

# Κοτταράς: Η Θεσσαλονίκη μπορεί να γίνει σιδηροδρομικός κόμβος των Βαλκανίων

«Στόχος μας είναι να καταστεί η Θεσσαλονίκη σιδηροδρομική κομβική πύλη των Βαλκανίων» δηλώνει ο Θανάσης Κοτταράς, Αναπληρωτής CEO του ΟΣΕ, στο [epixeiro.gr](http://epixeiro.gr). Σημειώνει, παράλληλα, πως το σιδηροδρομικό μέλλον της Ελλάδας είναι ίσως η πιο κρίσιμη συζήτηση που θα λάβει χώρα το επόμενο διάστημα, «αποκαλύπτοντας» και τις βλέψεις του Οργανισμού να αποτελέσει, σε επόμενη φάση, και πάροχο ενέργειας.

**Ποιες είναι οι προτεραιότητες της νέας διοίκησης του [ΟΣΕ](http://OSE.gr), που ανέλαβε τον περασμένο Ιανουάριο; Ποιοι οι στόχοι της, πως συνεχίζεται το έργο της προηγούμενης;**

Η ολοκλήρωση των σιδηροδρομικών έργων, οι επαρκείς συνδέσεις του σιδηροδρόμου με λιμάνια και ΒΙΠΕ και η αξιοποίηση της ακίνητης περιουσίας, είναι στις προτεραιότητες της Διοίκησης. Μέσα από δράσεις και πολιτικές επιδιώκουμε να εκσυγχρονιστεί ο σιδηρόδρομος και να έρθει σε ένα τέτοιο επίπεδο, ώστε να θεωρείται στην ελληνική κοινωνία μια πολύ αξιόπιστη μεταφορική λύση, όπως συμβαίνει στην υπόλοιπη Ευρώπη. Στόχος μας είναι, στην επιλογή των πολιτών στις βασικές επιβατικές διαδρομές της χώρας, ο σιδηρόδρομος που έρχεται τέταρτος και τελευταίος μεταξύ των βασικών επιλογών, παρότι είναι ο οικονομικότερος και μάλλον ο ασφαλέστερος, να «σκαρφαλώσει» στην πρώτη θέση.

Σχετικά με την ανάταξη του δικτύου, χρειάζονται συγκεκριμένες ολιστικής συντήρησης συμβάσεις, τις οποίες σκοπεύουμε να τις αναθέσουμε όσο το δυνατόν συντομότερα, διότι αυτή τη στιγμή ο τρόπος με τον οποίο συντηρείται το δίκτυο είναι κατά τη γνώμη

μου πυροσβεστικός, με αποτέλεσμα να γίνεται μια συντήρηση κατόπιν εορτής σε πολλές περιπτώσεις, ενώ αυτό που θέλουμε είναι να υπάρχουν διαγωνισμοί και συμβάσεις συντήρησης και ανάδοχοι συντήρησης, οι οποίοι να λειτουργούν, όχι μόνο πυροσβεστικά, αλλά και προληπτικά.

Ένα άλλο κομμάτι, σημαντικό, είναι αυτό της ενεργειακής αυτονομίας του Οργανισμού. Ο Οργανισμός έχει μια σημαντική ακίνητη περιουσία, την οποία μπορεί πολύ εύκολα, νομίζω, να αξιοποιήσει, εγκαθιστώντας ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, αξιοποιώντας αυτό το ενεργειακό έσοδο προς όφελος του, ισοσκελίζοντας το ενεργειακό του κόστος και, γιατί όχι, να μπορέσει, σε δεύτερο χρόνο, να αποτελέσει και ένα πάροχο ενέργειας.

Ταυτόχρονα, να δημιουργηθούν οι ψηφιακές εκείνες υποδομές, κατά μήκος της γραμμής, στους συρμούς, που να δώσουν στο επιβατικό κοινό τη δυνατότητα να έχει ένα σταθερό και γρήγορο ίντερνετ κατά τη μετάβαση του, το οποίο, όπως καταλαβαίνετε, μαζί με την ασφάλεια και το κόστος και την ταχύτητα, αποτελεί, πλέον, για όλους τους επιβάτες, ένα πολύ σημαντικό εφόδιο, για τη μετακίνησή τους με το σιδηρόδρομο.

## **Η ενίσχυση του Οργανισμού με ανθρώπινο δυναμικό είναι στις προτεραιότητες της Διοίκησης**

Επιδιώκοντας να απαντήσω και στο δεύτερο σκέλος του ερωτήματός σας. Όπως γνωρίζεται εγώ ήμουν ο συνδεδετικός κρίκος της προηγούμενης με την νέα Διοίκηση και εδώ θέλω να πω ότι κατάφερα χωρίς κραδασμούς να συνεχίσουμε το έργο μας. Ο ΟΣΕ θα αξιοποιήσει τις ευκαιρίες που δίνονται, για τη διεύρυνση του αντικειμένου του και κατ' επέκταση τη βελτίωση των οικονομικών του αποτελεσμάτων. Πέρα από τις αρμοδιότητές του ως διαχειριστής της υποδομής, θα ενισχύσει το ρόλο του ως φορέας εκμετάλλευσης εγκαταστάσεων εξυπηρέτησης και παροχής υπηρεσιών προς τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (Service Facilities Operator). Όλα αυτά, πάντα με κανόνες διαφάνειας και ασφάλειας για τις σιδηροδρομικές μεταφορές.

## **Ποιος ο ρόλος του τρένου στη Θεσσαλονίκη του σήμερα; Και ποια η σημασία του για το αύριο της συμπρωτεύουσας;**

Στην ΕΕ, ο σιδηρόδρομος ευθύνεται για λιγότερο από το 0,5% των εκπομπών αερίων του θερμοκηπίου που σχετίζονται με τις μεταφορές. Αυτό τον καθιστά μία από τις πιο βιώσιμες μορφές μεταφοράς επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών.

Μεταξύ άλλων πλεονεκτημάτων, ο σιδηρόδρομος είναι επίσης εξαιρετικά ασφαλής και συνδέει ανθρώπους και επιχειρήσεις σε ολόκληρη την ΕΕ μέσω του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T). Όμως, παρά τα πλεονεκτήματα αυτά, μόλις το 7% των επιβατών και το 11% των εμπορευμάτων μεταφέρονται σιδηροδρομικώς. Μάλιστα, το ποσοστό αυτό στην Ελλάδα είναι ακόμη χαμηλότερο.

Στόχος μας (της διοίκησης του ΟΣΕ) είναι να δώσουμε τη δυναμική για να αυξηθεί το μερίδιο των σιδηροδρομικών μεταφορών και σε αυτό η Θεσσαλονίκη έχει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο. Ο σιδηρόδρομος μπορεί να έχει πρωταγωνιστικό ρόλο στο να μετατραπεί η Θεσσαλονίκη σε κομβική πύλη για την εφοδιαστική αλυσίδα ολόκληρων των Βαλκανίων. Η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμανιού της συμπρωτεύουσας με τις γειτονικές βαλκανικές χώρες (Βουλγαρία, Βόρεια Μακεδονία, Σερβία, νότια Ρουμανία), εντάσσεται σε μια ευρύτερη στρατηγική που θα καταστήσει την πόλη σε φυσική ενδοχώρα, ενισχύοντας την αγορά διαμετακομιστικών υπηρεσιών και την περιφερειακή θέση της πόλης.

Παράλληλα, προχωρούμε στην επικαιροποίηση σχεδίου για την ανάπτυξη ενός δικτύου προαστιακού σιδηρόδρομου που θα καλύψει περιοχές της Δυτικής Θεσσαλονίκης και μαζί με το Μετρό και τον ΟΑΣΘ θα αποτελέσουν την ραχοκοκαλιά των αστικών συγκοινωνιών της πόλης.

Με την αξιοποίηση του υφιστάμενου δικτύου του ΟΣΕ, τμήματα του οποίου είναι μη ενεργά, αλλά και σε επόμενη φάση, με τη δημιουργία νέων γραμμών και στάσεων, θα εξυπηρετηθούν περιοχές

με σημαντική επιχειρηματική δραστηριότητα αλλά και μεγάλες οικιστικές συγκεντρώσεις, όπως Σίνδος, Διαβατά, Μενεμένη, Κορδελιό, Επτάλοφο, ενώ προβλέπεται σύνδεση και με το Λιμάνι.

## **Ποια είναι η εικόνα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Θεσσαλονίκης με την υπόλοιπη χώρα και την Αθήνα και ποια τα επόμενα βήματα για το δίκτυο και τις σχετικές επενδύσεις;**

Το σιδηροδρομικό μέλλον της Ελλάδας είναι ίσως η πιο κρίσιμη συζήτηση που θα λάβει χώρα το επόμενο διάστημα. Σε μία χρονική καμπή όπου τα θέματα για τη νέα γενιά έργων συνεχώς επεκτείνεται σε νέα πεδία, τα έργα που αφορούν στον σιδηρόδρομο είναι τελικά αυτά που θα ανεβάσουν σε θέσεις την Ελλάδα στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών. Προτεραιότητα μας είναι η ολοκλήρωση του εκσυγχρονισμού του διαδρόμου Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης και Προμαχώνα. Ταυτόχρονα, παρακολουθούμε στενά την ολοκλήρωση της γραμμής Αθήνα-Πάτρα, ώστε να δημιουργηθεί ο σιδηροδρομικός ΠΑΘΕΠ.

Παράλληλα, σε συντονισμένες κινήσεις με το Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών, επιδιώκουμε τη χρηματοδότηση από το Connecting Europe Facility (CEF) και το ΕΣΠΑ 2021-2027, των μεγάλων σιδηροδρομικών έργων που αφορούν και την Βόρεια Ελλάδα. Μεταξύ των έργων αυτών είναι και η ηλεκτροκίνηση στο τμήμα Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας με την μελέτη να είναι σε προχωρημένο στάδιο (ολοκλήρωση εντός του 2021), ενώ κυρίαρχος στόχος μετά την ολοκλήρωση του βασικού διαδρόμου, Αθήνας-Θεσσαλονίκης, είναι η σύνδεση με λιμάνια, ΒΙΠΕ και αεροδρόμια.

Μέσα στο ίδιο πρόγραμμα σύνδεσης του σιδηρόδρομου με τα λιμάνια, εντάσσεται και το οραματικό έργο της Ανατολικής Σιδηροδρομικής Εγνατίας. Αναφέρομαι στην κατασκευή της νέας γραμμής Θεσσαλονίκη-Καβάλα-Ξάνθη και την αναβάθμιση της γραμμής μέχρι την Αλεξανδρούπολη και το Όρμένιο.

Η διασύνδεση των λιμένων Θεσσαλονίκης-Καβάλας-Αλεξανδρούπολης θα δημιουργήσει μία συνεχή ροή εμπορευμάτων και με τις

απαραίτητες συνδέσεις του σιδηρόδρομου με Ειδομένη-Προμαχώνα θα δώσει μεγάλες δυνατότητες ανάπτυξης στα προαναφερόμενα λιμάνια.

Ο Οργανισμός έχει μια σημαντική ακίνητη περιουσία, την οποία μπορεί πολύ εύκολα, νομίζω, να αξιοποιήσει

## **Οι σιδηροδρομικές συνδέσεις της Θεσσαλονίκης με τα Βαλκάνια και ο σχεδιασμός που υπάρχει σε αυτόν τον τομέα.**

Όπως αναφέρω και παραπάνω στόχος μας είναι να καταστεί η Θεσσαλονίκη σιδηροδρομική κομβική πύλη των Βαλκανίων. Ένα βήμα λοιπόν πιο κοντά στην επίτευξη αυτού του στόχου, δηλαδή στην επανέναρξη των διεθνών σιδηροδρομικών δρομολογίων, είναι και η δημοπράτηση του έργου σηματοδότησης στη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Ειδομένης.

Με το έργο αυτό, ολοκληρώνεται ο εκσυγχρονισμός της μονής ηλεκτροκίνητης πλέον σιδηροδρομικής γραμμής που οδηγεί στα σύνορα με τα Δυτικά Βαλκάνια και από εκεί στην Κεντρική και Δυτική Ευρώπη, και ανοίγει ο δρόμος για τα διεθνή επιβατικά δρομολόγια που εδώ και χρόνια είναι σχεδόν ανενεργά. Η σύνδεση με τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη πρόκειται να δώσει μεγάλη ώθηση στους σιδηροδρομικούς παρόχους τόσο σε επιβατικό επίπεδο όσο και σε εμπορευματικό.

## **Υπάρχουν πλάνα για νέες προσλήψεις στη Θεσσαλονίκη; Πόσους εργαζόμενους απασχολεί αυτή τη στιγμή ο ΟΣΕ στην πόλη;**

Η ενίσχυση του Οργανισμού με ανθρώπινο δυναμικό είναι στις προτεραιότητες της Διοίκησης του Ο.Σ.Ε. και στο πλαίσιο αυτό, σε συνεργασία με το Υπουργείο Υποδομών & Μεταφορών, στοχεύουμε άμεσα στην πρόσληψη προσωπικού, σε συνέχεια της πολιτικής που ήδη εφαρμόζεται και σε άλλους φορείς στον τομέα των μεταφορών. Εφαρμόζοντας το μέτρο της κινητικότητας των υπαλλήλων (μετατάξεις-μεταθέσεις), άμεσα θα ενταχθεί στον Οργανισμό

πιστεύουμε σημαντικός αριθμός υπαλλήλων. Στις προθέσεις μας όμως είναι και οι στοχευμένες προσλήψεις με εξειδικευμένο προσωπικό. Αυτονόητο είναι ότι από αυτό το νέο ανθρώπινο δυναμικό προορίζεται να ενισχύσει και τις Υπηρεσίες της Θεσσαλονίκης, στις οποίες σήμερα απασχολούνται περίπου 300 εργαζόμενοι.

## **Πώς προχώρα η σιδηροδρομική σύνδεση με τον ΟΛΘ, όσον αφορά και στην κατασκευή νέων συνδέσεων;**

Στρατηγικό ρόλο αποκτά το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, κυρίως ως προς τις εξαγωγές, συνδεδεμένο με το διαρκώς αναβαθμιζόμενο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η μοναδική γραμμή σήμερα που συνδέει το Λιμάνι Θεσσαλονίκης (ΟΛΘ) με το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι η γραμμή Λιμανιού, η οποία εκτείνεται από τον Εμπορικό Σταθμό Θεσσαλονίκης (ΘΝ) έως την Πύλη 11 του ΟΛΘ. Είναι μήκους 800 μ., μη ηλεκτροδοτούμενη, πάνω της «κουμπώνουν» δέκα αλλαγές τροχιάς, από τις οποίες οι συρμοί μπορούν να κατευθυνθούν σε υπόλοιπες γραμμές του Εμπορικού Σταθμού, αλλά και σε άλλες εγκαταστάσεις του ΟΣΕ (π.χ. εγκαταστάσεις Τεχνικού Συνεργείου Θεσ/νίκης).

Πρόσφατα, η συγκεκριμένη γραμμή ανακαινίστηκε με σύγχρονα υλικά στην επιδομή της (στρωτήρες, σιδ/χιές, αλλαγές κτλ), συμπεριλαμβάνοντας και την ανακαίνιση της Ισόπεδης Διάβασης στην 26ης Οκτωβρίου με ινοπλισμένο σκυρόδεμα.

Παράλληλα, η ΕΡΓΟΣΕ προχωρά η διαδικασία για τη σιδηροδρομική γραμμή που θα συνδέει τον 6ο προβλήτα του ΟΛΘ με την υφιστάμενη γραμμή Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Υπάρχει προμελέτη και ο προγραμματισμός της ΕΡΓΟΣΕ είναι το έργο να ενταχθεί στη διαδικασία του ανταγωνιστικού διαλόγου για την άμεση υλοποίησή του. Στόχος της νέας σύνδεσης είναι να αυξήσει το σιδηροδρομικό μεταφορικό έργο που εκτελείται μέσω του Σταθμού Εμπορευματοκιβωτίων του λιμανιού. Η χάραξη της νέας σιδηροδρομικής γραμμής μήκους τριών χιλιομέτρων, έχει αρχή μέσα στο λιμάνι και εξέρχεται από την πύλη των φορτηγών προς την επαρχιακή οδό Θεσσαλονίκης-Καλοχωρίου.

ΠΗΓΗ: epixeiro.gr