

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ



Με καρδιά την Καλαμπάκα, το δυτικό τμήμα της λεγόμενης σιδηροδρομικής Εγνατίας, από Θεσσαλονίκη μέχρι Ηγουμενίτσα, είναι σήμερα ένα από τα έργα που οραματίζεται για τα επόμενα χρόνια η χώρα μας. Αν και έχει κατηγορηθεί ως ένα Φαραωνικό έργο που οικονομικά δεν θα είναι βιώσιμο, η σιδηροδρομική σύνδεση των περιοχών της Δυτικής Μακεδονίας και Ηπείρου αλλά και η σύνδεση της Θεσσαλίας με το νότιο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας συμβάλλει στη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού πλέγματος που με τις κατάλληλες πολιτικές μπορεί να φέρει σημαντική αναπτυξιακή διάσταση σε αυτές τις Περιφέρειες.

Αν και η κουβέντα έχει στραφεί γύρω από το ανατολικό τμήμα που έχει έντονο εμπορικό ενδιαφέρον λόγω της σύνδεσης με τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, το δυτικό τμήμα είναι αυτό που από τη μία θα καλύψει δυσπρόσιτες σήμερα περιοχές της χώρας αλλά και θα προσφέρει σύνδεση με Αλβανία και Σκόπια και δυνητικά με την Ιταλία.

Το σημείο κλειδί στα έργα αυτά είναι η Καλαμπάκα. Σήμερα είναι τερματικός της Γραμμής Παλιοφάρσαλος-Καλαμπάκα, κλάδος συνδέεται με την Αθήνα ως κλάδος του ΠΑΘΕΠ. Μάλιστα προβλέπεται μέχρι το 2022 να έχει λειτουργήσει σηματοδότηση-ηλεκτροκίνηση συρρικνωνοντας την χρονοαπόσταση σε κάτω από 3 ώρες.

Το Δυτικό τμήμα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας σχεδιάζεται με μονή γραμμή και ταχύτητες 160-200χλμ, έχει 2 βασικά νέα έργα που θα δημιουργήσουν μία ενιαία γραμμή μέχρι τη Θεσσαλονίκη που είναι άλλωστε ο πυρήνας του έργου. Το συνολικό κόστος σύμφωνα με σιδηροδρομικά στελέχη δεν είναι τόσο εξωφρενικό όσο αρχικά υπολογιζόταν (γινόταν λόγος για 5 και πλέον δισ.ευρώ) καθώς στο σύνολο τους υπολογίζονται σε περίπου 1,65δισ.ευρώ, ποσό που θα μπορούσε δυνητικά σε μία περίοδο 10-15 ετών να εξευρεθεί μέσα από διάφορα κανάλια χρηματοδότησης.

Το πρώτο είναι η νέα μονή γραμμή Καλαμπάκα-Κοζάνη (με σύνδεση και των Γρεβενών-Σιάτιστας) μήκους 105χλμ. Εδώ μάλιστα υπάρχει και μία μεγάλη ιστορία καθώς έχουν εκτελεστεί έργα υποδομής την περίοδο 1927-1932 σε ποσοστό που ιστορικοί παράγοντες του σιδηρόδρομου υποστηρίζουν ότι αγγίζει το 67% και μία ενδεχόμενη μελέτη θα μπορούσε να τα λάμβανε υπόψη της σε μία μελλοντική προσπάθεια υλοποίησης. Μάλιστα αν κάποιος πάει κατά μήκος της χάραξης αυτής, θα δει τα έργα που είχαν εκτελεστεί, με την ύπαρξη ακόμα και σηράγγων. Ωστόσο σιδηροδρομικά στελέχη υποστηρίζουν ότι τόσες δεκαετίες μετά τα έργα αυτά επί της ουσίας δεν αποτελούν "βάση" για την υλοποίηση ενός project.

Η τότε προσπάθεια αν και ξεκίνησε με φιλόδοξες προοπτικές και μάλιστα με την Ελληνική Κυβέρνηση (επί Πάγκαλου) να παίρνει δάνειο 21εκατ.δολαρίων (μεγάλο ποσό για την εποχή) για την υλοποίηση του, κόλλησε στην παγκόσμια οικονομική κρίση του 30' και με τις ακόλουθες πολεμικές περιπέτειες της χώρας δεν μπορούσε ποτέ να βγει από τα συρτάρια και να μπει στο τραπέζι των έργων. Σήμερα, το κόστος των έργων εκτιμάται σε περίπου 400εκατ.ευρώ ενώ περιλαμβάνει σηματοδότηση-ηλεκτροκίνηση και την δημιουργία σταθμών. Επιπρόσθετα μελετάται και η σύνδεση Κοζάνης-Βέροιας ως by pass της σημερινής γραμμής με εκτιμώμενο κόστος 250εκατ.ευρώ που θα μειώσει ακόμα περισσότερο την χρονοαπόσταση Θεσσαλονίκης-Ηγουμενίτσας.

Το δεύτερο τμήμα είναι το Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα. Με μήκος 152χλμ αυτό το τμήμα θα ενώσει οριστικά την ιστορική πρωτεύουσα της Ηπείρου και το κύριο λιμάνι εξόδου προς Ιταλία και Δυτική Ευρώπη με το εσωτερικό δίκτυο της χώρας και ειδικότερα για τα εμπορευματικά φορτία με τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης αλλά και της Αλεξανδρούπολης. Εδώ μάλιστα έχει σχεδιαστεί και η μεγαλύτερη σιδηροδρομική σήραγγα της χώρας, στην περιοχή της Κατάρρας με μήκος που ξεπερνά τα 10χλμ. Το κόστος της μονής γραμμής έχει εκτιμηθεί σε περίπου 1 δισ.ευρώ.

Η Καλαμπάκα κλειδί για να πάει το τρένο Ιωάννινα, Ηγουμενίτσα και Κοζάνη

Συντάχθηκε απο τον/την neoiagones.gr
Τετάρτη, 05 Σεπτέμβριος 2018 11:27 -

Η σημασία αυτής της γραμμής μπορεί να είναι δυνητικά ακόμα μεγαλύτερη καθώς η γραμμή Πειραιάς-Ηγουμενίτσα θα μπορέσει να αποφορτίσει την βασική γραμμή προς Ειδομένη και να δώσει μεγάλες αναπτυξιακές προοπτικές στο χώρο των Logistics στις περιοχές από όπου θα περνά το τρένο. Για τα Ιωάννινα θα σημάνει σύνδεση με τα δύο μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας πράγμα που θα αποτελέσει για την πόλη την περαιτέρω αναβάθμιση της ως κόμβου, τουριστικού και πολιτιστικού προορισμού και νέες επιχειρηματικές ευκαιρίες για την ευρύτερη περιοχή που ήδη με την Εγνατία και την Ιόνια Οδό είδε να μεταμορφώνεται προς το καλύτερο.

Ένα πολύ ενδιαφέρον στοιχείο είναι πως για αυτό το τμήμα σύμφωνα με πληροφορίες του ypodomes.com υπάρχουν εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι (με δημοσιευμένη ΚΥΑ) και αυτό που χρειάζεται για την ολοκλήρωση της ωρίμανσης του έργου είναι οι οριστικές μελέτες που θα μπορούσαν μελλοντικά να οδηγήσουν στην υλοποίηση του.

Εξίσου σημαντικό είναι το γεγονός πως αυτή η δυτική πλευρά της Σιδηροδρομικής Εγνατίας θα μπορεί να συνδεθεί με το Αλβανικό σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά και με τα Σκόπια ως δεύτερη επιλογή κάνοντας το όλο έργο Διευρωπαϊκό και ανοίγοντας την κάνουλα της Ευρωπαϊκής χρηματοδότησης που από την πλευρά της έχει ξεκαθαρίσει ότι το μέλλον των συγκοινωνιών στην Ευρώπη είναι σιδηροδρομικό και έχει ως προτεραιότητα την υλοποίηση τέτοιων έργων.

πηγή: ypodomes.com