ΣΥΛΛΟΓΟΣ ΦΙΛΩΝ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

The association of the friends of the Railway

www.sfs.gr

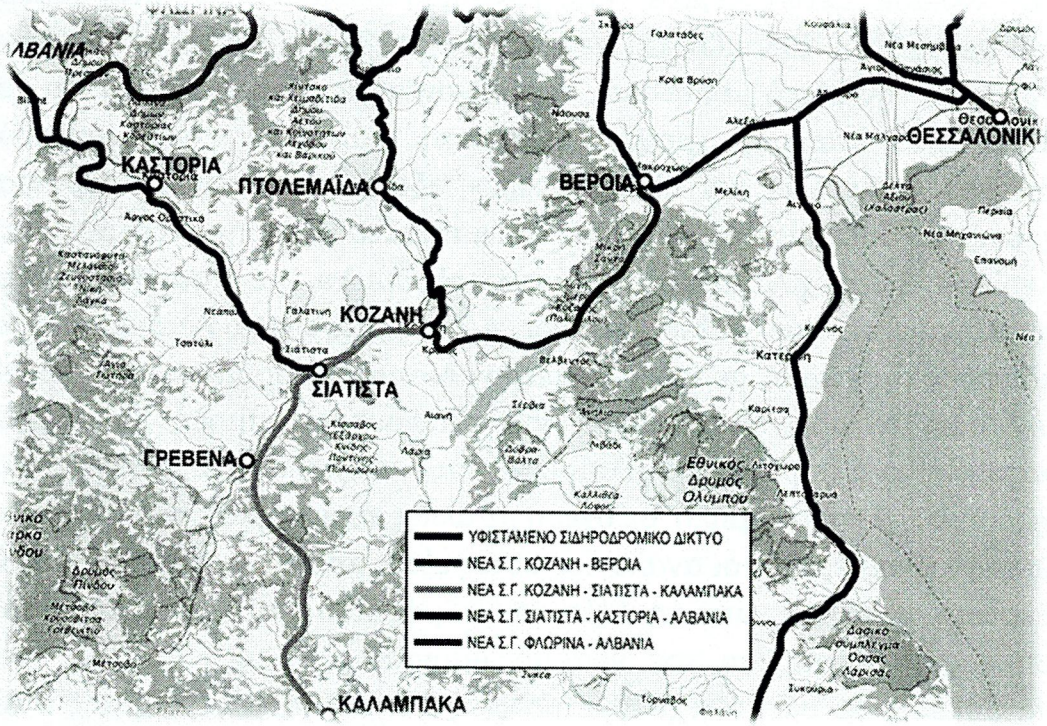
Email: sfsofathens@gmail.com

Λιοσίων 301, 10445 Αθήνα, τηλ. 210-5130300

ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ 16/2/2021

ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΕΓΝΑΤΙΑ

Ο αυτοκινητόδρομος Α3, ή Ε65 όπως αναφέρεται από τον τύπο ολοκληρώνεται , τι θα γίνει με τον αντίστοιχο σιδηροδρομικό διάδρομο;



Όπως ανακοίνωσε πρόσφατα ο Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών, ο αυτοκινητόδρομος Α3, ή Ε-65 όπως είναι η «ευρωπαϊκή» του αρίθμηση, ολοκληρώνεται. Τι θα γίνει όμως με τον αντίστοιχο σιδηροδρομικό διάδρομο που, αν και πέρασαν 95 χρόνια από τότε που άρχισε να κατασκευάζεται, μένει ακόμα ανολοκλήρωτος, παρά τις κατά καιρούς υποσχέσεις; Και αναφερόμαστε βέβαια στην σιδηροδρομική

γραμμή που θα συνδέσει την Καλαμπάκα με την Κοζάνη, η οποία αποτελεί τον ελλείποντα κρίκο για την σύνδεση της Αθήνας, της Νότιας Ελλάδας, και της Θεσσαλίας με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Δυτικής Μακεδονίας, και η οποία θα συμβάλει, τόσο στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας, όσο και στην περιφερειακή ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής της υποβαθμισμένης Δυτικής Μακεδονίας, μιας περιοχής που ήδη αποβιομηχανοποιείται, μετά την «απολιγνιτοποίηση». Θα συμβάλει δε, μαζί με τον άλλο κλάδο, που θα συνδέσει μελλοντικά την Καλαμπάκα με την Ηγουμενίτσα, στην δημιουργία της σιδηροδρομικής «Εγνατίας», η οποία θα συνδέσει σιδηροδρομικά, την Δυτική Πύλη της Ελλάδας, το λιμάνι δηλαδή της Ηγουμενίτσας, με τα ελληνοτουρκικά σύνορα και το λιμάνι του Βόλου, δίνοντας έτσι την δυνατότητα ανάπτυξης των διευρωπαϊκών αξόνων συνδυασμένων μεταφορών, Ιταλίας – Τουρκίας/ Μαύρης Θάλασσας και Ιταλίας – Βόλου – Μέσης Ανατολής/ Σμύρνης.

Στην Ελλάδα, μεταπολεμικά, η πολιτική που ακολουθήθηκε στον τομέα των χερσαίων υποδομών και μεταφορών απέβλεπε στο να καταστήσει κυρίαρχη την οδική μεταφορά, απαξιώνοντας τον σιδηρόδρομο και τα άλλα μέσα σταθερής τροχιάς. Πέραν της κατασκευής ενός πυκνού δικτύου «Εθνικών» και «Επαρχιακών» οδών, τα τελευταία σαράντα χρόνια κατασκευάστηκαν, ή είναι υπό κατασκευή και δημοπράτηση, και περίπου 3.000 χιλιόμετρα «Αυτοκινητοδρόμων», με αποτέλεσμα να αναλογούν περίπου 3.400 κάτοικοι, ή 44 τετραγωνικά χιλιόμετρα του εδάφους της χώρας, σε ένα χιλιόμετρο «Αυτοκινητοδρόμου». Αν ληφθεί υπ' όψη το ορεινό ανάγλυφο του εδάφους, η χαμηλή πυκνότητα κατοίκων ανά τετραγωνικό χιλιόμετρο και ο νησιωτικός χαρακτήρας της χώρας, αλλά και η χαμηλή, σε σχέση με άλλες ευρωπαϊκές χώρες, ζήτηση μεταφορικού έργου, οι αναλογίες αυτές είναι από τις πυκνότερες στην Ευρώπη. Αντίθετα, από τη λήξη του «Εμφυλίου Πολέμου» και μέχρι σήμερα, με εξαίρεση την γραμμή Αμυνταίου – Κοζάνης, δεν έχει κατασκευασθεί ούτε ένα χιλιόμετρο νέας σιδηροδρομικής γραμμής, ο δε εκσυγχρονισμός του δικτύου της χώρας είναι απαράδεκτα αργός και περιορισμένος, ενώ έχει τεθεί σταδιακά, και με διάφορες δικαιολογίες, εκτός εκμετάλλευσης, ή εγκαταλείφθηκε, το 1/3 περίπου του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Τα αποτελέσματα αυτής της πολιτικής τα βιώνουμε κάθε μέρα, στην εθνική μας οικονομία, στην περιφερειακή ανάπτυξη, στην ανταγωνιστικότητα των εξαγωγών μας,

στην ποιότητα της ζωής των πολιτών, στο περιβάλλον. Μήπως ήρθε η ώρα να αλλάξουμε πολιτική;

Όσον αφορά την σιδηροδρομική σύνδεση της Καλαμπάκας με την Κοζάνη ήδη, η γραμμή που συνδέει τον Παλαιοφάρσαλο με την Καλαμπάκα, των πάλαι ποτέ «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας», αναβαθμίστηκε σε γραμμή κανονικού εύρους, για ταχύτητες 160 χιλιομέτρων/ώρα, επίκειται δε η εγκατάσταση σε αυτήν ηλεκτροκίνησης και σύγχρονης σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης, ώστε να είναι έτοιμη να συνδεθεί με τα προγραμματισμένα να κατασκευασθούν τμήματα, Καλαμπάκας Κοζάνης/Ηγουμενίτσας, και να συνδεθεί επί τέλους η Δυτική Μακεδονία και η Ήπειρος με την Αθήνα, το λιμάνι του Βόλου και την Νότια Ελλάδα. Αλλά και να λειτουργήσει ο, πολλά υποσχόμενος, απομένων κρίκος για την ολοκλήρωση της σιδηροδρομικής «Εγνατίας»(Ηγουμενίτσα – Καλαμπάκα – Κοζάνη). Για το τμήμα Ηγουμενίτσας – Καλαμπάκας έχουν ήδη από καιρό ολοκληρωθεί οι οριστικές μελέτες, βρίσκονται δε σε προχωρημένο στάδιο ολοκλήρωσης και οι οριστικές μελέτες του τμήματος Καλαμπάκας – Κοζάνης, ένα τμήμα για το οποίο έχει δείξει ιδιαίτερο ενδιαφέρον και ο Περιφερειάρχης Θεσσαλίας.

Θέτουμε λοιπόν το ερώτημα , τόσο στον αρμόδιο Υπουργό, όσο και στην παρούσα κυβέρνηση, μετά και την ολοκλήρωση όλων των προγραμματισμένων βασικών οδικών αξόνων της χώρας, δεν θα πρέπει πλέον, έστω και με καθυστέρηση ετών, να προχωρήσουμε στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση του σιδηροδρομικού μας δικτύου, προωθώντας κατά προτεραιότητα τους άξονες που θα καταστήσουν τη χώρα διαμετακομιστικό κέντρο της νοτιοανατολικής Ευρώπης, όπως οι δύο κλάδοι που προαναφέραμε; Ο σημερινός Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών κ. Καραμανλής, δείχνοντας ότι αντιλαμβάνεται, τόσο τα λάθη του παρελθόντος, όσο και τα κελεύσματα των καιρών, δήλωσε πρόσφατα ότι είναι πλέον καιρός να επικεντρωθούμε στην επέκταση και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Ελπίζουμε ότι δεν θα μας απογοητεύσει.

Στον 21° αιώνα που διανύουμε είναι ηλίου φαεινότερο ποιών τις επιλογές δικαίωσε η πραγματικότητα που βιώνουμε. Γι' αυτό και όλες πλέον οι χώρες, αντιγράφοντας την πολιτική επί των μεταφορών που ακολούθησαν, κατά το δεύτερο μισό του 20ου αιώνα, η Γαλλία, η Ιαπωνία,

η Κίνα, αλλά και ορισμένες άλλες, ευρωπαϊκές χώρες, χρηματοδοτούν κατά προτεραιότητα την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών «υψηλών ταχυτήτων», με αποτέλεσμα, ένα νέο σιδερένιο πλέγμα σιδηροδρομικών γραμμών «υψηλών ταχυτήτων» να περιτρέχει σύντομα τον πλανήτη. Έτσι ανακύπτει και πάλι το ερώτημα: Εμείς τι θα κάνουμε, θα συνεχίσουμε την ίδια λανθασμένη πολιτική του παρελθόντος;

Για το Δ.Σ. του «Συλλόγου Φίλων του Σιδηροδρόμου»

Ο Πρόεδρος

Π. Ράλλης

Ο Γ. Γραμματέας

Φ. Λυκομήτρος