



Αθήνα, 12 Ιουνίου 2024

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

Θέμα: «Προτίθεται κάποτε το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να εξετάσει τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα κατασκευής ενός μέσου σταθερής τροχιάς στην Κρήτη;»

Ο προβληματισμός αναφορικά με την αναγκαιότητα δημιουργίας μέσου σταθερής τροχιάς στην Κρήτη κρατάει από την περίοδο της Κρητικής Πολιτείας και αναθερμαίνεται από καιρού εις καιρό ανάλογα με τις εκάστοτε αναπτυξιακές προτεραιότητες των τοπικών κοινωνιών της. Στις σημερινές συνθήκες, η κλιματική κρίση υποχρεώνει την πολιτεία να εξετάσει εναλλακτικά μοντέλα διαχείρισης της ενέργειας και των υποδομών μεταφοράς. Τα ενεργοβόρα νησιά της Μεσογείου βρίσκονται στο επίκεντρο αυτής της αναζήτησης τόσο στην Ελλάδα όσο και στην Ευρώπη. Στην παρούσα συγκυρία στη χώρα μας ωριμάζουν μελετητικά μια νέας γενιάς μεγάλα έργα υποδομής στην κατεύθυνση του πράσινου μετασχηματισμού της οικονομίας.

Η συγκυρία για την εξέταση σκοπιμότητας και βιωσιμότητας ανάπτυξης ενός μέσου σταθερής τροχιάς για την Κρήτη είναι κρίσιμη για μια σειρά από λόγους. Πρώτον, εξαιτίας της διαθεσιμότητας πόρων τόσο σήμερα, εξαιτίας του Ταμείου Ανάκαμψης, όσο όμως και στο μέλλον, εξαιτίας του συνολικού προσανατολισμού των ευρωπαϊκών κονδυλίων στην κατεύθυνση των πράσινων και βιώσιμων μεταφορών. Δεύτερον, η συγκυρία είναι ευνοϊκή και εξαιτίας των εν εξελίξει έργων υποδομών στο νησί, όπως ο ΒΟΑΚ και το νέο αεροδρόμιο στο Καστέλλι, από τα οποία θα μπορούσαν να προκύψουν απαντήσεις για το ερώτημα της βέλτιστης χάραξης ενός μέσου σταθερής τροχιάς. Και τρίτον, το ενδεχόμενο της δημιουργίας τρένου ή προαστιακού θα μπορούσε να εξεταστεί ειδικά σήμερα γιατί τα εν εξελίξει εγχειρήματα αναπλάσεων στην ευρύτερη περιοχή του Ηρακλείου θα μπορούσαν να δώσουν απαντήσεις στα ερωτήματα της χωροθέτησης ανάλογων υποδομών. Υφίστανται δηλαδή ακίνητα προς αξιοποίηση που με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο θα προσδιορίσουν τις επιτρεπόμενες χρήσεις γης σε μία μελλοντική τους εκμετάλλευση.

Παράλληλα, υφίστανται οι σχετικές προβλέψεις από τις οποίες προκύπτει σαφώς πως η κατασκευή μέσου σταθερής τροχιάς στην Κρήτη δεν έρχεται σε αντίθεση με τις κατευθύνσεις του στρατηγικού χωροταξικού σχεδιασμού. Πιο συγκεκριμένα, στο άρθρο 6 του Γενικού Πλαισίου Χωροταξικού Σχεδιασμού και Αειφόρου Ανάπτυξης (Α' 128/2008) στις γενικές κατευθύνσεις για τις μεταφορές αναφέρεται ότι: «– Βασική επιδίωξη αποτελεί η βελτίωση της ποιότητας των υφιστάμενων υποδομών μεταφορών και των σχετικών υπηρεσιών σε όλη την επικράτεια, με σκοπό την αύξηση του βαθμού προσβασιμότητας και της προσπελασιμότητας, της μείωσης του χρόνου και του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών, της ασφάλειας των μεταφορικών/συγκοινωνιακών υπηρεσιών (επιβατών, εμπορευμάτων και πεζών) και της μείωσης της κατανάλωσης καυσίμων. Στο πλαίσιο αυτό, ενισχύονται οι υποδομές, τα μέσα και οι υπηρεσίες μεταφορών σταθερής τροχιάς (ηλεκτροκινούμενοι σιδηρόδρομοι, μετρό, τραμ κ.ά.) και η ναυτιλία μικρών αποστάσεων, κυρίως σε

διαδρομές που μπορεί να αποσπάσουν, με ανταγωνιστικό τρόπο, σημαντικό μέρος της μεταφορικής κίνησης από τις αεροπορικές και τις οδικές μεταφορές....1. Για τον κλάδο των εμπορευματικών μεταφορών επιβάλλεται να: Ενισχυθούν περαιτέρω οι σιδηροδρομικές και θαλάσσιες υποδομές, για περιβαλλοντικούς λόγους και στόχο οι υπηρεσίες τους να καταστούν ανταγωνιστικές προς τις οδικές και αεροπορικές μεταφορές... 2. Για τον κλάδο των επιβατικών μεταφορών, στρατηγική κατεύθυνση αποτελεί η εφαρμογή των πλέον σύγχρονων προτύπων ασφάλειας (σε υποδομές και μέσα) και η εισαγωγή πιο «καθαρών» μέσων και επομένως η προώθηση των μέσων σταθερής τροχιάς... 4. Στις σιδηροδρομικές επιβατικές μεταφορές αστικού και υπεραστικού τύπου δίδεται προτεραιότητα και η κύρια στρατηγική περιλαμβάνει: – Επέκταση του δικτύου, αύξηση της ασφάλειας, βελτίωση των ταχυτήτων και πύκνωση όλων των δρομολογίων των μέσων σταθερής τροχιάς αστικού και υπεραστικού τύπου με άμεση λειτουργική σχέση (ανταποκρίσεις) με το σύνολο των μεταφορικών μέσων μαζικής μεταφοράς. Θεώρηση των μέσων σταθερής τροχιάς ως ραχοκοκαλιάς του συστήματος αστικών συγκοινωνιών. Επιπλέον, στο άρθρο 1 του Περιφερειακού Χωροταξικού Πλαισίου Κρήτης (ΦΕΚ ΑΑΠ 260/2017), μεταξύ των σκοπών και στόχων του Πλαισίου περιλαμβάνονται τα εξής: « III. ολοκλήρωση της υλοποίησης των διευρωπαϊκών υποδομών μεταφορών και εμπλουτισμός του συστήματος με τις απαραίτητες νέες στρατηγικού χαρακτήρα υποδομές... V. ολοκλήρωση του συστήματος μεταφορών σε διαπεριφερειακό και ενδοπεριφερειακό επίπεδο και στη λειτουργική του σύνδεση με τις μεγάλες διεθνείς θαλάσσιες λεωφόρους » Επίσης, στο άρθρο 14.2: Χωρική διάρθρωση των βασικών δικτύων μεταφορικής υποδομής/Χερσαίες Μεταφορές, στις Αεροπορικές Μεταφορές αναφέρεται ότι βασικός στόχος του Περιφερειακού αποτελεί η υλοποίηση του έργου του νέου αεροδρομίου στο Καστέλι.

Με δεδομένα τα ανωτέρω, τις ενέργειες που πρέπει να γίνουν για την περαιτέρω ανάπτυξη του λιμανιού στο Ηράκλειο, την εμπορική λειτουργία του νέου διεθνούς αερολιμένα Ηρακλείου που αναμένεται να εκκινήσει το 2027 και σε συνδυασμό με το όμοιο δίκαιο αίτημα, της τοπικής κοινωνίας και των φορέων της Κρήτης, κατασκευής μέσου σταθερής τροχιάς που να συνδέει το νέο διεθνές αεροδρόμιο Καστελλίου με το λιμάνι Ηρακλείου και τα μεγάλα αστικά κέντρα του νησιού,

Ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:

- 1. Προτίθεται να διερευνήσει τη σκοπιμότητα και τη βιωσιμότητα ανάπτυξης ενός μέσου σταθερής τροχιάς στην Κρήτη που να συνδέει το νέο διεθνές αεροδρόμιο Καστελλίου με το λιμάνι Ηρακλείου και τα μεγάλα αστικά κέντρα της Κρήτης;**

Ο Ερωτών Βουλευτής

Μαμουλάκης Χάρης

Δούρου Ειρήνη (Ρένα)

Θρασκιά Ουρανία (Ράνια)

Κασιμάτη Νίνα

Μάλαμα Κυριακή

Μεϊκόπουλος Αλέξανδρος

Παππάς Πέτρος

Πούλου Παναγιού (Γιώτα)

Χρηστίδου Ραλλία