



Κοζάνη 30/10/2019

Σήραγγα Κλεισούρας: αν παραμεριστεί η μικροπολιτική και επικρατήσει η σε βάθος κατανόηση του πλαισίου του ΕΣΠΑ, ο σοβαρός σχεδιασμός και η μεθοδική και σκληρή δουλειά υπάρχει ελπίδα.

Οι εξελίξεις στην Ενέργεια και η βίαιη απολιγνιτοποίηση του 2015, που εξελίχθηκε σε πρόωρο και ξαφνικό θάνατο του λιγνίτη το 2028, απαιτούν την εφαρμογή ενός Σχεδίου που θα **αποτρέψει την κατάρρευση** της Περιφερειακής οικονομίας.

Στο Σχέδιο αυτό οι Μεταφορές αποτελούν το πιο κρίσιμο κεφάλαιο γιατί φέρνουν κοντά στις μεγάλες αγορές των δεκάδων εκατομμυρίων κατοίκων της Ευρώπης, των Βαλκανίων, της Σκανδιναβίας και της Νότιας Ελλάδας, την αγροτική μας παραγωγή, τον τουρισμό μας, τις επιχειρήσεις μας, για να ζήσουν και να δώσουν πλούτο και δουλειές στον τόπο.

Η προσπάθεια που ξεκίνησε με την Εγνατία για να έχει το επιθυμητό αποτέλεσμα πρέπει να ολοκληρωθεί με την σύνδεσή της με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και τον ΠΑΘΕ, να συμπληρωθεί με συνδυασμένες μεταφορές σιδηροδρομικές και αεροπορικές και έτσι να χτίσουμε την **Εξωστρεφή** Νέα Οικονομία της Δυτικής Μακεδονίας.

Αυτό το Σχέδιο Ανάπτυξης με σαφείς προτεραιότητες, περιμέναμε να ακούσουμε από την νέα Περιφερειακή Αρχή, μετά από μια πενταετία που η Περιφέρεια βάδιζε χωρίς Σχέδιο, στα τυφλά.

Αντ' αυτού ήρθε στο Περιφερειακό Συμβούλιο μια αποσπασματική πρόχειρη και ελλιπής πρόταση έργου. Η Σήραγγα Κλεισούρας. Ένα έργο με προϋπολογισμό 70εκ€ που δεσμεύει το 70% των διαθέσιμων πόρων του ΠΕΠ και το σύνολο των πόρων για τις Μεταφορές.

Σε μια περίοδο που η ΕΕ παίρνει δυναμική θέση στον παγκόσμιο ανταγωνισμό και επενδύει στην δημιουργία του **Ενιαίου Ευρωπαϊκού Χώρου Μεταφορών** χρηματοδοτώντας γενναία επενδύσεις στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (ΔΕΔ-Μ), η Περιφερειακή Αρχή προτάσσει ένα έργο χαμηλής προτεραιότητας ενδοπεριφερειακής σημασίας και υψηλού κόστους από πόρους μάλιστα του δικού της ΠΕΠ.

Το έργο δεν συμβαδίζει με τα έργα προτεραιότητας που βάζει η Ευρωπαϊκή Ένωση και η Χώρα και συμπεριλαμβάνονται στο «**Στρατηγικό Πλαίσιο Επενδύσεων Μεταφορών /ΣΠΕΜ 2014-2025**» της Ελλάδας (ΣΠΕΜ 2014/ [\(πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά\)](#) και την 1^η Αναθεώρηση 2019/ [\(πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά\)](#)).

Στο Σχέδιο αυτό η Δυτική Μακεδονία έχει τα παρακάτω έργα

1^{ης} Προτεραιότητας Εθνικής σημασίας έργα είναι ([\(πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά\)](#) Κεφ 7 σελ 99, 103, 105):

ΣΙΔ. ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ - ΑΛΒΑΝΙΑΣ:ΤΜΗΜΑ ΦΛΩΡΙΝΑ-ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ/ΚΑΣΤΟΡΙΑ - ΠΟΓΡΑΔΕΤΣ: ΤΜΗΜΑ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΠΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΔΑΦΟΥΣ 75.000.000

ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΕΓΝΑΤΙΑΣ ΟΔΟΥ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ" : ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΑΜΜΟΧΩΡΙ - Α/Κ ΞΙΝΟ ΝΕΡΟ 75.000.000, ΤΜΗΜΑ Α/Κ ΞΙΝΟ ΝΕΡΟ - Α/Κ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑ 85.000.000, ΤΜΗΜΑ ΚΟΖΑΝΗ - ΡΥΜΝΙΟ 55.600.000

ΣΥΝΔΕΣΗ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΚΟΖΑΝΗΣ ΜΕ ΚΑΘΕΤΟ ΑΞΟΝΑ "ΝΙΚΗ ΦΛΩΡΙΝΑΣ - ΚΟΖΑΝΗ - ΛΑΡΙΣΑ" 45.400.000

ΟΔΙΚΟ ΤΜΗΜΑ ΚΡΥΣΤΑΛΛΟΠΗΓΗ - ΔΙΑΣΤΑΥΡΩΣΗ ΠΡΕΣΠΩΝ 13.500.000

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ - ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΩΝ ΤΜΗΜΑΤΩΝ ΛΑΜΙΑ - ΞΥΝΙΑΔΑ & ΤΡΙΚΑΛΑ - ΕΓΝΑΤΙΑ ΤΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ (Ε65) 770.000.000

Και 2^{ης} Προτεραιότητας οδικά έργα:

ΑΓΙΑ ΠΑΡΑΣΚΕΥΗ - ΒΑΣΙΛΙΤΣΑ 12.500.000

ΚΟΖΑΝΗ - ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 5.500.000

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΣΗΡΑΓΓΑΣ ΚΛΕΙΣΟΥΡΑΣ ΚΑΙ ΕΚΑΤΕΡΩΘΕΝ ΟΔΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ 70.000.000

ΦΛΩΡΙΝΑ - ΠΙΣΟΔΕΡΙ 60.000.000

Η προτεραιότητα των έργων προς χρηματοδότηση προέκυψε με συγκεκριμένα κριτήρια (σταθμισμένη πολυκριτηριακή αξιολόγηση: Ωριμότητα 20%, Συμφωνία με τη στρατηγική της ΕΕ και του ΣΠΕΜ 50%, μέγεθος προϋπολογισμού 10% και έργο γέφυρα 20%)

Η χρηματοδότηση των έργων θα προέλθει από ένα «καλάθι» 13 δις € για την Χώρα μας με συγκεκριμένα χρηματοδοτικά εργαλεία που η ΕΕ έχει θεσπίσει

Η σήραγγα της Κλεισούρας δεν υπήρχε στα Έργα του Σχεδίου το 2014.

Προστέθηκε στην 1^η Αναθεώρηση τον Ιούνιο του 2019.

Με την αναθεώρηση του 2019 η Δυτική Μακεδονία έχασε το έργο που υπήρχε το 2014. Την «Κατασκευή Νέας Μονής Σιδηροδρομικής Γραμμής Καλαμπάκας Κοζάνης» 742 εκ €, ([\(πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά\)](#) (σελ.80). Οι παλινωδίες μετά το 2014 και οι ανασχεδιασμοί σε σχέση με την εγκεκριμένη μελέτη σκοπιμότητας

και φυσικά η διακοπή της σιδηροδρομικής σύνδεσης της Κοζάνης ως αποτέλεσμα του γκρεμίσματος των γεφυρών και η έλλειψη πολιτικής βούλησης ακύρωσαν το έργο.

Ο Κάθετος Άξονας επίσης έμεινε παγωμένος πέντε χρόνια. Το Τμήμα Κοζάνη – Ρύμνιο με έτοιμες μελέτες που έπρεπε να επικαιροποιηθούν, έμεινε ημιτελές, ενώ το τμήμα Πτολεμαΐδα – Φλώρινα άλλαζε χαράξεις πότε γιατί περνούσε δήθεν από ορυχεία, πότε γιατί η προηγούμενη Περιφερειακή Αρχή αποφάσισε ότι το έργο είναι μεγάλου κόστους, ενώ η ίδια η ΕΕ είχε εγκρίνει το κόστος κατασκευής του εντάσσοντας τα τμήματα του έργου με τον προϋπολογισμό τους στο ΣΠΕΜ 2014 και πότε γιατί το σχέδιο της αποεπένδυσης της ΔΕΗ έδωσε το τελειωτικό χτύπημα αφού συμπεριέλαβε εδάφη από όπου περνούσε ο δρόμος στην προς πώληση Μελίτη Α.Ε, με την ηχηρή σιωπή της πρώην Περιφερειακής Αρχής.

Έτσι από το 2014 μέχρι σήμερα χάθηκε πολύτιμος χρόνος και κανένα έργο από όσα μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν από τα 13 δις € που υπήρχαν διαθέσιμα δεν προχώρησε.

Σήμερα η Δυτική Μακεδονία έχει έργα αξιολογημένα 1^{ης} Προτεραιότητας από την ΕΕ, ύψους 1,1 δις € και 2^{ης} προτεραιότητας ύψους 148 εκ € και έχει και 5 χρόνια για να τα υλοποιήσει ολόκληρα ή μέρος τους αυτήν και την επόμενη Προγραμματική Περίοδο.

Αντί όμως να εφαρμόσει ένα σχέδιο χρηματοδότησης τους και υλοποίησής τους με επικίνδυνους χειρισμούς κινδυνεύει να ακυρώσει αυτές τις χρηματοδοτήσεις.

Η αποσπασματική προσπάθεια ένταξης του έργου της σήραγγας της Κλεισούρας θα προσκρούσει σε ουσιαστικές και τεχνικές δυσκολίες που θα ακυρώσουν την υλοποίηση του έργου για λόγους που δίνονται αναλυτικά στο Παράρτημα.

Όμως το μεγάλο πρόβλημα δεν είναι αυτό.

Το κυρίως πρόβλημα είναι ότι θα μπλοκάρει και θα οδηγήσει τελικά στην απώλεια 70εκ€ πόρων του ΠΕΠ και ακόμη χειρότερα **θα οδηγηθεί από άγνοια και λάθους χειρισμούς και στην απώλεια πόρων για την υλοποίηση των έργων Μεταφορών 1^{ης} Προτεραιότητας ύψους 1,1 δις €.**

Η δική μας πρόταση:

Να αποσυρθεί το έργο της Σήραγγας της Κλεισούρας και να έρθει μια ολοκληρωμένη και μαχητή με όρους ΕΣΠΑ πρόταση που θα δρομολογεί και θα ξεπαγώνει τα έργα 1^{ης} Προτεραιότητας από το σύνολο των χρηματοδοτικών εργαλείων για τα έργα Μεταφορών.

Να δείξει προς τους Εταίρους μας στην ΕΕ την πρόθεσή μας να ξεμπλοκάρουμε το ΠΕΠ προς την σωστή κατεύθυνση. Να υπάρξει καθαρή εικόνα των πόρων του ΠΕΠ που δεν πρόκειται να απορροφηθούν και να προχωρήσει άμεσα η Αναθεώρηση με ενίσχυση του Άξονα 7.

Ο Κάθετος Άξονας Λάρισα – Νίκη πρέπει να ενταχθεί στο ΠΕΠ ΔΜ στην Επ. Πρ 7.1 με ώριμο τμήμα το Κοζάνη - Ρύμνιο ως ένα Υποέργο, τις αναγκαίες Μελέτες ως δεύτερο

υποέργο και τα υπόλοιπα Τμήματα Πτολεμαΐδας – Φλώρινας ως υποέργα επίσης. Κάνοντας χρήση της υπερδέσμευσης για το έργο αυτό (overbooking) και τον χαρακτηρισμό του από τώρα ως έργο γέφυρα για να ξεκινήσει να χρηματοδοτείται από το 2021 από το επόμενο ΕΣΠΑ. Σήμερα οι πόροι αυτοί μηδενίζονται και μεταφέρονται στην ΕΠ. Πρ. 7.2 για να γίνει η Σήραγγα της Κλεισούρας, ακυρώνοντας το έργο του Κάθετου Άξονα στο παρόν και το επόμενο ΕΣΠΑ όπως αναλυτικά εξηγούμε στο συνημμένο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ, [\(πατήστε εδώ για να διαβάσετε σχετικά\)](#)

Ο Ε65 Τρίκαλα – Καλαμπάκα και οι **δύο σιδηροδρομικές συνδέσεις** πρέπει να ενταχθούν για ωρίμανση και τεχνική υποστήριξη στο CEF και ίσως το Jaspers, έτσι ώστε αφενός να είναι ώριμα ενόψει του επόμενου ΕΣΠΑ αφετέρου να κλειδώσει η ένταξή τους ως χρηματοδοτούμενα για ωρίμανση από Ευρωπαϊκούς Πόρους.

Τα έργα 2^{ης} Προτεραιότητας με μελετητική ωριμότητα **«Γρεβενά - Αγ. Παρασκευή» και «Φλώρινα- Πισοδέρι»** πρέπει να ενταχθούν με Overbooking στην Επ. πρ. 7.2 και να περάσουν ως έργα Γέφυρες των έργων «Γρεβενών Βασιλίτσας» και «Φλώρινας –Πρεσπών» στο νέο ΕΣΠΑ. **Το έργο της Σήραγγας Κλεισούρας** από τη στιγμή που μπήκε στο ΣΠΕΜ δεν πρέπει να χαθεί. Με προσεκτική μελέτη κόστους –οφέλους και με βελτίωση των συνδέσεων με Καστοριά και Πτολεμαΐδα και με επίλυση της πρόσβασης της Κοινότητας της Κλεισούρας μπορεί **ωριμάσει μελετητικά από την Τεχνική Βοήθεια** και να προχωρήσει επίσης ως έργο Γέφυρα στο επόμενο ΕΣΠΑ.

Στο Τομεακό Πρόγραμμα του Υπουργείου πρέπει να περάσει άμεσα η χρηματοδότηση του **Αεροδρομίου της Καστοριάς** για την ολοκλήρωση των υποδομών του .

Στην Καστοριά ή στην Πτολεμαΐδα πάνω στους Κάθετους Άξονες θα πρέπει να διεκδικήσουμε ρόλο ευρωπαϊκού κόμβου **διαμετακόμισης με χρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ.**

Ο κίνδυνος να μείνουν εκτός χρηματοδότησης και από το επόμενο ΕΣΠΑ το σύνολο των έργων Μεταφορών της Δ.Μ. και να χαθούν τα 200 εκ € του ΠΕΠ είναι τεράστιος.

Οι πρώτες κινήσεις της Περιφερειακής Αρχής είναι απογοητευτικές.

Η λογική του «και οι άλλοι τι έκαναν» δεν οδηγεί πουθενά.

Υπάρχουν μπροστά μας 4,5 χρόνια για να ολοκληρωθεί το ΕΣΠΑ. Χρόνος **λίγος αλλά επαρκής** αν παραμεριστεί η μικροπολιτική και επικρατήσει **η σε βάθος κατανόηση του πλαισίου του ΕΣΠΑ, ο σοβαρός σχεδιασμός και η μεθοδική και σκληρή δουλειά .**

Γεωργία Ζεμπιλιάδου

Περιφερειακή Σύμβουλος

Επικεφαλής του Συνδυασμού ΕΛΠΙΔΑ

