ΤΕΧΝΙΚΟ ΕΠΙΜΕΛΗΤΗΡΙΟ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΕΕ / ΤΚΜ

Πρέντζας Σωτήρης Αγρ/μος Τοπ/φος Μηχανικός μέλος της Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ
Λάτσιος Ζαχαρίας Πολιτικός Μηχανικός Διευ/ντής Ο.Σ.Ε. Μακεδονίας - Θράκης
Φώλας Απόστολος Πολιτικός Μηχανικός. Ο.Σ.Ε.
Μπούτσικας Θεμιστοκλής Πολιτικός Μηχανικός Ο.Σ.Ε.
Νάτσινας Θεόδωρος, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ 2

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι 5

1) ΓΕΝΙΚΑ – ΕΙΣΑΓΩΓΗ 5

2) ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΕΕ / ΤΚΜ ΓΙΑ ΤΗ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ» 5

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ 7

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ»

1) ΟΡΙΣΜΟΣ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ 7

2)ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ 7

3)ΧΑΡΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ 13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ 14

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

1) ΓΕΝΙΚΑ 14

2) ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ 14

3) ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 15

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV 17

ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

1) ΓΕΝΙΚΑ 17

2) ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ 17

3) ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ 19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V 21

ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ

1) ΜΕΤΡΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ 21

2) ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ 22

3)Ο ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ No 29 ΤΕΝ – Τ 25

4) Η ΣΙΔ/ΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ Χ ,IV , IX 27

5)ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Ο. Σ. Ε. 30

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI 35

ΔΥΤΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ

1)ΙΣΤΟΡΙΚΟ 35

2)ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ 36

3)ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ 37

4)ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ – ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ 38

5)ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ 40

5.1) ΓΕΝΙΚΑ 40

5.2) ΤΜΗΜΑ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ - ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ 41

5.3) ΤΜΗΜΑ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ 42

5.4) ΤΜΗΜΑ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ – ΚΟΖΑΝΗΣ – ΒΕΡΟΙΑΣ 42

5.5) ΤΜΗΜΑ ΣΙΑΤΙΣΤΑΣ - ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ 46

5.6) ΤΜΗΜΑ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ – ΡΙΟΥ 46

5.7) ΠΙΝΑΚΑΣ Μελετών 48

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII 50

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ – ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ ΕΞΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΡΚΙΑ

1) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ 50

2)ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ Ο.Σ.Ε. 51

3) ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΝΕΩΝ ΧΑΡΑΞΕΩΝ 53

3.1) Νέα χάραξη Βέροιας – Κοζάνης 53

3.2) Γραμμή Θεσσαλονίκη – Λαχανόκηποι – Ωραιόκαστρο - Λητή – Λαγκαδάς – Αμφίπολη – Μυρίνη (Ν. Ζίχνη Σερρών) 54

3.3) Προαστιακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης 56

4)ΣΥΝΔΕΣΗ ΚΑΒΑΛΑΣ ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ 58

5) ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΡΚΙΑ 60
(Κήποι – Παράλια Αν. Θράκης – Κωνσταντινούπολη)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII 61

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ Τ.Ε.Ε.

1) ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΗΠΕΙΡΟΥ 61

2) ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ Κ.Δ.ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ 64

3) ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ 66

4) ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ 68

5) ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΘΡΑΚΗΣ 72

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX **74**

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 74

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ 74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ Ι

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ι.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών θεωρείται σήμερα και διεθνώς ένας άξονας προτεραιότητας των συγκοινωνιακών πολιτικών. Όπως τονίζει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη Λευκή Βίβλο για την Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών (2002):

> *«Οι σιδηροδρομικές μεταφορές αποτελούν τον στρατηγικό τομέα -με την κυριολεκτική έννοια του όρου- που θα καθορίσει, ιδίως για τα εμπορεύματα, την επιτυχία της εκ νέου εξισορρόπησης»* του μεταφορικού έργου μεταξύ των διαθέσιμων μέσων με μείωση του ποσοστού που κρατούν οι οδικές μεταφορές.

Η συνεχής αύξηση των οδικών μεταφορών θεωρείται ότι πρέπει να ανακοπεί και να μειωθεί καθώς δημιουργεί φαινόμενα συμφόρησης που συνεχώς αυξάνονται και επεκτείνονται, δυσχεραίνει την οικονομική ανάπτυξη της Ένωσης και επιβαρύνει τις συνθήκες του περιβάλλοντος.

Αντίθετα, τα σιδηροδρομικά μέσα μπορούν να προσφέρουν μεγαλύτερη μεταφορική ικανότητα (με την κατάλληλη ανάπτυξή τους), με μικρότερη περιβαλλοντική επιβάρυνση και να συνεισφέρουν στην αποσύνδεση της οικονομικής ανάπτυξης από την αύξηση της οδικής κυκλοφορίας.

Η Λευκή Βίβλος αναφέρει τον συνεχώς μειούμενο ρόλο του μεριδίου του μεταφορικού έργου στην Ε.Ε. Στις επιβατικές μεταφορές, τα οδικά μέσα κατέχουν μερίδιο της τάξης του 79%, οι σιδηροδρομικές 6% και οι αεροπορικές μεταφορές 5%, οι οποίες, όπως τονίζει η Βίβλος, ίσως, πλέον, να έχουν ξεπεράσει το μερίδιο του σιδηροδρόμου. Για τις εμπορευματικές μεταφορές, οι οδικές κατέχουν το 44% του συνόλου, οι ακτοπλοϊκές το 41%, οι σιδηροδρομικές 8% και η εσωτερική ναυσιπλοΐα 4%. Ειδικά για τον σιδηρόδρομο, το ποσοστό έχει ελαχιστοποιηθεί καθώς το 1970 ήταν 21%. Αντίθετα τονίζεται η επιτυχία των σιδηροδρόμων των ΗΠΑ να συγκεντρώνουν 40% των εμπορευματικών μεταφορών.

Αν η κατάσταση στην υπόλοιπη Ε.Ε. παρουσιάζεται δυσχερής (παρά την εντυπωσιακή σιδηροδρομική υποδομή που διαθέτουν) στην Ελλάδα είναι απογοητευτική. Το μερίδιο αγοράς επιβατικών μεταφορών είναι μικρότερο το 3% και εμπορευματικών μεταφορών βρίσκεται κάτω του 2%. Βασικοί λόγοι είναι η ελλιπής υποδομή και η κατάστασή της. Τα κυριότερα προβλήματα είναι η γραμμική (χωρίς βρόγχους) μορφή του δικτύου, το εύρος της γραμμής που παρουσιάζει μεγάλη ποικιλία με μόνο το 64% να είναι κανονικού εύρους, το πολύ μικρό ποσοστό που διαθέτει ηλεκτροκίνηση, η μη ολοκληρωμένη τηλεδιοίκηση και σηματοδότηση, κ.λ.π. τα οποία παρουσιάζονται αναλυτικά σε επόμενο κεφάλαιο.

Ι.2 ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΕΕ / ΤΚΜ ΓΙΑ ΤΗ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ»

Θέματα των Ελληνικών Σιδηροδρόμων αποτέλεσαν και κατά το παρελθόν αντικείμενο επεξεργασίας από το ΤΕΕ / ΤΚΜ και διατυπώθηκαν θέσεις και προτάσεις που αφορούσαν επιμέρους ζητήματα σχετικά με την κατάσταση και ασφάλεια του δικτύου, την βελτίωση και το εκσυγχρονισμό του καθώς και την αξιοποίηση των κονδυλίων των Β' και Γ' ΚΠΣ .

Στο πρόσφατο παρελθόν στα πλαίσια λειτουργίας της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής και Περιφερειακής Ανάπτυξης συστήθηκε Ομάδα Εργασίας η οποία μαζί με εκπροσώπους από το Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης , τον Ο. Σ. Ε. και τον Οργανισμό Θεσσαλονίκης διερεύνησε τη δυνατότητα ανάπτυξης Προαστιακού Σιδηροδρόμου στην Κεντρική Μακεδονία και κατέληξε σε συγκεκριμένες προτάσεις τις οποίες κοινοποίησε στους αρμόδιους φορείς.

Η κατάσταση του υφιστάμενου δικτύου και των λοιπών εγκαταστάσεων των Σιδηροδρόμων στη χώρα μας και ειδικότερα στη Βόρεια Ελλάδα δημιουργούν προβληματισμό και ανησυχία για το μέλλον των σιδηροδρόμων στη χώρα μας.

Πεποίθηση όλων πλέον είναι ότι ο σιδηρόδρομος, αν και το πλέον οικολογικό και φιλικό προς το περιβάλλον Μέσο Μαζικής Μεταφοράς, στην Ελλάδα για πολλές δεκαετίες έχει αφεθεί στην τύχη του.

Η συχνότητα των δυστυχημάτων το τελευταίο διάστημα (πέντε θανατηφόρα σε διάστημα έξι μηνών) θα πρέπει να αφυπνήσουν τους υπεύθυνους της πολιτείας και να χαράξουν νέα ενεργή πολιτική για τους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους.

Ο ρυθμός εξέλιξης των έργων εκσυγχρονισμού και βελτίωσης δικτύου και εγκαταστάσεων είναι βραδύς παρά την ευχέρεια διάθεσης των αναγκαίων κονδυλίων στα πλαίσια των Β' και Γ' Κοινοτικού Πλαισίου. Επίσης παρά τις εξαγγελίες και τις αναθέσεις μελετών για τη διασύνδεση της Ηπείρου και της Δυτικής Μακεδονίας το θέμα φαίνεται να έχει τεθεί σε δεύτερη προτεραιότητα και ο χρονικός ορίζοντας του 2014 φαντάζει ανέφικτος.

Με βάση τον παραπάνω προβληματισμό η Διοικούσα Επιτροπή του ΤΕΕ/ΤΚΜ αφού έλαβε υπ' όψη της την εισήγηση της Μόνιμης Επιτροπής Έργων Υποδομής και Περιφερειακής Ανάπτυξης, συγκρότησε Ομάδα Εργασίας από πέντε συναδέλφους με αντικείμενο τη μελέτη του έργου: «Σιδηροδρομική Εγνατία».

Η Ομάδα Εργασίας είχε ως αντικείμενο:

1. Την επεξεργασία προτάσεων που έχουν κατατεθεί από το Υπουργείο Μεταφορών, τον ΟΣΕ, τα Ελληνικά Πολυτεχνεία ή άλλους φορείς.
2. Τη συγκέντρωση στοιχείων μελετών που έχουν εκπονηθεί από τον ΟΣΕ για τον συγκεκριμένο άξονα Ηγουμενίτσας-Αλεξανδρούπολης.
3. Την συγκέντρωση στοιχείων των έργων που μελετώνται, προγραμματίζονται ή υλοποιούνται και σχετίζονται με τη διασύνδεση της Ηπείρου και Δ. Μακεδονίας, καθώς και τη βελτίωση των υφιστάμενων τμημάτων στις άλλες περιφέρειες.
4. Τη καταγραφή και επεξεργασία των θέσεων του ΤΕΕ και των Περιφερειακών Τμημάτων Ηπείρου, Θεσσαλίας, Δυτικής, Κεντρικής και Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης που έχουν κατά καιρούς διατυπωθεί.

Η Ομάδα Εργασίας απευθύνθηκε σε διάφορους φορείς όπως το ΕΜΠ ,την Πολυτεχνική Σχολή του ΑΠΘ, το ΣΑΣ Θεσσαλονίκης για την καταγραφή προτάσεων και μελετών καθώς επίσης την ΕΡΓΟΣΕ και τον ΟΣΕ ,για τη συλλογή του απαραίτητου υλικού και κυρίως σχεδιασμού, εκπονούμενων μελετών, εκτελούμενων και προγραμματιζόμενων έργων.

Κατέγραψε σειρά άρθρων , εισηγήσεων και ανακοινώσεων σχετικών με τους Ελληνικούς Σιδηροδρόμους και ειδικότερα με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Βόρειας Ελλάδος.

Κατέγραψε επίσης συνοπτικά τους στόχους και τις κατευθύνσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης σε σχέση με τις Σιδηροδρομικές Μεταφορές όπως αυτές προκύπτουν από συγκεκριμένες Οδηγίες και Αποφάσεις της γενικότερα αλλά και σε

ότι έχει σχέση με την ανάπτυξη των Σιδηροδρόμων στην Ελλάδα και ειδικότερα με τη Σιδηροδρομική Εγνατία.

Προκειμένου να συλλεχθούν και καταγραφούν οι απόψεις ,θέσεις και προτάσεις των άλλων Περιφερειακών Τμημάτων , αλλά και αυτές των εκεί τοπικών κοινωνιών καθώς και οι προτεραιότητες και οι ιεραρχήσεις των για το συγκεκριμένο θέμα, ζητήθηκε ο ορισμός ενός εκπροσώπου από κάθε Τμήμα για τη συμμετοχή του στην ομάδα εργασίας και να λειτουργήσει σαν σύνδεσμος με τη συσταθείσα Ομάδα Εργασίας του Τμήματός μας και το αντίστοιχο Περιφερειακό Τμήμα.

Η Ομάδα Εργασίας επεξεργάσθηκε και αξιολόγησε το υλικό που συνέλεξε και κατέγραψε, καταχωρώντας στο τεύχος αυτό στοιχεία προτάσεων, αποφάσεων, μελετών κτλ κατέληξε δε σε συγκεκριμένα συμπεράσματα και προτάσεις που καταγράφονται στο κλείσιμο του τεύχους αυτού.

Το αποτέλεσμα αυτής της δουλειάς, οι προτάσεις και τα συμπεράσματα της διευρυμένης Ομάδας Εργασίας, θα παρουσιασθούν σε κοινή εκδήλωση την άνοιξη του 2006 στη Θεσσαλονίκη.

Η σύνθεση της Ομάδας Εργασίας και οι εκπρόσωποι – σύνδεσμοι των άλλων Περιφερειακών Τμημάτων που συνεργάστηκαν στην παρούσα εργασία παρουσιάζονται παρακάτω:

ΟΜΑΔΑ ΕΡΓΑΣΙΑΣ ΤΕΕ / ΤΚΜ
ΓΙΑ ΤΗ « ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ »

Πρέντζας Σωτήρης Αγρ/μος Τοπ/φος Μηχανικός μέλος της Δ.Ε. του ΤΕΕ/ΤΚΜ
Λάτσιος Ζαχαρίας Πολιτικός Μηχανικός Διευ/ντής Ο.Σ.Ε. Μακεδονίας - Θράκης
Φώλλας Απόστολος Πολιτικός Μηχανικός. Ο.Σ.Ε.
Μπούτσικας Θεμιστοκλής Πολιτικός Μηχανικός Ο.Σ.Ε.
Νάτσινας Θεόδωρος, Πολιτικός Μηχανικός – Συγκοινωνιολόγος

ΕΚΠΡΟΣΩΠΟΙ – ΣΥΝΔΕΣΜΟΙ
ΑΛΛΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΤΕΕ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΗΠΕΙΡΟΥ
Σταμουλάκης Γιώργος Αντιπρόεδρος Διοικούσας Επιτροπής
Μακρής Κωνσταντίνος Μέλος » »

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΕΝΤΡ. ΚΑΙ ΔΥΤ.ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
Διαμάντος Κωνσταντίνος Πρόεδρος Διοικούσας Επιτροπής
Μπάκος Ηλίας Πρόεδρος Νομ /κής Επιτροπής Τρικάλων

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
Σιδηρόπουλος Δημήτριος Εκπρόσωπος ΤΕΕ / ΤΔΜ
Μόσχος Δημήτριος Εκπρόσωπος ΤΕΕ / ΤΔΜ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ
Αντωνιάδης Κωνσταντίνος Πρόεδρος Διοικούσας Επιτροπής
Τσαούσης Ηλίας Γεν. Γραμ. Διοικούσας Επιτροπής

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΘΡΑΚΗΣ
Πλέσιας Αργύρης Γεν. Γραμ. Διοικούσας Επιτροπής

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ «ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ»

ΙΙ.1 ΟΡΙΣΜΟΣ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

Με τον όρο «Σιδηροδρομική Εγνατία» αναφερόμαστε σε ένα δίκτυο που προτείνεται να εκτείνεται από την Ήπειρο ως την Θράκη και θα διέρχεται από την Δυτική, Κεντρική και Ανατολική Μακεδονία. Ο κεντρικός άξονας της Σιδηροδρομικής Εγνατίας καθορίζεται από τα δύο άκρα του, δηλαδή δυτικά τον λιμένα της Ηγουμενίτσας και ανατολικά το Πύθιο (τη συνοριακή διέλευση στα Ελληνοτουρκικά σύνορα). Στην Σιδηροδρομική Εγνατία συμπεριλαμβάνονται οι γραμμές που εξυπηρετούν και άλλες περιοχές εκατέρωθεν του κεντρικού αυτού άξονα, όπως περιφέρειες (π.χ. τη Θεσσαλία), πόλεις στην Μακεδονία και τη Θράκη (π.χ. βόρειος Ν. Έβρου, Καβάλα) και πόλους έλξης μετακινήσεων (π.χ. ΒΙ.ΠΕ.Θ.). Η Σιδηροδρομική Εγνατία είναι περίπου παράλληλη της οδικής Εγνατίας.

ΙΙ.2 ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

Το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο εκτείνεται στην Μακεδονία και τη Θράκη και περιλαμβάνει τις γραμμές

- Φλώρινα / Κοζάνη – Έδεσσα – Πλατύ – Θεσσαλονίκη.
- Λάρισα – Κατερίνη – Πλατύ – Θεσσαλονίκη.
- Θεσσαλονίκη – Ελληνο-«Γιουγκοσλαβικά» σύνορα (Ειδομένη).
- Θεσσαλονίκη – Ελληνο-Βουλγαρικά σύνορα (Προμαχώνας) / Σέρρες – Δράμα – Ξάνθη – Κομοτηνή – Αλεξανδρούπολη – Ελληνο-Τουρκικά σύνορα / Ορμένιο.

Επομένως, το υφιστάμενο δίκτυο επιτρέπει μετακινήσεις από την Φλώρινα και την Κοζάνη (στο δυτικό άκρο) ως τα ελληνοτουρκικά σύνορα (Πύθιο) και Ορμένιο (στο ανατολικό άκρο). Όπως και για την υφιστάμενη οδική Εγνατία, η παρούσα σιδηροδρομική υποδομή μπορεί να περιγραφεί ως «λειτουργική Σιδηροδρομική Εγνατία» με την έννοια ότι οι υφιστάμενες γραμμές, σε πολλά σημεία, δεν είναι οι ιδανικές ούτε ως προς τη χάραξή τους ούτε ως προς τα χαρακτηριστικά τους (γεωμετρικά και λειτουργικά). Τέλος, αυτή η υφιστάμενη «λειτουργική» Εγνατία δεν επεκτείνεται πέραν των δύο δυτικών απολήξεων (Κοζάνη / Φλώρινα) για να θεωρηθεί ως μια ολοκληρωμένη λειτουργική χάραξη. Προσωρινά, ακόμα και τμήματα των γραμμών προς Φλώρινα και Κοζάνη δεν κυκλοφορούνται καθώς εκτελούνται έργα βελτίωσης της γραμμής.

Αυτή τη στιγμή ορισμένα τμήματα των γραμμών της δυτικής Σιδηροδρομικής Εγνατίας (στη Δ. Μακεδονία, τη Θεσσαλία και την Ήπειρο) βρίσκονται υπό μελέτη.

ΙΙ.2.1 Ιστορικά στοιχεία

Η ανάπτυξη της σιδηροδρομικής γραμμής στην Βόρεια Ελλάδα (Μακεδονία – Θράκη) ξεκίνησε προ της απελευθέρωσής της (1912 – 1913) την περίοδο της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας.

Η πρώτη σιδηροδρομική γραμμή σε ελληνικά εδάφη που ανήκαν, τότε, στην Οθωμανική Αυτοκρατορία, ήταν η γραμμή Θεσσαλονίκη – Σκόπια – Μητροβίτσα,

που κατασκευάσθηκε το 1873 – 1874. Το 1888 έγινε η σύνδεση με το Βελιγράδι και εκείθεν με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ευρώπης.

Η κατασκευή της γραμμής αυτής έγινε από την Εταιρία Ανατολικών Σιδηροδρόμων (COMPANIE D' EXPLOTATION DES CHEMINS DE FER ORIENTAUX C.O.) του Βαρόνου Χίρστ και γερμανικά κεφάλαια. Σήμερα η γραμμή αυτή στο Ελληνικό έδαφος ονομάζεται γραμμή Θεσσαλονίκης – Ειδομένης (Θ-Ε).

Το 1892 κατασκευάζεται, πάλι με Γερμανικά κεφάλαια, η γραμμή Θεσσαλονίκης – Μοναστηρίου με την επωνυμία Salonique – Monastir (S.M) υπό την διοίκηση της Εταιρίας Ανατολικών Σιδηροδρόμων (C. O.). Σήμερα η γραμμή αυτή στο Ελληνικό έδαφος ονομάζεται γραμμή Θεσσαλονίκης – Φλώρινας (Θ-Φ).

Το 1893 έως το 1896 κατασκευάζεται η ενωτική γραμμή Θεσσαλονίκης Κωνσταντινούπολης από την εταιρία JONCTION SALONIQUE CONSTANINOPLE (JSC). Αργότερα έγιναν μικρότερες σημπληρωματικές στρώσεις για να ολοκληρωθεί στην σημερινή μορφή της γραμμής Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης (Θ-Α) και Αλεξανδρούπολης – Ορμενίου (Α-Ο).

Από τότε οι γραμμές αυτές απετέλεσαν το κύριο και σχεδόν αποκλειστικό δίκτυο των σιδηροδρόμων Μακεδονίας – Θράκης με μικρές τροποποιήσεις, ως προς την αρχική χάραξη και με μικρές επεκτάσεις κυρίων γραμμών με κυριότερες :

Την κατασκευή της γραμμής Αμυνταίου – Κοζάνης (ΑΜ-ΚΖ) μήκους 60 χλμ το 1960 και την κατασκευή της γραμμής Στρυμόνα – Προμαχώνα (ΣΚ-ΠΜ) μήκους 14,5 χλμ το 1963.

ΙΙ.2.2 Η κατάσταση σήμερα

- Το δίκτυο των κύριων σιδηροδρομικών γραμμών στη γεωγραφική περιοχή Μακεδονίας – Θράκης έχει μήκος 1080 χιλιόμετρα γραμμής κανονικού εύρους (1435 χιλιοστά). Αποτελεί το δίκτυο αυτό το 45% του συνολικού σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας και το 65% του συνολικού σιδηροδρομικού δικτύου κανονικού εύρους γραμμής.
- Το συνολικό της ηλεκτροδοτούμενης γραμμής σε όλη την Ελλάδα είναι 83 χλμ και αυτό βρίσκεται εξ ολοκλήρου στην περιοχή Μακεδονίας – Θράκης (γραμμή Θεσσαλονίκης – Ειδομένης).
- Το σιδηροδρομικό δίκτυο εκτείνεται σε 12 Νομούς της Μακεδονίας και Θράκης και διέρχεται από τις πρωτεύουσες των Νομών Φλώρινας, Κοζάνης, Πέλλας, Ημαθίας, Πιερίας, Θεσσαλονίκης Κιλκίς, Σερρών, Δράμας, Ξάνθης, Ροδόπης, Έβρου. Ταυτόχρονα διέρχεται και από τις πιο σημαντικές πόλεις των Νομών αυτών.
- Από την Βόρεια Ελλάδα γίνονται οι συνδέσεις του σιδηροδρομικού δικτύου με τις γειτονικές χώρες και εκείθεν με την Ευρώπη.
  Ν. Καύκασος – Κρεμενίτσα (Σκόπια)
  Ειδομένη – Γευγελή (Σκόπια)
  Προμαχώνας – Κούλατα (Βουλγαρία)
  Πύθιο – Μακρά Γέφυρα (Τουρκία)
  Ορμένιο – Σβίλεγκραντ (Βουλγαρία)
  Αποτελεί το δίκτυο Βόρειας Ελλάδας, την πύλη της Ελλάδας προς την Ευρώπη μέσω πέντε (5) σημείων διέλευσης.
- Το δίκτυο συνδέεται με το Λιμάνι Θεσσαλονίκης, με ικανοποιητικό τρόπο για εξυπηρέτηση των φορτίων. Η κύρια σύνδεση είναι μέσω της 11^{ης} πύλης του Λιμανιού, αλλά υπάρχουν και άλλες τρείς (3) συνδέσεις, που μπορούν να εξυπηρετήσουν όλους τους προβλήτες. Ήδη εκπονείται από την ΕΡΓΟΣΕ μελέτη

σύνδεσης και εξυπηρέτησης του 6^{ου} προβλήτα του Λιμανιού, και νέα σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο.
Επίσης το δίκτυο συνδέεται και με το Λιμάνι της Αλεξανδρούπολης, ενώ από την ΕΡΓΟΣΕ εκπονείται νέα μελέτη σύνδεσης σύμφωνα με τις απαιτήσεις του υπό κατασκευή νέου Ευρωλιμένα Αλεξανδρούπολης.

- Υπάρχει σύνδεση με τη Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης, ενώ η σύνδεση αυτή ολοκληρώνεται τώρα με την κατασκευή της νέας γραμμής στη ΒΙΠΕΘ, που συνδέει τους Σιδηροδρομικούς Σταθμούς Σίνδου (επί της γραμμής Θ-Φ) και Αγχιάλου (επί της γραμμής (Θ-Ε).
  Ταυτόχρονα υπάρχουν σιδηροδρομικές συνδέσεις με μεγάλα βιομηχανικά Συγκροτήματα (ΕΚΟ, ΧΒΒΕ, Χαλυβουργείο Θεσσαλονίκης, JETOIL, Εργοστάσια Ζάχαρης Πλατέος , Σερρών, Τοξοτών, Ξάνθης και Ορεστιάδας κλπ) επίσης υπάρχουν πολλές άλλες συνδέσεις με μεμονωμένους χρήστες σιδηροδρομικών μεταφορών.
  Ταυτόχρονα υπάρχει σε εξέλιξη πρόγραμμα Βιομηχανικών Συνδέσεων με άλλες βιομηχανικές περιοχές (Κομοτηνής) ή μεμονωμένες βιομηχανίες.
  Υπάρχει επίσης μελέτη για σιδηροδρομική σύνδεση της Βιομηχανικής Περιοχής Καβάλας και του Νέου Λιμένα Νέας Καρβάλης.
- Ήδη εκπονείται η οριστική μελέτη σύνδεσης των ΤΕΙ Θεσσαλονίκης από τον Σ.Σ. Σίνδου.

Από τα ανωτέρω εκτεθέντα προκύπτουν τα παρακάτω δεδομένα :

<u>Πλεονεκτήματα</u>

Έντονα εξωστρεφές δίκτυο: Η χρησιμότητα της εξωστρέφειας αυτής, με πέντε (5) σημεία σύνδεσης με την Ευρώπη, λόγω συνθηκών στις γειτονικές χώρες, δεν έχει αξιοποιηθεί μέχρι σήμερα επαρκώς. Οι συνθήκες είναι η Πολιτική Αστάθεια, η Οικονομική καθυστέρηση των χωρών και η υποβάθμιση των σιδηροδρομικών των δικτύων, κυρίως στα σύνορα προς την Ελλάδος. Με την ένταξη μερικών εκ των χωρών αυτών στην Ε.Ε. την άνοδο του βιοτικού επιπέδου και τη χρηματοδότηση των υποδομών, διανοίγονται πολύ καλές προοπτικές.

Διέλευση από τα σημαντικότερα κέντρα της Μακεδονίας – Θράκης: Όσο και αν, φαινομενικά, η τεθλασμένη χάραξη του δικτύου δια μέσου των σημαντικών πόλεων της Μακεδονίας – Θράκης, αποτελεί επιμήκυνση της χάραξης, στην πραγματικότητα τούτο συντελεί στη συνολική και διαπεριφερειακή ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Σήμερα, άλλωστε, η τεχνολογία παρέχει δυνατότητες ανάπτυξης μεγαλυτέρων ταχυτήτων μέχρι20% από τα επιτρεπτά όρια με βάση τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της γραμμής, χάρις στις αμαξοστοιχίες τύπου TILTING ή PENTOLINO.

Η σιδηροδρομική σύνδεση με το Λιμάνι Θεσσαλονίκης, μεγάλα Βιομηχανικά Συγκροτήματα και Βιομηχανικές περιοχές: Σε σύγκριση με την υπόλοιπη Ελλάδα, υπάρχει σαφής υπεροχή γιατί, για παράδειγμα, το μεγαλύτερο Λιμάνι της χώρας ο Πειραιάς δεν έχει σιδηροδρομική σύνδεση. Ασφαλώς πρέπει οι συνδέσεις να αυξηθούν και να βελτιωθούν. Για τον πρόσθετο λόγο ότι στην Βόρεια Ελλάδα παράγεται το 70% του εμπορευματικού έργου. Πρέπει να τονισθεί ότι το εμπορευματικό έργο είναι βασικό μέγεθος, που καθιστά βιώσιμη μία σιδηροδρομική επιχείρηση.

Ορυκτός, Βιομηχανικός και Αγροτικός πλούτος της περιοχής: Οι Ενεργειακοί, Περιβαλλοντικοί και Οικονομικοί λόγοι, ο ορυκτός, ο βιομηχανικός και ο αγροτικός πλούτος της περιοχής της Βορείου Ελλάδος καθιστούν σήμερα ικανή και αναγκαία την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου.

Έργα βελτίωσης της γραμμής: Ήδη η κατάσταση έχει βελτιωθεί, η δε συνέχιση και ολοκλήρωση των έργων βελτίωσης θα επιδράσει θετικά. Στο παράρτημα υπάρχει πίνακας έργων που εκτελούνται ή προγραμματίζονται.

Ανάπτυξη Προαστιακών Μεταφορών: Χωρίς ιδιαίτερα σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές είναι δυνατή η άμεση ανάπτυξη συνδέσεων κυρίως στην περιοχή Θεσσαλονίκης.

Μειονεκτήματα

Παλαιά χάραξη της γραμμής: Από την εποχή στρώσης τα περισσότερα τμήματα της γραμμής έχουν παραμείνει στην ίδια γεωμετρική χάραξη. Πρέπει να συνεχισθούν και να γίνουν βελτιωτικές χαράξεις της υφιστάμενης γραμμής και ανακαίνιση όλων των υλικών επιδομής της γραμμής.

Το Πεπαλαιωμένο τροχαίο υλικό: Αποτελεί μέγιστο πρόβλημα. Τόσο το τροχαίο υλικό έλξης, όσο και το τροχαίο υλικό για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα είναι παλαιό και ανεπαρκές. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι δεν υπάρχουν κλινοθέσιες επιβατάμαξες καθημερινά μεταξύ Θεσσαλονίκης – Αθηνών. Υπάρχει πρόγραμμα προμήθειας τροχαίου υλικού, το οποίο για διάφορους λόγους έχει καθυστερήσει σημαντικά.

Καθυστέρηση ολοκλήρωσης έργων υποδομής σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης: Πρέπει να εκτελεσθούν αμέσως έργα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης που θα επιφέρουν μεγάλη εξοικονόμηση προσωπικού και δαπανών και βελτίωση κυκλοφοριακών συνθηκών.

Ύπαρξη πολλών Ισοπέδων Διαβάσεων: Παρά τις προσπάθειες που καταβάλλονται και την τοποθέτηση ΑΣΙΔ, ο αριθμός των Ισοπέδων Διαβάσεων παραμένει μεγάλος και πρέπει να μειωθεί δραστικά. Αποφασιστικής σημασίας είναι η συμβολή της Τοπικής Αυτοδιοίκησης που για τοπικιστικούς λόγους αντιδρά συστηματικά.

Μη ανάπτυξη προαστιακών συνδέσεων με Θεσσαλονίκη: Δεν έχουν αναπτυχθεί σημαντικές προαστιακές συνδέσεις. Το δίκτυο όμως προσφέρεται για προαστιακές συνδέσεις όπως ενδεικτικά αναφέρονται:
Θεσσαλονίκη – Κατερίνη Λάρισα
Θεσσαλονίκη – Βέροια – Νάουσα – Έδεσσα
Θεσσαλονίκη – Σέρρες
Θεσσαλονίκη – Πολύκαστρο
Οι ανωτέρω συνδέσεις με ελάχιστο χρόνο διαδρομής, σήμερα, μικρότερο από 1 ώρα και 30΄ μπορούν με κατάλληλο τροχαίο υλικό και κατάλληλη συχνότητα δρομολογίων να αναπτυχθούν και να συμβάλουν στην αποκέντρωση, ανάπτυξη και βελτίωση του επιπέδου ζωής.

Ανεπαρκείς εγκαταστάσεις σταθμών: Ενώ πρόκειται για αξιόλογα αρχιτεκτονικά κτίσματα, πρέπει να προσαρμοσθούν τόσο τα κτίρια, όσο και οι εγκαταστάσεις, στις σημερινές ανάγκες ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου.

Ανεπάρκεια κατάλληλα εκπαιδευμένου προσωπικού: Υπάρχει σημαντική έλλειψη προσωπικού εξειδικευμένων κλάδων.

Στρατηγικός, Σχεδιασμός και Υπερσυγκέντρωση: Υπάρχει έλλειψη μακρόπνοου και ρεαλιστικού Στρατηγικού Σχεδιασμού ανάπτυξης των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ταυτόχρονα υπάρχει μεγάλος συγκεντρωτισμός στην Αθήνα, παρά το ότι στην Βόρεια Ελλάδα υπάρχει το σημαντικότερο τμήμα δραστηριοτήτων και εμπορευματικών μεταφορών.

ΧΑΡΤΗΣ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ ΔΙΚΤΥΟΥ

Σχήμα 1: Το ελληνικό σιδ/κό δίκτυο σήμερα

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΙΙ

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

ΙΙΙ.1 ΓΕΝΙΚΑ

Μέχρι τη δεκαετία του 1980 το επιβατικό έργο των ελληνικών σιδηροδρόμων μειωνόταν συνεχώς, αποτέλεσμα του ιδιαίτερα υποβαθμισμένου ρόλου που είχε το μέσο στο μεταφορικό δίκτυο της χώρας[1,2]. Τη δεκαετία του 1980 καταγράφονται οι πρώτες προσπάθειες βελτίωσης των προσφερόμενων υπηρεσιών, οπότε και παρατηρείται αύξηση του αριθμού των επιβατών (με ορισμένες μειώσεις κάποια έτη), παρόλο που το μερίδιο του σιδηρόδρομου στο σύνολο των μετακινήσεων στη χώρα παρέμεινε πολύ μικρό και συνεχώς μειούμενο. Οι προσπάθειες βελτίωσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών περιλαμβάνουν ορισμένες επεκτάσεις του δικτύου, ηλεκτροκίνηση, διπλασιασμό γραμμών και ανάπτυξη εξειδικευμένων υπηρεσιών. Οι σημαντικότερες επεκτάσεις του δικτύου ήταν η κατασκευή και δρομολόγηση προαστιακού τύπου γραμμών, οι οποίες αφορούσαν κυρίως τη σύνδεση της Αθήνας και του Πειραιά με το αεροδρόμιο Βενιζέλος στα Σπάτα και ορισμένα από τα πλησιέστερα αστικά κέντρα.

Η προσπάθεια βελτίωσης των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην Ελλάδα υποστηρίχθηκε και χρηματοδοτήθηκε σε μεγάλο βαθμό από την Ευρωπαϊκή Ένωση. Για παράδειγμα, η τρέχουσα χρηματοδότηση της ανάπτυξης και του εκσυγχρονισμού του σιδηροδρομικού δικτύου προέρχεται από πόρους του Γ' ΚΠΣ και του Ταμείου Συνοχής. Συγκεκριμένα, το Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια και Αστικές Συγκοινωνίες» (ΕΠ ΣΑΑΣ) του Υπουργείου Μεταφορών και Επικοινωνιών έχει συνολικό προϋπολογισμό € 2.937.600.380, εκ των οποίων € 1.962.500.361 (67% του συνόλου) αφορούν το σιδηροδρομικό δίκτυο. Η διάρκεια υλοποίησης του προγράμματος ήταν επταετής και λήγει στις 31/12/2006 με προθεσμία ολοκλήρωσης των δράσεων την 31/12/2008[3]. Με το σκεπτικό ότι η όποια συνέχιση των βελτιώσεων του σιδηροδρομικού δικτύου θα εξαρτηθεί από την ΕΕ και, κυρίως, τις χρηματοδοτήσεις του Δ' ΚΠΣ παρακάτω παρουσιάζονται οι βασικές ευρωπαϊκές πολιτικές για τον σιδηρόδρομο.

ΙΙΙ.2 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Η βασική πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στις μεταφορές αφορά την προώθηση των Διευρωπαϊκών μεταφορικών δικτύων με άμεσους στόχους την ενδυνάμωση της εσωτερικής αγοράς και τη βελτίωση της συνοχής και, μέσω αυτών, με έμμεσους στόχους την ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας και της ανάπτυξης της Ένωσης. Σημαντικό στοιχείο της πολιτικής αυτής είναι η βελτίωση των συνδέσεων των νέων αλλά και των περιφερειακών κρατών-μελών. Ταυτόχρονα, τα δίκτυα

---

[1] Paravantis, J. A., Prevedouros, P. D., «Railroads in Greece: History, Characteristics and Forecasts», **Transportation Research Record 1742,** σελίδες 34-44, 2001.

[2] Προφυλλίδης, Β., Μποτζώρης, Γ., «Μέθοδοι για την πρόβλεψη ζήτησης σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών», **Τεχνικά Χρονικά,** Διμηνιαία έκδοση, τόμος 73, τεύχος 5, Σεπτέμβριος-Οκτώβριος 2004.

[3] Ματζώρος, Α., Μαρκουλίδης Π., Κινδύνης Γ., «Αξιολόγηση σιδηροδρομικών έργων και προγραμμάτων – τυπική διαδικασία ή εργαλείο βελτίωσης;», 2ο Διεθνές Συνέδριο **Ανάπτυξη Σιδηροδρομικών Μεταφορών**, οργάνωση Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, Αθήνα, Πρακτικά Συνεδρίου, σελ. 11-22, 2005.

στοχεύουν στην μείωση της συμφόρησης σε όσα σημεία παρατηρείται και στην ενίσχυση των συνδυασμένων μεταφορών (διατροπικότητα).

Η πολιτική της ΕΕ για τον σιδηρόδρομο εκφράζεται από την Λευκή Βίβλο «Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών»[4]. Συμπληρωματικές αναφορές γίνονται και σε άλλα κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης, όπως το Ευρωπαϊκός Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης (European Spatial Development Perspective). Όλες οι αναφορές τονίζουν τη σημασία της ενίσχυσης του ρόλου των σιδηροδρόμων στις εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές. Το σχετικό κεφάλαιο της Λευκής Βίβλου ονομάζεται «Αναζωογόνηση του σιδηροδρόμου» και τονίζει ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές προωθούνται για τους εξής λόγους:

- Περιβαλλοντικούς, οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν λιγότερες επιπτώσεις στο περιβάλλον και είναι και περισσότερο συμβατές προς τις αρχές της αειφορίας
- Οικονομικούς, σε σημαντικό βαθμό η αύξηση της χρήσης αφορά βελτιστοποίηση της αξιοποίησης ήδη υφιστάμενης υποδομής,
- Κοινωνικούς, ενίσχυση της κοινωνικής ισότητας με προσφορά μεταφορικής ικανότητας σε κοινωνικά στρώματα που δεν έχουν την δυνατότητα χρήσης της οδικής και αεροπορικής υποδομής και
- Κυκλοφοριακούς, μείωση της ζήτησης οδικών μετακινήσεων και της παρατηρούμενης συμφόρησης.

Ειδικά, η επιθυμητή κατεύθυνση είναι η ενίσχυση του μεριδίου της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών που χρησιμοποιούν σιδηροδρομικά μέσα (μεταβολή μέσου μετακίνησης σε βάρος των οδικών μεταφορών) και η αύξηση της χρήσης του «συμβατικού», βαρύ σιδηρόδρομου από επιβάτες κυρίως για μετακινήσεις μεγάλων αποστάσεων (μεταβολή μέσου μετακίνησης σε βάρος των αεροπορικών μεταφορών). Σημαντικό πρόσφατο γεγονός αποτελεί και η δημιουργία της Ευρωπαϊκής Υπηρεσίας Σιδηροδρόμων (European Railway Agency) με πρωταρχικούς στόχους την βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μετακινήσεων και την εναρμόνιση της λειτουργίας των ποικίλων συστημάτων που συναντώνται στα σιδηροδρομικά δίκτυα στα κράτη-μέλη της ΕΕ. Η Υπηρεσία άρχισε την λειτουργία της στις 16/6/2005.

ΙΙΙ.3 ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΙΙΙ.3.1. Στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης της συγκοινωνιακής υποδομής – Ελλάδα 2010

Το στρατηγικό σχέδιο εκπονήθηκε το 1993[5,6] και εξέτασε συνολικά τους στόχους, τις προτεραιότητες και τις ανάγκες για οργάνωση και νέες συγκοινωνιακές υποδομές στη χώρα. Οι στόχοι που έθεσε το Στρατηγικό σχέδιο περιλαμβάνουν τους εξής που έχουν σχέση με την Σιδηροδρομική Εγνατία:

- Αντιμετώπιση της «περιφερειακότητας» της χώρας ως προς την ΕΕ
- Ανάδειξη της χώρας σε κύρια βαλκανική πύλη της Μεσογείου
- Ένταξη της χώρας στο συγκοινωνιακό διάδρομο συνδυασμένων μεταφορών μεταξύ Ευρώπης και Αφρικής – Μ. Ανατολής

---

[4] Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, **Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών**, Λευκή Βίβλος, COM(2001) 370 final, 2001.

[5] ΥΠ.ΕΘ.Ο., **Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής της Χώρας – Ελλάδα 2010**, Μελέτη «Δρόμος», 1993.

[6] Ζέκκος, Κ., «Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής της Χώρας – Ελλάδα 2010», **Τεχνικά Χρονικά,** Διμηνιαία έκδοση, τόμος 65, τεύχος 2, σελίδες 67-82, Μάρτιος-Απρίλιος 1996.

- Ένταξη της χώρας στο συγκοινωνιακό διάδρομο συνδυασμένων μεταφορών του βόρειου τόξου της Μεσογείου
- Αμεσότητα χερσαίας πρόσβασης της ηπειρωτικής Ελλάδας στις πύλες επικοινωνίας με την Ιταλία – Δ. Ευρώπη (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Αυλώνα, Δυρράχιο)
- Τόνωση της ανάπτυξης στη ζώνη ανάμεσα στο Ιόνιο και τη Πίνδο
- Ενίσχυση της προσπελασιμότητας των παραμεθόριων περιοχών με αποτελεσματική αντιμετώπιση των εμποδίων κατά μήκος των βασικών διαπεριφερειακών συνδέσεων της ηπειρωτικής χώρας.

Η αξιολόγηση των εναλλακτικών σεναρίων περιλάμβανε την αναζήτηση της μεγιστοποίησης του ρόλου και της συμμετοχής των μαζικών μεταφορικών μέσων στο σύνολο του υπεραστικού επιβατικού μεταφορικού έργου και στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών την επιδίωξη ενίσχυσης των σιδηροδρομικών και θαλασσίων μεταφορών (λόγω μικρού μεταφορικού κόστους, προστασίας περιβάλλοντος και εξοικονόμησης ενέργειας).

Ειδικά στο τμήμα ανάλυσης και προτάσεων για το υποσύστημα σιδηροδρομικών μεταφορών και υποδομής παρουσιάζονται τα γνωστά προβλήματα των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα και τονίζεται:

«η ανάγκη ανάδειξής του σε κύριο μεταφορικό μέσο στους συγκοινωνιακούς διαδρόμους που εξυπηρετούν μαζικές ροές εμπορευμάτων, ή σημαντικό ποσοστό υπεραστικών μετακινήσεων επιβατών με μήκη διαδρομής από 250-600 χλμ. ή περιαστικών / προαστιακών μετακινήσεων με μήκη διαδρομής μέχρι 100 χλμ.»

Στο κεφάλαιο αυτό διατυπώνονται και οι βασικοί στόχοι ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου και οι οποίοι περιλαμβάνουν:

- «Υποστήριξη της επιδίωξης για απευθείας διασύνδεση με τα υπόλοιπα μεταφορικά δίκτυα των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης δια μέσου των δυτικών πυλών της χώρας, χωρίς την εξάρτηση διέλευσης από τρίτες χώρες.»
- «Μεγιστοποίηση της χωρικής κάλυψης του εθνικού χώρου από το σιδηροδρομικό δίκτυο.»

Οι βασικές επιλογές για την ανάπτυξη της σιδηροδρομικής υποδομής περιλαμβάνουν την ανάπτυξη τερματικού σιδηροδρομικού σταθμού στην Ηγουμενίτσα και:

«διασφάλιση της προοπτικής για την, σε απώτερο μέλλον, ενδεχόμενη διασύνδεση του τερματικού σιδηροδρομικού σταθμού της Ηγουμενίτσας με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, δια μέσου νέας σιδηροδρομικής γραμμής από Ηγουμενίτσα μέχρι Κοζάνη δια μέσου Ιωαννίνων και Καλαμπάκας.»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IV

ΧΩΡΟΤΑΞΙΑ ΚΑΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

IV.1 ΓΕΝΙΚΑ

Στη χωροταξική πολιτική θεωρείται ότι, γενικώς, οι σύγχρονες και ικανοποιητικές μεταφορικές υπηρεσίες παίζουν ουσιαστικό ρόλο στην αποδοτική λειτουργία των τοπικών οικονομιών, παρέχουν ζωτικές διασυνδέσεις με τις εθνικές και διεθνείς αγορές, έχουν άμεση επίδραση στην ποιότητα ζωής των κατοίκων και στη δυνατότητα πρόσβασής τους στην εργασία, τις υπηρεσίες και την αναψυχή και, βεβαίως, κάνουν τις πόλεις περισσότερο ελκυστικές[7]. Στο πλαίσιο αυτό τίθενται και τα ερωτήματα για την προσφορά αποδοτικότερων ΜΜΜ που συμβάλλουν στην ισόρροπη χωρική ανάπτυξη. Ερωτήματα όπως, πώς μπορούν συστήματα δημόσιας μεταφοράς όπως ο συμβατικός, ο περιφερειακός ή ο προαστιακός σιδηρόδρομος, να υποστηρίξουν τη ζωτικότητα των Ευρωπαϊκών αστικών περιφερειών ή κάτω από ποιες συνθήκες μπορεί η κατασκευή νέας σχετικής υποδομής να είναι επιτυχής, είναι προς διερεύνηση στην Ευρωπαϊκή χωρική πολιτική.

IV.2 ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΣΧΕΔΙΟ ΧΩΡΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Οι ευρύτεροι στόχοι της Ευρωπαϊκής χωροταξίας έχουν διατυπωθεί στο Ευρωπαϊκό Σχέδιο Χωρικής Ανάπτυξης (ΕΣΧΑ) και είναι η πολυκεντρική αστική ανάπτυξη και η αειφορία[8]. Σύμφωνα με το ΕΣΧΑ, η μεταφορική πολιτική και η χωρική ανάπτυξη συνδέονται άμεσα και, αντίστοιχα, η προώθηση των στόχων της χωρικής ανάπτυξης πρέπει να συνοδεύεται με την κατάλληλη μεταφορική πολιτική.

Οι σύγχρονες αλλαγές στην αγορά εργασίας και κατοικίας, καθώς και στη χωροθέτηση δραστηριοτήτων όπως η αναψυχή και το λιανικό εμπόριο μεγάλης κλίμακας, έχουν ως αποτέλεσμα την αύξηση των διασυνδέσεων των διαφόρων περιοχών μεταξύ τους. Ως εκ τούτου αυξάνονται οι μετακινήσεις και μάλιστα σε μεγαλύτερες αποστάσεις, γεγονός που με τη σειρά του οδηγεί στην αύξηση των διασυνδέσεων ανάμεσα στις διάφορες περιοχές. Ο σιδηρόδρομος είναι ένα μέσο που για τον επιβάτη συνδυάζει τον μειωμένο χρόνο μετακίνησης και την αυξημένη άνεση ενώ για την ευρύτερη κοινωνία προκαλεί λιγότερη περιβαλλοντική επιβάρυνση και βελτιώνει την κοινωνική συνοχή (εφόσον ακολουθείται η δέουσα τιμολογιακή πολιτική). Επομένως, ο σιδηρόδρομος, καθώς διευκολύνει την κινητικότητα ανάμεσα στα κέντρα που εξυπηρετούνται από αυτόν, επηρεάζει τη χωρική οργάνωση και τις ενδοπεριφερειακές (αλλά και διαπεριφερειακές) διασυνδέσεις και εξαρτήσεις. Το μέγεθος αυτών των επιδράσεων είναι βεβαίως συνισταμένη, πρώτον, της ολοκληρωμένης λειτουργίας του συστήματος και, δεύτερον, του κατά πόσον οι πολιτικές των μεταφορών, συμπεριλαμβανομένου και του σιδηροδρόμου, έχουν συνέργια με άλλες χωρικές πολιτικές.

---

[7] Η περιφερειακή ανάλυση θεωρεί ότι δεν είναι εύκολο να προσδιοριστεί με ακρίβεια προς ποια κατεύθυνση είναι θετικές οι επιδράσεις των σύγχρονων μεταφορικών υποδομών, με άλλα λόγια, αν η ωφέλεια θα είναι μεγαλύτερη για μια ήδη αναπτυγμένη περιοχή ή για μια μειονεκτούσα περιοχή. (Vickerman, K., Spiekermann, K., Wegener, M., «Accessibility and economic development in Europe», **Regional Studies**, τόμος 33, σελ. 1-15, 1999).

[8] Όπως διατυπώνονται στο «**European Spatial Development Perspective: Towards Balanced and Sustainable Development of the Territory of the EU**». CEC, Luxemburg, 1999).

Για να μην είναι μονόπλευρη αυτή η διασύνδεση, δηλαδή για να μην είναι κυρίως σε όφελος των μητροπολιτικών κέντρων και σε βάρος των μικρότερων κέντρων και των αγροτικών περιοχών, πρέπει να συνοδεύεται από τις κατάλληλες πολιτικές προώθησης της συμπληρωματικότητας διαφόρων πόλεων και συνεργασίας του αστικού και αγροτικού χώρου. Αυτές οι πολιτικές αποτελούν κεντρικό άξονα του Ε.Σ.Χ.Α.

Οι τάσεις χωρικής ανάπτυξης, εδώ και μερικές δεκαετίες στην Δυτική Ευρώπη και πιο πρόσφατα στην Ελλάδα, έχουν ως κύριο χαρακτηριστικό την μεγάλη διασπορά της κατοικίας, αλλά και όλων των χρήσεων, όπως εμπορικά κέντρα, πολυκαταστήματα, κτίρια επιχειρήσεων του δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα, χώροι αναψυχής κλπ. Πρόκειται, δηλαδή, για μια διάταξη συνεχούς αποκέντρωσης και διάσπαρτης προαστικοποίησης της κατοικίας και της εργασίας, που θέτει σοβαρά προβλήματα στο σχεδιασμό των δημοσίων συγκοινωνιών: «Καθώς τόσο οι κατοικίες όσο και οι θέσεις εργασίας έχουν αποκεντρωθεί, όλο και περισσότερες μετακινήσεις έχουν μεταφερθεί από τις δημόσιες συγκοινωνίες στο ιδιωτικό αυτοκίνητο – ιδιαίτερα για την ταχύτατα αναπτυσσόμενη κατηγορία μετακινήσεων από προάστιο προς προάστιο, όπου η τυπική δημόσια συγκοινωνία δεν μπορεί εύκολα να ανταγωνιστεί»[9]. Σε αυτά τα δεδομένα πρέπει να προστεθεί ένα ακόμη χαρακτηριστικό της σύγχρονης αστικής ανάπτυξης: «Η μετακίνηση εργασία – κατοικία έχει χάσει τη μονοπωλιακή θέση ως ο μοναδικός λόγος που οι άνθρωποι χρησιμοποιούν δημόσια μέσα μεταφοράς ή το αυτοκίνητο τους. Τα ψώνια, η μεταφορά παιδιών στο σχολείο και ιδιαίτερα η αναψυχή έχουν γίνει πολύ σημαντικοί λόγοι μετακίνησης. Σύμφωνα με μια πρόσφατη έρευνα, περίπου οι μισές μετακινήσεις στην Ολλανδία γίνονται για άλλους λόγους πλην της μετακίνησης εργασία-κατοικία»[10].

Με βάση τις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και τη σχετική με αυτές επιδιωκόμενη πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης που συνοψίζεται στο Ε.Σ.Χ.Α., οι χωρικές πολιτικές πρέπει να προωθούν λύσεις που να περιορίζουν τις επιπτώσεις της αστικής επέκτασης τόσο της κατοικίας όσο και μεγάλων επαγγελματικών δραστηριοτήτων, όπως των εμπορικών κέντρων. Εκτός από καθαρά χωροταξικές και πολεοδομικές πολιτικές (που επιδιώκουν καλύτερη μίξη χρήσεων και εξυπηρέτηση των επιμέρους γειτονιών ενός πολεοδομικού συγκροτήματος), για να εξασφαλισθεί η πρόσβαση σε όλες τις δραστηριότητες ένα από τα βασικότερα μέτρα είναι η προώθηση συνδυασμένων πολιτικών μεταφοράς με βάση τα δημόσια μέσα. Στο πλαίσιο αυτό, ο σιδηρόδρομος αποτελεί μέσο φιλικό προς το περιβάλλον που ταυτόχρονα εξασφαλίζει την πρόσβαση στις υπηρεσίες όλου του πληθυσμού ανεξάρτητα από την ιδιοκτησία αυτοκινήτου. Τα κεντρικά σημεία σε σχέση με τον σιδηρόδρομο είναι:

- Η σιδηροδρομική σύνδεση πόλεων βελτιώνει την ελκυστικότητά τους, αυξάνει τις διασυνδέσεις και τη δικτύωσή τους παρέχοντας παράλληλα καλύτερη πρόσβαση ιδιαίτερα στα κέντρα πόλεων όπου η πρόσβαση με το ιδιωτικό αυτοκίνητο δυσχεραίνει συνεχώς.
- Η δημιουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου προωθεί την ανάπτυξη πολυκεντρικών αστικών συστημάτων καθώς δίνει τη δυνατότητα ο πληθυσμός που επιθυμεί να μετακομίσει από τα κεντρικές πόλεις να μετακινηθεί σε άλλα υφιστάμενα γειτονικά μικρότερα αστικά κέντρα και όχι σε προάστια ή μικρούς οικισμούς με τα φαινόμενα διάχυσης κατοικίας και άλλων χρήσεων.

---

[9] Hall, P., **«Cities in Civilization»**, Phoenix Giant, London, 1998

[10] Kloosterman, R.C., Musterd, S., «The Polycentric Urban Region: Towards a Research Agenda», **Urban Studies,** τόμ. 38, τεύχ. 34, 623-633, 2001.

IV.3 ΧΩΡΟΤΑΞΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ ΒΟΡΕΙΑΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Τα Χωροταξικά Σχέδια των Περιφερειών που θα επηρεασθούν από την Σιδηροδρομική Εγνατία υποστηρίζουν γενικά την κατασκευή της αν και ονομαστικά σε αυτήν αναφέρεται μόνο το Χωροταξικό της Δυτικής Μακεδονίας. Ωστόσο, όλα τα υπόλοιπα υποστηρίζουν την κατασκευή ή την βελτίωση τμημάτων που εντάσσονται στη Σιδηροδρομική Εγνατία, π.χ. το τμήμα Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Καβάλα (χωροταξικά Κεντρικής Μακεδονίας, Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης), το τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα (χωροταξικά Ηπείρου, Θεσσαλίας).

Συγκεκριμένα:

1. Το Χωροταξικό της Ηπείρου[11] τονίζει ότι η απουσία σιδηροδρομικής υποδομής στην περιφέρεια «έχει σημαντική συμβολή στην υστέρηση της Περιφέρειας ως προς την ανάπτυξη των μεταφορών.»
   Βέβαια, στα πλαίσια της μεγαλύτερης διασύνδεσης της Ηπείρου με την κεντρική και νότια Ελλάδα, θεωρεί «Στρατηγικής σημασίας λειτουργία για την ανάπτυξη και το διεθνή ρόλο του λιμένα Ηγουμενίτσας ως κόμβου συνδυασμένων μεταφορών, είναι η **σιδηροδρομική σύνδεση** με τη Θεσσαλία (σιδηροδρομική σύνδεση Καλαμπάκας-Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας) και η παράλληλη λειτουργία σιδηροδρομικού πορθμείου Ηγουμενίτσας – Πρίντεζι.»
2. Το Χωροταξικό της Δ. Μακεδονίας[12] τονίζει ότι η σημερινή λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου δεν εναρμονίζεται με τις προοπτικές που διανοίγονται από το έργο της Εγνατίας Οδού και των Καθέτων Αξόνων.
   Προτείνει σχεδιασμό και «κατασκευή της σιδηροδρομικής Εγνατίας που θα συνδέει τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Θεσσαλονίκης με όλη τη διασυνοριακή περιοχή της Δυτικής Μακεδονίας. Η ένταξη του έργου αυτού στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα συνδυασμένων μεταφορών πρέπει να αποτελέσει στρατηγικό στόχο του Γ' Κ.Π.Σ. σε συνδυασμό με την προοπτική σύνδεσης με την Αλβανία μέσω του ήδη μελετούμενου από τον Ο.Σ.Ε. δικτύου Φλώρινας-Πόγραδετς και με την FYROM, με την ενεργοποίηση και συντήρηση του υπάρχοντος σιδηροδρομικού δικτύου Φλώρινας-Μοναστηρίου, που είναι εκτός λειτουργίας τα τελευταία δέκα χρόνια και την σιδηροδρομική γραμμή Κοζάνης-Καστοριάς με την Αλβανία.» Προτείνει επίσης την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνης-Καλαμπάκας.
3. Το Χωροταξικό της Κεντρικής Μακεδονίας[13] δεν αναφέρεται σε σιδηροδρομική σύνδεση προς Δυτικά.
   Στην Σιδηροδρομική Εγνατία εμπίπτει η εξής πρόταση: «Σημαντικό έργο μακροχρόνιου προγραμματισμού θα αποτελέσει η νέα σιδηροδρομική γραμμή Θεσ/νίκης – Τοξοτών Ξάνθης, μέσω Αμφίπολης και Καβάλας, που θα συντομεύσει τη χρονοαπόσταση Θεσ/νίκης – ανατολικών συνόρων.»
   Σχετικά με την ίδια περίπτωση θεωρεί ότι «Έργο του μεσοπρόθεσμου προγραμματισμού είναι η νέα σύνδεση Τοξοτών – Νέου Λιμένα Καβάλας. Ο κλάδος αυτός εισάγει την ένταξη της Καβάλας στο υφιστάμενο δίκτυο,

[11] **Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ηπείρου**, ΥΠΕΧΩΔΕ, Α.Π. 25301/25.6.2003, ΦΕΚ

[12] **Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας**, ΥΠΕΧΩΔΕ, Α.Π. 26295, ΦΕΚ 1472Β/9-10-2003

[13] **Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας**, ΥΠΕΧΩΔΕ, Α.Π. 674, ΦΕΚ 218Β/6-2-2004

παράλληλα όμως μπορεί να είναι η απαρχή της εξ ολοκλήρου νέας χάραξης γραμμής Θεσσαλονίκης – Αμφίπολης – Καβάλας – Τοξοτών που επαναπροσανατολίζει τον σιδηρόδρομο στον κύριο αναπτυξιακό άξονα της Α. Μακεδονίας έργο που μελετάται για τον απώτατο χρονικό ορίζοντα προγραμματισμού.»

4. Το Χωροταξικό της Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης[14] αναφέρει περίπου τα ίδια στοιχεία: «Στο μακροχρόνιο σχεδιασμό εξετάζεται και η νέα Σ/Γ Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Ν. Καρβάλη Καβάλας. Η ένταξη της Καβάλας στο σιδηροδρομικό δίκτυο επιτυγχάνεται με τον σχεδιαζόμενο κλάδο Τοξότες – Νέος Λιμένας Καβάλας.
5. Τέλος το Χωροταξικό της Θεσσαλίας[15] περιλαμβάνει τις εξής μακροπρόθεσμες προτάσεις:
   - Επέκταση της γραμμής Παλαιοφάρσαλου-Καλαμπάκας εκατέρωθεν ώστε να υπάρξει διασύνδεση των λιμανιών Ηγουμενίτσας-Βόλου (Ηγουμενίτσα-Ιωάννινα-Καλαμπάκα-Παλαιοφάρσαλος-Βόλος) και μάλιστα σύνδεση και του νέου εμπορευματικού λιμανιού Αλμυρού.
   - Σύνδεση της παραπάνω γραμμής μ' αυτήν της Δ. Μακεδονίας.

[14] **Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης**, ΥΠΕΧΩΔΕ, Α.Π. 29310, ΦΕΚ 1471Β/9-10-2003

[15] **Περιφερειακό Πλαίσιο Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης Περιφέρειας Θεσσαλίας**, ΥΠΕΧΩΔΕ, Α.Π. 25292, ΦΕΚ 1484Β/10-10-2003

ΚΕΦΑΛΑΙΟ V

ΠΡΟΩΘΗΣΗ ΤΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΣΥΓΚΕΚΡΙΜΕΝΩΝ ΔΡΑΣΕΩΝ

V.1 ΜΕΤΡΑ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

Γενικά, τα μέτρα που έχει υιοθετήσει η Ευρωπαϊκή Ένωση περιλαμβάνουν:

- Άνοιγμα της αγοράς των σιδηροδρομικών μεταφορών σε έναν ελεγχόμενο ανταγωνισμό,
- Βελτίωση της ασφάλειας των σιδηροδρομικών μετακινήσεων,
- Βελτιστοποίηση της χρήσης των υποδομών,
- Εκσυγχρονισμό των προσφερόμενων υπηρεσιών και
- Προώθηση της αντιμετώπισης των σημείων συμφόρησης και της κατασκευής των «συνδέσμων που λείπουν» (removing the bottlenecks and building the missing links).

Προτεραιότητα στην υλοποίηση έχουν συγκεκριμένα έργα υποδομής τα οποία εντάσσονται στα πλαίσια των Πανευρωπαϊκών Διαδρόμων (Pan-European Corridors) και του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T). Τα δύο αυτά συστήματα μάλλον πρόκειται να ενοποιηθούν. Στόχος της δημιουργίας του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών (TEN-T) είναι η εξασφάλιση της ελεύθερης μετακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων σε όλη την ΕΕ. Περιλαμβάνει όλα τα μέσα μετακίνησης και θα μεταφέρει τις μισές μετακινήσεις εμπορευμάτων και επιβατών που παρατηρούνται στην ΕΕ. Σύμφωνα με τον προγραμματισμό:

«Το 2020, το TEN-T θα περιλαμβάνει 89.500 χλμ οδών και 94.000 χλμ σιδηροδρόμων, τα οποία θα περιλαμβάνουν περίπου 20.000 χλμ γραμμών υψηλών ταχυτήτων κατάλληλων για ταχύτητες τουλάχιστον 200 χλμ/ώρα. Το δίκτυο εσωτερικής ναυσιπλοΐας θα είναι περίπου 11.250 χλμ, συμπεριλαμβανομένων 210 λιμένων εσωτερικής ναυσιπλοΐας, ενώ θα υπάρχουν επιπλέον 294 θαλάσσιοι λιμένες και 366 αεροδρόμια.»[16].

Παράλληλα, διαμορφώνεται επέκταση του Δικτύου με κύριους στόχους την βελτίωση των συνδέσεων με τις υπόλοιπες εκτός ΕΕ χώρες (τόσο τις χώρες της πρώην ΕΣΣΔ όσο και τις χώρες της νότιας και της ανατολικής Μεσογείου) και την προώθηση των «Θαλάσσιων Αυτοκινητοδρόμων».[17]

---

[16] Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, **Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects 2005**, 2005.

[17] High Level Group (chaired by Loyola de Palacio), **Networks For Peace And Development: Extension of the major trans-European transport axes to the neighbouring countries and regions**, 2005 http://europa.eu.int/comm/ten/transport/external_dimension/doc/2005_12_07_ten_t_final_report_en.pdf

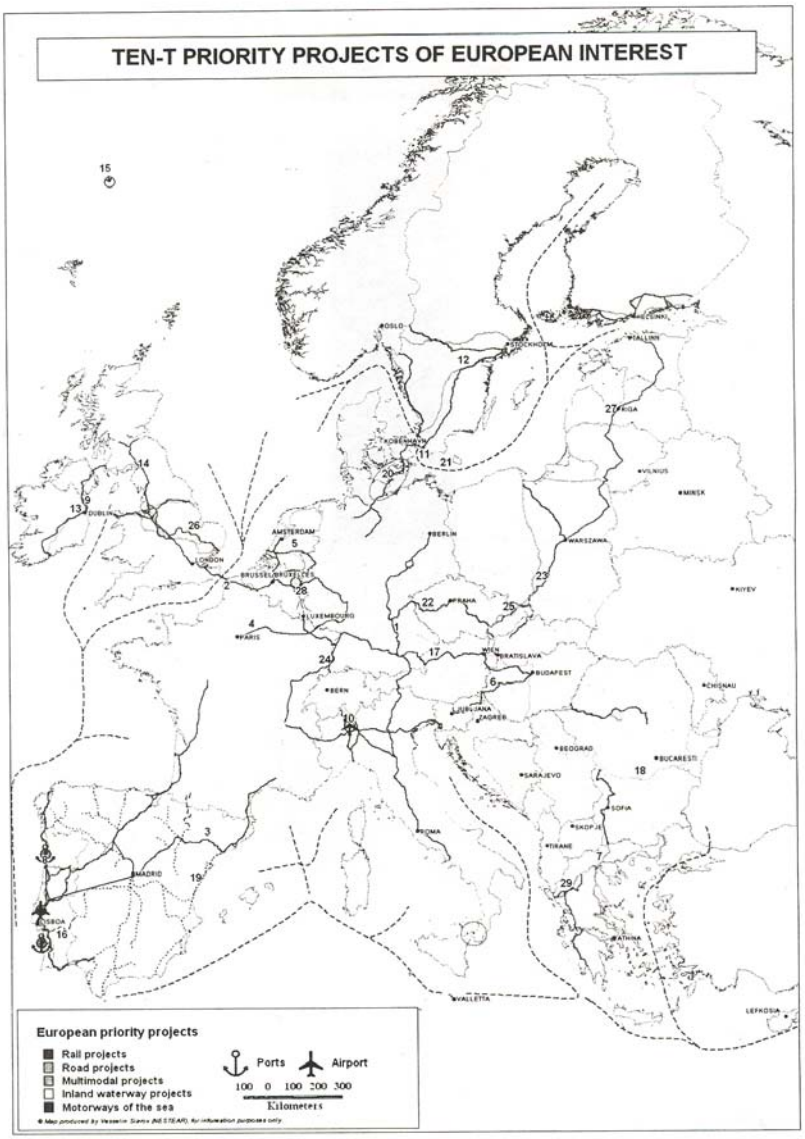
V.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Τα βασικά έργα μεταφορικής υποδομής της χώρας (οδικός και σιδηροδρομικός άξονας ΠΑΘΕ, Εγνατία Οδός, κλπ) έχουν καλυφθεί από προηγούμενες αποφάσεις της ΕΕ. Στις πρόσφατες αποφάσεις διαφαίνονται οι εξής τάσεις:

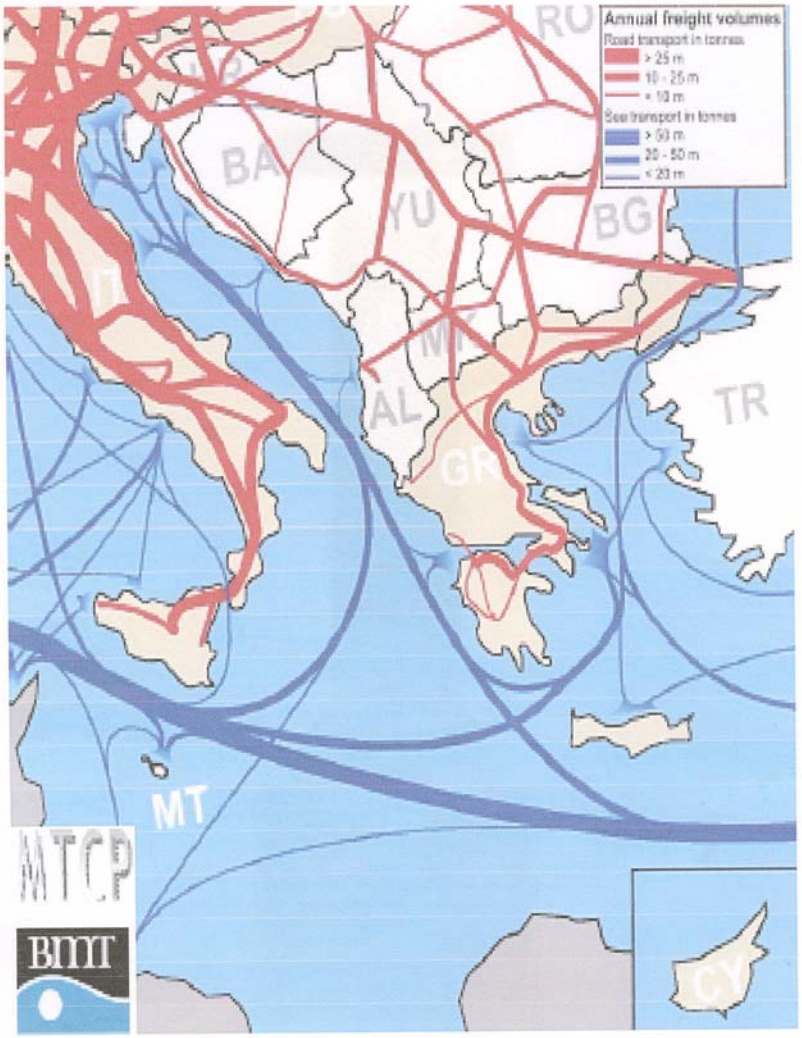
- Η σημαντικότερη κατεύθυνση ροών που επηρεάζει τον ελληνικό χώρο είναι από Βορρά προς Νότο. Οι Διάδρομοι και τα δίκτυα καθορίζουν «κάθετους» άξονες που απολήγουν στους βόρειους λιμένες της χώρας (Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη) συνδέοντάς τους με την Βαλκανική, την Κεντρική, Ανατολική και Βόρεια Ευρώπη.
- Η οδική και σιδηροδρομική σύνδεση της Τουρκίας (και της Μέσης Ανατολής) με την Ευρώπη προβλέπεται να γίνεται από άξονες που παρακάμπτουν την Ελλάδα.
- Η διαμόρφωση των «Θαλάσσιων Αυτοκινητόδρομων» επίσης δείχνουν παράκαμψη της Ελλάδας από μεγάλες ροές. Μάλιστα γενικά μόνο τα λιμάνια της Αττικής, της Πάτρας και της Θεσσαλονίκης φαίνεται να συνυπολογίζονται και αυτά με μέτριους φόρτους. Ειδικά ο λιμένας της Ηγουμενίτσας δεν εμφανίζεται καθόλου σε χάρτες εμπορευματικής κίνησης στα πλαίσια των «Θαλάσσιων Αυτοκινητόδρομων», ενώ, αντίθετα, αν και με μικρό φόρτο εμφανίζεται το Δυρράχιο.[18]

[18] Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, **Motorways of the Sea: Shifting freight off Europe's roads**, Ευρωπαϊκές κοινότητες, 2006, http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/2006_motorways_sea_brochure_en.pdf
British Maritime Technology (BMT), **Potential of Motorways of the Sea: Motorways of the Sea in the Eastern Mediterranean**, 2005, http://europa.eu.int/comm/transport/intermodality/motorways_sea/doc/potential/2005_mos_eastern_med_cases_en.pdf

ΧΑΡΤΗΣ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ ΤΕΝ-Τ



ΧΑΡΤΗΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΗΣ
ΚΙΝΗΣΗΣ



V.3 Ο ΑΞΟΝΑΣ ΠΡΟΤΕΡΑΙΟΤΗΤΑΣ No 29 TEN - T

Η πολιτική προώθησης συγκεκριμένων μεταφορικών αξόνων υιοθετήθηκε από την υπογραφή της Συμφωνίας του Μάαστριχτ στην αρχή της δεκαετίας του 1990. Ωστόσο, οι πρώτες προσπάθειες σύμφωνα με την άποψη της Επιτροπής, δεν είχαν ικανοποιητικά αποτελέσματα λόγω α) της καθυστέρησης υλοποίησης, β) της διεύρυνσης της ΕΕ και γ) της αύξησης της κυκλοφορίας (που αναμένεται να διπλασιασθεί ως το 2020). Έτσι οι αρχικοί άξονες συμπληρώθηκαν με άλλους 30 Άξονες και Projects (που ανακοινώθηκαν το 2005) και με επιπλέον νέους οι οποίοι θα ανακοινωθούν μετά την ολοκλήρωση των εργασιών ενός σχετικού High Level Group.

Στους 30 άξονες προτεραιότητας που ανακοινώθηκαν το 2005 περιλαμβάνεται ο «σιδηροδρομικός άξονας του διατροπικού διαδρόμου του Ιονίου και της Αδριατικής», ως ο Άξονας Προτεραιότητας No 29. Ο άξονας περιλαμβάνει το τμήμα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας» Κοζάνη – Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα και σιδηροδρομική γραμμή κατά μήκος της Δυτικής Ελλάδας Ιωάννινα – Αντίρριο – Ρίο – Πάτρα – Καλαμάτα. Σύμφωνα με την σχετική έκδοση[19] τα χαρακτηριστικά και οι στόχοι του Άξονα 30 έχουν ως εξής:

- «οι δύο συνδυασμένες σιδηροδρομικές γραμμές θα αυξήσουν σε σημαντικό βαθμό την ικανότητα για διατροπικές συνδέσεις μεταξύ θαλάσσιων και σιδηροδρομικών μεταφορών, συνδέοντας τα σημαντικά λιμάνια της Ελλάδας μεταξύ τους, και με τις κύριες σιδηροδρομικές γραμμές προς την υπόλοιπη Ευρώπη.
- Η πρώτη γραμμή, συνδεδεμένη με την υφιστάμενη υποδομή, θα δημιουργήσει μια υψηλής ποιότητας και περιβαλλοντικά φιλική 'γέφυρα' χερσαίων μεταφορών μεταξύ του λιμανιού της Ηγουμενίτσας (στην Αδριατική[20]) και τη Θεσσαλονίκη (τερματικό σημείο του σιδηροδρομικού διαδρόμου Χ), τον Βόλο (θαλάσσιος αυτοκινητόδρομος προς την Ασία και τη Μέση Ανατολή), την Αλεξανδρούπολη (τερματικό σημείο του διαδρόμου ΙΧ), και του Πειραιά (το κύριο hub της Ανατολικής Μεσογείου).
- Η δεύτερη γραμμή θα συνδέσει τα τέσσερα Ελληνικά λιμάνια του διαδρόμου της Αδριατικής και του Ιονίου (Πάτρα, Ηγουμενίτσα, Καλαμάτα και Αστακός). Αυτό θα επιτρέψει τα λιμάνια αυτά να αναπτύξουν συμ,πληρωματικές υπηρεσίες, και εξισορροπημένες κυκλοφοριακές ροές μέσω της αύξησης της χρήσης διατροπικών μεταφορών (συνδέσεις θαλάσσιων – σιδηροδρομικών μεταφορών).»

Παρακάτω, το κείμενο της ΕΕ αναφέρει ότι γενικά ο άξονας θα αυξήσει την μεταφορική ικανότητα του δικτύου, θα προσφέρει τόσο ένα σύνδεσμο που λείπει (missing link) στο διευρωπαϊκό σύστημα σιδηροδρόμων όσο και πιο οικονομική/σύντομη μεταφορά εμπορευμάτων. Ο άξονας παρουσιάζεται όπως στο σχεδιάγραμμα που ακολουθεί.

[19] Επιτροπή Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, **Trans-European Transport Network: TEN-T priority axes and projects 2005**, 2005.

[20] Λάθος στην παραπάνω έκδοση της ΕΕ, το σωστό είναι «στο Ιόνιο».

ΧΑΡΤΗΣ ΔΥΤΙΚΟΥ
ΑΞΟΝΑ

Σχήμα 2: Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας

V.4 Η ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ ΚΑΙ ΟΙ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΙ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΙ ΑΞΟΝΕΣ X, IV, IX

Οι Διευρωπαϊκοί Άξονες καθορίστηκαν στην Πρώτη Συνδιάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών το 1984 (Κρήτη) και οριστικοποιήθηκαν στη σημερινή τους μορφή στην Τρίτη Συνδιάσκεψη των Υπουργών Μεταφορών στο Ελσίνκι (1997). Συνολικά είναι Δέκα (10) Οδικοί και Σιδηροδρομικοί και συνδέουν σημαντικά αστικά κέντρα καθώς και θαλάσσια και ποτάμια λιμάνια.

Την Ελλάδα ενδιαφέρουν οι τρείς εκ των δέκα αξόνων καθώς η Θεσσαλονίκη αποτελεί αφετηρία ή τέρμα των αξόνων X και IV και η Αλεξανδρούπολη τον άξονα IX.

Οι άξονες θα διευκολύνουν τη διαμόρφωση και λειτουργία ενός νέου διαδρόμου μεγάλης οικονομικής και εμπορικής σημασίας (TRACECA). Ο διάδρομος αυτός κατά την κατεύθυνση Δύση – Ανατολή θα συνδέει την Ευρώπη με τον Καύκασο και την Ασία διασχίζοντας τη Μαύρη Θάλασσα και την Κασπία.

V.4.1. Άξονας X

Διέρχεται από οκτώ (8) χώρες : Αυστρία, Σλοβενία, Κροατία, Ουγγαρία, Σερβία – Μαυροβούνιο, Βουλγαρία, FYROM και Ελλάδα με συνολικό μήκος 2.582,2 χλμ. με κύρια διαδρομή : Salzburg – Ljubljana – Zagreb – Beograd – Nis – Skopje – Thessaloniki.

Πέραν της κύριας διαδρομής περιλαμβάνει 4 άλλους κλάδους :

Κλάδος Α μεταξύ Αυστρίας (Graz) – Σλοβενίας (Most) μήκους 154,3 χλμ.

Κλάδος Β μεταξύ Σερβίας – Μαυροβουνίου (Beograd) – Ουγγαρίας (Budapest) μήκους 305,6 χλμ.

Κλάδος Γ μεταξύ Σερβίας – Μαυροβουνίου (Nis) – Βουλγαρίας (Sofia) μήκους 161 χλμ.

Κλάδος Δ μεταξύ Ελλάδας (Φλώρινα) – Σερβίας – Μαυροβουνίου (Veles) μήκους 165 χλμ.

Οι μονές γραμμές αποτελούν το 64% των γραμμών του άξονα, οι δε διπλές το 36%. Το συνολικό ποσοστό γραμμών που χρησιμοποιείται ηλεκτροκίνηση ανέρχεται στο 90%. Οι στόχοι που έχουν τεθεί τον Νοέμβριο του 2003 σκοπεύουν μέχρι το 2010 τα ποσοστά μονής και διπλής γραμμής να είναι 45% και 55% αντίστοιχα. Επί ελληνικού εδάφους ο κύριος κλάδος περιλαμβάνει τη σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Ειδομένης (Θ-Ε) μήκους 78 χλμ. το οποίο είναι ηλεκτροκινούμενο.

Ο άξονας X αποτελούσε από χρόνια τη σημαντικότερη οδό των Ελληνικών προορισμών προς τη Δυτική Ευρώπη. Η διακοπή της ομαλής λειτουργίας του, λόγω των γεγονότων στην πρώην Γιουγκοσλαβία, επέφερε μεγάλη αναστάτωση στις οδούς εξαγωγών και μεταφορών της χώρας. Η επαναλειτουργία του αποτελεί συνεπώς σημαντικό οικονομικό και πολιτικό γεγονός.

V.4.2. Άξονας IV

Διέρχεται από την Ελλάδα – Βουλγαρία – Ρουμανία – Ουγγαρία και συνδέει τη Θεσσαλονίκη με Σόφια – Βουκουρέστι – Βουδαπέστη.

Για τη λειτουργία αυτού του άξονα απαιτείται η κατασκευή δεύτερης γέφυρας επί του Δούναβη (μεταξύ Vidin – Kalafat), η οποία έχει αρχικά συμφωνηθεί από το έτος 2003 μεταξύ Βουλγαρίας – Ρουμανίας.

Λόγω των προβλημάτων που υπάρχουν για τη λειτουργία του άξονα Χ, ο άξονας αυτός με τη σύνδεση Βουδαπέστης – Γερμανίας, δίδει εναλλακτική πρόσβαση προς την Κεντρική και Δυτική Ευρώπη.

Το επί Ελληνικού εδάφους τμήμα του άξονα αυτού είναι το τμήμα της γραμμής Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης (Θ-Α) : Θεσσαλονίκη – Κιλκίς – Ροδόπολη – Στρυμόνας – Προμαχώνας – (Κούλατα Βουλγαρία) και έχει μήκος 145 χλμ. περίπου.

V.4.3. Άξονας IX.

Ο άξονας IX είναι ο μεγαλύτερος σε μήκος Διευρωπαϊκός Σιδηροδρομικός Άξονας. Ξεκινά από το Ελσίνκι (Φινλανδία) και καταλήγει στην Αλεξανδρούπολη (Ελλάδα). Έχει μήκος 6.350 χλμ. και διέρχεται από 9 χώρες (Ελλάδα, Βουλγαρία, Ρουμανία, Μολδαβία, Ουκρανία, Λιθουανία, Λευκορωσία, Ρωσία και Φινλανδία). Διέρχεται από πολλούς συνοριακούς σταθμούς γεγονός που δημιουργεί προβλήματα στην ομαλή λειτουργία.

Χαρακτηρίζεται από διαφορετικό εύρος γραμμών. Κανονικό 1435 mm και μεγάλο εύρος 1520 mm στη διαδρομή μέσω των χωρών της πρώην Σοβιετικής Ένωσης (Μολδαβία, Ουκρανία, Ρωσία) γεγονός που επίσης δημιουργεί προβλήματα καθυστερήσεων και διαλειτουργικότητας

Διαχωρίζονται σε τέσσερα τμήματα:

Νοτιοανατολικό Τμήμα
Κύριος κορμός : Ελλάδα (Αλεξανδρούπολη) – Βουλγαρία – Ρουμανία – Μολδαβία – Ουκρανία – Ρωσία (Μόσχα). Έχει μήκος 2.856 χλμ.
Διακλάδωση : Ουκρανία προς Οδησό μήκους 64 χλμ.

Βόρειο Τμήμα
Κύριος κορμός : Φινλανδία (Ελσίνκι) – Ρωσία (Μόσχα) έχει μήκος 1.092 χλμ.

Δυτικό Τμήμα
Κύριος κορμός : Λιθουανία – Λευκορωσία
Βόρειος κλάδος : Λιθουανία
Νότιος κλάδος : Ρωσία – Λιθουανία
Έχει συνολικό μήκος 1.056 χλμ.

Κεντρικό τμήμα
Ρωσία – Λευκορωσία – Ουκρανία με συνολικό μήκος 1.266 χλμ.

Συνεπώς της Ελλάδα ενδιαφέρει κυρίως το Νοτιοανατολικό τμήμα : Αλεξανδρούπολη – Dimitrovgrad – Βουκουρέστι – Chisinaou – Roldilna – Κίεβο – Μόσχα. Επί του Ελληνικού εδάφους το τμήμα του Άξονα είναι η γραμμή Αλεξανδρούπολης – Ορεστιάδας – Ορμενίου μήκους 180 χλμ. περίπου.

V.5 ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΣΧΕΔΙΟ Ο. Σ. Ε. 2005-2007

Το Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΟΣΕ, στο Κεφάλαιο 4 με τίτλο «Επενδύσεις στους τομείς των εταιρικών λειτουργιών» (σελ. 48) και πιο συγκεκριμένα στο υποκεφάλαιο 4.1 (υποδομή) αναφέρονται, στο πλαίσιο των υλοποιούμενων επενδύσεων, δράσεις για την ανάπτυξη και επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου. Στην κατηγορία των έργων με φορέα υλοποίησης τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ στις συγχρηματοδοτούμενες επενδύσεις περιλαμβάνονται τα Έργα του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα, Μελέτες και νέες συνδέσεις / βελτιώσεις εγκαταστάσεων υποδομής που σχετίζονται με την Σιδηροδρομική Εγνατία.

Συγκεκριμένα αναφορά σε σχετικά έργα περιλαμβάνονται στους παρακάτω πίνακες που αναπαράγονται από το Επιχειρησιακό Σχέδιο

ΕΡΓΑ ΔΥΤΙΚΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

σε εκατομμύρια Ευρώ χωρίς ΦΠΑ

	2004	2005	2006	2007	2008 και μετά
Απαλλοτριώσεις για τη γραμμή Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα	0,0			4,6	
Απαλλοτριώσεις για τη γραμμή Καλαμπάκα-Κοζάνη	0,0			4,6	
Απαλλοτριώσεις για τη γραμμή Ιωάννινα-Αντίρριο	0,0				17,2
Απαλλοτριώσεις για τη γραμμή Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα	0,0				1,4
Έργα υποδομής-επιδομής για τη γραμμή Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμεντίτσα	0,0		37,0	74,0	789,4
Έργα υποδομής - επιδομής για τη γραμμή Καλαμπάκα-Κοζάνη	0,0		36,6	73,3	375,5
Έργα υποδομής-επιδομής για τη γραμμή Ιωάννινα-Αντίρριο	0,0				674,6
Βελτίωση της υποδομής - επιδομής στη γραμμή Πάτρα-Πύργος-Καλαμάτα	0,0				401,4
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ χωρίς ΦΠΑ	**0,0**	**0,0**	**73,6**	**156,5**	**2259,5**
Ευρωπαϊκή Ένωση	**0,0**	**0,0**	**36,8**	**78,3**	**1129,8**
Εθνικοί Πόροι	**0,0**	**0,0**	**36,8**	**78,3**	**1129,8**
ΦΠΑ ΕΡΓΩΝ	**0,0**	**0,0**	**13,2**	**28,2**	**406,7**

(Σημείωση: Η κατανομή μεταξύ των πόρων για τα έργα του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα ετέθη κατ' εκτίμηση και δεν είναι οριστική ή δεσμευτική).

ΜΕΛΕΤΕΣ (με φορέα υλοποίησης τον ΟΣΕ, από αμιγώς Εθνικούς Πόρους)					
σε εκατομμύρια Ευρώ με ΦΠΑ					
	2004	2005	2006	2007	2008 και μετά
Α. ΜΕΛΕΤΕΣ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ					
Καλαμπάκα-Κοζάνη και Σιάτιστα-Καστοριά		16,2	16,1		
Καλαμπάκα-Ιωάννινα		26,3	26,3		
Ιωάννινα-Αντίρριο		19,0	13,5	11,5	1,3
Πάτρα - Πύργος - Καλαμάτα		3,4	2,5	2,0	1,0
Β. ΛΟΙΠΕΣ ΜΕΛΕΤΕΣ ΕΡΓΩΝ ΥΠΟΛΟΙΠΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ (ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΣ ΣΙΔ. ΑΘΗΝΩΝ ΚΛΠ)					
Βιομηχανικές περιοχές Βόλου, Θίσβης, Αλμυρού και ΤΕΙ Θεσσαλονίκης	3,7	4,2	0,0	0,0	
Γραμμές Μακεδονίας-Θράκης [χαράξεις, τεχνικά κλπ]	5,0				
Κεντρικό Κτίριο, λιμένας Αλεξανδρούπολης, βιολογικό Θεσ/νίκης	2,3				
Προαστιακός Αθηνών και Πειραιάς - Τρεις Γέφυρες	7,1				
Περιβαλλοντικές Μελέτες	0,3	0,5	0,0	0,0	
Θριάσιο Πεδίο	0,8	4,6	1,6		
Μελέτη σύνδεσης λιμένα Ν.Καρβάλης	0,0	1,6	3,2	1,2	
Δίκτυο Πελοποννήσου (& Κρυονέρι - Αγρίνιο)	1,5	2,0	2,9	1,4	1,1
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΕ ΦΠΑ	**20,7**	**77,8**	**66,1**	**16,1**	**3,4**
ΦΠΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	**3,2**	**11,9**	**10,1**	**2,5**	**0,5**
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ	**17,6**	**65,9**	**56,0**	**13,6**	**2,9**

ΝΕΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ΥΠΟΔΟΜΗΣ [ΛΙΜΑΝΙΑ, ΒΙΠΕ, ΣΥΝ. ΣΤΑΘΜΟΙ κλπ]					
σε εκατομμύρια Ευρώ με ΦΠΑ					
	2004	2005	2006	2007	2008 και μετά
Απαλλοτριώσεις στους συνοριακούς σταθμούς και σύνδεση με τη βιομηχανική περιοχή Κομοτηνής			0,3		
Απαλλοτριώσεις για τις συνδέσεις των βιομηχανικών περιοχών Βόλου, Θίσβης, Αλμυρού και ΤΕΙ Θεσσαλονίκης			5,0		
Απαλλοτριώσεις για παραλλαγές χάραξης γεφυρών στη Μακεδονία-Θράκη			5,0		
Απαλλοτριώσεις για τη σύνδεση Ν.Καρβάλης					4,0
Βελτίωση συνοριακών σταθμών				20,0	73,0
Σύνδεση Βιομηχανικών Περιοχών Βόλου, Θίσβης, Αλμυρού, Θεσσαλονίκης και ΤΕΙ Θεσσαλονίκης	3,5	13,0	18,5		100,0
Επαναχάραξη γεφυρών Μακεδονίας-Θράκης				15,0	60,0
Έργα σε διάφορα κτίρια		4,0	4,0	4,0	
Εγκαταστάσεις για μηχανοστάσια	12,6	3,0	3,0	3,0	
Κτιριακές εγκαταστάσεις Θριασίου			30,0	70,0	
Σύνδεση Ν. Καρβάλης					154,0
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΕ ΦΠΑ	**16,1**	**20,0**	**65,8**	**112,0**	**391,0**
ΦΠΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	**2,5**	**3,1**	**10,0**	**17,1**	**59,6**
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ	**13,6**	**16,9**	**55,8**	**94,9**	**331,4**

Στους πίνακες έργων πολιτικού μηχανικού, που ακολουθούν, περιλαμβάνονται και επενδύσεις για την

- ανακαίνιση της γραμμής Αμύνταιο - Κοζάνη ,
- Αμύνταιο - Φλώρινα,

- στρώση διπλής γραμμής μεταξύ Πλατύ και Σκύδρας,
- διάφορα έργα στην περιοχή Θεσσαλονίκης (ΤΕΙ, ΒΙΠΕΘ) και
- γενικές αναφορές για βελτιώσεις ή κατασκευές ανισόπεδων διαβάσεων, περιφράξεων και ισόπεδων διαβάσεων (ΑΣΙΔ)

ΕΡΓΑ ΗΛΕΚΤΡΟΚΙΝΗΣΗΣ - ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ - ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

σε εκατομμύρια Ευρώ με ΦΠΑ

	2004	2005	2006	2007	2008 και μετά
Βελτίωση των υφιστάμενων και εγκατάσταση νέων συστημάτων φωτισμού, πυρασφάλειας,Η/Ζ , συστ. Πληροφόρησης, κοκ.	8,3	10,6	10,6	10,6	
Οπτική ίνα στη γραμμή Πάτρα-Προμαχώνας	0,6	3,1	3,1	3,1	
Αυτόματα συστήματα ισόπεδων διαβάσεων	6,1	4,6	4,6	4,6	
Σηματοδότηση - Τηλεπικοινωνίες Περιφεριακού δικτύου				30,0	170,0
Ηλεκτροκίνηση Περιφερειακού δικτύου				60,0	240,0
Λοιπές εγκαταστάσεις οπτικής ίνας	0,4	11,5	11,5	11,5	
Εγκατάσταση συστημάτων επιτήρησης του εξοπλισμού ασφαλείας του δικτύου	22,6	2,0	2,0	1,0	
Εγκατάσταση συστήματος GSM-R σε όλο το δίκτυο εκτός ΠΑΘΕ/Π	0,2	4,9	4,9	4,9	5,0
Γενική συντήρηση	3,2	10,6	10,6	10,6	10,0
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΕ ΦΠΑ	**41,3**	**47,4**	**47,4**	**136,3**	**425,0**
ΦΠΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	**6,3**	**7,2**	**7,2**	**20,8**	**64,8**
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ	**35,0**	**40,2**	**40,2**	**115,5**	**360,2**

ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΥΠΟΔΟΜΗΣ

σε εκατομμύρια Ευρώ με ΦΠΑ

	2004	2005	2006	2007	2008 και μετά
Βαρέα μηχανήματα συντήρησης γραμμής	7,6	7,2			0,5
Προμηθειες υλικών συντήρησης υποδομής μέσω ΠΣ	15,1	3,0	3,0		
Λοιπός εξοπλισμός συντήρησης	18,2	10,0	10,0	10,0	0,3
Έπιπλα, Η/Υ, Λογισμικό	0,1	5,0	0,5	0,5	1,0
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΕ ΦΠΑ	**41,0**	**25,2**	**13,5**	**10,5**	**1,8**
ΦΠΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	**6,3**	**3,8**	**2,1**	**1,6**	**0,3**
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ	**34,8**	**21,4**	**11,4**	**8,9**	**1,5**

ΕΡΓΑ ΠΟΛΙΤΙΚΟΥ ΜΗΧΑΝΙΚΟΥ					
σε εκατομμύρια Ευρώ με ΦΠΑ					
	2004	**2005**	**2006**	**2007**	**2008 και μετά**
Αποκατάσταση γραμμής Κρυονέρι-Αγρίνιο	6,8				
Συντήρηση γραμμών Ανδρίτσα-Καλαμάτα, Ζευγολάτι-Καλόνερο και Λεύκτρο-Μεγαλόπολη	18,5	26,0			
Κατασκευή κτιρίων για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού στο Θριάσιο Πεδίο	24,7				
Συντήρηση γραμμής Τιθορέα-Δομοκός	5,1				
Ανακαίνιση γραμμής μεταξύ Σ.Σ. Σκύδρας-Άρνισσας	6,2				
Ανακαίνιση γραμμής Θεσσαλονίκη-Ειδομένη	25,4				
Συντήρηση γραμμής μεταξύ Σ.Σ.Γαλλικού-Φιλαδέλφειας	0,4				
Συντήρηση και ανακαινίσεις γραμμών στη Μακεδονία-Θράκη	3,4	1,6			
Ανακαίνιση και κατασκευή ηλεκτροκίνησης-σηματοδότησης στο τμήμα Πειραιάς-Αθήνα-Τρεις Γέφυρες-Σ.Κ.Α.-Αχαρνές και Τρεις Γέφυρες-Άνω Λιόσια	27,7	100,0	32,3		
Ανακαινίσεις σταθμών δικτύου	3,5	8,0	8,0	8,0	
Ανακαινίσεις μηχανοστασίων	7,1	3,0	3,0	3,0	
Διάφορα έργα (κατεδαφίσεις, ασφαλτοστρώσεις, κοκ.)	2,9	3,0	3,0	3,0	
Συντήρηση γραμμής μεταξύ Σ.Σ. Τυχερού-Σουφλίου	4,0	10,0			
Σύνδεση της βιομηχανικής περιοχής της Θεσσαλονίκης με το δίκτυο	3,5	2,0			
Συντήρηση γραμμής μεταξύ Σ.Σ. Ν. Ζίχνης - Λευκοθέας	4,0	10,4			
Ανακαίνιση γραμμών και αλλαγές στο συγκρότημα Θεσ/νίκης	2,5	10,0	5,5		
Συντήρηση γραμμής μεταξύ Φερρών-Σ.Σ. Τυχερού	5,0	15,0	7,5		
Συντήρηση γραμμής μεταξύ Σ.Σ. Σουφλί-Διδυμοτείχου	0,0	12,0	8,0		
Συντήρηση γραμμής μεταξύ ΤΧ1 Θεσ/νίκης-Σ.Σ. Μουριών	0,0	22,0	16,0		
Συντήρηση γραμμής μεταξύ Σ.Σ. Λευκοθέας-Φωτόλιβους	0,0	12,0	12,0		
Παραλλαγή Λευκοθέα - Φωτολίβος				10,0	40,0
Παραλλαγή Δράμας - Παρανεστίου					150,0
Παραλλαγή Παρανεστίου - Σταυρούπολης					80,0
Παραλλαγή Μέστη - Αλεξανδρούπολη					144,0
Ανισόπεδες διαβάσεις και παράλληλες οδοί Θεσσ/κη - Αλεξ/πολη - Ορμένιο				20,0	80,0
Συντήρηση γραμμής μεταξύ Σ.Σ. Άρνισσας-Αμυνταίου-Βεύης έως Σ.Σ. Φλώρινας και από Σ.Σ.Μεσονησίου έως Σ.Σ. Καυκάσου	7,3	25,0	12,7		
Στρώση δεύτερης γραμμής μεταξύ Σ.Σ.Πλατύ-Σκύδρας	0,0	15,0	15,0	15,0	5,0
Αντιστήριξη πρανών στη γραμμή Τιθορέα-Δομοκός	0,0	6,0			
Λείανση σιδηροτροχιών	3,5	8,0	8,0	4,5	6,0
Νέο μηχανοστάσιο Καλαμάτας	1,8	12,2			
Προαστιακός Πειραιάς - Αθήνα - 3 Γέφυρες (Β' Φάση)	0,0	50,0	60,0	15,0	
Διάφορα μικρά έργα	1,6	2,0	2,0	2,0	
Συντήρηση δικτύου αρμοδιότητας ΥΓΠ	9,2	7,0	7,0	7,0	5,0
Συντήρηση δικτύου αρμοδιότητας ΥΓΑ	8,3	18,9	18,9	18,9	20,0
Συντήρηση δικτύου αρμοδιότητας ΥΓΜΘ	13,5	23,0	23,0	25,5	25,0
Συντηρήσεις κτιρίων	0,3	7,0	7,0	5,7	5,0
Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας			70,0	100,0	100,0
Νέα γραμμή υψηλών ταχυτήτων ΣΚΑ - Οινόη				20,0	330,0
Διάφορα έργα		3,0	3,0	1,0	
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΜΕ ΦΠΑ	**196,4**	**412,1**	**321,9**	**258,6**	**990,0**
ΦΠΑ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ	**30,0**	**62,9**	**49,1**	**39,4**	**151,0**
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΕΩΝ ΧΩΡΙΣ ΦΠΑ	**166,4**	**349,2**	**272,8**	**219,2**	**839,0**

Με την ολοκλήρωση των έργων θα επιτευχθούν χρόνοι διαδρομής σημαντικά μειωμένοι σε σχέση με τους σημερινούς χρόνους διαδρομής, καθιστώντας τον σιδηρόδρομο ελκυστικό μέσο μεταφοράς. Ενδεικτικά αναφέρουμε τους σημερινούς και προβλεπόμενους χρόνους διαδρομής μετά τον εκσυγχρονισμό του περιφερειακού δικτύου.

ΔΙΑΔΡΟΜΗ		ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ	
		ΣΗΜΕΡΑ	ΜΕΤΑ ΤΗΝ ΑΝΑΚΑΙΝΙΣΗ
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΦΛΩΡΙΝΑ	3:34	2:15
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΚΟΖΑΝΗ	3:53	2:12
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	4:34	4:00
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	ΟΡΜΕΝΙΟ	7:55	6:12
ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗ	ΟΡΜΕΝΙΟ	2:18	1:44
ΑΘΗΝΑ	ΤΡΙΠΟΛΗ	3:29	2:20
ΑΘΗΝΑ	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	6:10	3:50

Στο Κεφάλαιο 4.1.2 με τίτλο «Γενική Περιγραφή των Επενδύσεων για την Υποδομή» περιλαμβάνεται το παρακάτω σχόλιο:

«*Ένα τεράστιο επενδυτικό έργο το οποίο εξετάζεται –δεν περιλαμβάνεται όμως στο πλαίσιο και στον χρονικό ορίζοντα του υφιστάμενου επιχειρησιακού σχεδίου- είναι η κατασκευή νέου σιδηροδρομικού δικτύου στη Δυτική Ελλάδα, από και προς τα Ιωάννινα. Όπως είναι φυσιολογικό, το κόστος του έργου αυτού θα έχει τεράστιο αντίκτυπο στον προϋπολογισμό. Είναι όμως ευτυχής συγκυρία ότι τα έξοδα για το συγκεκριμένο έργο θα αρχίσουν να αυξάνονται σημαντικά όταν η πλειονότητα των επενδυτικών προγραμμάτων, που υλοποιούνται στην παρούσα φάση, θα βρίσκονται σε στάδιο ολοκλήρωσης.*»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VI

ΔΥΤΙΚΕΣ ΕΠΕΚΤΑΣΕΙΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ

VI.1 ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η κρίση στη Γιουγκοσλαβία, στις αρχές της δεκαετίας του 90 και η πολυδιάσπασή της σε πολλές ανεξάρτητες κρατικές οντότητες δημιούργησε αρνητικά δεδομένα για τη σιδηροδρομική διασύνδεση της χώρας με τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης. Η Ελλάδα ξαφνικά μετατράπηκε σε νησί, καθώς και η διασύνδεση μέσω των δικτύων της Βουλγαρίας και Ρουμανίας με τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε. ήταν προβληματική, λόγω της κατάστασης των δικτύων στις χώρες αυτές αλλά και οικονομικά ασύμφορη.

Τα δεδομένα αυτά οδήγησαν την Ελληνική πλευρά να επανεξετάσει τη σιδηροδρομική διασύνδεση του λιμένα της Ηγουμενίτσας και την μετατροπή του λιμένα αυτού σε μια νέα πύλη εξόδου της χώρας προς τις χώρες της Δύσης.

Η πρώτη προσέγγιση του θέματος έγινε με τεχνική μελέτη σε ότι αφορά τα στοιχεία της χάραξης της γραμμής Καλαμπάκας – Ιωαννίνων – Ηγουμενίτσας που είχε εκπονήσει το Ε.Μ.Π. και με χρηματοοικονομική αξιολόγηση που εκπόνησε το Κέντρο Οικονομικών Ερευνών του Οικονομικού Πανεπιστημίου Αθηνών και η εταιρεία Συμβούλων TRADEMCO ΕΠΕ.

Το 1997 επανεξετάσθηκε και οριστικοποιήθηκε από τον Ο.Σ.Ε. η χάραξη της νέας γραμμής και βασικά τεχνικά στοιχεία της διασύνδεσης (μονή γραμμή, ταχύτητα, κλίσεις , μήκη σηράγγων και γεφυρών κτλ).

Τον Ιούλιο του 1996 το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο Υπουργών θέσπισε την 1692 / 96 / Ε.Κ. απόφαση σχετικά με τις κατευθυντήριες διατάξεις για την ανάπτυξη των Διευρωπαϊκών δικτύων μεταφοράς ΤΕΝ-Τ.

Τον Οκτώβριο του 2001 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε πρόταση για την αναθεώρηση της απόφασης 1692 / 96 για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών .Η Ελληνική πλευρά υπέβαλλε πρόταση με τον τίτλο : «Ιόνιος – Αδριατικός διάδρομος : ολοκλήρωση ελλειπουσών συνδέσεων του σιδηροδρομικού διευρωπαϊκού δικτύου και δημιουργία πυλών διατροπικών μεταφορών (Intermondal transport) Ευρώπης – Ασίας – Μέσης Ανατολής ».

Το έργο αυτό, γνωστό ως Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας, αναλύεται στα τμήματα :

1. Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα, το οποίο ολοκληρώνει τον οριζόντιο σιδηροδρομικό άξονα Ηγουμενίτσα –Βόλος .
2. Ηγουμενίτσα –Ιωάννινα – Αντίρριο / Ρίο – Καλαμάτα, που συνιστά τον κατακόρυφο σιδηροδρομικό άξονα της δυτικής Ελλάδος.
3. Καλαμπάκα – Κοζάνη, που συνδέει τη βόρεια με την κεντρική Ελλάδα, ολοκληρώνοντας τη σιδηροδρομική Εγνατία και το σιδηροδρομικό διευρωπαϊκό δίκτυο στο Ελληνικό έδαφος.

Η ένταξη του έργου στα Δυτικοευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών αποφασίσθηκε τον Απρίλιο του 2004 , με την απόφαση 884 / 29-4-2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου Υπουργών.

VI.2 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΣΤΗΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Οι δυτικές επεκτάσεις του σιδηροδρομικού δικτύου θα διατρέξουν περιοχές της βορειοδυτικής Ελλάδος (Δυτικής Μακεδονίας, Ηπείρου, Δυτικής Στερεάς), οι οποίες περιλαμβάνονται στις πιο φτωχές περιοχές της Ελλάδος αλλά και της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Οι περιοχές αυτές στην πλειονότητά τους θα αποκτήσουν για πρώτη φορά σύνδεση με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η ολοκλήρωση της Εγνατίας και της Ιόνιας οδού και στη συνέχεια η Σιδηροδρομική σύνδεση των περιοχών αυτών θα συμβάλλουν στη θεαματική βελτίωση των υποδομών των υποβαθμισμένων αυτών περιοχών συνεισφέροντας σημαντικά στην οικονομική τους ανάπτυξη.

Η ολοκλήρωση των έργων αυτών θα διευκολύνει την προσέγγιση των περιφερειών αυτών με τα μεγάλα αστικά κέντρα Αθηνών και Θεσσαλονίκης αλλά και με τις ευρύτερες περιοχές της νότιας και ανατολικής Ελλάδας. Θα δοθούν έτσι οι ευκαιρίες περαιτέρω ανάπτυξης και αξιοποίησης των πλουτοπαραγωγικών πόρων των περιοχών αυτών στο τομέα του τουρισμού ,της βιομηχανίας ,του εμπορίου , των μεταφορών κτλ.

Μετά την ολοκλήρωση του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα αναφέρουμε, ενδεικτικά, ορισμένους χρόνους διαδρομής μεταξύ σημαντικών προορισμών :

- Καλαμπάκα – Κοζάνη 50 λεπτά
- Αθήνα – Κοζάνη 3 ώρες και 45 λεπτά
- Αθήνα – Ιωάννινα 3 ώρες και 30 λεπτά
- Αθήνα – Φλώρινα 4 ώρες και 55 λεπτά

Θα ενισχυθεί σημαντικά ο ρόλος αστικών κέντρων όπως τα Ιωάννινα, η Κοζάνη συμβάλλοντας έτσι και στην ισόρροπη ανάπτυξη της βορειοδυτικής Ελλάδος και στη μείωση των ενδοπεριφερειακών ανισοτήτων.

Με δεδομένη την πολυδιάσπαση της Γιουγκοσλαβίας, την αστάθεια της περιοχής και σχετικά μακρινή την Ευρωπαϊκή προοπτική των χωρών αυτών, η ολοκλήρωση των δυτικών σιδηροδρομικών επεκτάσεων θα διαμορφώσει νέες κατευθύνσεις της αναπτυξιακής στρατηγικής στο τομέα των μεταφορών για την Ελλάδα, αλλά και για τις διεθνείς μεταφορές. Οι οικονομικά πλέον συμφέρουσες και ασφαλέστερες γραμμές επικοινωνίας προς τη Δυτική και Κεντρική Ευρώπη θα είναι οι έχουσες πύλες εξόδου τα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδος και ειδικότερα :

α) Τα συγκριτικά πλεονεκτήματα του κόστους μεταφοράς, ταχύτητας και αξιοπιστίας του διαδρόμου της Αδριατικής έχουν δώσει τα τελευταία χρόνια, στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας σημαντικό μερίδιο της αγοράς των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών. Η ολοκλήρωση των οδικών αξόνων (Εγνατία, ΠΑΘΕ, Ε 65, Ιόνια οδός) και η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα της, θα διευρύνει περισσότερο το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα της εξόδου αυτής προς την Δυτική Ευρώπη.

Η ολοκλήρωση των έργων επέκτασης του λιμένα θα προσδώσει την αναγκαία χωρητικότητα για την ικανοποίηση της αναμενόμενης αύξησης διακίνησης επιβατών και εμπορευμάτων.

Αναμένεται λοιπόν να αναδειχθεί έτσι το λιμάνι της Ηγουμενίτσας σε μια πολυτροπική μεταφορική εγκατάσταση, η οποία εφόσον υποστηριχθεί με τις απαραίτητες συμπληρωματικές υποδομές, θα αποτελέσει έναν από τους σημαντικότερους πόλους ανάπτυξης της περιφέρειας.

β) Ο λιμένας του Αστακού έχει ίσως δύο από τα σημαντικότερα πλεονεκτήματα σε σχέση με άλλα λιμάνια στη Μεσόγειο : δυνατότητα υποδοχής

πλοίων μεγάλου βυθίσματος (μεγάλο φυσικό βάθος όρμου), έκταση 1500 στρεμμάτων σαν ελεύθερη εμπορική ζώνη και θέση πάνω στον διάδρομο της Αδριατικής. Αντίστοιχα πλεονεκτήματα διαθέτει μόνο το λιμάνι της Τεργέστης, απέχει όμως πάρα πολύ από την κύρια πορεία των πλοίων. Η δυνατότητα προσέγγισης μεγάλων πλοίων μπορεί λοιπόν να καταστήσει το λιμάνι αυτό, σημαντικό διαμετακομιστικό κόμβο για τη διακίνηση εμπορευματοκιβωτίων Στο λιμάνι αυτό μπορούν να προσεγγίσουν τα μητρικά πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (container mother ships). Η σιδηροδρομική σύνδεση του λιμένα του Αστακού αναμένεται να συμβάλει στην εξυπηρέτηση διακίνησης πάνω από 250.000 εμπορευματοκιβώτια το χρόνο.

Αναμένεται λοιπόν να αποτελέσει πόλο έλξης επενδύσεων και εγκαταστάσεων δευτερογενούς και τριτογενούς τομέα και να προσδώσει αναπτυξιακά χαρακτηριστικά στην απομονωμένη Αιτωλοακαρνανία.

γ) Η διασύνδεση Καλαμπάκας – Κοζάνης υλοποιεί την από πολλών ετών προγραμματιζόμενη σύνδεση η οποία αποκαθιστά την απευθείας σύνδεση της Δυτικής Μακεδονίας με την Κεντρική και Νότια Ελλάδα δίνοντας δυνατότητα περαιτέρω ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή.

Από τα παραπάνω γίνεται φανερό πως η πολλαπλή συμβολή του έργου στην ανάπτυξη των πιο υποβαθμισμένων περιοχών της χώρας ,και στη διάνοιξη νέων προοπτικών για τον τομέα των μεταφορών , είναι αδιαμφισβήτητη .

VI.3 ΔΙΕΘΝΗΣ ΔΙΑΣΤΑΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενα κεφάλαια εκτός του **Διαδρόμου Αδριατικής,** στην Ελλάδα καταλήγουν τρεις από τους δέκα **Διευρωπαϊκούς Άξονες**. Με βάση τον σχεδιασμό των διαδρόμων αυτών η Αδριατική και το Ιόνιο Πέλαγος έχουν καθορισθεί ως Περιοχές Μεταφορών Πανευρωπαϊκού Ενδιαφέροντος.

Μετά την σιδηροδρομική διασύνδεση των λιμένων Ηγουμενίτσας και Αστακού, στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης **Σιδηροδρομικής Εγνατίας**, οι κάθετοι σιδηροδρομικοί άξονες Χ, IV και IX θα καταλήγουν σε έναν λειτουργικό και σχετικά πλήρες δίκτυο επί Ελληνικού εδάφους, με έξοδο προς το Διάδρομο της Αδριατικής και κατ' επέκταση προς τις χώρες της Μεσογείου και της Κεντρικής Ευρώπης. Θα πρέπει επίσης εδώ να τονιστεί ότι ήδη και σήμερα εκτελείται σημαντικό μεταφορικό έργο από τα λιμάνια της Πάτρας και Ηγουμενίτσας προς Ανκόνα και Μπρίντιζι όπου θα καταλήγει ένας από τους προταθέντες από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή **Ελεύθερους Σιδηροδρομικούς Διαδρόμους (Rail Freight Freeways)**.

Με αυτό τον τρόπο επεκτείνεται η ενδοχώρα των Ελληνικών λιμένων στα Βαλκάνια και ανοίγει νέες προοπτικές στο παραγωγικό δυναμικό της χώρας σε ολόκληρη την περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

Με τη σιδηροδρομική σύνδεση της Ηγουμενίτσας θα ολοκληρωθεί επίσης ο **Οριζόντιος Σιδηροδρομικός άξονας Ηγουμενίτσας – Βόλου**, που σε συνδυασμό με σιδηροδρομικά ferry boats στις διαδρομές Μπρίντιζι – Ηγουμενίτσας – Βόλου – Λαττάκειας και Βόλου – Σμύρνης δίνει τη δυνατότητα να αναβαθμιστεί ο ρόλος της Ελλάδος σαν βασικού διαμετακομιστικού κόμβου .

VI.4 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ – ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η οικονομική σκοπιμότητα και βιωσιμότητα της «Σιδηροδρομικής Εγνατίας» και, συγκεκριμένα, η κατασκευή του τμήματος Ηγουμενίτσα – Κοζάνη, έχει συζητηθεί εκτεταμένα. Μετά από σύντομη βιβλιογραφική έρευνα εντοπίστηκαν οι παρακάτω μελέτες, έρευνες, άρθρα και δημοσιεύσεις:

1. ΟΣΕ, «Έρευνα σκοπιμότητας σιδηροδρομικής σύνδεσης Ηγουμενίτσας – Συνοπτική έκθεση», Αθήνα, 1992
2. Λυμπέρης Κ., «Έρευνα για τη σκοπιμότητα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηγουμενίτσας», Αθήνα, 1993
3. Προφυλλίδης, Β., Κιάχου, Α., Δημητρίου, Δ., «Εναλλακτικές δυνατότητες μεταφορών μεταξύ Ελλάδας και Ευρώπης», Τεχνικά Χρονικά, διμηνιαία έκδοση, τόμος 65, τεύχος 2, σελ 37 – 51, Μάρτιος – Απρίλιος 1996.
4. Ζουλούμης, Γ., Μπάσμπας, Σ., «Αξιολόγηση δυτικού σιδηροδρομικού άξονα – ωφέλειες από την εφαρμογή της μεθόδου της σταθερής επιδομής», Ανάπτυξη σιδηροδρομικών μεταφορών, 2^{ο} Διεθνές συνέδριο, πρακτικά σελ 159 – 173, Αθήνα, 2005
5. Organization of Greek Railways, "Feasibility Study for the construction of Railway and Port Terminal Infrastructure in Western Greece and the Creation of an EU Intermodal 'Gate' in South East Europe", Final Report, June 2003
6. TEN-STAC, "Scenarios, Traffic Forecasts and Analysis of Corridors on the Trans-European Transport Network", Final Report, September 2004
7. Μουρμούρης, Ι.Κ., «Γιατί τα τρένα δεν πρέπει να ... σφυρίξουν στον Δυτικό Άξονα», Καθημερινή, 6-11-2005

VI.4.1 Η μελέτη βιωσιμότητας του ΟΣΕ

Η μελέτη βιωσιμότητας (OSE, 2003), που εκπονήθηκε με σκοπό να υποστηρίξει την ένταξη του παραπάνω έργου στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, κατέληξε σε κατ' αρχήν θετική αποτίμηση όσο αφορά στους δείκτες κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης (Ανάλυση Κόστους – Οφέλους) για το σύνολο του έργου. Το πρώτο όμως τμήμα (Ηγουμενίτσα – Καλαμπάκα – Κοζάνη) δεν παρουσιάζει μία συνολική θετική αποτίμηση ωφελειών, με αποτέλεσμα η επένδυση να μην κρίνεται οικονομικά αποδοτική.

VI.4.2 Η ερευνητική εργασία των Ζουλούμη & Μπάσμπα

Οι Ζουλούμης & Μπάσμπας, στην έρευνά τους θεωρούν ότι τα κύρια αίτια που οδήγησαν στο παραπάνω συμπέρασμα «θα μπορούσαν να αποδοθούν:

- στο υψηλό κατασκευαστικό κόστος του 1^{ου} τμήματος, σχεδόν 56% επί του συνολικού απαιτούμενου ποσού (2.701,18 Μ ευρώ).
- στη ζήτηση που έχει υπολογιστεί (επιβατικές και εμπορευματικές μετακινήσεις) που λόγω των προφανών πληθυσμιακών δεδομένων στην ευρύτερη περιοχή μελέτης και των κυκλοφοριακών φόρτων στο δεδομένο τμήμα της ελληνικής επικράτειας, δεν μπορεί να αποφέρει ουσιαστικά λειτουργικά έσοδα κατά την περίοδο εκμετάλλευσης
- στα λειτουργικά έξοδα της σιδηροδρομικής υποδομής για την περίοδο εκμετάλλευσης των σαράντα χρόνων

- στη μη συμπερίληψη των ωφελειών από τη δημιουργία νέου εμπορευματικού σταθμού στο λιμένα της Ηγουμενίτσας με διατροπικό χαρακτήρα
- στη μη συμπερίληψη των δεδομένων της ζήτησης των πρόσθετων πελατών της νέας υποδομής, που αποτυπώνεται μέσα από διάφορα μνημόνια συνεργασίας για χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής από γειτονικά κράτη (π.χ. Τουρκία)»

Στόχος της συγκεκριμένης έρευνας ήταν αφού γίνει εκ νέου η κοινωνικοοικονομική αξιολόγηση για το αναφερόμενο τμήμα (Ανάλυση Κόστους – Οφέλους), και ταυτόχρονα, με την αποτίμηση του εξωτερικού κόστους του οδικού τρόπου μεταφοράς, να αναπροσαρμοσθούν οι ωφέλειες του σιδηροδρομικού έργου, καθώς η διαφορά του εξωτερικού κόστους που παράγεται από τα δύο μέσα μεταφοράς αποδίδεται ως κοινωνικό όφελος στην αξιολόγηση του συγκοινωνιακού έργου.

Ένας άλλος στόχος της έρευνας ήταν και η διερεύνηση των θετικών αποτελεσμάτων της εφαρμογής **Σταθερής Επιδομής έναντι της σκυρογραμμής**.

Η έρευνα χρησιμοποίησε στοιχεία ως προς τα οφέλη που θα προκύψουν σε σχέση με τις επιπτώσεις σε α) ατυχήματα, β) ηχορύπανση, γ) αέρια ρύπανση και δ) κλιματική αλλαγή. Επιπλέον, σε σχέση με την εφαρμογή της Σταθερής υποδομής, λήφθηκαν υπόψη α) το υψηλότερο κόστος κατασκευής της επιδομής, β) η μείωση της εκσκαφής στις σήραγγες και το αντίστοιχο μειωμένο κόστος διάνοιξής τους, γ) η μεγαλύτερη διάρκεια ζωής της Σταθερής Επιδομής και η αντίστοιχη αύξηση της υπολειμματικής αξίας του έργου και δ) η μείωση του κόστους συντήρησης κατά 15-20% των νέων σιδηροδρομικών υποδομών.

Το τελικό συμπέρασμα της έρευνας είναι: «Σύμφωνα με τους εξαγόμενους δείκτες της κοινωνικοοικονομικής ανάλυσης […], το 1^{ο} τμήμα του Δυτικού Σιδηροδρομικού άξονα (Ηγουμενίτσα – Καλαμπάκα – Κοζάνη) παρουσιάζει θετική επενδυτική ανταποδοτικότητα εφόσον ο μεν δείκτης της Καθαρής Παρούσας Αξίας (NPV) είναι θετικός (+51.680.852 ευρώ), ο δε Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (IRR) είναι μεγαλύτερος (5,17%) από το κοινωνικό επιτόκιο προεξόφλησης που ελήφθη 5%. Επίσης οι απόλυτες διαφορές των δεικτών σε σχέση με τους δείκτες της μελέτης βιωσιμότητας παρουσιάζουν μία αύξηση της κοινωνικοοικονομικής ανταποδοτικότητας της επένδυσης της τάξης των 93.052.302 ευρώ όσο αφορά την NPV ενώ η αντίστοιχη αύξηση του δείκτη IRR είναι 0,31%.»

Οι τελικές τιμές των δεικτών όπως υπολογίσθηκαν από την μελέτη βιωσιμότητας και την έρευνα των Ζουλούμη & Μπάσμπα παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας: Δείκτες (IRR & NPV) κοινωνικοοικονομικής αξιολόγησης 1^{ου} τμήματος (Ηγουμενίτσα – Καλαμπάκα – Κοζάνη) έργου Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα

ΔΕΙΚΤΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ IRR & NPV					
Πηγή	Περίοδος εκμετάλλευσης	Κατασκευαστικό και λειτουργικό κόστος (ευρώ)	Γενικό σύνολο ωφελειών έργου (ευρώ)	IRR (%)	NPV (ευρώ)
Μελέτη βιωσιμότητας	2012 - 2052	4.569.496.343	8.499.234.319	4,86	-41.371.450
Ζουλούμης & Μπάσμπας	2012 - 2052	4.433.274.869	8.745.221.553	5,17	51.680.852

VI.4.3 Συμπεράσματα άλλων πρόσφατων εργασιών

Σε άρθρα του ο καθηγητής του Δ Π. Θράκης Ι.Κ. Μουρμούρης θέτει ζητήματα υποκοστολόγησης των απαιτούμενων έργων

Η ευρωπαϊκή μελέτη TEN-STAC θεωρεί ότι δεν υπάρχει σημαντική ζήτηση μετακινήσεων για τον άξονα και προβλέπει 400.000 επιβάτες ανά έτος για όλο τον Άξονα Νο 29, δεν εκτιμά μεγάλη ζήτηση για εμπορευματικές μεταφορές καθότι έχει άμεσο ανταγωνισμό από τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες (και τον θαλάσσιο αυτοκινητόδρομο) στα δυτικά της Ελλάδας και συμπεραίνει ότι πρόκειται για έργο σημασία κυρίως σε εθνικό και όχι διεθνές επίπεδο.

Τόσο, ο αριθμός των σχετικών εργασιών όσο και τα συμπεράσματα ορισμένων από αυτές εκφράζουν προβληματισμούς για την οικονομική σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα του έργου. Βέβαιο είναι ότι το έργο :

1. Θα έχει τεχνικές δυσκολίες κατασκευής λόγω του εδάφους της περιοχής διέλευσης
2. Το κόστος κατασκευής θα είναι μεγάλο
3. Θα έχει άμεσο ανταγωνισμό από πολλά μέσα (οδικά και θαλάσσια)
4. Θα έχει άμεσο ανταγωνισμό από άλλους άξονες που είναι ενταγμένοι στα ευρωπαϊκά δίκτυα
5. Δεν εξυπηρετεί περιοχές με σημαντικό πληθυσμό, παραγωγή και υφιστάμενες μεταξύ τους διασυνδέσεις.
6. Για να καταστεί ανταγωνιστική και λειτουργική θα πρέπει να γίνουν βελτιώσεις και σε άλλα τμήματά της, ιδιαίτερα στα υφιστάμενα τμήματα Κοζάνη – Βέροια και Θεσσαλονίκη – Ξάνθη

Συμπερασματικά, από όλα τα παραπάνω προκύπτει ότι από τη μια μεριά υπάρχουν σημαντικοί λόγοι προώθησης της ολοκλήρωσης της Σιδηροδρομικής Εγνατίας (ολοκλήρωσης του σιδηροδρομικού δικτύου, χωροταξικοί, περιβαλλοντικοί, εθνικοί) και από την άλλη υπάρχουν προβληματισμοί για το κόστος και την καθαρά οικονομική απόδοση και βιωσιμότητά του.

VI.5 ΑΝΑΛΥΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ

VI.5.1 Γενικά

Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας ενώνει αφ' ενός μεν την Κοζάνη, την Καλαμπάκα, τα Ιωάννινα, την Ηγουμενίτσα, ολοκληρώνοντας έτσι τη Σιδηροδρομική Εγνατία, αφ' ετέρου δε τα Ιωάννινα, την Άρτα, το Αγρίνιο, τον Αστακό, το Αντίρριο, το Ρίο και την Πάτρα, Καλαμάτα, δημιουργώντας έτσι έναν Ιόνιο Σιδηροδρομικό Άξονα.

- Με την ολοκλήρωση του Δυτικού Άξονα , το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο από αξονική μορφή αποκτά « βρόγχους » και μετατρέπεται πράγματι σε δίκτυο. Ο Δ. Σ .Α . μελετάται με ενιαία χαρακτηριστικά και με βάση τα στοιχεία της προμελέτης θα έχει :

- Συνολικό μήκος γραμμής 740 χλμ
- Συνολικό μήκος σηράγγων 126,9 χλμ

- Συνολικό μήκος γεφυρών 30,1 χλμ
- Μονή γραμμή κανονικού εύρους (1453 mm)
- Κίνηση με ηλεκτροκινούμενους συρμούς
- Τηλεδιοικούμενη και σηματοδοτούμενη με βάση τους κανόνες της διαλειτουργικότητας (interoperability) της Ε . Ε .
- Ταχύτητα μελέτης 160 χλμ / ω (σε ορισμένα δύσκολα σημεία 120 χλμ / ω)
- Ελάχιστη ακτίνα χάραξης 1200 μ

Στη συνέχεια θα καταγραφούν σημαντικά τεχνικά και οικονομικά στοιχεία κατά τμήμα . Στο συνημμένο πίνακα εκπονούμενων μελετών καταγράφονται στοιχεία για τη φάση εξέλιξής των.

Στους συνημμένους χάρτες φαίνονται ανάλογα με τη φάση προόδου κατά τμήμα οι χαράξεις σε επίπεδο προκαταρκτικών μελετών ή προμελετών.

Στην καταγραφή μας αυτή παρατίθενται και στοιχεία για τμήματα που δεν περιλαμβάνονται στην πρόταση του Δυτικού Άξονα όπως αυτός προτάθηκε και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή αλλά κατά την προσέγγισή μας αποτελούν τμήματα που θα αναβαθμίσουν τη λειτουργία του δικτύου με τη δημιουργία τεταμένης χάραξης στον βασικό κορμό της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και θα ολοκληρώσουν το δίκτυο στη Βορειοδυτική Ελλάδα δίνοντας σιδηροδρομική έξοδο προς τη γειτονική Αλβανία στην περιοχή Κρυσταλοπηγής - Καστοριάς .

Τα τμήματα είναι :

- Κοζάνη - Βέροια και
- Σιάτιστα – Καστοριά – Κρυσταλοπηγή

Για τα τμήματα:

- Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα
- Ιωάννινα – Αντίρριο
- Καλαμπάκα – Κοζάνη
- Σιάτιστα – Καστοριά

για τα οποία θα ασχοληθούμε εκτενέστερα παρακάτω έχουμε τα εξής συνολικά μεγέθη :

- Συνολικό μήκος νέων γραμμών 489 χλμ
- Συνολικό μήκος σηράγγων 121,49 χλμ
- Συνολικό μήκος γεφυρών 42,66 χλμ

VI.5.2 Τμήμα Καλαμπάκας - Ιωαννίνων

Η γραμμή αυτή διασχίζει κάθετα τον ορεινό όγκο της Πίνδου, μια περιοχή ιδιαίτερα δύσκολη για την κατασκευή μεγάλων έργων, όπως έδειξε η κατασκευή της Εγνατίας οδού. Από τη μικρή έρευνα που διενεργήσαμε θα θέλαμε να επισημάνουμε ορισμένα σημαντικά προβλήματα, όπως :

- τα ρέοντα εδάφη στην περιοχή,
- η προβληματική σύνθεσή τους (φλύσχης Πίνδου, ηλιόλιθος, ψαμίτης)
- οι επιφάνειες ολίσθησης μεγάλου βάθους και
- υπόγεια νερά

Τα παραπάνω αποτελούν σημαντικούς κινδύνους για την υλοποίηση του έργου, ιδιαίτερα στις περιοχές μεταξύ Μπαλντούμας – σήραγγας Μετσόβου νότια της κοίτης του Μετσοβίτικου ποταμού καθώς επίσης και στις περιοχές Μαλακασίου και της ευρύτερης περιοχής στην κοιλάδα του Μαλακασιώτη ποταμού.

Επισημαίνουμε τα παραπάνω γιατί το τμήμα αυτό αποτελεί την κρίσιμη διαδρομή για την υλοποίηση του Δυτικού Άξονα.

Τα σημαντικότερα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία του τμήματος αυτού παρουσιάζονται παρακάτω, στοιχεία δε των εκπονούμενων μελετών στον αντίστοιχο πίνακα.

- Μήκος γραμμής: 76,2 ΧΛΜ
- Κόστος μελετών: 29.525.000 €
- Κόστος κατασκευής έργου: 420.080.000 €
- Ταχύτητα μελέτης: 160 χλμ/ω
- Ελάχιστη ακτίνα χάραξης: 1200 μ
- Προβλεπόμενοι νέοι Σ.Σ. : Καλαμπάκα(χ.θ. 0+000) – Μαλακάσι (χ.θ. 39+200) – Ανθοχώρι (χ.θ.51+600) – Ιωάννινα (χ.θ. 76+200)
- Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης μελέτης: 08/2007
- Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης έργου: 2012
- Μήκος σηράγγων: 22.530 μ
- Μήκος γεφυρών: 14.950 μ

VI.5.3 Τμήμα Ιωαννίνων - Ηγουμενίτσας

Η γραμμή αυτή αποτελεί συνέχεια του προηγούμενου τμήματος αλλά κινείται σε εδάφη (φλύσχης Ιονίου και ασβεστολιθικά)με καλλίτερες συνθήκες .Θα επισημάνουμε εδώ τα σημαντικά υδραυλικά και εδαφολογικά προβλήματα στην περιοχή Κρυσταλλοπηγής .

Τα σημαντικότερα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία του τμήματος αυτού παρουσιάζονται παρακάτω , στοιχεία δε των εκπονούμενων μελετών στον αντίστοιχο πίνακα.

- Μήκος γραμμής: 75,950 ΧΛΜ
- Κόστος μελετών: 25.370.000 €
- Κόστος κατασκευής έργου: 459.850.000 €
- Ταχύτητα μελέτης: 160 χλμ/ω
- Ελάχιστη ακτίνα χάραξης: 1200 μ
- Προβλεπόμενοι νέοι Σ.Σ. : Ηγουμενίτσα (χ.θ. 0+000) – Κρυσταλλοπηγή (χ.θ. 17+400) – Αγ. Νικόλαος (χ.θ. 35+200) – Καστρίτσα (χ.θ. 68+350) - Ιωάννινα (χ.θ. 7+600 όπου αρχή χλμ θεωρείται το σημείο που φεύγει από τον κύριο άξονα)
- Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης μελέτης: 08/2007
- Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης έργου: 2012
- Μήκος σηράγγων: 34.270 μ
- Μήκος γεφυρών: 3.520 μ

VI.5.4 Τμήμα Καλαμπάκας – Κοζάνης – Βέροιας

Ιστορικό - υφιστάμενη κατάσταση

Το τέλος του Α’ Παγκοσμίου Πολέμου, βρήκε με πολλές καταστροφές το υφιστάμενο Σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδος. Αμέσως άρχισαν οι προσπάθειες αποκατάστασης των καταστροφών και ζημιών του σιδηροδρομικού δικτύου, που είχαν προκληθεί στη διάρκεια του πολέμου.

Το Ελληνικό κράτος έχοντας αντιληφθεί τη σπουδαιότητα και χρησιμότητα των σιδηροδρόμων τόσο κατά την πολεμική, όσο και κατά την ειρηνική περίοδο, εκτός από την οικονομική ενίσχυση για αποκατάσταση των ζημιών, άρχισε να σχεδιάζει την συμπλήρωση και επέκταση του Σιδηροδρομικού δικτύου.

Το 1925 υπεγράφη, ανάμεσα στο Ελληνικό κράτος και την «Βελγική Εμπορική Εταιρεία», σύμβαση σημαντικού ύψους, 21 εκατομμυρίων δολαρίων για την συντήρηση και ανάπτυξη του Σιδηροδρομικού Δικτύου και την προμήθεια τροχαίου υλικού.

Το πρώτο τμήμα νέας γραμμής άρχισε να κατασκευάζεται το 1927 και ήταν αυτό που ξεκινούσε από την Καλαμπάκα και μέσω της Σιάτιστας, Κοζάνης θα κατέληγε στη Βέροια με συνολικό μήκος 180 χιλιόμετρα και γραμμή κανονικού εύρους 1,435 μ. Εκεί θα ενώνονταν με το σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκης – Βέροιας – Έδεσσας – Αμυνταίου – Φλώρινας, που είχε κατασκευασθεί την εποχή της Οθωμανικής Αυτοκρατορίας (1883 – 1892).

Για να ολοκληρωθεί το δίκτυο και να μπορεί να λειτουργήσει πρακτικά και εύκολα έπρεπε να μετατραπεί σε γραμμή κανονικού εύρους (1,435 μ.) και η γραμμή Παλαιοφάρσαλου – Καλαμπάκας που ήταν μετρικού εύρους (1,00 μ.) και είχε κατασκευασθεί το 1884.

Οι εργασίες στη γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης προχώρησαν αλλά μετά περίοδο τριετίας, το 1932, διεκόπησαν. Αιτία της διακοπής ήταν η Παγκόσμια οικονομική κρίση, η ανακοπή εξυπηρέτησης των δανείων του Ελληνικού κράτους και του δανείου που είχε συνάψει η Βελγική εταιρεία για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου.

Έκτοτε δεν επανήρχησαν ποτέ οι εργασίες. Κατασκευάσθηκε μόνο η σύνδεση της Κοζάνης με το Αμύνταιο (1956) και με το υφιστάμενο δίκτυο Δυτικής Μακεδονίας με γραμμή κανονικού εύρους. Η κατασκευή της γραμμής Αμυνταίου – Κοζάνης επιβλήθηκε λόγω της ενεργειακής και βιομηχανικής ανάπτυξης της περιοχής. Έτσι η σιδηροδρομική σύνδεση της Κοζάνης και της Δυτικής Μακεδονίας με την Αθήνα γίνεται μέσω Πλατέος Ημαθίας.

Τέλος πρέπει να επισημανθεί ότι η μετρική γραμμή Παλαιοφαρσάλου – Καλαμπάκας, αφού υπολειτούργησε με διακοπές μετετράπη σε σύγχρονη γραμμή κανονικού εύρους τα τελευταία χρόνια (2001).

Πρόταση

Σήμερα λοιπόν περισσότερο από κάθε άλλη φορά προβάλλει επιτακτικά η ανάγκη επαναχάραξης και κατασκευής της γραμμής Καλαμπάκας – Κοζάνης – Βέροιας με γραμμή υψηλών ταχυτήτων (160 χ/ω τουλάχιστον).
Η σύνδεση αυτή έχει πολλά πλεονεκτήματα

- Συντομεύει την απόσταση Κοζάνης – Αθήνας κατά 180 περίπου χιλιόμετρα.
- Μειώνει τον χρόνο σιδηροδρομικής διαδρομής κατά μιάμιση (1,30’) ώρες με προοπτική περαιτέρω μείωσης.
- Συμβάλλει στην ανάπτυξη περιοχών της Δυτικής Μακεδονίας (Γρεβενά, Σιάτιστα, Κοζάνη, Πτολεμαΐδα, Αμύνταιο, Φλώρινα, σύνορα προς FYROM).
- Ομοίως συμβάλλει στην ανάπτυξη των περιοχών της Δυτικής Θεσσαλίας.
- Μετατρέπει το σιδηροδρομικό δίκτυο από κατ’ όνομα δίκτυο σε πραγματικό Δίκτυο.
- Δίδει δυνατότητες διεξόδου προς την περιοχή της Ηπείρου, το λιμάνι Ηγουμενίτσας και εκείθεν με πορθμείο προς Δυτική Ευρώπη.
- Μειώνει την απόσταση Κοζάνης – Βέροιας, και συνεπώς προς Θεσσαλονίκη κατά 98 χλμ. Και κατά μία ώρα το χρόνο προς Θεσσαλονίκη.

- Δημιουργεί δίκτυο σιδηροδρόμων Δυτικής Μακεδονίας.

Από την παραπάνω γραμμή , όπως προαναφέρθηκε , η Ελληνική πλευρά πρότεινε στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή και αποφασίστηκε η έγκρισή του , **το τμήμα Καλαμπάκα – Κοζάνη μήκους 105 χλμ .**

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΥΓΚΡΙΣΗΣ ΧΡΟΝΟΥ – ΑΠΟΣΤΑΣΗΣ

Αθήνα – Πλατύ – Αμύνταιο – Κοζάνη (υφιστάμενη χάραξη)

Διαδρομή	Απόσταση Χιλ/τρα	Χρόνος (με την ταχύτερη αμαξ/χία)
Αθήνα – Πλατύ	472	4,20΄
Πλατύ – Αμύνταιο – Κοζάνη	183	2,20΄
Σύνολο	655	6,40΄

Αθήνα – Παλαιοφάρσαλος – Καλαμπάκα – Κοζάνη (προτεινόμενη χάραξη)

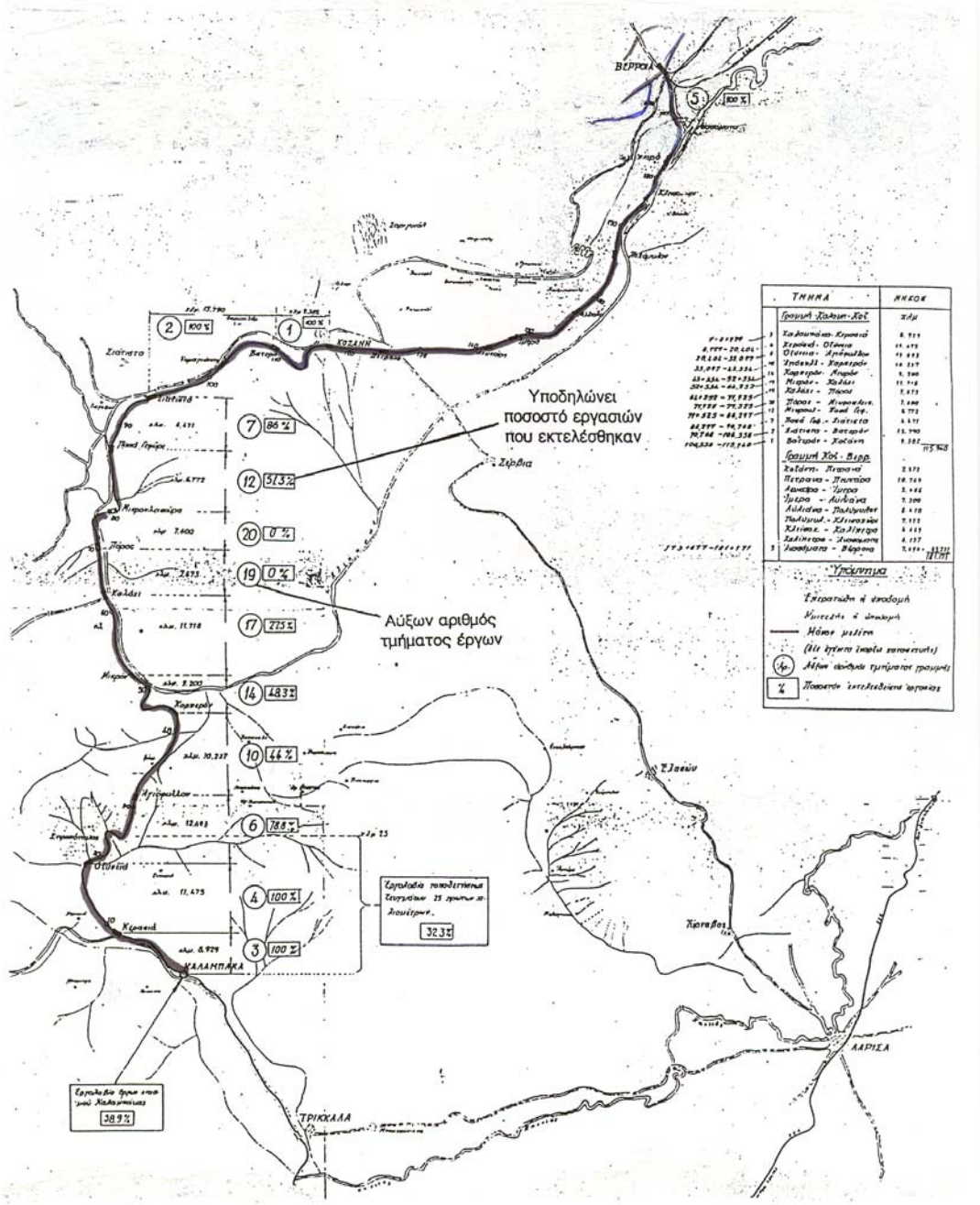
Διαδρομή	Απόσταση Χιλ/τρα	Χρόνος (με την ταχύτερη αμαξ/χία)
Αθήνα – Παλαιοφάρσαλος	293	3,25΄
Παλαιοφάρσαλος - Καλαμπάκα	80	0,50΄
Καλαμπάκα – Κοζάνη (νέα γραμμή)	100	1,00΄
Σύνολο	473	5,15΄

Τα σημαντικότερα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία του τμήματος αυτού παρουσιάζονται παρακάτω , στοιχεία δε των εκπονούμενων μελετών στον αντίστοιχο πίνακα.

- Μήκος γραμμής: 105 ΧΛΜ
- Κόστος μελετών: 24.430.000 €
- Κόστος κατασκευής έργου: 366.580.000 €
- Ταχύτητα μελέτης: 160 χλμ/ω
- Ελάχιστη ακτίνα χάραξης: 1200 μ
- Προβλεπόμενοι νέοι Σ.Σ. : Καλαμπάκα (χ.θ. 0+000) – Ανοίγματα (χ.θ. 19+500) - Δήμητρα (χ.θ. 44+500) - Μικροκλεισούρα (χ.θ. 71+400) – Σιάτιστα (χ.θ. 84+000) – Ξηρολίμνη (χ.θ. 93+000) – Κοζάνη (χ.θ. 105+500)
- Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης μελέτης: 08/2007

- Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης έργου: 2012
- Μήκος σηράγγων: 23.210 μ
- Μήκος γεφυρών: 5.528 μ

ΧΑΡΤΗΣ ΧΑΡΑΞΗΣ
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ – ΚΟΖΑΝΗ – ΒΕΡΟΙΑ



VI.5.5 Τμήμα Σιάτιστας – Καστοριάς

Η παραπάνω γραμμή , όπως προαναφέρθηκε ,δεν είναι ενταγμένη στον Δυτικό άξονα όπως προτάθηκε από την Ελληνική πλευρά στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Ο Ο.Σ.Ε. έχει εντάξει στο επενδυτικό του πρόγραμμα και τη σύνδεση της Καστοριάς και κατ' επέκταση και του συνοριακού σταθμού της Κρυσταλοπηγής .Για το τμήμα αυτό έχει ξεκινήσει η εκπόνηση των αναγκαίων μελετών.

Τα σημαντικότερα τεχνικά και οικονομικά στοιχεία του έργου αυτού παρουσιάζονται παρακάτω , στοιχεία δε των εκπονούμενων μελετών στον αντίστοιχο πίνακα.

- Μήκος γραμμής: 48,6 ΧΛΜ
- Κόστος μελετών: 6.949.000 €
- Κόστος κατασκευής έργου: 157.000.000 €
- Ταχύτητα μελέτης: 160 χλμ/ω
- Ελάχιστη ακτίνα χάραξης: 1200 μ
- Προβλεπόμενοι νέοι Σ.Σ. : Σιάτιστα(χ.θ. 0+000) – Αγ. Παντελεήμων (χ.θ. 6+000) – Κάμπος (χ.θ.18+000) – Άργος Ορεστικού (χ.θ. 39+000) – Καστοριά (χ.θ. 48+600)
- Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης μελέτης: 08/2007
- Προβλεπόμενος χρόνος ολοκλήρωσης έργου: 2012
- Μήκος σηράγγων: 3.480 μ
- Μήκος γεφυρών: 665 μ

VI.5.6 Τμήμα Ιωαννίνων – Αντιρρίου - Ρίου

Το τμήμα αυτό των Δυτικών επεκτάσεων συμπεριλαμβάνεται στην πρόταση που κατέθεσε η Ελληνική πλευρά και εγκρίθηκε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή.

Η γραμμή αυτή συνδέει τα μεγάλα αστικά κέντρα της Δυτικής Ελλάδος (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα, Άρτα, Αγρίνιο, Μεσολόγγι) και το λιμάνι Πλατυγιαλίου στην περιοχή του Αστακού για τα πλεονεκτήματα του οποίου έγιναν αναφορές σε προηγούμενα κεφάλαια..

Για τη διασύνδεση αυτή προβλέπεται κατασκευή μονής γραμμής. Για τη γραμμή αυτή εκπονήθηκε μελέτη σκοπιμότητας από την εταιρεία ATKINS .

Η σύνδεση της γραμμής Ιωαννίνων – Αντιρρίου με την γραμμή Αθηνών – Πατρών θα υλοποιηθεί σε πρώτη φάση με την δρομολόγηση ταχύπλοων σκαφών για τις επιβατικές μεταφορές και κατάλληλων σιδηροδρομικών ferry – boats για τις εμπορικές μεταφορές .

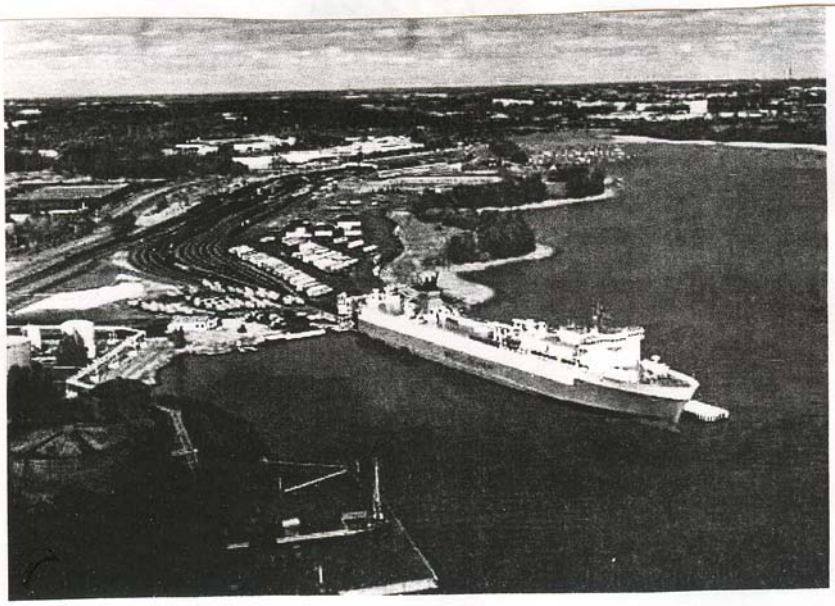
Ο Ο.Σ.Ε. μελέτησε σε ερευνητικό επίπεδο , μέσω του Ε.Μ.Π. (καθηγητής Γ. Γκαζέτας) τις εναλλακτικές λύσεις της υποθαλάσσιας σήραγγας ή επικαθήμενης στον πυθμένα . Η επικρατέστερη πρόταση είναι η κατασκευή σήραγγας συνολικού μήκους περίπου 9,5 χλμ

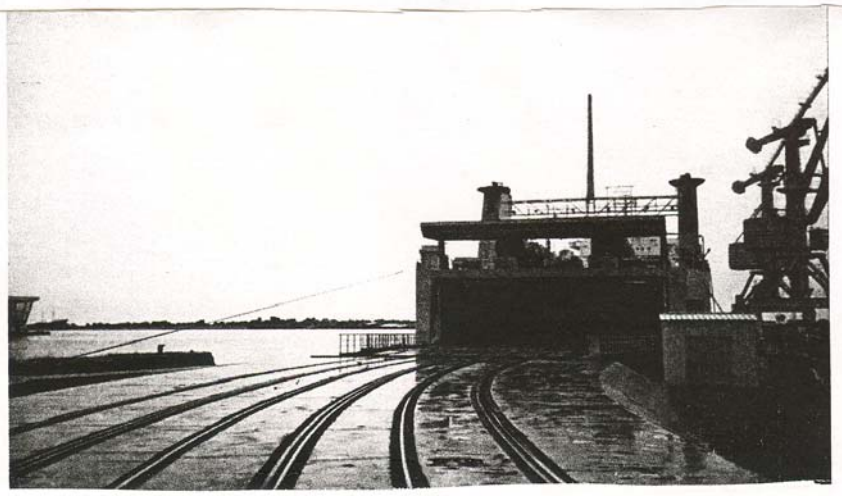
Για τη διασύνδεση αυτή προβλέπεται κατασκευή μονής γραμμής. Για τη γραμμή αυτή εκπονήθηκε μελέτη σκοπιμότητας.

- Μήκος γραμμής: 187,00 ΧΛΜ
- Εκτιμώμενο κόστος μελετών: 42.000.000 €
- Εκτιμώμενο κόστος κατασκευής έργου: 675.000.000 €
- Μήκος σηράγγων: 38.000 μ

- Μήκος γεφυρών: 18.000 μ

Οι μελέτες των τμημάτων αυτών δεν έχουν ακόμα προκηρυχθεί. Βρισκόμαστε στο στάδιο εκπόνησης των τεχνικών φακέλων για προκήρυξη. Εκτιμώμενος προϋπολογισμός μελετών 64.000.000 € και εκτιμώμενος χρόνος έναρξης αρχές 2008 και ολοκλήρωσης τέλος του 2009.





ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ
FERRY BOATS ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΣΥΡΜΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΒΑΘΡΑΣ

VI.6.7 Πίνακες μελετών

ΜΕΛΕΤΕΣ			
ΤΜΗΜΑ : ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ - ΚΟΖΑΝΗ			
ΑΡ. ΔΙΑΚ.	**ΤΙΤΛΟΣ**	**ΑΜΟΙΒΗ (€)**	**ΗΜ/ΝΙΑ ΥΠΟΒΟΛΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΩΝ**
1100	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Καλαμπάκα – Δήμητρα (α' φάση)	3.075.000	28/01/05
1101	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Καλαμπάκα-Δήμητρα, μελέτη σήραγγας (β' φάση)	3.200.000	28/01/05
1102	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Καλαμπάκα-Δήμητρα, μελέτη τεχνικών έργων και Cut & Cover (β' φάση)	2.600.000	28/01/05
1103	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Δήμητρα – Σιάτιστα (Α' φάση)	3.155.000	01/02/05
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	01/02/05
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	01/02/05
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	03/02/05
1107	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκας – Κοζάνης, τμήμα Σιάτιστα - Κοζάνη	2.890.000	03/02/05

ΤΜΗΜΑ ΣΙΑΤΙΣΤΑ - ΚΑΣΤΟΡΙΑ			
1108	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Σιάτιστας – Καστοριάς (α' φάση)	3.330.000	03/02/05
1109	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Σιάτιστας – Καστοριάς (β' φάση)	3.610.000	07/02/05

ΤΜΗΜΑ ΚΑΛΑΜΠΑΚΑ – ΙΩΑΝΝΙΝΑ – ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ			
1110	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα (α' φάση)	4.590.000	07/02/05
1111	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Καλαμπάκα – Ιωάννινα από χ.θ. 0+000έως 40+150 (β' φάση)	6.500.000	07/02/05
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	09/02/05
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	09/02/05
1114	Μελέτη χάραξης για τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα- Ιωάννινα- Ηγουμενίτσα, τμήμα Ιωάννινα - Ηγουμενίτσα (α' φάση)	4.685.000	09/02/05
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	11/02/05
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	11/02/05
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	11/02/05

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VII

ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ – ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ ΕΞΟΔΟΣ ΠΡΟΣ ΤΟΥΡΚΙΑ

VII.1. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΚΤΥΟΥ -ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ

Σε προηγούμενο κεφάλαιο αναφερθήκαμε στο ιστορικό υλοποίησης του Ανατολικού Άξονα τη δεκαετία 1890 – 1900 με τεχνικά χαρακτηριστικά ικανοποιητικά για την περίοδο εκείνη αλλά ανεπαρκή και παρωχημένα για τις απαιτήσεις του σήμερα και του μέλλοντος .Την τελευταία πεντηκονταετία έγιναν παρεμβάσεις βελτιωτικού χαρακτήρα , συντήρησης και λειτουργικότητας του δικτύου χωρίς θεαματικές όμως παρεμβάσεις .Παραμένει λοιπόν μια σιδηροδρομική γραμμή με πολλές καμπύλες και μεγάλες κλίσεις σε ορισμένα σημεία ,παρά το γεγονός ότι διέρχεται από εδάφη πιο ομαλά και πιο ήπιο φυσικό ανάγλυφο .

Στο δίκτυο υπάρχει μεγάλος αριθμός ισόπεδων διασταυρώσεων με το οδικό δίκτυο , πολλές από τις οποίες είναι αφύλακτες κυρίως στις αγροτικές περιοχές .

Το δίκτυο δεν είναι ηλεκτροδοτούμενο και η σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση περιορισμένη.

Μετά από συνεργασία με τις τεχνικές Υπηρεσίες του Ο.Σ.Ε. εντοπίσθηκαν περιοχές στις οποίες πρέπει να γίνουν σημαντικές παρεμβάσεις με έργα για τη βελτίωση των γεωμετρικών χαρακτηριστικών (καμπύλες ,κλίσεις) της χάραξης καθώς επίσης και έργα αναβάθμισης και εκσυγχρονισμού του δικτύου γενικότερα (ηλετροδότηση , σηματοδότηση ,τηλεδιοίκηση) .

Τις σημαντικότερες καταγράφουμε παρακάτω ,για μερικές από τις οποίες ήδη ο Ο.Σ.Ε. έχει εκπονήσει τις αναγκαίες μελέτες και προγραμματίζει την εκτέλεση των αντίστοιχων έργων.

1. Απαιτείται βελτιωτική παραλλαγή γραμμής μεταξύ Μουριών – Καστανούσας – Ροδόπολης, Μανδρακίου και Βυρώνειας σε συνολικό μήκος 30 χλμ.
   Υπάρχουν μελέτες κατασκευής των παραλλαγών αυτών από την ΕΡΓΟΣΕ.
   Με τις βελτιωτικές παραλλαγές θα μειωθούν οι κλίσεις που φθάνουν το 21‰ και θα βελτιωθούν τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της γραμμής για σιδηροδρομική γραμμή υψηλών ταχυτήτων.
2. Απαιτείται βελτιωτική παραλλαγή γραμμής στο τμήμα Λευκοθέας – Σπηλαίου Αλιστράτης – Φωτολίβους σε μήκος 15 χλμ.
   Σήμερα υπάρχουν 23 καμπύλες με ακτίνες από R=290 μ. μέχρι R=500 μ. , 4 σήραγγες, κλίσεις γραμμής 19‰ και υλικά επιδομής τύπου S33.
   Ήδη συντάσσεται μελέτη βελτιωτικής παραλλαγής για γραμμή υψηλών ταχυτήτων.
3. Απαιτείται βελτιωτική παραλλαγή γραμμής στο τμήμα Δράμας – Παρανεστίου σε μήκος 38,3 χλμ. περίπου.
   Σήμερα υπάρχουν 72 καμπύλες με ελάχιστη ακτίνα R≤285 μ. , κλίσεις γραμμής μέχρι 28‰, παλαιό υλικό επιδομής , πλήθος τεχνικών, 4 σήραγγες και 12 Ισόπεδες Διαβάσεις.
   Πρέπει να συνταχθεί μελέτη για γραμμή υψηλών ταχυτήτων V=160 χλμ/ώρα και μείωση των κλίσεων μέχρι 14‰.
4. Απαιτείται βελτιωτική παραλλαγή γραμμής στο τμήμα Παρανεστίου – Σταυρούπολης – χ.σ. 263+000 σε μήκος 19 χλμ.

Σήμερα υπάρχουν 50 καμπύλες με ελάχιστη ακτίνα R≤285 μ. , μεγάλος αριθμός τεχνικών, ενώ πρόκειται για πεδινή χάραξη.

Πρέπει να συνταχθεί μελέτη για χάραξη γραμμής υψηλών ταχυτήτων, ταχύτητα V=160 χλμ/ώρα και η κατάργηση των Ι.Δ. και ορθολογική χάραξη (Νεοχώρι, Γκιόζ-Τεπέ)

5. Απαιτείται βελτιωτική παραλλαγή γραμμής στο τμήμα Μέστης – Συκορράχης, Ποταμού μήκους 30 χλμ.

   Ήδη έχει εκπονηθεί μελέτη από την ΕΡΓΟΣΕ για την χάραξη νέας γραμμής υψηλών ταχυτήτων, η οποία θα βελτιώσει τη σημερινή με το πλήθος των καμπυλών μικρής ακτίνας R≤285 μ. και της κλίσης που φθάνει το 28‰.
6. Απαιτείται βελτιωτική παραλλαγή γραμμής στα τμήματα Ποταμού Αλεξανδρούπολης και Λιμένα Αλεξανδρούπολης.

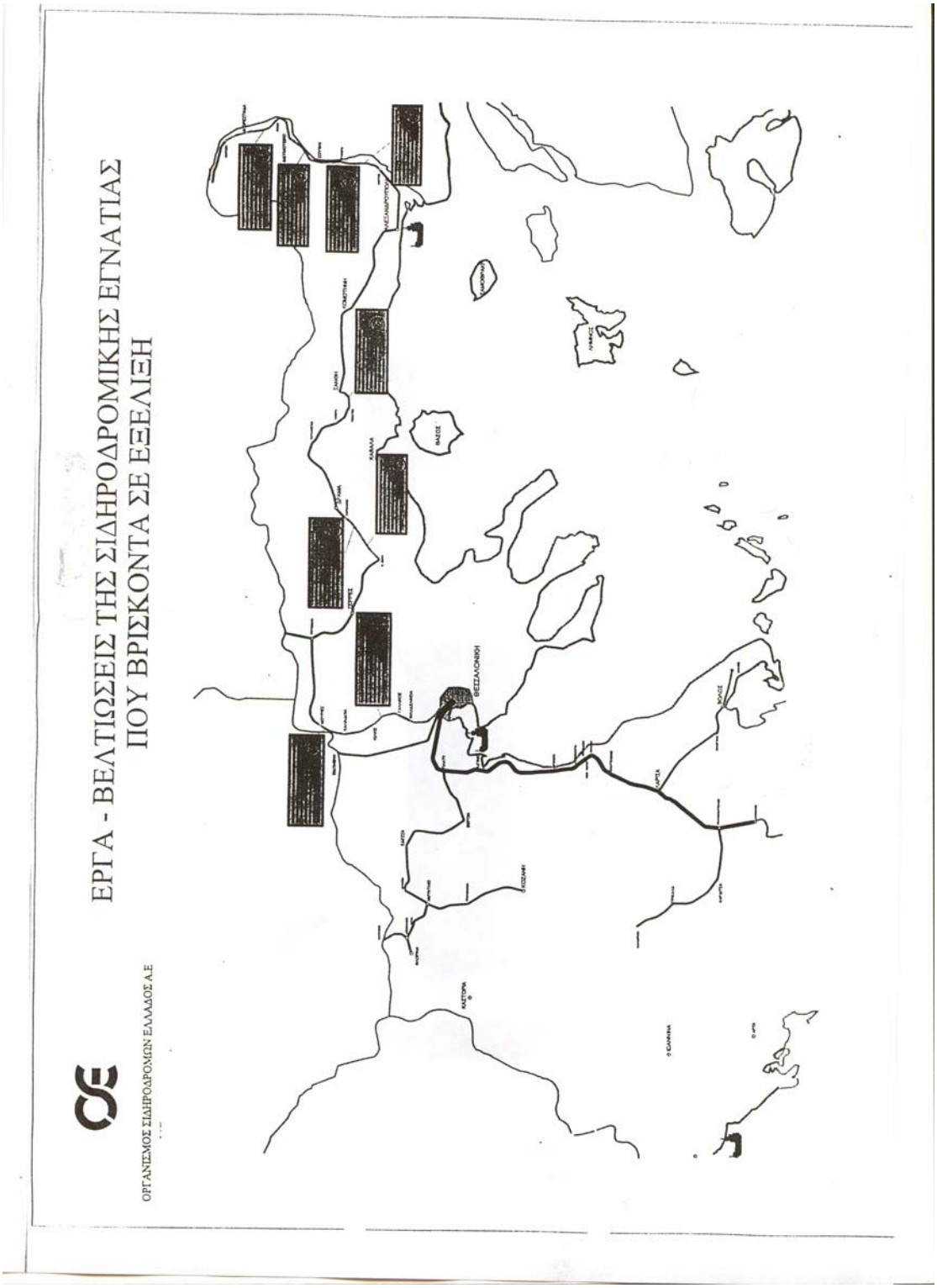
   Εκπονείται μελέτη από την ΕΡΓΟΣΕ για αποφυγή της διέλευσης από τον οικιστικό ιστό της πόλης, ορθολογική κίνηση των αμαξοστοιχιών και δυνατότητα σύνδεσης με τον υπό κατασκευή Ευρωλιμένα Αλεξανδρούπολης.
7. Απαιτείται βελτιωτική παραλλαγή γραμμής στο τμήμα Αλεξανδρούπολης – Ορμενίου μήκους 180 χλμ.

Έχουν ήδη δημοπρατηθεί και συνεχίζονται έργα σε 3 τμήματα, ενώ πρόκειται σύντομα να δημοπρατηθούν και τα υπόλοιπα τμήματα για ανακαίνιση.

VII.2 .ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ Ο.Σ.Ε.

Οι σχετικές μελέτες και τα έργα για το ανατολικό τμήμα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας , αναφέρονται στους πίνακες του Επιχειρησιακού Σχεδίου του ΟΣΕ και στους συνημμένους χάρτες.

ΧΑΡΤΗΣ ΜΕ ΤΙΣ ΘΕΣΕΙΣ ΤΩΝ ΣΗΜΑΝΤΙΚΩΝ ΕΠΕΜΒΑΣΕΩΝ
ΣΤΟ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ
ΤΜΗΜΑ



VII.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΝΕΩΝ ΧΑΡΑΞΕΩΝ

VII.3.1 Νέα χάραξη Βέροιας - Κοζάνης

Στο Κεφάλαιο VI αναφερθήκαμε στο ιστορικό των μελετών και έργων και διεθνών συμβάσεων κατά την περίοδο του μεσοπολέμου για τη σύνδεση Καλαμπάκας – Κοζάνης – Βέροιας.

Σήμερα λοιπόν περισσότερο από κάθε άλλη φορά προβάλλει επιτακτικά η ανάγκη επαναχάραξης και κατασκευής της γραμμής Καλαμπάκας – Κοζάνης – Βέροιας με γραμμή υψηλών ταχυτήτων (160 χ/ω τουλάχιστον).

Η σύνδεση αυτή έχει πολλά πλεονεκτήματα

- Δίνει τη δυνατότητα δημιουργίας ενός βασικού άξονα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας με τεταμένη χάραξη.
- Δημιουργεί βρόγχους και μετατρέπει το σιδηροδρομικό δίκτυο από κατ' όνομα δίκτυο σε πραγματικό Δίκτυο.
- Δίδει δυνατότητες συντομότερης διεξόδου προς την περιοχή της Ηπείρου, το λιμάνι Ηγουμενίτσας και εκείθεν με πορθμείο προς Δυτική Ευρώπη.
- Μειώνει την απόσταση Κοζάνης – Βέροιας, και συνεπώς προς Θεσσαλονίκη κατά 98 χλμ. Και κατά μία ώρα το χρόνο προς Θεσσαλονίκη.

Στους παρακάτω πίνακες φαίνονται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα σε σχέση με τις χρονοαποστάσεις με την νέα χάραξη Βέροιας – Κοζάνης, η οποία απεικονίζεται στον Χάρτη του προηγούμενου Κεφαλαίου.

Θεσσαλονίκη – Βέροια – Αμύνταιο – Κοζάνη (υφιστάμενη χάραξη)

Διαδρομή	Απόσταση Χιλ/τρα	Χρόνος (με την ταχύτερη αμαξ/χία)
Θεσσαλονίκη – Βέροια – Αμύνταιο	159	
Αμύνταιο – Κοζάνη	60	
Σύνολο	219	2,15΄

Θεσσαλονίκη – Βέροια – Κοζάνη (προτεινόμενη χάραξη)

Διαδρομή	Απόσταση Χιλ/τρα	Χρόνος (με την ταχύτερη αμαξ/χία)
Θεσσαλονίκη – Βέροια	60	
Βέροια - Κοζάνη	61	
Σύνολο	121	1,15΄

VII.3.2 Νέα χάραξη Θεσσαλονίκης – Αμφίπολης – Μυρίνης

VII.3.2.α. Ερευνητική εργασία των Β Προφυλλίδη Καθ ΔΠΘ ,Σ Μπεζά ΠΜ και Δ. Δημητρίου

Το 1996, παρουσιάστηκε από τους παραπάνω συναδέλφους , εργασία εξέτασης εναλλακτικών λύσεων βελτίωσης της σύνδεσης Θεσσαλονίκης με την ανατολική Μακεδονία και τη Θράκη. Συγκεκριμένα, στόχος ήταν «η αποφυγή της μεγάλης παράκαμψης του σημερινού σιδηροδρομικού δικτύου καθώς και σύνδεση της Καβάλας με το σιδηροδρομικό δίκτυο.» Συγκεκριμένα, η απόσταση Θεσσαλονίκη – Ξάνθη είναι οδικώς 215 χλμ και σιδηροδρομικώς 327 χλμ.

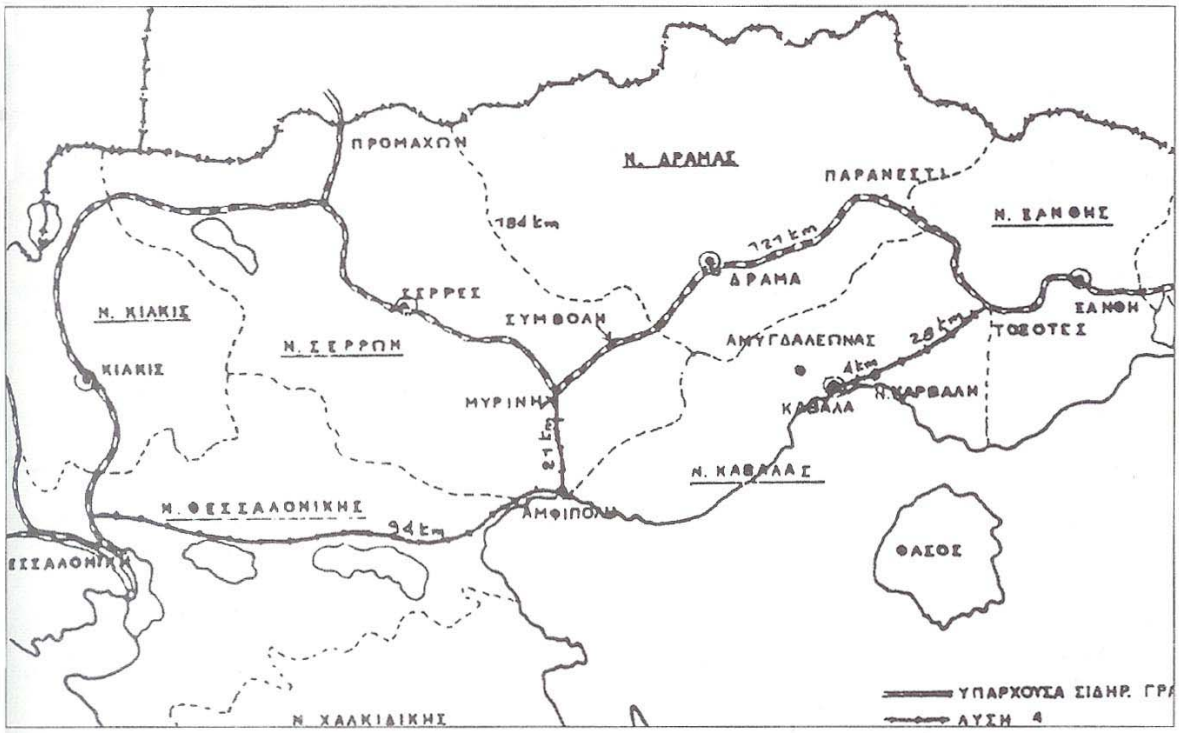
Η εργασία αυτή εξέτασε τις εξής τέσσερις εναλλακτικές λύσεις:

1. Κατασκευή μόνο της γραμμής Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Μυρίνη
2. Νέα χάραξη Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Μυρίνη – Καβάλα – Καρβάλη – Τοξότες
3. Κατασκευή δύο γραμμών α) Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Μυρίνη (Λύση 1) και β) Συμβολή – Καβάλα – Καρβάλη – Τοξότες
4. Κατασκευή δύο γραμμών α) Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Μυρίνη (Λύση 1) και β) Καρβάλη – Τοξότες

Ως επικρατέστερη αξιολογήθηκε η τέταρτη λύση καθώς αποφεύγει κατασκευή με δύσκολα τεχνικά έργα (σήραγγες – γέφυρες), επομένως το κόστος κατασκευής είναι μικρότερο των λύσεων 2 και 3 ενώ ταυτόχρονα προσφέρει σύνδεση της Καρβάλης με το ευρύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο. Τονίζεται ότι η λύση 4 θεωρείται ότι θα έχει σημαντικά θετικά αποτελέσματα και θα δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για υλοποίηση μιας από τις λύσεις 2 ή 3 των οποίων μπορεί να αποτελέσει τμήμα. Η προταθείσα λύση παρουσιάζεται στον επόμενο χάρτη.

Τα κύρια χαρακτηριστικά της λύσης 4 είναι ότι περιλαμβάνει κατασκευή νέας υποδομής 147 χλμ και μειώνει τον χρόνο διαδρομής Θεσσαλονίκη – Τοξότες από 3 ώρες 50 λεπτά σε 2 ώρες 20 λεπτά.

Η χάραξη, επίσης, θα εξυπηρετεί τα παραθεριστικά κέντρα της Ασπροβάλτας και των Βρασνών, θα βελτιώσει την πρόσβαση των λιμανιών Καρβάλης, Αμφίπολης, Περάμου και Κεραμωτής και του αεροδρομίου Χρυσούπολης, θα συνδέσει τις περιοχή συγκέντρωσης βιομηχανιών Καβάλας και Καρβάλης και βιοτεχνιών Άσπρης Άμμου, Καρβάλης, Φιλίππων, κλπ.



Σχήμα 11. Λύση 4: (Θεσσαλονίκη - Αμφίπολη - Μυρίνη και Καρβάλη - Τοξότες).

VII.3.2.β Μελέτες του ΟΣΕ για τη γραμμή Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη – Καβάλα - Τοξότες

Ο ΟΣΕ ανέθεσε το 1993 την αναγνωριστική μελέτη για μονή γραμμή Θεσσαλονίκης – Αμφίπολης και μελέτη σκοπιμότητας για το σύνολο της γραμμής Θεσσαλονίκης – Αμφίπολης – Καβάλας – Ξάνθης .Αφού εκπονήθηκε η αναγνωριστική μελέτη μονής γραμμής ,η μελέτη σκοπιμότητας απέδειξε ότι το κόστος μιας μονής γραμμής με ταχύτητα μελέτης 150 χλμ / ώρα σε σχέση με διπλή γραμμή και ταχύτητα μελέτης 200 χλμ / ώρα δεν είναι πολύ υψηλότερο , ενώ τα αναπτυξιακά , χωροταξικά και οικονομικά οφέλη θα ήταν πολύ υψηλότερα .

Το Δ.Σ. του ΟΣΕ αποφάσισε τη μελέτη διπλής γραμμής σε όλο το μήκος .Στα πλαίσια της μελέτης αυτής εκτελέστηκαν :

- Αεροφωτογράφηση και ενημέρωση χαρτών της ΓΥΣ κλίμακας 1: 5000
- αναγνωριστική μελέτη διπλής γραμμής
- φάκελος προέγκρισης χωροθέτησης

Η αναγνωριστική μελέτη εγκρίθηκε από τον ΟΣΕ το 1996.

Σε συνέχεια της μελέτης αυτής προχώρησε η σύνταξη προμελέτης χάραξης για το τμήμα Νέα Καρβάλη – Τοξότες Ξάνθης . Για το τμήμα αυτό και προκειμένου να εγκριθεί ο φάκελος προέγκρισης χωροθέτησης μελετήθηκαν εναλλακτικές χαράξεις στην περιοχή του Νέστου και η εγκριτική απόφαση εκδόθηκε τον Απρίλιο του 2000.

Για το τμήμα αυτό εκπονήθηκε στη συνέχεια Μελέτη Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων.

Για την ωριμότητα του έργου εκκρεμούν σειρά μελετών (οριστική μελέτη χάραξης , τοπογραφικές αποτυπώσεις , κτηματολόγιο , γεωτεχνικές –υδραυλικές μελέτες , μελέτες τεχνικών , ηλεκτρομηχανολογικές επιδομής κτλ) για τις οποίες δεν υπάρχει δεσμευτικός προγραμματισμός .

VII.3.3 Προαστιακός σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης

Ο Χάρτης Πορείας του Προαστιακού Σιδηροδρόμου στην περιοχή της Θεσσαλονίκης που εκπόνησε το ΣΑΣΘ το 2005 περιλαμβάνει και μια πρόταση που συνδέεται με την υπό εξέταση σύνδεση Θεσσαλονίκη – Αμφίπολη.

Συγκεκριμένα, με σκοπό την σύνδεση του Αεροδρομίου «Μακεδονία» με το ευρύτερο σιδηροδρομικό δίκτυο προτείνεται η διερεύνηση της δυνατότητας δημιουργίας γραμμής «Θεσσαλονίκη – Λαχανόκηποι – Ωραιόκαστρο – Λητή – Λαγυνά – Αγ.Βασίλειος Θέρμη – Αεροδρόμιο και Αγ.Βασίλειος – Σταυρός – Αμφίπολη».

Εκτός από τη σύνδεση του αεροδρομίου, η γραμμή αυτή θα εξυπηρετούσε και τις μετακινήσεις μεταξύ των οικισμών της επαρχίας Λαγκαδά και της Θεσσαλονίκης, οι οποίες είναι από τις υψηλότερες μεταξύ επαρχιών στη χώρα, και ραγδαία αναπτυσσόμενες. Σημειωτέων ότι ο Λαγκαδάς αποτελεί διοικητικό και οικονομικό κέντρο με πλήρεις υπηρεσίες που εξυπηρετούν πολλούς όμορους δήμους και έχει υψηλές προοπτικές περαιτέρω ανάπτυξης.

Σύμφωνα με τις προτάσεις του Χάρτη Πορείας, «η γραμμή θα ακολουθεί την εξής διαδρομή: ΝΣΣ-Λαχανόκηπους-Ωραιόκαστρο-Λητή – Λαγυνά - Αγ.Βασίλειος - Σήραγγες Θέρμης - Αεροδρόμιο. Πλεονεκτήματα αυτής της σύνδεσης είναι τα ακόλουθα:

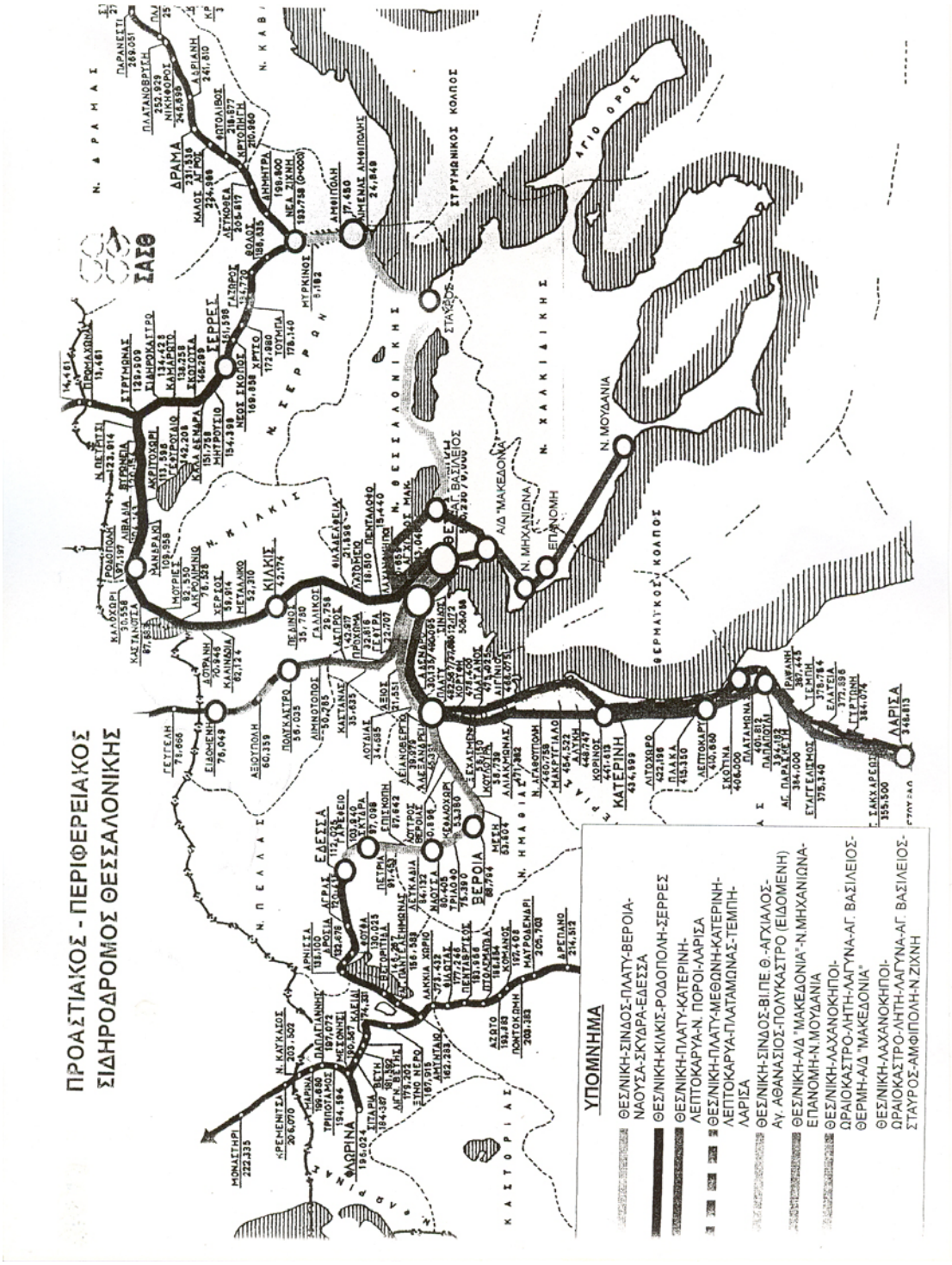
1. Διεύρυνση της περιοχής επιρροής του αερολιμένα προς τις πόλεις και τις περιοχές της Κεντροδυτικής Μακεδονίας μέσω του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου και των άλλων προαστιακών συνδέσεων της Θεσσαλονίκης.
2. Άμεση πρόσβαση από το Αεροδρόμιο στο Λιμάνι Θεσσαλονίκης κυρίως για τις εμπορευματικές μεταφορές
3. Παροχή εναλλακτικής σύνδεσης των βορειοδυτικών δήμων του ΠΣΘ με το αεροδρόμιο, σε σχέση με το Μέσο Σταθερής Τροχιάς
4. Ανάδειξη της επαρχίας Λαγκαδά σε κέντρο υπερτοπικής εμβέλειας»

Επέκταση της παραπάνω σύνδεσης από τον Αγ.Βασίλειο έως το Σταυρό, την Ασπροβάλτα και την Αμφίπολη. Η επέκταση θα έχει τις ακόλουθες θετικές επιπτώσεις:

1. Μείωση των χρόνων διαδρομής στο εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, στον κλάδο από Θεσσαλονίκη προς Ανατολική Μακεδονία και Θράκη.
2. Παροχή πρόσβασης στο Αεροδρόμιο «Μακεδονία» σε περιοχές της Κεντροανατολικής Μακεδονίας (πχ Σέρρες, Δράμα).
3. Στήριξη της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης των περιοχών και άμβλυνση των ανισοτήτων μεταξύ κέντρου και περιφέρειας.»

Ο Χάρτης Πορείας προτείνει τη διερεύνηση αυτών των προτάσεων ως προς τη σκοπιμότητά, εφικτότητα και περιβαλλοντικές τους επιπτώσεις.

ΧΑΡΤΗΣ ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΟΥ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟΥ ΔΙΚΤΥΟΥ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ



VII.3.4 ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΕΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΓΙΑ ΤΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΤΗΣ ΚΑΒΑΛΑΣ ΜΕ ΤΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

Η σιδηροδρομική σύνδεση της Καβάλας και κυρίως του νέου Λιμένα, στην περιοχή Νέας Καρβάλης και της εγγύτατα ευρισκόμενης Βιομηχανικής περιοχής αποτελεί πάγιο και διαχρονικό αίτημα των φορέων του Νομού.

Α. Πρώτη προσέγγιση για την ικανοποίηση του αιτήματος έγινε κατά τη διάρκεια του 1970 με την πρόταση της Διεύθυνσης Γραμμής του ΟΣΕ για τη σύνδεση της Δράμας με την Καβάλα (Λιμάνι και Βιομηχανική Περιοχή) με περαιτέρω προοπτική σύνδεσης εκείθεν προς Ξάνθη (Τοξότες).

Πρόκειται για σιδηροδρομική γραμμή μήκους 42 χιλιομέτρων, η οποία παρακάμπτει τον βόρειο ορεινό όγκο με σήραγγες συνολικού μήκους 5,50 χλμ χωρίς να διαταράσσει τον οικιστικό ιστό της πόλης της Καβάλας.

Η χάραξη αυτή λόγω της ανάπτυξης και των οικιστικών μεταβολών μπορεί να έχει αφετηρία αντί του Σ.Σ. Δράμας τον παλαιό Σ.Σ. Αδριανής και εκείθεν από τις παρυφές του ορεινού όγκου να συναντά την προταθείσα χάραξη στα όρια των Νομών Καβάλας – Δράμας. Έτσι μπορεί να προσδώσει αφ' ενός χαρακτηριστικά προαστιακής σύνδεσης, αφ' ετέρου να αποτελέσει αφετηρία για μελλοντική επέκταση προς τα βόρεια σύνορα.(βλέπε συνοδευτικό χάρτη)

Β. Η Δεύτερη, πρόταση σύνδεσης προτείνει τη σύνδεση του Νέου Λιμένα και της Βιομηχανικής Περιοχής με το Σ.Σ. Τοξοτών Ξάνθης, έχει δε προταθεί σε επίπεδο προκαταρκτικής μελέτης σκοπιμότητας.

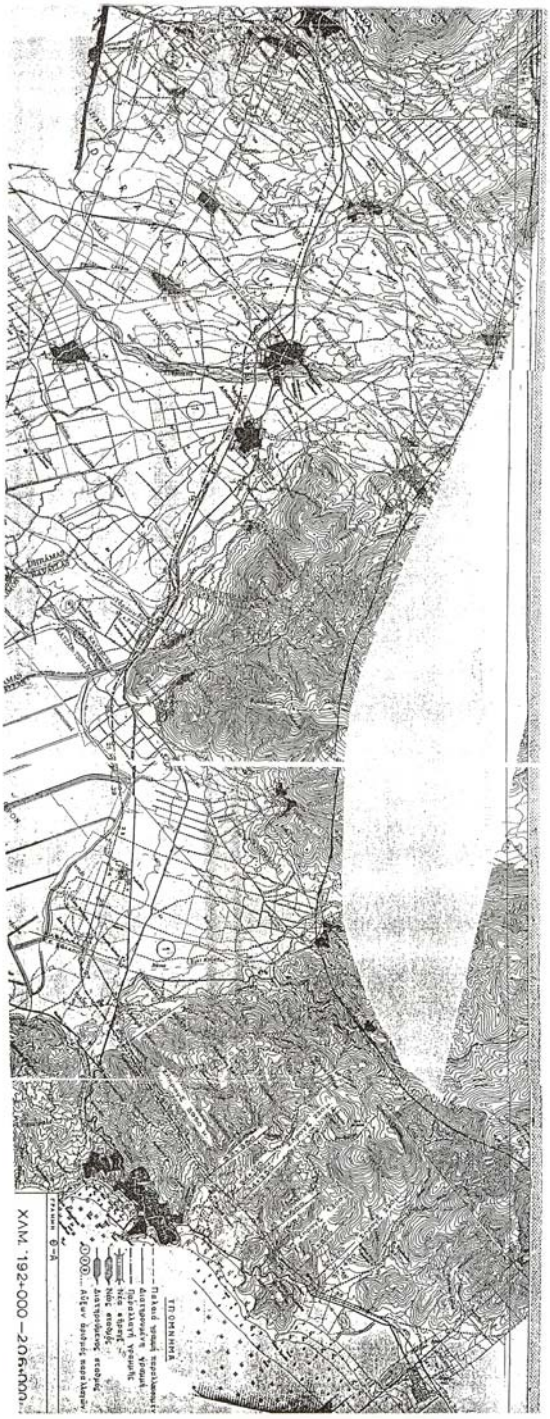
Πρόκειται για πεδινή, βασικά, χάραξη η οποία αντιμετωπίζει τη δυσχέρεια διέλευσης του ποταμού Νέστου, όχι μόνο ως προς το τεχνικό τμήμα αλλά κυρίως ως προς την αδειοδότηση για περιβαλλοντικούς όρους με δεδομένες τις δυσχέρειες της αντίστοιχης διέλευσης της Εγνατίας Οδού, η οποία εξ αυτού του λόγου καθυστερεί.

Η λύση αυτή παρουσιάζει μη ορθολογικό τρόπο σύνδεσης για μεταφορές προς Θεσσαλονίκη και Αθήνα με δεδομένο ότι λόγω περιπορείας πρώτα προς τα Ανατολικά και από τους Τοξότες προς τα Δυτικά, επιβαρύνεται το δρομολόγιο με 90 χλμ. επί πλέον διαδρομής.

Βεβαίως ο συνδυασμός των δύο λύσεων ίσως αποτελέσει καλύτερη αλλά και σαφώς πιο δαπανηρή λύση.

ΧΑΡΤΗΣ ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΗΣ ΠΡΟΤΑΣΗΣ

ΣΥΝΔΕΣΗΣ ΔΡΑΜΑΣ – ΚΑΒΑΛΑΣ



VII.3.5 ΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΠΡΟΣ ΤΟΥΡΚΙΑ
(Κήποι – Παράλια Αν. Θράκης – Κωνσταντινούπολη)

Σήμερα η σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας – Τουρκίας ακολουθεί το δρομολόγιο Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη – Πύθιο – UZUNCUPRU – Κωνσταντινούπολη.

Ο σιδηροδρομικός σταθμός Πυθίου από τον οποίο διακλαδίζεται η σιδηροδρομική γραμμή ανατολικά προς Τουρκία, με στατιστικά στοιχεία πλημμυρίζει από τα νερά του ποταμού Έβρου 2 φορές το χρόνο. Μία από τις αιτίες των πλημμυρών στην περιοχή είναι η στένωση της κοίτης στη σιδηροδρομική γέφυρα Ελλάδας – Τουρκίας, ένα χιλιόμετρο μακριά από τον Σ.Σ. Πυθίου. Για τον λόγο αυτό συζητείται η διαπλάτυνση της κοίτης.

Ο Σ.Σ. Πυθίου ευρίσκεται σε απόσταση 110 χλμ βορείως της Αλεξανδρούπολης. Εάν χαραχθεί μία νέα σιδηροδρομική γραμμή η οποία θα εισέρχεται στο Τουρκικό έδαφος από το ύψος της αντίστοιχης οδικής σύνδεσης στους Κήπους, ήτοι από το Σ.Σ. Πέπλου, σε απόσταση 38 χλμ από Αλεξανδρούπολη, τότε και μόνο στο Ελληνικό έδαφος η απόσταση Θεσσαλονίκης – Ελληνοτουρκικών συνόρων θα μειωθεί κατά 72 χλμ.

Επειδή δε το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής εντός Τουρκίας και εγγύς των συνόρων δεν είναι σε καλή κατάσταση μία νέα σιδηροδρομική γραμμή στα νότια της Ανατολικής Θράκης θα συνδέσει μεγάλα αστικά της περιοχής συμβάλλοντας στην ανάπτυξή τους και θα μειώσει , κατά πολύ τόσο την απόσταση, όσο και το χρόνο διαδρομής Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολης –Κωνσταντινούπολης .

Το θέμα είναι ζήτημα διακρατικής συμφωνίας Ελλάδος – Τουρκίας και τέθηκε από τον ΟΣΕ στην Ελληνική αντιπροσωπεία κατά την συνάντηση των Υπουργών Μεταφορών και Επικοινωνιών Ελλάδος – Τουρκίας το καλοκαίρι του 2005 .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ VIII

ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ Τ.Ε.Ε.

VIII.1. ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΗΠΕΙΡΟΥ

Ιωάννινα, 12/10/2004

Αρ.πρωτ.: **1730**

Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας

Είναι γεγονός ότι η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου με το υφιστάμενο δίκτυο, ήταν εδώ και πολλά χρόνια μόνιμη επιδίωξη και προσδοκία των κατοίκων της περιοχής μας. Και ενώ μέχρι τώρα η Σιδηροδρομική σύνδεση της Δυτικής Ελλάδος με το υφιστάμενο δίκτυο, αναφερόταν στην κατασκευή της γραμμής Ηγουμενίτσας – Ιωάννινα – Καλαμπάκα, η έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών, τον Οκτώβριο του 2003 να ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και το έργο του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα της Ελλάδος, δίνει την δυνατότητα να ολοκληρωθεί επιτέλους ένα πλήρες σιδηροδρομικό δίκτυο που θα συνδέει όλες τις περιοχές της χώρας και ταυτόχρονα να αποτελεί τμήμα των Διευρωπαϊκών Μεταφορών.

Είναι κατανοητή και δεν χρειάζεται ιδιαίτερη ανάλυση η συμβολή αυτού του έργου, μαζί με την κατασκευή και των μεγάλων οδικών αξόνων, της Εγνατίας, και Ιονίας οδού, στην άρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης της περιοχής μας.

Επιπλέον η ολοκλήρωση του δικτύου αυτού θα είναι στρατηγικής σημασίας και θα έχει τεράστια συμβολή στην ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών στη χώρα και θα αποτελέσει σημαντικότατη ώθηση στην εκβιομηχάνιση και τη γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής. Πέρα των παραπάνω, ο σιδηρόδρομος πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι είναι το μαζικότερο, οικονομικότερο, ασφαλέστερο και φιλικότερο προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς προϊόντων και επιβατών.

Ιστορικά πρέπει να αναφέρουμε ότι η προηγούμενη Κυβέρνηση με έγγραφο στις 29/09/2003 προς τον Αντιπρόεδρο της Ευρωπαϊκής Επιτροπής όρισε δεσμευτικά την κατασκευή του έργου του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα σύμφωνα με ακόλουθο χρονοδιάγραμμα:

Τμήμα 1: Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα – Κοζάνη 2006-2011
Τμήμα 2: Ιωάννινα – Αντίρριο 2008-2013
Τμήμα 3: Ρίο – Πάτρα – Καλαμάτα 2008-2013

Ο ΟΣΕ προκήρυξε μελέτες τον Δεκέμβριο του 2003 συνολικού προϋπολογισμού 62,5 εκατ. €, που εντάχθηκαν στο επενδυτικό πρόγραμμα του ΟΣΕ το 2004, για έργα που όπως αναφέρθηκε έχουν συγκεκριμένες προθεσμίες για την κατασκευή τους.

Το ΤΕΕ\ΤΗ πιστεύει ότι σε καμία περίπτωση δεν πρέπει να απολεσθεί και αυτή η ευκαιρία για την κατασκευή του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα που μαζί με τον άξονα Ηγουμενίτσα – Ιωάννινα – Καλαμπάκα θα δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο Σιδηροδρομικό Δίκτυο στη χώρα, και ότι είναι αναγκαία η συστηματική και συντονισμένη προσπάθεια και επιμονή στην επίτευξη αυτού του στόχου.

Θεωρούμε ότι είναι χρέος όλων να καταβάλουμε κάθε προσπάθεια προς την κατεύθυνση αυτή. Καλούμε τους φορείς της περιοχής να αναλάβουν συντονισμένη δράση και να πιέσουν με όλες τις δυνάμεις τους για την υλοποίηση του έργου.

Καλούμε επίσης την Κυβέρνηση να θεωρήσει το έργο πρώτης Εθνικής σημασίας και να ενεργήσει άμεσα για την ολοκλήρωση όλων των διαδικασιών, ώστε να προχωρήσει η κατασκευή του έργου του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα, με βάση τις χρονικές προθεσμίες που θέτει η 884/2004 απόφαση του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου.

Είναι προφανές ότι απαραίτητη προϋπόθεση για την έναρξη εκτέλεσης του έργου είναι η άμεση ανάθεση των συγκεκριμένων μελετών που ο ΟΣΕ ήδη προκήρυξε το Δεκέμβριο του 2003 και η έγκαιρη ολοκλήρωσή τους, αλλά και η άμεση προκήρυξη και ανάθεση όλων των υπολοίπων που αφορούν τον Δυτικό άξονα (Ρίο - Ιωάννινα).

Καταλήγοντας, θέλουμε να τονίσουμε για μια ακόμη φορά ότι δεν νοείται σύγχρονη Ευρωπαϊκή χώρα να μην έχει ολοκληρωμένο και πλήρες Σιδηροδρομικό Δίκτυο, κάτι που οι περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες το έχουν ήδη αποκτήσει από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα.

Για τη Διοικούσα Επιτροπή
Ο Πρόεδρος

Σταμουλάκης Γεώργιος

<u>Ενέργειες</u>

α . επιστολή προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Μιχάλη Λιάπη

Αρ. πρωτ.: **2056**

ΠΡΟΣ:
Τον Υπουργό Μεταφορών
και Επικοινωνιών
κ. Μιχάλη Λιάπη

Θέμα: Σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου

Κύριε Υπουργέ,

Το τελευταίο διάστημα παρακολουθούμε στον τοπικό τύπο, με εύλογη ανησυχία και προβληματισμό, μια συστηματική και μάλλον συντονισμένη προσπάθεια κρατικών αξιωματούχων να υποβαθμίσουν και να απαξιώσουν τη σημασία, την αναγκαιότητα, την προτεραιότητα και το ενδιαφέρον του τόπου για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου με το εθνικό δίκτυο.

Μια σειρά από γεγονότα το 2004 όπως, καθυστερήσεις στην ανάθεση των μελετών που είχαν προκηρυχθεί από τον ΟΣΕ, επαναπροκήρυξη αυτών, επανεκτίμηση της σκοπιμότητας και της ωριμότητας του έργου από την Κυβέρνηση, σε συνδυασμό με το σοβαρό έλλειμμα υπεύθυνης ενημέρωσης, είχαν δημιουργήσει ανάλογο κλίμα αβεβαιότητας και ανησυχίας στην τοπική κοινωνία.

Τότε, φορείς, θεσμικά όργανα και πρόσωπα του τόπου, επιβεβαιώσαμε την ομόθυμη βούληση και τη σταθερή μας επιδίωξη για τη σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου.

Αναδείξαμε, για μια ακόμη φορά, με παρεμβάσεις και υπομνήματα προς την Κυβέρνηση, τη στρατηγική και την αναπτυξιακή σημασία του έργου για τη χώρα και την περιφέρεια.

Επισημάναμε δε με έμφαση, την αναγκαιότητα αξιοποίησης των δυνατοτήτων που παρείχαν οι αποφάσεις των οργάνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την υποχρέωση τήρησης των χρονικών προθεσμιών που τέθηκαν και τους κινδύνους για την εξέλιξη του έργου από καθυστερήσεις και ενδεχόμενες παλινωδίες.

Μετά απ' αυτό, οι διαβεβαιώσεις για την εθνική σημασία και την προτεραιότητα του έργου από υπεύθυνους Κυβερνητικούς παράγοντες, αλλά και από τον ίδιο τον Πρωθυπουργό της χώρας κατά την επίσκεψή τους στην περιοχή, ήταν σαφείς, κατηγορηματικές και ελπιδοφόρες.

Οι τελευταίες, όμως, αντιφατικές δηλώσεις για το θέμα και, κυρίως, η έντεχνη προσπάθεια καλλιέργειας μειωμένων προσδοκιών με επιχειρήματα και λογικές του τύπου «όμφακες εισί», που δεν ταιριάζουν στην ιστορία του τόπου και τις πολύχρονες προσπάθειες των Ηπειρωτών, αποπροσανατολίζουν την τοπική κοινωνία και δημιουργούν σύγχυση για τις πραγματικές προθέσεις της Κυβέρνησης.

Νιώθουμε, γι' αυτό, την υποχρέωση και την ευθύνη απέναντι στον τόπο μας, να σας υπενθυμίσουμε τις θέσεις του τμήματος για τη σημασία και τη σπουδαιότητα του έργου, καθώς και τη βούληση της τοπικής κοινωνίας για την αναγκαιότητα δρομολόγησης της κατασκευής του, η οποία εκφράζεται με συνέπεια εδώ και δεκαετίες και αποτυπώθηκε στο σχέδιο περιφερειακής ανάπτυξης και στο χωροταξικό της περιοχής, που υιοθετήθηκαν και στηρίχθηκαν ομόφωνα.

Για το τμήμα Ηπείρου του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας και σύμφωνα με όλους τους ειδικούς Έλληνες και ξένους επιστήμονες:

- Η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου είναι έργο πνοής για την ευρύτερη περιοχή. Είναι το κρίσιμο, πλέον, έλλειμμα για την πλήρη ανάπτυξη του συστήματος των συγκοινωνιακών της υποδομών, για την ολοκληρωμένη λειτουργία του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και για τον εθνικό ρόλο που καλείται να παίξει η περιοχή, λόγω θέσης, στο διεθνές σύστημα συνδυασμένων μεταφορών.
- Σε όλες τις σύγχρονες χώρες ο σιδηρόδρομος εξελίσσεται και αυξάνει σταθερά και εντυπωσιακά τη συμμετοχή του στο μεταφορικό έργο, καθόσον αποτελεί το μαζικότερο, οικονομικότερο, ασφαλέστερο και φιλικότερο προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς προϊόντων και επιβατών.
- Στη χώρα μας έχει πλέον τεκμηριωθεί και είναι κοινά αποδεκτό, ότι η επέκταση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου και ο εκσυγχρονισμός της δομής και της λειτουργίας του ΟΣΕ, αποτελούν τη βασικότερη προϋπόθεση για την αύξηση του μεταφορικού του έργου σε επίπεδα ανάλογα με αυτά των Ευρωπαϊκών χωρών, ώστε να είναι παραγωγικός, βιώσιμος και εθνικά χρήσιμος.
- Απ' όλες τις σοβαρές μελέτες που έχουν εκπονηθεί μέχρι σήμερα για τη σκοπιμότητα, την εμπορική βιωσιμότητα, την οικονομική και κοινωνική αποδοτικότητα της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Ηπείρου και, κυρίως, από την ποιοτική αξιολόγηση των επιπτώσεων του έργου βάσει πολλαπλών κριτηρίων, προκύπτουν κατά κανόνα θετικά οφέλη για τον ΟΣΕ. Προκύπτουν όμως και αυτό είναι το σημαντικότερο, που πρέπει να ληφθεί σοβαρά υπόψη, εξαιρετικά και πολλαπλά οφέλη σε εθνικό και κοινωνικό επίπεδο.
- Η έγκριση της Ευρωπαϊκής επιτροπής και του Συμβουλίου Υπουργών Μεταφορών τον Οκτώβριο του 2003 για ένταξη στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα και η δέσμευση της χώρας σε συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα, για πρώτη φορά δημιουργούν τόσο ευνοϊκές

προϋποθέσεις για τη δρομολόγηση και την κατασκευή ενός ολοκληρωμένου σιδηροδρομικού δικτύου που θα συνδέει όλες τις περιοχές της χώρας. Θα είναι εγκληματικό για την Ήπειρο και την ευρύτερη περιοχή, για τον εθνικό σιδηρόδρομο και για τη χώρα να χαθεί αυτή η ευκαιρία.

Κύριε Υπουργέ,

Θέλουμε να πιστεύουμε ότι η σιδηροδρομική σύνδεση της Ηπείρου θα συνεχίσει να είναι για την Κυβέρνηση πρώτης εθνικής σημασίας και προτεραιότητας έργο και ότι θα καταβληθεί κάθε δυνατή προσπάθεια για την ολοκλήρωση όλων των απαραίτητων προϋποθέσεων (μελέτες, χρηματοδότηση, κλπ), ώστε να δρομολογηθεί η κατασκευή του μέσα στις χρονικές δεσμεύσεις της χώρας.

Αναμένουμε από εσάς, ως αρμόδιο Υπουργό, συγκεκριμένες και σαφείς απαντήσεις στους προβληματισμούς που έχουν αναπτυχθεί, καθώς και υπεύθυνη ενημέρωση για το σχεδιασμό, τον προγραμματισμό, τη χρηματοδότηση, τον τρόπο κατασκευής και το χρονοδιάγραμμα εξέλιξης του έργου, ώστε να αρθεί κάθε αβεβαιότητα για την πορεία και το επίπεδο προτεραιότητάς του.

Για τη Διοικούσα Επιτροπή
Ο Πρόεδρος

Γιώργος Παπαδιώτης

VIII.2 ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΚΕΝ. - ΔΥΤ. ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ

ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ & ΔΥΤΙΚΗΣ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΝΟΜΑΡΧΙΑΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΤΡΙΚΑΛΩΝ

ΘΕΣΣΑΛΙΚΟ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ - ΗΠΕΙΡΟΥ
ΚΑΛΑΜΠΑΚΑΣ - ΚΟΖΑΝΗΣ

Αμέσως μετά την απελευθέρωση της Θεσσαλίας και την προσάρτηση στο ελεύθερο Ελληνικό Κράτος είναι ώριμη η ιδέα, το 1881, για την κατασκευή του σιδηρόδρομου Θεσσαλίας .

Παρά το πεδινό του Θεσσαλικού κάμπου δεν υφίσταται ούτε υποτυπώδης χερσαία συγκοινωνία. Με την απελευθέρωση εμφανίζεται και οργανώνεται η αγροτική παραγωγή. Παράλληλα η ζήτηση των αγροτικών προϊόντων και από το εξωτερικό συντελεί στην ανάπτυξη της Ελληνικής γεωργικής παραγωγής .

Και ενώ η κατάσταση με τις Θαλάσσιες συγκοινωνίες είναι ικανοποιητική η διακίνηση των αγροτικών προϊόντων με χερσαίες μεταφορές είναι ανύπαρκτη.

Μετά το 1880 άρχισαν στη Βουλή οι σπουδαιότερες συζητήσεις για τους σιδηρόδρομους στην Ελλάδα, και έτσι η σιδηροδρομική πολιτική αρχίζει να έχει ένθερμους υποστηρικτές και όλες οι πολιτικές δυνάμεις της εποχής

άρχισαν να σχεδιάζουν και να προτείνουν τους διάφορους σιδηροδρομικούς άξονες της πατρίδας μας .

Μέσα σ' αυτό το πολιτικοοικονομικό περιβάλλον είναι ώριμη η ιδέα για την δημιουργία Θεσσαλικού Σιδηρόδρομου. Τον Μάρτιο του 1882 υπογράφετε η σύμβαση για κατασκευή και εκμετάλλευση σιδηροδρομικής γραμμής πλάτους 1,0 μέτρο από Βόλο- Βελεστίνο -Λάρισα μήκους 60,0 χιλιομέτρων και Βελεστίνο-Φάρσαλα- Τρίκαλα- Καλαμπάκα μήκος 142,0 χιλιόμετρων και δικαίωμα εκμετάλλευσης της γραμμής για 99 χρόνια. Έτσι δημιουργείται ο Θεσσαλικός Σιδηρόδρομος .

Το εν λόγω δίκτυο που διασχίζει την Θεσσαλία από Ανατολή και Δύση (Βόλος – Καλαμπάκα) λειτουργεί και υπάρχει μέχρι σήμερα με τους κατά καιρούς και διαχρονικά βελτιώσεις, χαράξεις, τροχαίο υλικό. Εν τούτοις δεν δύναται να θεωρηθεί σύγχρονων προδιαγραφών και απαιτείται επί πλέον εκσυγχρονισμός. Παραμένει δε χρόνια τώρα κολλημένο στη Καλαμπάκα.

Το 1908 ο Θεσσαλικός κάμπος άρχισε να διασχίζεται από την νέα χάραξη, από Νότια προς Βόρια, με τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Πειραιάς- Δεμερλή- Σύνορα εκείνης της εποχής.

Οι υπάρξεις των δυο δικτύων στο Θεσσαλικό διαμέρισμα είχαν τότε σημαντικές οικονομικές επιπτώσεις στο δίκτυο των Θεσσαλικών Σιδηρόδρομων όπου με παρεμβάσεις εξομαλύνθηκαν.

Σήμερα το εν λόγο δίκτυο με τις κατά καιρούς τροποποιήσεις και βελτιώσεις νέων χαράξεων ανήκει στη κατηγόρια των σύγχρονων Διευρωπαϊκών Σιδηροδρομικών δικτύων Μεταφορών- και είναι η Νέα διπλή γραμμή υψηλών ταχυτήτων Αθηνών-Θεσσαλονίκης η οποία παραδόθηκε προς χρήση τον Φεβρουάριο του 2004 με την κατασκευή και της σήραγγας Τεμπών .

Σήμερα δρώντας και λειτουργώντας μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση για την λειτουργία να ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου Μεταφορών, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τον Οκτώβριο του 2001 παρουσίασε πρόταση με την οποία καλούνται τα κράτη μέλη να υποβάλουν της προτάσεις για την υιοθέτηση έργων προτεραιότητας .

Ή Ελληνική πλευρά υπέβαλε την πρόταση για την κατασκευή του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα για ένταξη στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών και ενεκρίθη τον Οκτώβριο του 2003.

Θα είναι εγκληματικό για την Περιφέρεια Θεσσαλίας και για τις άλλες, καθώς και για τον εθνικό Σιδηρόδρομο και για την χώρα μας να χαθεί αυτή η ευκαιρία.

Ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας περιλαμβάνει τους επί μέρους άξονες.

-Άξονα Καλαμπάκας –Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας -Αντίρριου

-Άξονας Καλαμπάκας -Κοζάνης

-Άξονας Ρίου -Πατρών-Καλαμάτας .

Στα πλαίσια της εν λόγο πολιτικής και της πολιτικής του εκσυγχρονισμού του ΟΣΕ , δεσπόζουσα σημασία κατέχει η Θεσσαλία που αποτελεί την καρδιά του Σιδηροδρομικού δικτύου στη χώρα μας. Η συμβολή της κατασκευής των εν λόγω αξόνων είναι σημαντική καθ' ότι συμβάλουν στην περιφερειακή ανάπτυξη των πιο υποβαθμισμένων περιφερειών της Ελλάδος και με τα χαμηλότερα εισοδήματα Θεσσαλίας και Ηπείρου.

Η σιδηροδρομική σύνδεση **Καλαμπάκας -Ιωαννίνων-Ηγουμενίτσας** είναι έργο πνοής καθ' ότι είναι η πύλη εισόδου - το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και ενώνεται με το λιμάνι του Βόλου και εν συνεχεία με την μέση Ανατολή –

που επιτρέπει την διακίνηση εμπορευμάτων και ανθρώπων με σύγχρονες Ευρωπαϊκές προδιαγραφές . Σε όλους μας είναι κενά αποδεκτό και έχει τεκμηριωθεί επιστημονικά η αναγκαιότητα της επέκτασης της γραμμής.

Η διασύνδεση των δυο περιφερειών Θεσσαλίας -Ηπείρου θα συμβάλει στη φυγή από την απομόνωση ενώ παράλληλα θα συντελέσει στη παραγωγική και βιώσιμη ανάπτυξη των δυο περιφερειών και επί πλέον τα θετικά οφέλη είναι αξιολογήσιμα στην αναπτυξιακή πορεία του ΟΣΕ .

Η προβλεπόμενη γραμμή θα είναι ηλεκτροκίνητη συνολικού μήκους 150,00 χιλιομέτρων . Η χάραξη προβλέπεται να ακολουθήσει την έξοδο από Καλαμπάκα -κοιλάδα ποταμού Μαλακασιώτη. Στη περιοχή Μετσόβου προβλέπεται σήραγγα και προσεγγίζει τα Ιωάννινα.

Ο Άξονας Καλαμπάκα-Σιάτιστα -Κοζάνη έχει συνολικό μήκος 106,00 χιλιομέτρων και προβλέπεται μονή γραμμή.

Η σύνδεση αυτή υλοποιεί την από πολλών ετών προγραμματισμένη σύνδεση μέσω της οποίας αποκαθίσταται η απ' ευθείας σύνδεση της Βορειοδυτικής Μακεδονίας - Θεσσαλίας - Κεντρικής -Νότιας Ελλάδας .

Παράλληλα ο δημιουργούμενος κλειστός Σιδηροδρομικός βρόγχος Καλαμπάκα – Σιάτιστα - Κοζάνη – Πλατύ -Λάρισα- Παλαιοφάρσαλος -Καλαμπάκα ολοκληρώνεται.

Η ιστορική αυτή επιτυχία της Ελλάδος για ένταξη στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα του Δυτικού Σιδηροδρομικού Άξονα θα αλλάξει τελείως τις υποδομές των περιφερειών μας και θα συμβάλει στην αναπτυξιακή πορεία, καθώς θα γίνουμε υποδοχέας μεταφοράς αγαθών και ανθρώπων.

Είναι επιτακτική ανάγκη αυτή τη στιγμή να ολοκληρωθούν οι μελέτες στους εν λόγο άξονες, να γίνει ανάθεση των μελετών για όλα τα τμήματα με διαφανή τρόπο και με οργανωμένα μελετητικά γραφεία που έχουν εξειδικευμένο ανθρώπινο δυναμικό και εξοπλισμό που υπάρχει σε όλη την Ελλάδα και όχι μόνο στην Αθήνα.

Παράλληλα να αρχίσει η εκτέλεση των εργασιών των αξόνων για την αναπτυξιακή πορεία των περιφερειών μας.

Μάιος 2006

ΗΛΙΑΣ ΜΠΑΚΟΣ
Πρόεδρος Ν.Ε. Τρικάλων

VIII.3 ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΔΥΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

Το ζήτημα του Σιδηροδρόμου έχει απασχολήσει επανειλημμένα το τμήμα Δυτικής Μακεδονίας και έχει συζητηθεί και στη Μόνιμη Επιτροπή για την ανάπτυξη και τα Δημόσια Έργα καθώς επίσης και στη Διοικούσα Επιτροπή και την Αντιπροσωπεία.

Συνοπτικά διατυπωμένες οι θέσεις του ΤΕΕ / ΤΔΜ για τη Σιδηροδρομική Εγνατία αναφέρονται παρακάτω :

1)Είναι σοβαρό μειονέκτημα για τη χώρα μας και το λαό της το ότι υπάρχουν περιοχές χωρίς ούτε ένα μέτρο σιδηροδρομικής γραμμής (Ήπειρος ,Δυτική Στερεά, κτλ) και ότι στην ουσία δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο αλλά απλά σιδηροδρομική γραμμή.

2)Το απαρχαιωμένο δίκτυο και τα παλιά οχήματα όχι μόνο δεν βοηθούν στην καλή κυκλοφορία ταξιδιωτών και εμπορευμάτων αλλά δημιουργούν και κινδύνους για την ασφάλειά τους .

3) Θεωρούμε το σιδηρόδρομο οικονομικό και οικολογικό μέσο μετακίνησης και μεταφοράς και υποστηρίζουμε την ανάπτυξή του σ' ολόκληρη τη χώρα , την ολοκλήρωση και τον εκσυγχρονισμό του και ολόπλευρη αξιοποίησή του στην παραγωγική διαδικασία στις μεταφορές και την μετακίνηση.

4)Έχουμε τοποθετηθεί επανειλημμένα και ξεκάθαρα υπέρ της ολοκλήρωσης και του εκσυγχρονισμού των υποδομών της χώρας μας και ειδικότερα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και του σιδηροδρομικού δικτύου. Όσον αφορά την περιοχή μας , την Δυτική Μακεδονία ,θεωρούμε ότι η κατασκευή του κλάδου Κοζάνη – Καλαμπάκα και η παραπέρα επέκτασή της γραμμής προς Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα εκτός του ότι θα βοηθήσει στην άρση της απομόνωσής της θα εισφέρει στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής μας είναι και προϋπόθεση για τη λειτουργία του σιδηροδρόμου ως δίκτυο.

5)Εκτιμάμε ότι θα βοηθήσει και τον σιδηρόδρομο και την περιοχή μας αν κατά την κατασκευή των νέων γραμμών χρησιμοποιηθούν η ιπτάμενη τέφρα των ΑΗΣ της ΔΕΗ και τα παραπροϊόντα των λατομείων μαρμάρου Τρανοβάλτου .Η ιπτάμενη τέφρα μπορεί να χρησιμοποιηθεί στα άοπλα και ελαφρώς οπλισμένα σκυροδέματα , στις εξυγιάνσεις εδαφών ,στην κατασκευή και ενίσχυση επιχωμάτων , στην εξουδετέρωση των όξινων εδαφών , στην υπόβαση , υποδομές κτλ, πράγμα που προβλέπεται και από τις προδιαγραφές « Χωματουργικά και στρώσεις σιδηροδρομικών γραμμών » (U.I.C. 719 R 2nd Edition 1 .1 . 94 σελ.72).

Τα παραπροϊόντα των λατομείων μαρμάρου Τρανοβάλτου μπορούν να χρησιμοποιηθούν , μετά τη θραύση , κοσκίνισμα και διαλογή τους , στην εξυγίανση εδαφών ,κατασκευή επιχωμάτων , σαν αδρανή σε άοπλο και οπλισμένο σκυρόδεμα , σαν υπόβαση και βάση της γραμμής πιθανά σαν έρμα κτλ .

6) Κατά την άποψή μας η γρήγορη ολοκλήρωση της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και η ολόπλευρη χρήση του σιδηροδρόμου θα συμβάλει πολλαπλά στην ανταγωνιστικότητα των μεταφορών ,στην ανάπτυξη της χώρας μας και στην ενίσχυση του Διαβαλκανικού και Διευρωπαϊκού ρόλου της .

Για το ΤΕΕ / ΤΔΜ

Δημήτρης Σιδηρόπουλος -Δημήτρης Μόσχος
Διπλ. Πολιτικοί Μηχανικοί
Σύνδεσμοι του ΤΕΕ /ΤΔΜ

VIII.4 ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΑΝΑΤ. ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΕΕ-ΑΜ

ΓΙΑ ΤΗΝ ΣΥΝΤΑΞΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΤΗΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΣ ΑΜΘ

2007-2013

Καβάλα 10 Ιανουαρίου 2005

Αρ. πρωτ. 34/26

Η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης λόγω της γεωπολιτικής της θέσης μπορεί να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο στην Νοτιοανατολική Βαλκανική και έχει όλες της προϋποθέσεις να εξελιχθεί σε ένα Περιφερειακό Κέντρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Μέσα σ΄αυτό το περιβάλλον το Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας καταθέτει τις προτάσεις του για τα αναπτυξιακά έργα και τις δραστηριότητες που πρέπει να προωθηθούν ώστε να συμβάλλουν αποφασιστικά στην ανάπτυξη της περιοχής και στην δημιουργία επιχειρηματικών δραστηριοτήτων στον ενιαίο οικονομικό χώρο της Ανατολικής Μακεδονίας και στον ευρύτερο χώρο της Βαλκανικής.

Α) ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ - ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

1. <u>ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ</u>

……

2. <u>ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ-ΔΡΑΜΑΣ-ΕΞΟΧΗΣ</u>

…….

3. <u>ΑΞΟΝΑΣ ΔΡΑΜΑΣ -ΓΕΦ.ΣΤΡΥΜΟΝΑ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ</u>

……

4. <u>ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ - ΕΛΕΥΘΕΡΟΥΠΟΛΗΣ - ΣΕΡΡΩΝ</u>

……

5. <u>ΝΕΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΛΙΜΑΝΙ ΚΑΒΑΛΑΣ</u>

……

6. <u>ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ-ΣΥΝΔΕΣΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ ΚΑΙ ΛΙΜΕΝΟΣ ΚΑΒΑΛΑΣ ΜΕ ΤΟΞΟΤΕΣ</u>

Οι νέες συνθήκες που έχουν αναπτυχθεί σε ευρωπαϊκό επίπεδο καθώς και η αναμενόμενη συνεχής διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης, δημιουργούν ένα πλαίσιο συνδυασμένων μεταφορών που στοχεύουν στην δημιουργία δικτύων και δρόμων μεταφοράς στα οποία θα επικρατούν τα φιλικότερα μέσα όπως σιδηρόδρομος και θαλάσσιες μεταφορές εδώ πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί το

μαζικότερο, οικονομικότερο, ασφαλέστερο και φιλικότερο προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς.

Βασικές προτάσεις του ΤΕΕ-ΑΜ αποτελούν:

α) Ο υφιστάμενος σιδηροδρομικός άξονας Αλεξανδρούπολης-Θεσσαλονίκης να ανακαινισθεί ριζικά με στόχο την επίτευξη υψηλών ταχυτήτων και την δραστική μείωση του χρόνου διαδρομής.

β) Η χάραξη και κατασκευή της σιδηροδρομικής Εγνατίας που θα συνδέσει την κεντρική Μακεδονία με την Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης και θα υλοποιηθεί με την κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Τοξοτών-Καβάλας-Αμφίπολης-Θεσσαλονίκης.

Αναμφισβήτητα με το έργο αυτό η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης να συνδεθεί με το Σιδηροδρομικό δίκτυο με τρόπο ιδιαιτέρως ανταγωνιστικό, η ολοκλήρωση του οποίου θα συμβάλλει αποφασιστικά στην αναβάθμιση της βιομηχανικής περιοχής, στην ανάπτυξη της εμπορικής λειτουργίας του λιμένος, θα αποτελέσει μαζί με την Εγνατία οδό τον κάθετο άξονα Καβάλας-Δράμας-Εξοχής, τους βασικούς άξονες Διευρωπαϊκών μεταφορών και θα συντελέσει στην σημαντικότερη ώθηση και ανάπτυξη της περιοχής.

……

Ο Πρόεδρος

Κωνσταντίνος Αντωνιάδης
Μηχανολόγος μηχανικός

<u>Ενέργειες</u>

α . Επιστολή προς :

1 Υπουργό ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε.
2 Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών
3 Ο.Σ.Ε
4.κ.Γραμματέα Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας-Θράκης
5. κ.κ.Βουλευτές Ν.Καβάλας ΚΑΒΑΛΑ
6. κ.Νομάρχη Καβάλας ΚΑΒΑΛΑ
7. κ.Δήμαρχο Καβάλας ΚΑΒΑΛΑ
8. Διεύθυνση Δημοσίων Έργων Περιφέρειας ΑΜΘ
9. Τεχνικό Επιμελητήριο Ελλάδας ΑΘΗΝΑ
10. Περιφερειακά Τμήματα ΤΕΕ

Καβάλα 21Οκτωβρίου 2004
Αρ.πρωτ.: 1154/632

ΘΕΜΑ: **<u>Σιδηροδρομική Εγνατία - Σύνδεση βιομηχανικής περιοχής και Λιμένος Καβάλας με Τοξότες</u>**

Η σιδηροδρομική Εγνατία που αφορά πρωταρχικά την σύνδεση του νέου Λιμένος Καβάλας με τους Τοξότες και εν συνεχεία την επέκταση προς Αμφίπολη και Θεσσαλονίκης αποτελεί εδώ και χρόνια την μόνιμη επιδίωξη και προσδοκία του ΤΕΕ Τμήματος Ανατολικής Μακεδονίας και των κατοίκων της περιοχής μας.

Η ολοκλήρωση του σημαντικού αυτού έργου θα συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της βιομηχανικής περιοχής και στην πλήρη εμπορική λειτουργία του νέου λιμένος θα αποτελέσει μαζί με την Εγνατία οδό και τον κάθετο άξονα Καβάλα-

Δράμα-Εξοχή τους βασικούς άξονες Διευρωπαϊκών μεταφορών και θα συντελέσει στην σημαντικότατη ώθηση για γενικότερη ανάπτυξη της περιοχής. Πέραν των παραπάνω πρέπει να υπενθυμίσουμε ότι ο σιδηρόδρομος είναι το μαζικότερο, οικονομικότερο, ασφαλέστερο και φιλικότερο προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς επιβατών και προϊόντων.

Ιστορικά πρέπει να αναφέρουμε ότι τόσο στο Β΄Κ.Π.Σ. όσο και στο Γ΄Κ.Π.Σ. είχε εγκριθεί η χρηματοδότηση για την σύνταξη της μελέτης του έργου της σιδηροδρομικής σύνδεσης νέου Λιμένος Καβάλας με τους Τοξότες που όμως δεν υλοποιήθηκε..

Το ΤΕΕ-ΑΜ πιστεύει ότι πρέπει να προχωρήσει η σιδηροδρομική Εγνατία με την σύνδεση Τοξοτών-Βιομηχανική περιοχή και Λιμένος Καβάλας και ακολούθως επέκταση μέσω Αμφίπολης προς Θεσσαλονίκη που θα δημιουργήσει ένα ολοκληρωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο στην περιοχή Ανατολικής Μακεδονίας παράλληλα με την υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή Αλεξανδρούπολης-Θεσσαλονίκης, η οποία πρέπει να εκσυγχρονισθεί.

Καλούμε την Διοίκηση του Ο.Σ.Ε. να ενεργήσει άμεσα για την ανάθεση των σχετικών μελετών ώστε να προχωρήσει η ένταξή τους στο Δ΄Κ.Π.Σ. και εν συνεχεία η κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού άξονα.

Καταλήγοντας, θέλουμε να τονίσουμε για μία ακόμη φορά ότι δεν νοείται μία σύγχρονη Ευρωπαϊκή χώρα να μην έχει ολοκληρωμένο και πλήρες σιδηροδρομικό δίκτυο, κάτι που υπάρχει ήδη στις περισσότερες Ευρωπαϊκές χώρες από τις αρχές του προηγούμενου αιώνα και επί πλέον να μην υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση με την βιομηχανική περιοχή και του νέου μεγάλου λιμένος της Καβάλας.

Ο Πρόεδρος

Κωνσταντίνος Αντωνιάδης
Μηχανολόγος μηχανικός

β . Επιστολή προς

1. Πρόεδρο και Διευθύνοντα Σύμβουλο ΟΣΕ κ. Ν .Μπαλτά ΑΘΗΝΑ
2. Πρόεδρο ΕΡΓΟΣΕ κ .Κουμαντάνο ΑΘΗΝΑ
3. Διευθύνοντα Σύμβουλο ΟΣΕ κ. Ν .Κούρεντα ΑΘΗΝΑ
4. Υπουργό Μακεδονίας και Θράκης κ.Γιώργο Καλαντζή ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ
5.Γενικό Γραμματέα Περιφέρειας ΑΜΘ κ.Μιχάλη Αγγελόπουλο ΚΟΜΟΤΗΝΗ

Καβάλα 9 Μαρτίου 2006
Αρ.Πρωτ. 280/152

ΘΕΜΑ: Σιδηροδρομική σύνδεση Τοξοτών - Λιμένος Καβάλας

Στο πλαίσιο των προτάσεων για το Δ.Κ.Π.Σ. το ΤΕΕ Ανατολικής Μακεδονίας έχει επεξεργασθεί μία σειρά προτάσεων που αφορούν κυρίως την ανάπτυξη συστημάτων συνδυασμένων μεταφορών στην κατεύθυνση στροφής των

εμπορευματικών μεταφορών προς περιβαλλοντικά φιλικότερα μέσα όπως ο σιδηρόδρομος και οι θαλάσσιες μεταφορές.

Βασική πρόταση του ΤΕΕ-ΑΜ αποτελεί πρωτίστως η σύνδεση του νέου Λιμένος Καβάλας με τους Τοξότες και εν συνεχεία η νέα χάραξη Καβάλας-Αμφίπολης-Θεσσαονίκης που εντάσσεται και στα πλαίσια της πολιτικής του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για την σιδηροδρομική σύνδεση των λιμένων της χώρας όπως αποφασίστηκε στην σύσκεψη υψηλόβαθμων παραγόντων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας και του ΟΣΕ την 12/11/2004.

Αναμφισβήτητα με το έργο αυτό, η Περιφέρεια Ανατολικής Μακεδονίας και Θράκης θα μπορέσει να συνδεθεί με το Σιδηροδρομικό δίκτυο με τρόπο ιδιαιτέρως ανταγωνιστικό, μετά και την σημαντική αναβάθμιση του οδικού δικτύου με την ολοκλήρωση της Εγνατίας οδού.

Παράλληλα η συγκεκριμένη πρόταση σύνδεσης Τοξοτών - Καβάλας σε πρώτη φάση θα εξασφαλίσει την δημιουργία δεύτερου κομβικού σημείου συνδυασμένων μεταφορών στην Καβάλα.

Παρά τον κύριο λόγο που έχει πλέον η οδική Εγνατία θωρούμε πως ο επόμενος στόχος πρέπει να είναι η σιδηροδρομική σύνδεση της Καβάλας η ολοκλήρωση αυτού του σημαντικού έργου θα συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη της Βιομηχανικής Περιοχής στην πλήρη εμπορική λειτουργία του νέου λιμένος της Καβάλας θα αποτελέσει μαζί με την Εγνατία οδό και την ολοκλήρωση του κάθετου άξονα Καβάλας - Δράμας - Εξοχής, ένα ολοκληρωμένο σύστημα Διευρωπαϊκών μεταφορών και θα συντελέσει στην σημαντικότατη ώθηση της γενικότερης ανάπτυξης της Περιφέρειας.

Ιστορικά πρέπει να αναφέρουμε ότι στα προγράμματα του ΟΣΕ και στο Γ΄ΚΠΣ είχαν ενταχθεί αναγνωριστικές και προκαταρτικές μελέτες "διπλής γραμμής υψηλής ταχύτητας Θεσσαλονίκη-Αμφίπολη-Καβάλα-Ξάνθη".

Θεωρούμε ότι τώρα με την προετοιμασία που υπάρχει για την ένταξη των έργων στο Δ΄ΚΠΣ πρέπει η Διοίκηση του ΟΣΕ να προχωρήσει στην ανάθεση της οριστικής μελέτης ώστε το έργο να έχει την ωρίμανση για να κατασκευασθεί από την χρηματοδότηση του Δ΄ΚΠΣ.

Παράλληλα θεωρείται απολύτως επιβεβλημένη η ανακαίνιση, η αναβάθμιση και ο εκσυγχρονισμός της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής Αλεξανδρούπολης-Δράμας-Θεσσαλονίκης με στόχο την επίτευξη υψηλών ταχυτήτων και μείωση του χρόνου διαδρομής.

Μετά από όσα αναφέρθηκαν παραπάνω σας παρακαλούμε και σας καλούμε να ενεργήσετε άμεσα στην ανάθεση των τελικών μελετών της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Τοξότες-Καβάλα-Θεσσαλονίκη, που θα διασυνδέει τους Λιμένες Θεσσαλονίκης-Καβάλας-Αλεξανδρούπολης και να προχωρήσει η κατασκευή του από πιστώσεις του Δ΄ΚΠΣ, διότι θεωρούμε ότι μία σύγχρονη Ευρωπαϊκή χώρα δεν νοείται να μην έχει ένα ολοκληρωμένο-πλήρες και σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Καταλήγοντας θέλουμε να τονίσουμε για μία ακόμη φορά ότι δεν νοείται να μην υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση του νέουΛιμένος Καβάλας και της Βιομηχανικής Περιοχής, κάτι που πιστεύουμε αποτελεί παγκόσμια πρωτοτυπία.

Πέραν όλων πρέπει να σας υπενθυμίσουμε μέσα στην δίνη των ενεργειακών κρίσεων ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί το οικονομικότερο, μαζικότερο, ασφαλέστερο και φιλικότερο προς το περιβάλλον μέσο μεταφοράς επιβατών και προϊόντων.

Με εκτίμηση

Ο Πρόεδρος

Κωνσταντίνος Αντωνιάδης

VIII.5 ΘΕΣΕΙΣ – ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΠΕΡ. ΤΜΗΜΑΤΟΣ ΘΡΑΚΗΣ

ΑΠΟΣΠΑΣΜΑΤΑ
ΑΠΟ ΤΙΣ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΕΕ, ΤΜΗΜΑ ΘΡΑΚΗΣ, ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΘΡΑΚΗΣ

ΥΛΟΠΟΙΗΣΗ ΣΧΕΔΙΟΥ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΘΡΑΚΗ

Πρωταρχικό στόχο στην αναπτυξιακή προσπάθεια της περιοχής μας, θα πρέπει να αποτελεί η ολοκλήρωση των έργων υποδομής, που εντάχθηκαν και υλοποιούνται με κονδύλια των προηγούμενων ΚΠΣ, η ένταξη και η κατασκευή των απαραίτητων νέων έργων, πρωτοβουλίες οι οποίες αναμφισβήτητα οδηγούν στη άρση της απομόνωσης, ενώ παράλληλα μπορούν να αποδώσουν στη Θράκη χαρακτήρα πύλης, πρότυπου δημιουργίας και ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων,

Επιπρόσθετα, πρέπει να δοθεί η κατεύθυνση ορθής Περιβαλλοντικής προσέγγισης των έργων υποδομής, με ιδιαίτερη αναφορά στην ανάπτυξη φιλικότερων περιβαλλοντικά οδών μεταφοράς.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ

Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να ολοκληρωθεί ένα σύστημα διασύνδεσης της Περιφέρειας Ανατολικής Μακεδονίας – Θράκης , τόσο προς την υπόλοιπη Ελλάδα, όσο και προς τη Βαλκανική ενδοχώρα, ενισχύοντας τον διασυνοριακό χαρακτήρα της. Η νέα δομή της Ε.Ε δημιουργεί ένα νέο καθεστώς απαιτήσεων διασύνδεσης προς την λοιπή Βαλκανική ενδοχώρα.

Αποτιμώντας με τα ανωτέρω δεδομένα της θέση της Περιφέρειας ΑΜ-Θ, διαπιστώνουμε ότι υφίσταται σημαντικό έλλειμμα στην ουσιαστική ανάπτυξη της σιδηροδρομικής διασύνδεσής της με την υπόλοιπη Ελλάδα αλλά και με την Βαλκανική ενδοχώρα. Στο πρώτο σκέλος η διαπίστωση ότι το ένα από τα δύο λιμάνια της Περιφέρειας (Καβάλα) στερείται σιδηροδρομικής σύνδεσης και ότι η σιδηροδρομική απόσταση της Θράκης είναι πολύ μεγαλύτερη από την οδική, καταδεικνύουν την αντίστοιχη προτεραιότητα. Στο δεύτερο σκέλος η διαπίστωση της κατάστασης του δικτύου του Νομού Έβρου, ως βασικής πύλης προς τη Βαλκανική ενδοχώρα καταδεικνύει τη βασιμότητα του προβλήματος. Τέλος η ελλιπής σύνδεση των Βιομηχανικών περιοχών με το σιδηροδρομικό δίκτυο αποτελεί πρόσθετο παράγοντα στην τεκμηρίωση της θέσης του ΤΕΕ Θράκης <u>για</u> <u>την</u> <u>ουσιαστική</u> <u>ανυπαρξία</u> <u>σιδηροδρομικού</u> <u>δικτύου</u> <u>στην Περιφέρεια</u>.

Επιπρόσθετα πρέπει να αναφερθεί ότι ο σιδηρόδρομος αποτελεί Περιβαλλοντικά φιλικότερο μέσο μεταφοράς από τις οδικές μεταφορές άποψη που τεκνηριώνεται με την θεώρηση του ισοζυγίου παραγόμενου μεταφορικού έργου προς την καταναλισκόμενη ενέργεια.

Με την ανωτέρω τεκμηρίωση προτείνουμε:

- Κατασκευή νέας Σιδηροδρομικής γραμμής Θεσ/νίκης – Αμφίπολης – Καβάλας – Τοξοτών
- Σύνδεση του Σιδηροδρομικού δικτύου με όλες τις ΒΙΠΕ

Το πρόγραμμα Σιδηρόδρομος εντάσσεται στα μέτρα:

4. Αναβάθμιση και προστασία του Περιβάλλοντος
6. Ενίσχυση της διασυνοριακής, διακρατικής και διαπεριφερειακής συνεργασίας

Των προκαταρτικών κατευθύνσεων της ΕΕ για τους στρατηγικούς στόχους – άξονες ανάπτυξης και επίσης λαμβάνει υπόψη τις βασικές αναπτυξιακές επιλογές της 1ης εγκυκλίου (βασικά δίκτυα υποδομής για κοινωνική ανάπτυξη και συνοχή, αναβάθμιση και προστασία περιβάλλοντος, ενίσχυσης περιφερειακής συνοχής και ανάπτυξης υπαίθρου με βάση τα συγκριτικά πλεονεκτήματα που θεωρούμε ότι είναι ο πρωτογενής τομέας και το Περιβάλλον.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΚΑΘΕΤΟΙ ΑΞΟΝΕΣ

Κρίσιμο στόχο για την Περιφέρεια ΑΜ-Θ, πρέπει να αποτελεί η ολοκλήρωση του έργου Κάθετοι Άξονες διασύνδεσης της βαλκανικής ενδοχώρας με το θαλάσσιο μέτωπο του Αιγαίου. Η διευκρίνιση γίνεται διότι δεν θεωρούμε ως κάθετους άξονες μόνο τα οδικά τους τμήματα (Κομοτηνή – Ελληνοβουλγαρικά σύνορα) , αλλά το συνολικό πρόγραμμα που περιλαμβάνει την διασύνδεσή τους με την ΕΓΝΑΤΙΑ, με το σιδηροδρομικό δίκτυο καθώς και με τα λιμάνια της Περιφέρειας.

Η πρόταση του ολοκληρωμένου προγράμματος διασύνδεσης έχει επιχειρηματολογηθεί επανειλημμένα και έχει καταστεί κοινή συνείδηση και αποτελεί συνεχή στόχο στο διεκδικητικό πλαίσιο της Περιφέρειας, έτσι ώστε να μη χρήζει περαιτέρω στήριξης.

ΕΡΓΑ ΥΠΟΔΟΜΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

- Κατασκευή νέας Σιδηροδρομικής γραμμής Θεσ/νίκης – Αμφίπολης-Καβάλας-Τοξοτών, έργο υψίστης σημασίας καθώς συμβάλει αποφασιστικά στη μείωση της απόστασης της Θράκης από τη Κεντρική Μακεδονία κατά 120Km. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί πως παρά το γεγονός ότι το έργο αποτελεί πάγιο αίτημα των φορέων της περιοχής, το έργο δεν έχει συμπεριληφθεί ποτέ στις προτάσεις του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδος, για ένταξη σε πρόγραμμα υλοποίησης
- Ριζική ανακαίνιση του Σιδηροδρομικού δικτύου Θράκης με στόχο την επίτευξη υψηλών ταχυτήτων και μείωση του χρόνου διαδρομής
- Απαραίτητη σύνδεση του Σιδηροδρομικού δικτύου με τις ΒΙΠΕ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΙΧ

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

- Τα προηγούμενα τριάντα χρόνια υπήρξε μία σημαντική υποχώρηση του μεριδίου αγοράς των Σιδηροδρομικών Επιβατικών και Εμπορευματικών μεταφορών, τόσο στην Ευρωπαϊκή Ένωση (ΕΕ), όσο και στην Ελλάδα.
- Όλα τα μέτρα που λαμβάνονται σε επίπεδο Ευρωπαϊκής Ένωσης στοχεύουν συνολικά σε αύξηση του σιδηροδρομικού έργου .
- Για το Ελληνικό Δίκτυο του ΟΣΕ, όπου τα αντίστοιχα μερίδια αγοράς είναι υποπολλαπλάσια των αντίστοιχων Ευρωπαϊκών παρουσιάζεται μίας πρώτης τάξεως ευκαιρία για την αναγέννηση των σιδηροδρομικών μεταφορών, με αξιοποίηση των κονδυλίων του Γ και Δ ΚΠΣ , των οδηγιών της Ε.Ε. , των οικονομικών κινήτρων, των περιβαλλοντικών ευαισθησιών κλπ.
- Η σημερινή παγκόσμια ενεργειακή κρίση θα πρέπει να οδηγήσει την Ελληνική πολιτεία σε επανασχεδιασμό της στρατηγικής στον τομέα των μεταφορών , βάζοντας σε πρώτη προτεραιότητα τα μέσα μαζικής μεταφοράς , όπως ο σιδηρόδρομος , οι θαλάσσιες μεταφορές και η συνδυασμένη λειτουργία τους ,με χρήση ορισμένων λιμένων ως διαμετακομιστικών κέντρων.
- Η προσέγγιση στα Ευρωπαϊκά δεδομένα επιβάλλει τουλάχιστον τετραπλασιασμό των εμπορευματικών μεταφορών την επόμενη εικοσαετία .
- Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι έχουν γραμμική ανάπτυξη και όχι μορφή δικτύου με ύπαρξη κλειστών βρόγχων ,οι οποίοι θα εξυπηρετούσαν ευρύτερες περιοχές και περισσότερους προορισμούς.
- Η ολοκλήρωση του Σιδηροδρομικού δικτύου στο σύνολο της Επικράτειας αποτελεί αναγκαιότητα ,για λόγους αναπτυξιακούς, ενεργειακούς ,περιβαλλοντικούς κτλ ,αλλά και προκειμένου να εναρμονισθεί η χώρα στα καινούρια Ευρωπαϊκά δεδομένα
- **Θεωρούμε σημαντική υπόθεση την ολοκλήρωση της Σιδηροδρομικής Εγνατίας και των καθέτων αξόνων (Ιωάννινα – Αντίρριο και Σιάτιστα – Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή) , προκειμένου να υπάρξει ισόρροπη ανάπτυξη της χώρας παρά τις τεχνικές και οικονομικές δυσκολίες που πρέπει να αντιμετωπισθούν. Θα πρέπει να υιοθετηθούν πιο σύγχρονες τεχνολογίες για να γίνει το έργο βιώσιμο και αποδοτικό .**
- **Σε ότι έχει σχέση με την εκπόνηση των μελετών και την ένταξη των έργων του Δυτικού Άξονα υπάρχει μεγάλη απόκλιση από τα χρονοδιαγράμματα με αποτέλεσμα , ο στόχος ολοκλήρωσης έστω και ορισμένων τμημάτων το 2012 , να φαντάζει ανέφικτος.**
- Η κατάσταση του υφιστάμενου δικτύου από άποψη γεωμετρικών χαρακτηριστικών, σε πολλά τμήματά του είναι ανεπαρκής για τις σύγχρονες απαιτήσεις , η δε ύπαρξη πολλών ισόπεδων διαβάσεων μειώνει την ασφάλεια λειτουργίας του .
- Οι εργασίες εκσυγχρονισμού του δικτύου (ηλεκτροκίνηση ,σηματοδότηση , τηλεδιοίκηση) έχουν γίνει σε μικρά μόνο τμήματά του, με άμεσες συνέπειες στην αξιοπιστία ,στην ασφάλεια και στην ελκυστικότητα του Σιδηροδρόμου.

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Οι προτάσεις για την αναγέννηση των σιδηροδρομικών μεταφορών στη Βόρεια και Δυτική Ελλάδα έχουν σαν στόχους – προοπτικές την ανάδειξη των θετικών στοιχείων και την άρση ή βελτίωση των αρνητικών στοιχείων που αναφέρθηκαν παραπάνω.

Στο κείμενο αυτό καταγράφονται προβλήματα και προοπτικές , επιχειρείται δε η επισήμανση των προτεραιοτήτων και των στοχεύσεων για το μέλλον.

Πρέπει να τονισθεί ιδιαίτερα η ανάγκη χάραξης Στρατηγικού Σχεδιασμού άμεσων ενεργειών, μεσοπρόθεσμων στόχων και μακροχρόνιων προοπτικών , με στόχευση την Ενιαία Ευρωπαϊκή Πολιτική Μεταφορών.

Ταυτόχρονα χρειάζεται απαραίτητα αποκέντρωση αρμοδιοτήτων με ιδιαίτερη και μοναδική ίσως έμφαση στο χώρο της Μακεδονίας – Θράκης – Ηπείρου-Θεσσαλίας**, από όπου μπορεί, να ξεκινήσει άμεσα η πορεία ανάπτυξης του Σιδηροδρόμου και ιδιαίτερα της ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ** και των καθέτων αξόνων της , με διοικητικό σχήμα αντίστοιχο της «**ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ ΑΕ** »**,επιλογή η οποία είχε άμεσα και ορατά αποτελέσματα .**

Α) ΓΙΑ ΤΑ ΝΕΑ ΤΜΗΜΑΤΑ

1 . ΔΥΤΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ

ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗ ΜΕΛΕΤΩΝ

Η ολοκλήρωση μέσα στα ορισθέντα χρονοδιαγράμματα των εκπονούμενων μελετών και η έγκαιρη προκήρυξη των απαιτούμενων συμπληρωματικών για τα τμήματα :

- **Καλαμπάκα- Κοζάνη – Καστοριά**
- **Καλαμπάκα- Ιωάννινα– Ηγουμενίτσα καθώς επίσης**
- **η άμεση προκήρυξη των μελετών του τμήματος Ιωαννίνων – Αντιρρίου**

πρέπει να αποτελέσουν ζητήματα **πρώτης προτεραιότητας τόσο για τη Διοίκηση και τις Υπηρεσίες του ΟΣΕ, όσο και για την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Μεταφορών.**

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΠΡΟΕΤΟΙΜΑΣΙΑ ΓΙΑ ΕΝΤΑΞΗ ΤΟΥ ΔΥΤΙΚΟΥ ΑΞΟΝΑ ΣΤΟ Δ' ΚΠΣ

Η κατασκευή τόσο μεγάλων έργων θα απαιτήσει τη χρηματοδότησή τους από το Ελληνικό Δημόσιο , την Ευρωπαϊκή Ένωση , τις Διεθνείς Τράπεζες ,τον Ιδιωτικό τομέα κτλ .Η ένταξη των έργων στα συγχρηματοδοτούμενα από την Ε. Ε. στα πλαίσια του Δ' ΚΠΣ και ο πιθανός δανεισμός από Διεθνείς Τράπεζες απαιτεί μια σειρά ενεργειών και δράσεων που θα πρέπει να σχεδιασθούν και να δρομολογηθούν έγκαιρα .

2 . ΝΕΕΣ ΧΑΡΑΞΕΙΣ ΣΤΟΝ ΑΝΑΤΟΛΙΚΟ ΑΞΟΝΑ

Η ολοκλήρωση της ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ με την κατασκευή ενός βασικού άξονα με τεταμένη χάραξη στον οποίο θα κουμπώνουν επί μέρους βρόγχοι και κλάδοι, πρέπει να αποτελεί βασικό στόχο στα πλαίσια δημιουργίας ενός σύγχρονου, ασφαλούς, ανταγωνιστικού και ελκυστικού δικτύου. Για το λόγο αυτό θα πρέπει να προκηρυχθούν άμεσα οι αναγνωριστικές μελέτες και οι μελέτες σκοπιμότητας για τις νέες χαράξεις σύνδεσης :

α) Θεσσαλονίκης – Αμφίπολης - λιμένα Καβάλας - Τοξοτών

β) Βέροιας – Κοζάνης

Β. ΓΙΑ ΤΟ ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΔΙΚΤΥΟ

1. ΣΥΝΕΧΙΣΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ ΒΕΛΤΙΩΣΗΣ ΤΗΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ

Τα έργα βελτίωσης της υφιστάμενης σιδηροδρομικής γραμμής πρέπει να περιλαμβάνουν επεμβάσεις στα γεωμετρικά χαρακτηριστικά της χάραξης, διπλασιασμό της γραμμής, κατασκευή ανισόπεδων διαβάσεων και περίφραξη της γραμμής. Κύρια έμφαση πρέπει να δοθεί στα σημεία μεγάλων κλίσεων, όπου περιορίζονται οι δυνατότητες των Ελκτικών Μηχανών και δημιουργούνται καθυστερήσεις. Τέτοια σημεία στην περιοχή Μακεδονίας – Θράκης είναι :

Η γραμμή Μουριές – Καστανούσα – Ροδόπολη – Ν. Πετρίτσι.

Η γραμμή Λευκοθέα – Φωτολίβος

Η γραμμή Δράμας – Παρανεστίου – Τοξοτών

Η γραμμή Κομοτηνής – Αλεξανδρούπολης

2. ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΗΣ ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗΣ ΚΑΙ ΤΟΥ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΣΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ – ΤΗΛΕΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Πρέπει η ηλεκτροδότηση και το σύστημα Σηματοδότησης – Τηλεδιοίκησης να επεκταθεί σε όλο το δίκτυο της Σιδηροδρομικής Εγνατίας

3. ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΜΕ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΕΣ ΠΕΡΙΟΧΕΣ, ΜΕΜΟΝΩΜΕΝΕΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΕΣ ΚΑΙ ΛΙΜΑΝΙΑ

- Σύνδεση με Βιομηχανική Περιοχή Θεσσαλονίκης (ΒΙΠΕΘ)

- Αναβάθμιση σύνδεση με τον 6^{ο} προβλήτα του ΟΛΘ
- Αναβάθμιση σύνδεσης με το Λιμάνι Αλεξανδρούπολης.
- Σύνδεση με άλλες Βιομηχανικές περιοχές.

4. ΠΡΟΑΣΤΙΑΚΕΣ ΣΥΝΔΕΣΕΙΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ

Να αναπτυχθούν οι σιδηροδρομικές Συνδέσεις Θεσσαλονίκης με προδιαγραφές προαστιακού Σιδηροδρόμου ήτοι, χρόνος διάνυσης, πυκνότητα δρομολογίων, τροχαίο υλικό, εξυπηρέτηση επιβατών στους σταθμούς κλπ. στις γραμμές :

- **Θεσσαλονίκη – Κατερίνη – Λάρισα** :
- **Θεσσαλονίκη – Βέροια – Νάουσα – Έδεσσα** :
- **Θεσσαλονίκη – Κιλκίς – Ροδόπολη – Σέρρες :**

Οι παραπάνω προαστιακές συνδέσεις μπορούν άμεσα να ενεργοποιηθούν. Επιπλέον, είναι αναγκαίες:

- Η άμεση ένταξη στο σύστημα προαστιακών συνδέσεων των ΤΕΙ Σίνδου
- Η αξιοποίηση των υφιστάμενων γραμμών και ένταξη στο σύστημα προαστιακών συνδέσεων της ευρύτερης Βιομηχανικής Περιοχής της Δυτικής Θεσσαλονίκης.
- Η εκπόνηση μελέτης για την σύνδεση του αεροδρομίου ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ , των νοτίων προαστίων της ακτής Θερμαϊκού και της Χαλκιδικής.

5. ΑΝΑΝΕΩΣΗ – ΣΥΜΠΛΗΡΩΣΗ ΤΟΥ ΤΡΟΧΑΙΟΥ ΥΛΙΚΟΥ

Πρέπει να γίνει ολοκληρωμένη μελέτη καθορισμού των αναγκών που υπάρχουν για επαρκές υλικό και κατάλληλο για τις σημερινές συνθήκες, επιβατικές και εμπορευματικές και προγραμματισμός για τις αντίστοιχες προμήθειες .

6. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΚΕΝΤΡΩΝ

Είτε μεμονωμένα, είτε σε συνεργασία με τρίτους (Δημόσιο, ΟΛΘ και ιδιώτες), ο ΟΣΕ θα πρέπει πολύ σύντομα να προσανατολισθεί στον τομέα αυτό, που η ανάπτυξή του προβλέπεται ραγδαία.

7. ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΝΤΑΞΗ ΣΤΟΥΣ ΔΙΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥΣ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΟΥΣ ΑΞΟΝΕΣ.

Η ανάπτυξη του άξονα Χ σε συνδυασμό με τον άξονα IV, και του άξονα IX θα καθιερώσει την Βόρεια Ελλάδα σαν πύλη προς τα Βαλκάνια και κατ' επέκταση προς την Κεντρική – Δυτική και Ανατολική Ευρώπη.
Για την ανάπτυξη αυτή πέρα από την ολοκλήρωση του δικτύου και τον εκσυγχρονισμό του υφιστάμενου όπως προαναφέρθηκε , απαιτείται :

- **Ανακατασκευή όπου χρειάζεται και αναβάθμιση των καθέτων αξόνων στα εντός Ελλάδος τμήματά τους σύμφωνα με τα Ευρωπαϊκά πρότυπα..**

Γ) ΑΝΑΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ ΟΣΕ

Ανάπτυξη στρατηγικών στόχων – προοπτικών σύμφωνα με τα διαμορφούμενα νέα δεδομένα, στην Ελλάδα και στην Ευρώπη.

Αναδιοργάνωση Υπηρεσιών. Πρόσληψη ικανού και κατάλληλου προσωπικού. Δημιουργία αποκεντρωμένων σχημάτων για την υλοποίηση της ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ και των καθέτων αξόνων της.