

## Το πρώτο βήμα με μελέτη που ετοιμάζει η Περιφέρεια Κρήτης. Σε 50 λεπτά η διαδρομή Χανιά - Ρέθυμνο - Ηράκλειο

Το τρένο θα σφυρίζει στην Κρήτη

*«Στρώνουν»* ράγες συγκοινωνιολόγοι, δήμαρχοι, βιοτέχνες και ξενοδόχοι

ΡΕΠΟΡΤΑΖ: ΚΩΣΤΑΣ ΝΤΕΛΕΖΟΣ

ΔΗΜΟΣΙΕΥΘΗΚΕ: στα ΝΕΑ, Σάββατο 6 Δεκεμβρίου 2008



**Ράγες για να λειτουργήσει σιδηρόδρομος στην Κρήτη στρώνουν συγκοινωνιολόγοι, δήμαρχοι, βιοτέχνες και τουριστικοί επιχειρηματίες του νησιού.**

Το... υπεραιωνόβιο αίτημα-σχέδιο για τη δημιουργία σιδηροδρομικού δικτύου στην Κρήτη, που θα συνδέσει τις περιοχές Χανίων, Ρεθύμνου και Ηρακλείου, το τελευταίο διάστημα επανήλθε δυναμικά στο προσκήνιο, ενώ ήταν ένα από τα βασικά θέματα που συζητήθηκαν στο προηγούμενο συνέδριο των απόδημων Κρητών.

Το πρώτο βήμα για τη δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής στην Κρήτη ετοιμάζεται να κάνει η Περιφέρεια Κρήτης, που σχεδιάζει να προχωρήσει στην εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας- με προκαταρκτική χάραξη της σιδηροδρομικής γραμμής- και σε λειτουργική μελέτη του κρητικού σιδηροδρόμου. Από την πλευρά του ο ΟΣΕ δηλώνει πρόθυμος να συνδράμει στην προσπάθεια αυτή.

**Τα κεφάλαια.** Όσον αφορά το κόστος του εγχειρήματος, οι ειδικοί εκτιμούν ότι πρόκειται για μια επένδυση λιγότερο δαπανηρή από αυτή ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου. Σε ό,τι αφορά τα κεφάλαια- όπως αναφέρουν- μπορούν να εξασφαλιστούν από δράσεις της Ε.Ε. ή μέσω Συμπράξεων Δημοσίου Ιδιωτικού Τομέα

(ΣΔΙΤ). Οι συγκοινωνιολόγοι κ. Γιώργος Νάθενας και κ. Βασίλης Οικονομόπουλος προτείνουν την ανάπτυξη σιδηροδρόμου στην Κρήτη, κυρίως στη διαδρομή Χανιά- Ρέθυμνο- Ηράκλειο, την οποία το τρένο θα διανύει σε 50 λεπτά (20+30 λεπτά), ενώ προβλέπονται επεκτάσεις προς Κίσαμο, Νέο Αεροδρόμιο Καστελλίου Πεδιάδος και Άγιο Νικόλαο. Επίσης θα μπορεί να δρομολογηθεί rail ferry (φέρει μπόουτ που μεταφέρει τρένα) από το Καστέλλι Κισσάμου προς τη Νεάπολη Λακωνίας. «Πρόκειται για ένα έργο που θα συμβάλει στην οικονομική, τουριστική και δημογραφική ανάπτυξη της Κρήτης» λέει χαρακτηριστικά ο κ. Στρατής Σταυρουλάκης, μέλος της ομάδας πρωτοβουλίας που ασχολείται συστηματικά με την προώθηση της υπόθεσης του κρητικού σιδηροδρόμου. **Αποσυμφόρηση.** Η πρώτη μελέτη για το θέμα του κρητικού σιδηροδρόμου χρονολογείται από την περίοδο της αυτονομίας του νησιού (1898-1913)! Μάλιστα από τότε είχε προβλεφθεί η λειτουργία σιδηροδρομικής γραμμής στην ενδοχώρα και όχι παραλιακά. «Αρκεί να πούμε ότι σήμερα μιλάμε και πάλι για καινούργιο οδικό άξονα που θα διασχίζει την Κρήτη κατά μήκος της ενδοχώρας, άρα λοιπόν το θέμα δεν είναι καινούργιο ώστε να το χαρακτηρίσει κανείς όνειρο απατηλό», λέει ο κ. Σταυρουλάκης. Ο σιδηρόδρομος, προσθέτει, δεν θα υποκαταστήσει κανένα από τα υπάρχοντα μεταφορικά μέσα. Θα συμβάλει όμως στην κυκλοφοριακή αποσυμφόρηση του οδικού δικτύου και στην αναβάθμιση των περιοχών που θα διασχίσει, όπως συμβαίνει σήμερα και με το οδικό δίκτυο.

Σχέδια για σιδηροδρομική ένωση με τη Λακωνία

Πριν από 115 χρόνια η πρώτη σκέψη

Η πρώτη νύξη για σιδηρόδρομο στην Κρήτη χρονολογείται από το 1893, όταν ο Οθωμανός γενικός διοικητής Κρήτης, Μαχμούτ Τζελάλ υπόσχεται μεταξύ διαφόρων έργων και την κατασκευή σιδηροδρόμου.

Ακολουθεί το 1895 επίσκεψη του Βέλγου προξένου στην Αθήνα Louis Rochelle, ο οποίος μαζί με τον μηχανικό Σαββάκη και κλιμάκιο ξένων και ντόπιων μηχανικών, περιοδεύουν σε περιοχές της διαδρομής Χανίων- Ηρακλείου και καταλήγουν σε σχέδιο γραμμής που θα άρχιζε από τα Χανιά και θα διερχόταν από το Ρέθυμνο και το Ηράκλειο, θα κατέβαινε προς Μεσαρά και Κόκκινο Πύργο με προοπτική κατάληξης προς το Ρέθυμνο.

Το 1903 στην αυτόνομη πλέον Κρήτη, ο μηχανικός Ε. Μείμαράκης, είχε εκπονήσει μελέτη σιδηροδρομικής σύνδεσης του Ηρακλείου με τη Μεσαρά.

Το 1908 εκπονείται μελέτη από τον μηχανικό Σ. Πεζανό σύμφωνα με την οποία, σε πρώτη φάση προβλεπόταν σιδηροδρομική γραμμή από το Καστέλλι Κισσάμου προς Χανιά, Ρέθυμνο, Μυλοπόταμο, Άγιο Μύρωνα, Ηράκλειο, Αρχάνες, Καστέλλι Πεδιάδος, Άγιο Νικόλαο και διακλάδωση από Καστέλλι Πεδιάδος προς Ίνι. Σε

δεύτερη φάση προβλέπονταν επεκτάσεις από Άγιο Νικόλαο προς Ιεράπετρα και Σητεία, από Ίνι προς Τυμπάκι, Άγιο Βασίλειο και Ρέθυμνο, από Ίνι προς Βιάνο και από Καστέλλι Κισσάμου προς Κάνδανο.

Το 1913 μετά την ένωση με την Ελλάδα, υποβάλλονται δύο προτάσεις για σιδηρόδρομο στην πεδιάδα της Μεσαράς και τραμ στα Χανιά, με τη συμμετοχή και Γάλλων τεχνοκρατών.

Το 1921 ο ήδη γνωστός Σαββάκης πρότεινε εν όψει της από τότε προγραμματιζόμενης διαπλάτυνσης των Θεσσαλικών Σιδηροδρόμων, το υλικό του δικτύου που θα αποξηλωνόταν (επιδομή, τροχαίο υλικό, σήματα), να μεταφερθεί στην Κρήτη και να χρησιμοποιηθεί για κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου μετρικού εύρους, στη διαδρομή: Κίσαμος-Χανιά- Γεωργιούπολη- Ρούστικα- Άγιος Βασίλης- Τυμπάκι- Καστέλλι Πεδιάδος- Αρχάνες- Ηράκλειο.

Το 1990, επί των ημερών της κυβέρνησης Μητσοτάκη, το θέμα του σιδηροδρόμου αναζωπυρώνεται με την πρόταση Ιαπώνων επενδυτών για συνδυασμένη δημιουργία τουριστικών επενδύσεων και σιδηροδρόμου υψηλής ταχύτητας, κατά μήκος της βόρειας ακτής, όπου βρίσκονται τα μεγάλα αστικά κέντρα του νησιού. Μάλιστα συμπληρώθηκε από πρόταση για δημιουργία Σταθμού Διαλογής στο Ηράκλειο και σύνδεσή του μέσω σιδηροδρομικών πορθμείων με την Ιταλία, για προώθηση με βαγόνια ψυγεία (Interfrigo) των κρητικών προϊόντων, ιδιαίτερα των πρώιμων.

.....  
Σημείωση : Ήταν θέμα στο παγκόσμιο συνέδριο Κρητών όπου Γης τον Αύγουστο 2007, στο Ρέθυμνο.