

« Μελέτες Δυτικών Επεκτάσεων (Καλαμπάκα – Γιάννενα, Γιάννενα – Ηγουμενίτσα, Καλαμπάκα – Κοζάνη – Καστοριά και Γιάννενα – Αντίρριο)»

1. Εισαγωγή:

Το έργο αποτελεί τμήμα του ευρύτερου σχεδιασμού ανάπτυξης και αναβάθμισης του σιδηροδρομικού δικτύου της Ελλάδας, το οποίο ολοκληρώνεται με την κατασκευή του επονομαζόμενου «Δυτικού σιδηροδρομικού άξονα». Ο Δυτικός σιδηροδρομικός άξονας αποτελείται συνολικά από τις παρακάτω νέες σιδηροδρομικές συνδέσεις:

- α) Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα
- β) Καλαμπάκα – Σιάτιστα – Κοζάνη και Καστοριά, και
- γ) Ιωάννινα - Αντίρριο.

Στόχος της σύνδεσης αυτής είναι η δημιουργία άξονα επικοινωνίας μεταξύ της Δυτικής και της Κεντρικής - Ανατολικής Ελλάδας. Η σύνδεση αυτή αποτελεί σημαντική δίοδο μεταφορών μεταξύ Ελλάδος και Ευρώπης καθόσον καταλήγει στον λιμένα της Ηγουμενίτσας, έναν από τους κυριότερους δυτικούς λιμένες της χώρας, και κατ' επέκταση στην Ιταλία, ενώ η σύνδεση με την Καστοριά δίνει τη δυνατότητα επέκτασης του δικτύου προς Δυράχιο (Αλβανία).

Η σιδηροδρομική σύνδεση των μεγάλων πόλεων της Δυτικής Ελλάδας, θα άρει την απομόνωση της περιφέρειας και θα προσφέρει προοπτικές ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή μελέτης. Επιπλέον, η συνδυασμένη λειτουργία σιδηροδρόμου και λιμένων της χώρας εξασφαλίζει την οικονομική βιωσιμότητα των ενταγμένων έργων, αφού εκτιμάται ότι ο ΟΣΕ λόγω των νέων συνδέσεων το 2015 θα αυξήσει σημαντικά το επιβατικό και κυρίως εμπορευματικό μεταφορικό του έργο μέσω της συνδυασμένης λειτουργίας.

2. Μελετητικό έργο:

Στα πλαίσια της μελέτης του πολυσύνθετου αντικειμένου του Δυτικού Άξονα, το συνολικό έργο διαιρέθηκε σε τμήματα και φάσεις (α' και β') και ανατέθηκαν οι παρακάτω μελέτες:

Α' φάση μελετών:

Α.Δ.	Μελέτη	Προεκτ. Αμοιβή
1100	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Καλαμπάκα – Δήμητρα (α' φάση)	3.075.000
1103	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Δήμητρα – Σιάτιστα (Α' φάση)	3.155.000
1107	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Σιάτιστα - Κοζάνη	2.890.000
1108	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Σιάτιστας – Καστοριάς (α' φάση)	3.330.000
1110	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα (α' φάση)	4.590.000
1114	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα (α' φάση)	4.685.000

Β' φάση μελετών:

ΑΔ	Μελέτη	Προεκτ. Αμοιβή
1101	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Καλαμπάκα-Δήμητρα, μελέτη σήραγγας (β' φάση)	3.200.000
1102	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Καλαμπάκα-Δήμητρα, μελέτη τεχνικών έργων και Cut & Cover (β' φάση)	2.600.000
1104	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Δήμητρα – Σιάτιστα (β' φάση) από χ.θ. 44+500 έως 54+700	3.290.000
1105	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Δήμητρα – Σιάτιστα (β' φάση) από χ.θ. 54+700 έως 69+000	3.470.000
1106	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Δήμητρα – Σιάτιστα (β' φάση) από χ.θ. 69+000 έως 83+500	2.750.000
1109	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Σιάτιστας – Καστοριάς (β' φάση)	3.610.000
1111	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα από χ.θ. 0+000 έως 40+150 (β' φάση)	6.500.000
1112	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα από χ.θ. 40+150 έως 53+500 (β' φάση)	6.800.000
1113	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα από χ.θ. 53+500 έως 76+199 (β' φάση)	6.950.000

1115	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα από χ.θ. 0+000 έως 16+300(β' φάση)	6.320.000
1116	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα από χ.θ. 16+300 έως 43+200 (β' φάση)	7.015.000
1117	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα από χ.θ. 43+200 έως 78+000 (β' φάση)	7.350.000

Οι μελέτες της **A' φάσης** περιέχουν τα αντικείμενα μελετών Χάραξης σιδηροδρομικής γραμμής και αποκατάστασης του τοπικού οδικού δικτύου, Φωτογραμμετρικές και Τοπογραφικές Αποτυπώσεις – Κτηματολόγιο, Περιβαλλοντική μελέτη, Γεωλογική έρευνα και μελέτη, Υδραυλική μελέτη αποχέτευσης και Γεωτεχνική έρευνα και μελέτη. Οι μελέτες της Β' φάσης περιέχουν τα αντικείμενα μελετών Στατικών, Γεωλογικών και Γεωτεχνικών μελετών και ερευνών.

Ο χρόνος εκπόνησης των μελετών της Α' φάσης και της Β' Φάσης (χωρίς τις ενδιάμεσες εγκρίσεις) είναι 12 μήνες έκαστη.

Η χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής μελετάται:

- α. Για μονή γραμμή εύρους 1,435 μ.
- β. Για μέγιστη ταχύτητα $V = 160$ χλμ/ώρα ή και μεγαλύτερη όπου αυτό είναι εφικτό.

Σε δυσχερή τμήματα είναι δυνατό να μειωθεί η μέγιστη ταχύτητα στα 120 χλμ/ώρα. Η μέγιστη κατά μήκος κλίση έχει οριστεί σε 20‰.

Η νέα σιδηροδρομική γραμμή θα είναι πλήρως ηλεκτροκινούμενη, τηλεδιοικούμενη και αμφίδρομα σηματοδοτούμενη επιτυχάνοντας έτσι τις προβλεπόμενες υψηλές ταχύτητες και την ανταπόκριση του δικτύου στον προβλεπόμενο κυκλοφοριακό φόρτο. Παράλληλα, στις περιοχές διέλευσης η χάραξη πραγματοποιείται με σεβασμό στο φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον της περιοχής.

Τα βασικά χαρακτηριστικά των υπό μελέτη τμημάτων παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες:

Πίνακας 1: Τμήμα Καλαμπάκα – Δήμητρα

συνολικό μήκος σ.γ. (χλμ)	44,5	%
μήκος σε ελεύθερη γραμμή (χλμ)	35,85	80 %
ΤΕΧΝΙΚΑ		
πλήθος υπόγειων έργων	2	20 %
μήκος σηράγγων (χλμ)	8,65	
μέγιστο μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	8,25	
πλήθος γεφυρών	4	3 %
μήκος γεφυρών (χλμ)	1,23	
μέγιστο μήκος γέφυρας (χλμ)	900	
Σιδηροδρομικοί Σταθμοί		
Σ.Σ. Καλαμπάκας		
Σ.Σ. Ανοίγματα		
Σ.Σ. Δήμητρα		

Πίνακας 2: Τμήμα Δήμητρα – Σιάτιστα

συνολικό μήκος σ.γ. (χλμ)	45,8	%
μήκος σε ελεύθερη γραμμή (χλμ)	33,65	73 %
ΤΕΧΝΙΚΑ		
πλήθος υπόγειων έργων	21	27 %
μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	12,15	
μέγιστο μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	1,490	
πλήθος γεφυρών	27	12 %
μήκος γεφυρών (χλμ)	5,52	
μέγιστο μήκος γέφυρας (χλμ)	650	
Σιδηροδρομικοί Σταθμοί		
Σ.Σ. Δήμητρας		
Σ.Σ. Μικροκλεισούρας		
ΣΣ Σιάτιστας		

Πίνακας 3: Τμήμα Σιάτιστα – Κοζάνη

συνολικό μήκος σ.γ. (χλμ)	23,5	%
μήκος σε ελεύθερη γραμμή (χλμ)	18,61	79 %
ΤΕΧΝΙΚΑ		
πλήθος υπόγειων έργων	4	21 %
μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	4,89	
μέγιστο μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	1,8	
πλήθος γεφυρών	12	2 %
μήκος γεφυρών (χλμ)	0,36	
μέγιστο μήκος γέφυρας (χλμ)	40	
Σιδηροδρομικοί Σταθμοί		
Σ.Σ. Σιάτιστας		
Σ.Σ. Ξηρολίμνης		
Σ.Σ. Βατερό		
Σ.Σ. Κοζάνη		

Πίνακας 4: Τμήμα Σιάτιστα – Καστοριά

συνολικό μήκος σ.γ. (χλμ)	52,5	%
μήκος σε ελεύθερη γραμμή (χλμ)	51,62	98 %
ΤΕΧΝΙΚΑ		
πλήθος υπόγειων έργων	2	2 %
μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	0,88	
μέγιστο μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	0,56	
πλήθος γεφυρών	30	5 %
μήκος γεφυρών (χλμ)	2,44	
μέγιστο μήκος γέφυρας (χλμ)	0,36	
Σιδηροδρομικοί Σταθμοί		
ΣΣ Σιάτιστας		
Σ.Σ. Αγ. Παντελεήμονα		
Σ.Σ. Αλιάκμονα		
Σ.Σ. Άργος Ορεστικό (εμπορευματικός)		
Σ.Σ. Καστοριάς		

Πίνακας 5: Τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα

συνολικό μήκος σ.γ. (χλμ)	81,8	%
μήκος σε ελεύθερη γραμμή (χλμ)	42,07	51
ΤΕΧΝΙΚΑ		
πλήθος υπόγειων έργων	6	49
μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	39,73	
μέγιστο μήκος υπόγειων έργων(χλμ)	10,34	
πλήθος γεφυρών	19	15
μήκος γεφυρών (χλμ)	12	
μέγιστο μήκος γέφυρας (χλμ)	1,05	
Σιδηροδρομικοί Σταθμοί		
Σ.Σ. Καλαμπάκας		
ΣΣ Μαλακασίου		
ΣΣ Ανθοχωρίου		
ΣΣ Μουργκανίου		
ΣΣ Ανθοχωρίου		

Πίνακας 6: Τμήμα Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα

συνολικό μήκος σ.γ. (χλμ)	75	%
μήκος σε ελεύθερη γραμμή (χλμ)	41,2	55 %
ΤΕΧΝΙΚΑ		
πλήθος υπόγειων έργων	17	45 %
μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	33	
μέγιστο μήκος υπόγειων έργων (χλμ)	7,7	
πλήθος γεφυρών	29	5 %
μήκος γεφυρών (χλμ)	3,78	
μέγιστο μήκος γέφυρας (χλμ)	460	
Σιδηροδρομικοί Σταθμοί		
Εμπορευματικός Σταθμός Ηγουμενίτσας		
Επιβατικός Σταθμός Ηγουμενίτσας		
Σταθμός Κρυσταλλοπηγής		
Σταθμός Αγ. Νικολάου		
Εμπορευματικός Σταθμός Ιωαννίνων (Καστρίτσας)		
Επιβατικός Σταθμός Ιωαννίνων		

Όσον αφορά στο **Τμήμα Ιωάννινα – Αντίρριο**, έχει εκπονηθεί μελέτη Σκοπιμότητας, και στο εγγυς μέλλον θα δημοπρατηθούν και οι αντίστοιχες μελέτες.

3. Συμπέρασμα

Σύμφωνα με όσα αναφέρθηκαν παραπάνω, η σύνδεση της Δυτικής Ελλάδας σιδηροδρομικά με το υπόλοιπο δίκτυο αποτελεί ένα μεγάλο μεγέθους και σημασίας έργο. Παράλληλα, αποτελεί μία τεχνική πρόκληση, στην οποία ο ΟΣΕ είναι έτοιμος να ανταπεξέλθει, ανταποκρινόμενος στις τεχνικές ιδιομορφίες του έργου, σεβόμενος τις περιβαλλοντικές ιδιαιτερότητες της περιοχής διέλευσης, αλλά και τις απαιτήσεις της κοινωνίας για υψηλού επιπέδου σιδηροδρομικό δίκτυο υποδομής.