

Γιατί πρέπει να ξεκινήσει ο σχεδιασμός της επέκτασης του τρένου στην Ήπειρο

Η υπόθεση της επέκτασης του εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου στην Ήπειρο, είναι ένας πραγματικός “μύθος” στα χρονικά των υποδομών της χώρας. Από τα τέλη του 19ου αιώνα (1887) ο Χαρίλαος Τρικούπης οραματιζόταν την δημιουργία ενός “Αδριατικού Σιδηροδρόμου” ο οποίος όμως έμελλε να μην γίνει ποτέ πράξη.

Προσπάθειες έγιναν κατά τη διάρκεια των επόμενων δεκαετιών αλλά τα σχέδια έμειναν στο συρτάρι. Σήμερα το αίτημα για την έλευση του τρένου στην Ήπειρο είναι και πάλι στο τραπέζι, όμως η πράξη ενός τέτοιου έργου είναι μία ακριβή υπόθεση με αβέβαιο το οικονομικό του υπόβαθρο.

Τα ερωτήματα

Είναι γεγονός πως η επέκταση της μονής γραμμής από την Καλαμπάκα στα Ιωάννινα και την Ηγουμενίτσα δεν πρόκειται να είναι μία γραμμή που με εμπορικούς όρους θα είναι “βιώσιμη”. Το κόστος είναι πολύ μεγάλο και δύσκολη έως αδύνατη η εύρεση χρηματοδότησης από κάποιο από τα γνωστά κανάλια της Ευρώπης. Τότε γιατί γίνεται λόγος για το σιδηρόδρομο; γιατί να επιμένουν οι τοπικοί άρχοντες ότι θέλουν το τρένο στην περιοχή ενώ κατά βάση γνωρίζουν ότι είναι μία εξαιρετικά δύσκολη υπόθεση;

Απάντηση δύσκολα μπορεί να δοθεί, όμως μία ερώτηση στην ερώτηση ίσως έθετε τη βάση ενός διαλόγου για το θέμα. “Η έλλειψη σιδηρόδρομου σε ένα ολόκληρο τμήμα της χώρας, καθόλου αμελητέο θα έπρεπε να αντιμετωπίζεται άραγε μόνο με όρους εμπορικούς και βιωσιμότητας”; αναρωτιέται έμπειρο στέλεχος της σιδηροδρομικής οικογένειας.

Το ερώτημα αυτό έχει ένα βασικό αντεπειχτήριο. Την δίκαιη ύπαρξη δικτύου ραγών στην χώρα όπως συνέβη με το οδικό δίκτυο αυτοκινητόδρομων που σήμερα καλύπτουν όλες τις γεωγραφικές περιοχές της Ελλάδας. Είναι όλοι βιώσιμοι; όχι είναι η απάντηση. Λίγοι από αυτούς. “Προλάβουμε και τους κάναμε” σημειώνει στέλεχος του υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Ο σιδηρόδρομος σήμερα στην Ελλάδα αντιμετωπίζεται κάπως σαν ένα μέσο μεταφοράς “πολυτελείας” με αποτέλεσμα οι όροι για την επέκταση του σε όλη την Ηπειρωτική χώρα να γίνεται με το σταγονόμετρο. Η πολύ ακριβή κατασκευή του έρχεται να κάνει τα πράγματα χειρότερα. Η Ελλάδα δεν είναι μία χώρα που μπορεί αλόγιστα να ξοδέψει σε υποδομές που δεν έχουν σοβαρό αντίκρυσμα.

Η έλευση του σιδηρόδρομου στην Ήπειρο είναι όντως χωρίς αντίκρυσμα;

Κοινωνικά σίγουρα όχι. Αλλά ας δούμε λίγο τι υπάρχει διαθέσιμο στην κουβέντα που άνοιξε από τις αρχές καλοκαιριού με το αίτημα της Περιφέρειας Ηπείρου για τη σύνδεση της με το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο.

1,7 δισ.ευρώ η σύνδεση με Ιωάννινα και Ηγουμενίτσα

Μέχρι σήμερα για δεκαπέντε (παλιές) μελέτες έχουν δαπανηθεί περίπου 70 εκατ.ευρώ. Την περίοδο 2013-2014 μάλιστα είχε γίνει μία αρχική πρόταση από τον ΟΣΕ, για την ένταξη στο ΕΣΠΑ 2014-2020 δύο νέων μονών γραμμών με ηλεκτροκίνηση. Η γραμμή Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα και η γραμμή Καλαμπάκα-Κοζάνη. Το κόστος της πρώτης εκτιμήθηκε σε 1,74 δισ.ευρώ και της σύνδεσης με την Κοζάνη 742 εκατ.ευρώ.

Η νέα μονή γραμμή, μήκους 147χλμ με ταχύτητα σχεδιασμού 160 χλμ./ώρα ή και μεγαλύτερη όπου αυτό είναι εφικτό, περιελάμβανε ηλεκτροκίνηση, τηλεδιοίκηση και αμφίδρομη σηματοδότηση ενώ οι κύριοι σιδηροδρομικοί σταθμοί θα ήταν σε Καλαμπάκα, Σιάτιστα, Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα, Γρεβενά και Κοζάνη. Οι χρόνοι είχαν υπολογιστεί για το δρομολόγιο Αθήνα-Ιωάννινα σε 3 ώρες και 50

λεπτά.

Οι μελέτες ήταν αρκετά προωθημένες και σύμφωνα με το ρεπορτάζ, υπάρχουν εγκεκριμένοι περιβαλλοντικοί όροι για τα τμήματα Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα και Δήμητρα-Σιάτιστα (για τη σύνδεση με την Κοζάνη). Το 2013 υποβλήθηκαν από τον ΟΣΕ σχέδια προτάσεων χρηματοδότησης μελετών και σύνταξης τευχών δημοπράτησης για τις νέες μονές σιδηροδρομικές γραμμές Καλαμπάκα – Ιωάννινα – Ηγουμενίτσα (16 εκατ. ευρώ) και Καλαμπάκα – Κοζάνη (7 εκατ. ευρώ) τα οποία όμως απορρίφθηκαν. Σύμφωνα με το σκεπτικό της Διαχειριστικής Αρχής, διαπιστώθηκε υψηλή επισφάλεια και οι μελέτες “έχριζαν αναθεώρησης”.

Αυτό είχε ως αποτέλεσμα να μπει τότε “ταφόπλακα” στην προώθηση αυτών των έργων που στην ουσία αποτελούν την λεγόμενη Δυτική Σιδηροδρομική Εγνατία. Η ουσία όμως από την παραπάνω - αποτυχημένη τότε- προσπάθεια, ότι υπάρχει μία σοβαρή βάση για τις μελέτες και μάλιστα σιδηροδρομικά στελέχη υποστηρίζουν πως απαιτούνται οι οριστικές μελέτες για να ωριμάσουν τα έργα αυτά.

Σύνδεση Ιόνιου-Αιγαίου μέσω του σιδηρόδρομου

Η εύρεση 2,5 δισ.ευρώ δεν είναι σαφώς για την Ελλάδα μία υπόθεση εύκολη, όμως μπορεί να εκκινήσει ένας σχεδιασμός, ανάλογος με αυτόν που γίνεται για το ανατολικό τμήμα της Σιδηροδρομικής Εγνατίας. Πριν από λίγες ημέρες ο πρωθυπουργός της χώρας, Κυριάκος Μητσοτάκης, μίλησε για την ανάπτυξη εμπορευματικού κέντρου στην Ηγουμενίτσα.

Μία σιδηροδρομική γραμμή που θα έφτανε μέχρι το λιμάνι αυτό θα δημιουργούσε νέες συνθήκες στις εμπορευματικές μεταφορές. Μέσω της Καλαμπάκας θα συνδέεται με το λιμάνι του Βόλου, επιτυγχάνοντας τη σύνδεση του Ιόνιου με το Αιγαίου μέσω της γραμμής Ηγουμενίτσας-Καλαμπάκας-Βόλου και βέβαια και με το λιμάνι του Πειραιά.

Γραμμή ενταγμένη στο διευρωπαϊκό δίκτυο

Επίσης η σιδηροδρομική γραμμή Καλαμπάκα-Ιωάννινα-Ηγουμενίτσα είναι ενταγμένη στο core σιδηροδρομικό δίκτυο TEN-T της Ευρωπαϊκής Ένωσης και είναι αναπόσπαστο τμήμα του Ευρωπαϊκού Διαδρόμου Orient/East Med που ξεκινά από τα βόρεια λιμάνια της Γερμανίας και καταλήγει μέσω της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης στην Ελλάδα.

Αυτό σημαίνει πως είναι ένα έργο Ευρωπαϊκού ενδιαφέροντος και αυτό θα μπορούσε ενδεχομένως να αποτελέσει μία πρώτη βάση για την έναρξη ενός σοβαρού σχεδιασμού σε βάθος χρόνου. Επίσης με την ύπαρξη αυτής της γραμμής γίνεται ένα δίκτυο που μπορεί να επεκταθεί και να συνδεθεί με την Αλβανία και τα Σκόπια.

Δυστυχώς για τα σιδηροδρομικά έργα, ειδικά τέτοιου μεγέθους, η χρήση του Ταμείου Ανάκαμψης είναι τελείως επισφαλής λόγω των μεγάλων χρόνων υλοποίησης που απαιτούνται (η λήξη του Ταμείου προσδιορίζεται για το 2026). Οι μελέτες όμως για την ωρίμανση του πλάνου θα μπορούσαν να προχωρήσουν.

Ακόμα και αν δεν θεωρείται έργο πρώτης προτεραιότητας, με ένα συνδυασμό χρηματοδοτικών εργαλείων θα μπορούσε να αποτελέσει ένα μελλοντικό οραματικό έργο που θα ολοκλήρωνε τη Σιδηροδρομική Εγνατία και θα διαμόρφωνε τις εμπορευματικές κυρίως αλλά και τις επιβατικές μεταφορές του μέλλοντος της χώρας, δίνοντας νέες δυνατότητες ισόρροπης ανάπτυξης στην κεντρική και βόρειο-δυτική χώρα.