολο», καθώς **το επιβατικό και εμπορευματικό έργο υπολείπεται εμφανώς προηγούμενων ετών και προσδοκιών**.

Από την άλλη πλευρά, είναι εμφανές ότι, χωρίς σύγχρονο σιδηρόδρομο, χωρίς επαρκείς συνδέσεις με λιμάνια, χωρίς συνδέσεις με τα – υπό δημιουργία – Εμπορευματικά Κέντρα (που όλοι ελπίζουμε ότι θα υλοποιηθούν), αλλά και χωρίς **«νέα» φορτηγά** (ο γηρασμένος στόλος των ελληνικών φορτηγών αποτελεί μια ακόμα «πληγή»), οι **συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές στην Ελλάδα θα συνεχίσουν να «απέχουν» πολύ από την Ευρώπη** και όχι μόνο τη Βόρειο Ευρώπη, γιατί σε κάποιες γειτονικές χώρες, τα ανωτέρω **έχουν «κατακτηθεί» ήδη**.