



Αθήνα, 22.05.2024

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Η πολιτική ιδεολογία της κυβέρνησης αφήνει την Ελλάδα χωρίς σιδηροδρομική σύνδεση με τη Βόρεια Μακεδονία

Σε πρόσφατη συνεδρίαση της Διαρκούς Επιτροπής Παραγωγής & Εμπορίου με θέμα την αναδιάρθρωση του ΟΣΕ, ο Υπουργός Υποδομών & Μεταφορών δήλωσε, μεταξύ άλλων, ότι «το μέλλον του ελληνικού σιδηροδρόμου στο εμπορευματικό κομμάτι έχει να κάνει εν πολλοίς και με τη σύνδεσή του με την Ευρώπη». Η συγκεκριμένη δήλωση όμως βρίσκεται σε ευθεία αντίθεση με την πολιτική της κυβέρνησης της ΝΔ για το σιδηρόδρομο στη Δυτική Μακεδονία τα τελευταία πέντε περίπου χρόνια. Η περιοχή, η οποία βάλλεται ήδη από τις επιπτώσεις μιας απολιγνιτοποίησης χωρίς σχέδιο και μέριμνα, είναι επίσης στο περιθώριο και έξω από το χάρτη των σιδηροδρομικών συνδέσεων με τις γείτονες χώρες.

Χαρακτηριστική περίπτωση αποτελεί η σύνδεση της χώρας μας με τη Βόρεια Μακεδονία. Σε συνέχεια των πολλαπλών Δελτίων Τύπου, ερωτήσεων κοινοβουλευτικού ελέγχου και συνεντεύξεων που έχουν προηγηθεί και δεδομένου ότι δυστυχώς δεν υπάρχει καμία πρόοδος, η παρούσα ερώτηση προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών κατατίθεται μήπως αυτή τη φορά ενημερωθούμε για τις προθέσεις του Υπουργείου σχετικά με το κρίσιμο αυτό έργο για τη Δυτική Μακεδονία, αλλά και τη χώρα γενικότερα.

Η γραμμή Φλώρινα – Μοναστήρι (Μπίτολα), μέσω της οποίας επιτυγχάνεται η σιδηροδρομική σύνδεση Ελλάδας – Βόρειας Μακεδονίας, λειτουργούσε για πάρα πολλά χρόνια και ήταν ένα εξαιρετικό μέσο συγκοινωνίας για τους τοπικούς πληθυσμούς, αλλά και για transit κινήσεις για εμπορικούς σκοπούς. Την περίοδο 2015-2019 έγινε μεγάλη προσπάθεια για να τεθεί και πάλι η γραμμή σε λειτουργία, με διμερείς επαφές των Υπουργείων Εξωτερικών Ελλάδας – Βόρειας Μακεδονίας (τότε FYROM), οι οποίες και είχαν φτάσει σε προχωρημένο επίπεδο.

Έχουμε να κάνουμε με ένα έργο σχεδόν έτοιμο, αφού η γραμμή μεταξύ των σταθμών Φλώρινας – Ν. Καυκάσου έχει ανακατασκευαστεί ήδη από τη δεκαετία του 2000 και απαιτούνται ελάχιστες παρεμβάσεις. Για τη λειτουργία της γραμμής χρειάζονται επίσης εργασίες αποκατάστασης του σταθμού Ν. Καυκάσου, με κόστος που δεν ξεπερνά τις 200 χιλ. ευρώ – έργο που επίσης είχε δρομολογηθεί την περίοδο 2015-2019 - και η δημιουργία τελωνειακού σταθμού για τους απαραίτητους διοικητικούς και αστυνομικούς ελέγχους.

Παράλληλα, τα έργα εκσυγχρονισμού του τμήματος στο έδαφος της Βόρειας Μακεδονίας, «σύνορα-Μπίτολα», με βάση πληροφορίες μας, έχουν εδώ και καιρό ολοκληρωθεί, ενώ η Βόρεια Μακεδονία επιθυμεί διακαώς να επαναλειτουργήσει η γραμμή. Από πλευράς της χώρας μας, δυστυχώς από τις ενέργειες της περιόδου 2015-2019, όπου είχα και προσωπική εμπλοκή ως Γενική Γραμματέας Μεταφορών, δεν έχει προχωρήσει απολύτως τίποτα.

Δεδομένου ότι πρόκειται για ένα έργο σχεδόν ολοκληρωμένο, με αμελητέο κατασκευαστικό κόστος, και επειδή με βάση τους ευρωπαϊκούς κανονισμούς, για τη λειτουργία κάθε νέας γραμμής απαιτείται διακρατική συμφωνία, είναι πλέον εμφανές ότι οι λόγοι που εμποδίζουν την επαναλειτουργία της γραμμής δεν είναι τεχνικοί, αλλά πολιτικοί.

Η απάντηση του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών σε σχετική ερώτηση που κατατέθηκε το Μάιο του 2021 ήταν ότι έχει προβεί σε όλες τις απαραίτητες προκατασκευαστικές ενέργειες για την υλοποίηση της διακρατικής συμφωνίας και ότι τη συμφωνία αυτή θα ακολουθήσουν αντίστοιχες συμφωνίες μεταξύ των Διαχειριστών Υποδομής και των Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων των δύο χωρών.

Η εν λόγω συμφωνία δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα, ενώ δεν γνωρίζουμε κάτι για τις μετέπειτα συμφωνίες μεταξύ Διαχειριστών Υποδομής και Σιδηροδρομικών Επιχειρήσεων. Παράλληλα, πριν λίγες μέρες ο Πρωθυπουργός δήλωσε ότι δεν θα προχωρήσει στην κύρωση των Μνημονίων σε σχέση με τη Συμφωνία των Πρεσπών, δήλωση που στη συνέχεια επαναλήφθηκε και από άλλα κυβερνητικά στελέχη. Άρα, πολύ φοβάμαι ότι επί κυβέρνησης ΝΔ, η γραμμή δεν πρόκειται να λειτουργήσει.

Για λόγους πολιτικής ιδεοληψίας, λοιπόν, η χώρα μας στερείται μιας τόσο επωφελούς σιδηροδρομικής σύνδεσης. Η κυβέρνηση βάζει στην άκρη το συμφέρον των τοπικών κοινωνιών, αλλά και της χώρας, αφού η εν λόγω γραμμή θα παρείχε και μια εναλλακτική σύνδεση με την Κεντρική Ευρώπη (μέσω του κλάδου του Διαδρόμου Χ).

Φυσικά, ακούγεται οξύμωρο να συζητάμε για σιδηροδρομικές συνδέσεις με τις γείτονες χώρες που ξεκινούν από τη Φλώρινα, τη στιγμή που η Φλώρινα δεν έχει σιδηρόδρομο, με τις παλινωδίες Hellenic Train και κυβέρνησης να συνεχίζονται εδώ και μήνες. Από τον περασμένο Δεκέμβριο που άνοιξε και πάλι η γραμμή Θεσσαλονίκη – Φλώρινα, η οποία ήταν κλειστή από το δυστύχημα των Τεμπών, η σιδηροδρομική εταιρία δρομολογεί τρένα από τη Θεσσαλονίκη μέχρι την Έδεσσα, ενώ από το σημείο αυτό μέχρι τη Φλώρινα, οι επιβάτες μετακινούνται με λεωφορεία – και μάλιστα με το πλέγμα των δρομολογίων να μην εξυπηρετεί σε καμία περίπτωση της ανάγκες των κατοίκων της περιοχής.

Κι αυτό, ενώ το συγκεκριμένο δρομολόγιο αποτελεί μέρος των Υπηρεσιών Δημόσιας Υποχρέωσης (ΥΔΥ), δηλαδή των άγονων σιδηροδρομικών γραμμών, για τις οποίες η Hellenic Train επιδοτείται από το ελληνικό δημόσιο με 50 εκ. ευρώ ετησίως. Και για το συγκεκριμένο ζήτημα έχουμε κάνει πολλαπλές παρεμβάσεις, ενώ η τελευταία ενημέρωση που είχαμε ήταν από τον Υφυπουργό Μεταφορών τον περασμένο Δεκέμβρη, ο οποίος δήλωσε ότι η γραμμή διεκόπη λόγω προβλημάτων σηματοδότησης, με τον ΟΣΕ να έχει αναθέσει την επίλυση του θέματος σε εξωτερικό σύμβουλο. Σε κάθε περίπτωση, γεγονός παραμένει ότι η Φλώρινα πλέον είναι απομονωμένη και συγκοινωνιακά.

Με βάση τα παραπάνω, ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Για ποιο λόγο η σιδηροδρομική γραμμή Φλώρινα – Μπίτολα δεν έχει επαναλειτουργήσει μέχρι σήμερα, με αποτέλεσμα οι δύο γειτονικές χώρες, Ελλάδα και Βόρεια Μακεδονία, να στερούνται μιας τόσο επωφελούς σιδηροδρομικής σύνδεσης;
2. Ολοκληρώθηκαν από πλευράς Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών οι προπαρασκευαστικές ενέργειες για την υπογραφή της διακρατικής συμφωνίας της χώρας μας με τη Βόρεια Μακεδονία; Πότε προγραμματίζεται η υπογραφή της εν λόγω συμφωνίας; Σε ποιο στάδιο βρίσκονται επίσης οι ενέργειες για τις αντίστοιχες συμφωνίες των Διαχειριστών Υποδομής και Σιδηροδρομικών επιχειρήσεων των δύο χωρών;

3. Ποιος είναι ο σχεδιασμός του Υπουργείου Υποδομών & Μεταφορών για να λειτουργήσει ξανά αυτή η τόσο σημαντική γραμμή για τη σύνδεση της Ελλάδας με τη γείτονα χώρα; Πότε προγραμματίζεται η επαναλειτουργία της γραμμής;
4. Ισχύει ότι η διακοπή της κυκλοφορίας των συρμών στο δίκτυο της Φλώρινας οφείλεται σε προβλήματα σηματοδότησης; Σε ποιο στάδιο βρίσκεται η επίλυση των προβλημάτων αυτών; Πότε προγραμματίζεται η επανέναρξη των δρομολογίων;

Οι ερωτώσες Βουλευτές,

Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Τζούφη Μερόπη
Φωτίου Θεανώ