



Αθήνα, 10 Δεκεμβρίου 2020

Ερώτηση

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:

- Υποδομών και Μεταφορών
- Περιβάλλοντος και Ενέργειας

Θέμα: «Σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας – Αλβανίας»

Με βάση το υπ'αρ. 163737/13.11.2020 έγγραφο του Περιφερειάρχη Δυτικής Μακεδονίας που απευθύνεται στους Βουλευτές της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας και αφορά στο σχεδιασμό της Περιφερειακής Αρχής για «*την υλοποίηση βασικών και απαραίτητων υποδομών στον τομέα μεταφορών*», προκύπτει ότι από τον κατάλογο των έργων απουσιάζει το σιδηροδρομικό έργο «Φλώρινα/Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδες», ενώ η σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας – Αλβανίας με βάση τον εν λόγω κατάλογο, θα υλοποιηθεί μέσω της γραμμής «Κοζάνη – Σιάτιστα – Άργος Ορεστικό – Αεροδρόμιο Καστοριάς – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδες».

Όμως το έργο «Φλώρινα/Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδες» εντάσσεται στον ευρωπαϊκό σχεδιασμό, αφού αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι του **Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών TEN-T**. Είναι λοιπόν απορίας άξιο το ότι απουσιάζει από το σχεδιασμό της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας.

Οι μελέτες του παραπάνω έργου υλοποιούνται ήδη από το 2018, μέσω του ευρωπαϊκού έργου «Διασυνοριακή σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας - Αλβανίας – CBRailway» που χρηματοδοτείται από το Πρόγραμμα Interreg – IPA CBS Greece – Albania και στο οποίο έχουν δεσμευτεί περίπου 845 χιλ. ευρώ για τις συγκεκριμένες μελέτες. Ειδικότερα, κοινοπραξία της ΕΡΓΟΣΕ, του αλβανικού Υπουργείου Υποδομών & Ενέργειας και του ΟΣΕ έχει αναλάβει την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας με τίτλο «Πρωτοβουλία για τη βελτίωση της διασυνοριακής σύνδεσης μεταξύ Κρυσταλλοπηγής και Πόγραδες μέσω σιδηροδρόμου», μάλιστα ο ΟΣΕ έχει ήδη προχωρήσει σε ανάθεση.

Η εν λόγω μελέτη αφορά στη σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας – Αλβανίας μέσω της σιδηροδρομικής γραμμής «Φλώρινα – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδες» και στη

σύνδεση της γραμμής με το αεροδρόμιο της Καστοριάς. Μέσω αυτής θα ωριμάσει το έργο, ώστε να μπορέσει τα επόμενα χρόνια να κατασκευασθεί αυτός ο ελλείπων κρίκος (missing link) στο σιδηροδρομικό Ευρωπαϊκό δίκτυο, αφού Ελλάδα και Αλβανία είναι μοναδικό παράδειγμα γειτονικών χωρών χωρίς σιδηροδρομική επικοινωνία.

Η σιδηροδρομική ενότητα “Κρυσταλλοπηγή - Πόγραδετς” έχει συνολικό μήκος περίπου 130 χιλιομέτρων εντός της ελληνικής και αλβανικής επικράτειας και, όπως αναφέρθηκε, έχει αναγνωριστεί ως μέρος του σχεδιασμού του προγράμματος “TEN-T Connecting Europe”. Η εν λόγω σύνδεση καλύπτει αφενός το αναγνωρισμένο σιδηροδρομικό κενό μεταξύ των δύο χωρών, σύμφωνα με τον Κανονισμό Νο. 1315/2013 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου καθώς και της επόμενης απόφασης με Νο. 661/2010/EU, αλλά αποτελεί αφετέρου και τμήμα των αναγνωρισμένων Ευρωπαϊκών Διαδρόμων, σύμφωνα με τους Κανόνες Σχεδιασμού (Planning Rules) του Connecting Europe Regulation (CEF Regulation). Το πεδίο εφαρμογής της μελέτης καλύπτει τόσο τους επιβάτες όσο και τα φορτία.

Η σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας και Αλβανίας μέσω της σιδηροδρομικής γραμμής «Φλώρινα – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδετς» και η σύνδεση της γραμμής με το αεροδρόμιο της Καστοριάς έχει ιδιαίτερη σημασία για τις δύο χώρες και είναι αποτέλεσμα της στενής συνεργασίας που έχει αναπτυχθεί τα τελευταία χρόνια σε όλα τα επίπεδα, η οποία γεννά και μεγάλες ανάγκες επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών. Παράλληλα, το έργο είναι πολύ σημαντικό και για τα Δυτικά Βαλκάνια, όπως επίσης και για τη Νοτιοανατολική Ευρώπη.

Ιδιαίτερα όμως για τις περιοχές της Περιφέρειας Δυτικής Μακεδονίας που θα συνδεθούν με το σιδηροδρομικό δίκτυο, δηλαδή τη Φλώρινα, την Κρυσταλλοπηγή και την Καστοριά, το συγκεκριμένο έργο έχει μεγάλη οικονομική και κοινωνική σημασία, αφού θα ενδυναμώσει το τοπικό δίκτυο μεταφορών με νέες υποδομές που θα δώσουν ώθηση σε παραγωγικές δυνάμεις.

Είναι λοιπόν εμφανές ότι η σιδηροδρομική σύνδεση «Φλώρινα/Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδετς» αποτελεί ένα έργο ώριμο, αξιολογημένο, με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση, το οποίο είναι αποτέλεσμα ενός ολοκληρωμένου και ευρύτερου σχεδιασμού. Η Κυβέρνηση του ΣΥΡΙΖΑ και ειδικότερα η τότε ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών κατάφερε, έπειτα από μεγάλη προσπάθεια, την ένταξη του εν λόγω έργου στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (ΔΔΜ).

Επιπροσθέτως, ως κράτος - μέλος της Ε.Ε. οφείλουμε ο προγραμματισμός έργων που αφορά σε διακρατικές συνδέσεις να ακολουθεί το σχεδιασμό του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών TEN-T.

Η προώθηση έργων με βάση την κάποια «ωριμότητα» μελετών χωρίς να εντάσσονται σε κάποιο στρατηγικό σχεδιασμό μας γυρνάει σε εποχές που κομματάρχες, Υπουργοί, Δήμαρχοι κ.τ.λ. σχεδίαζαν με το μάτι, προωθούσαν έργα χωρίς σημαντική ωφέλεια ή ανταγωνιστικά, με αποτέλεσμα και σοβαρό δίκτυο να μην υπάρχει και τα δημόσια έργα να ευθύνονται για μεγάλο ποσοστό του δημοσίου χρέους της χώρας.

Το έργο «Κοζάνη – Σιάτιστα – Άργος Ορεστικό – Αεροδρόμιο Καστοριάς – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδετς» προφανώς δεν έχει ενταχθεί ως τέτοιο πουθενά. Υπάρχει ίσως μια μελέτη που αφορά τμήμα του π.χ. «Κοζάνη – Σιάτιστα – Άργος

Ορεστικό» που κάποιος θεώρησε ότι εάν μεγεθύνει τον τίτλο μπορεί να τύχει πιο εύκολα χρηματοδότησης. Η εμφάνιση δυο ανταγωνιστικών έργων, το ένα ενταγμένο στα ΔΔΜ και με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση και το άλλο χωρίς, εκτός του ότι εκθέτει τη χώρα διεθνώς για έλλειψη στρατηγικού σχεδιασμού, επιπλέον μπορεί να δημιουργήσει πολλά προβλήματα με αποκορύφωμα τη μη προώθηση και των δυο.

Η αλλαγή σχεδιασμού αποτυπώνεται και στο masterplan της απολιγνιτοποίησης, όπου παρουσιάζεται ένας χάρτης για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Δυτικής Μακεδονίας, ο οποίος έχει ένα σχεδιασμό που βλέπουμε πρώτη φορά. Συγκεκριμένα, στο Παράρτημα Ι, δεν υπάρχει πλέον το σιδηροδρομικό έργο «Φλώρινα/Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδετς», ενώ χαρακτηριστικό είναι ότι η πηγή του εν λόγω χάρτη είναι ένα άρθρο από τον Τύπο. Εύλογα αναρωτιόμαστε επομένως, γιατί άλλαξε ο σχεδιασμός και πού στηρίχθηκε η αλλαγή αυτή, πώς γίνεται να σταματά ένα έργο που έχει ενταχθεί στο ΔΔΜ; Τελικά, με την απουσία του όποιου στρατηγικού σχεδιασμού για ισόρροπη και διατηρήσιμη ανάπτυξη, εξαιρείται από τα μεγάλα έργα της Περιφέρειας, αλλά και από τον υφιστάμενο σχεδιασμό, μια περιοχή που αντιμετωπίζει βίαιη απολιγνιτοποίηση, όπως είναι η Π.Ε. Φλώρινας.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

- 1. Είναι στις προθέσεις της Κυβέρνησης η συνέχιση του στρατηγικού σχεδιασμού της σιδηροδρομικής σύνδεσης Ελλάδας – Αλβανίας μέσω του ώριμου, αξιολογημένου και με εξασφαλισμένη χρηματοδότηση έργου «Φλώρινα/Καστοριά – Κρυσταλλοπηγή – Πόγραδετς»;**
- 2. Με βάση ποιο στρατηγικό σχεδιασμό και ποιες μελέτες αποφασίστηκε η αλλαγή του σχεδιασμού στο masterplan της απολιγνιτοποίησης όσον αφορά στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Δυτικής Μακεδονίας;**
- 3. Με ποιο σκεπτικό σταματά ένα σιδηροδρομικό έργο που έχει ενταχθεί στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών, με αποτέλεσμα η Π.Ε. Φλώρινας να εξαιρείται από τα μεγάλα έργα της Περιφέρειας;**

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)

Αβραμάκης Ελευθέριος

Αλεξιάδης Τρύφωνας

Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)

Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος

Βέττα Καλλιόπη

Γκιόλας Ιωάννης

Δρίτσας Θεόδωρος

Ελευθεριάδου Σουλτάνα (Τάνια)
Ζαχαριάδης Κωνσταντίνος
Κασιμάτη Ειρήνη (Νίνα)
Μάλαμα Κυριακή
Μαμουλάκης Χαράλαμπος
Μάρκου Κωνσταντίνος
Μουζάλας Ιωάννης
Μπάρκας Κωνσταντίνος
Μπουρνούς Ιωάννης
Μωραΐτης Αθανάσιος (Θάνος)
Νοτοπούλου Αικατερίνη
Παπαδόπουλος Αθανάσιος (Σάκης)
Πούλου Παναγιού (Γιώτα)
Σαρακιώτης Ιωάννης
Σκουρολιάκος Παναγιώτης (Πάνος)
Τελιγορίδου Ολυμπία
Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος
Φάμελλος Σωκράτης
Φίλης Νικόλαος
Χατζηγιαννάκης Μιλτιάδης (Μίλτος)