

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 1197
Ημερομ. Κατάθεσης: 17/11/2025

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου
Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα 17 Νοεμβρίου 2025

Προς: Τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, κ. Χρίστο Δήμα

Θέμα: «Κυβερνητική παράλειψη στην αναθεώρηση του TEN-T: Γιατί η Δυτική Μακεδονία αποκλείστηκε από τον ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό χάρτη;»

Κύριε Υπουργέ,

Σύμφωνα με δημοσίευμα του «Χρόνος Κοζάνης» ([εδώ](#)), κατά την παρουσίαση του υπό τελική διαμόρφωση ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χάρτη, **ουδεμία νέα ή υφιστάμενη σιδηροδρομική οδευση της Δυτικής Μακεδονίας** έχει περιληφθεί στο αναθεωρημένο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών (TEN-T). Στο ίδιο δημοσίευμα αναφέρεται ότι, κατά δήλωση του αρμόδιου Επιτρόπου Μεταφορών, η **μη ένταξη οφείλεται στην έλλειψη ελληνικής κυβερνητικής πρότασης** τεχνικά και συγκοινωνιακά τεκμηριωμένης προς τις υπηρεσίες της Επιτροπής.

Με απλά λόγια, το ευρωπαϊκό τρένο θα περάσει από Ελλάδα, αλλά όχι από όλες τις ελληνικές περιφέρειες.

Για τη Δυτική Μακεδονία, που διεκδικεί ρόλο στις νέες μεταφορικές ροές ως περιφέρεια σε μετάβαση, αυτό δημιουργεί ένα γνώριμο κενό: τα μεγάλα διευρωπαϊκά έργα την προσπερνούν και η σύνδεση με αυτά παραμένει υπόθεση εθνικής διεκδίκησης και όχι ευρωπαϊκής προτεραιότητας.

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



Επειδή:

– Ο Κανονισμός (ΕΕ) 1315/2013 προβλέπει ότι τα κράτη-μέλη οφείλουν να συμβάλουν **στην ανάπτυξη του βασικού και εκτεταμένου σιδηροδρομικού δικτύου**, προτείνοντας και τεκμηριώνοντας τις εθνικές υποδομές που πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 4 (αποδοτικότητα, διαλειτουργικότητα, συνοχή, βιωσιμότητα).

– Κατά τα άρθρα 39–45 του Κανονισμού, τα κράτη-μέλη υποχρεούνται να παρέχουν στην Επιτροπή **επικαιροποιημένα στοιχεία ωρίμανσης έργων**, μελέτες σκοπιμότητας, ανάλυση κόστους-οφέλους (CBA), και να τεκμηριώνουν τον ρόλο των υποδομών στον ενιαίο ευρωπαϊκό χώρο μεταφορών.

– Με την πρόταση αναθεώρησης του TEN-T της Ευρωπαϊκής Επιτροπής (COM(2021) 812), **η οποία βρίσκεται σε τελικό στάδιο υιοθέτησης**, ενισχύθηκαν τα κριτήρια ένταξης στο δίκτυο, ιδίως για περιοχές **δίκαιης μετάβασης** και για συνδέσεις που υποστηρίζουν αναδιάρθρωση περιφερειακών οικονομιών.

– Η Δυτική Μακεδονία αποτελεί την πρώτη περιφέρεια της ΕΕ, που βρίσκεται σε καθεστώς ταχείας απολιγνιτοποίησης, γεγονός που συνεπάγεται – βάσει άρθρων 47 και 54 της πρότασης αναθεώρησης – **ειδικές υποχρεώσεις των κρατών-μελών για διασύνδεση περιοχών που υφίστανται έντονη παραγωγική μετάβαση**.

– Η μη ένταξη στο βασικό/εκτεταμένο TEN-T έχει ως αποτέλεσμα τον **αποκλεισμό από χρηματοδότηση** μέσω του Μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (Κανονισμός 2021/1153, CEF 2), ο οποίος απαιτεί ρητά (άρθρο 12) συμβατότητα με το TEN-T.

Κατόπιν αυτών, και υπό το πρίσμα των ευρωπαϊκών νομικών υποχρεώσεων της χώρας μας **ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:**

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



1. Έχει υποβάλει η Ελλάδα στην Επιτροπή πρόταση για ένταξη σιδηροδρομικής υποδομής της Δυτικής Μακεδονίας στο βασικό ή εκτεταμένο δίκτυο του υπό αναθεώρηση TEN-T, σύμφωνα με τα άρθρα 39–45 του Κανονισμού 1315/2013; Αν όχι, ποιος είναι ο λόγος μη εκπλήρωσης της υποχρέωσης αυτής στο πλαίσιο της τρέχουσας διαδικασίας αναθεώρησης;
2. Σε περίπτωση που δεν έχει υποβληθεί, πρόταση, **με ποιο νομικό και τεχνικό σκεπτικό** το Υπουργείο έκρινε ότι οι υφιστάμενες ή προτεινόμενες χαράξεις (π.χ. Κοζάνη–Καλαμπάκα, Κοζάνη–Αμύνταιο) δεν πληρούν τα κριτήρια του άρθρου 4 του Κανονισμού (συνοχή δικτύου, διαλειτουργικότητα, συνδεσιμότητα περιφερειών υπό μετάβαση);
3. Διαθέτει το Υπουργείο **επικαιροποιημένη μελέτη CBA** για πιθανές σιδηροδρομικές συνδέσεις της Δυτικής Μακεδονίας, όπως απαιτείται από το άρθρο 15 του Κανονισμού; Εάν όχι, τότε προβλέπεται η εκπόνησή της και ποιες υπηρεσίες είναι αρμόδιες (ΕΡΓΟΣΕ, Υπουργείο, εξωτερικός σύμβουλος);
4. Ποια **διαδικασία διαβούλευσης** πραγματοποιήθηκε με την Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, τους τοπικούς φορείς και τους διαχειριστές υποδομής, όπως προβλέπεται από το άρθρο 53 της πρότασης αναθεώρησης του TEN-T, ώστε να τεκμηριωθούν οι ανάγκες συνδεσιμότητας μιας περιφέρειας δίκαιης μετάβασης;
5. Ποιο είναι το συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα ενεργειών, ώστε η Δυτική Μακεδονία να «μπει στον χάρτη», τόσο σε επίπεδο σχεδιασμού, όσο και ωρίμανσης έργων (μελέτες, χρηματοδότηση, αδειοδοτήσεις);
6. Πώς προτίθεται η Κυβέρνηση να αποτρέψει τον κίνδυνο **οριστικής απώλειας επιλεξιμότητας** της Δυτικής Μακεδονίας για χρηματοδότηση από τον CEF 2025–2027, δεδομένου ότι η ένταξη στο TEN-T αποτελεί νομική προϋπόθεση για κάθε χρηματοδοτικό μέσο της ΕΕ στον τομέα των σιδηροδρομικών υποδομών;

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου

Βουλευτής (Β' Θεσσαλονίκης)

e-✉: aretipapaioannou@parliament.gr

✉ | Βουλής 4 | 1^{ος} όροφος | Γραφείο 101 | Αθήνα, 10562



7. Ποιά μέτρα προβλέπει το Υπουργείο ώστε να ενισχυθεί ο ρόλος του σιδηροδρόμου, ως μοχλός ανάπτυξης για την περιοχή της Δυτικής Μακεδονίας,;

Η ερωτώσα Βουλευτής

Αρετή Ι. Παπαϊωάννου
Βουλευτής Β' Θεσσαλονίκης