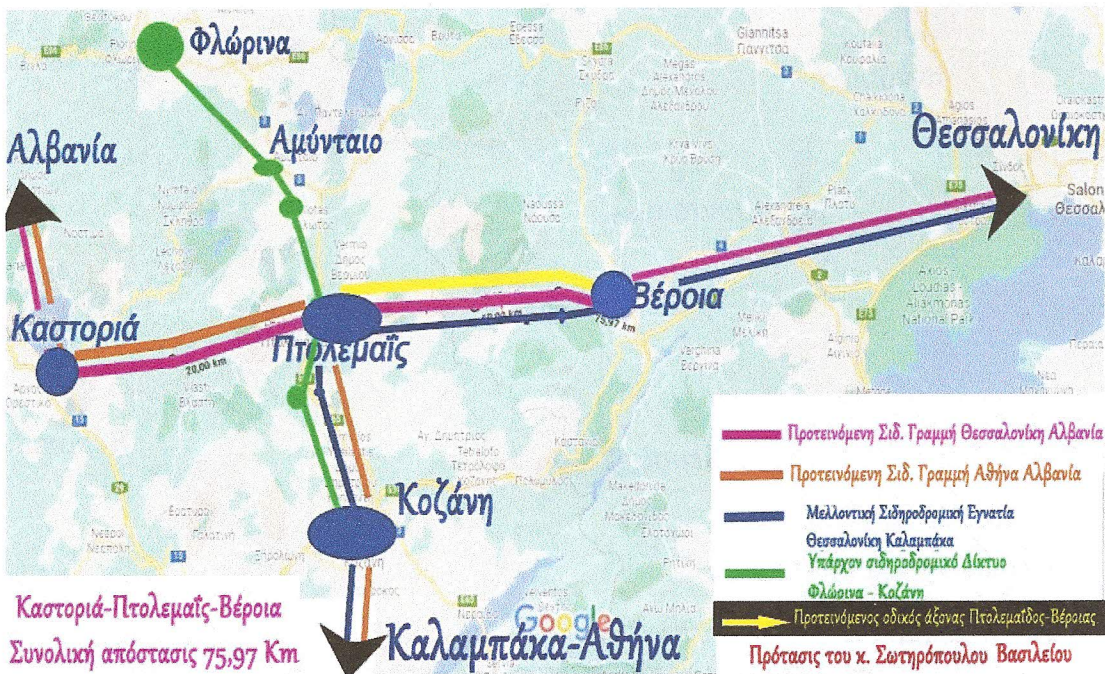


# ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ / ΕΟΡΔΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



## Ο ΧΑΡΤΗΣ ΤΗΣ ΑΛΗΘΕΙΑΣ



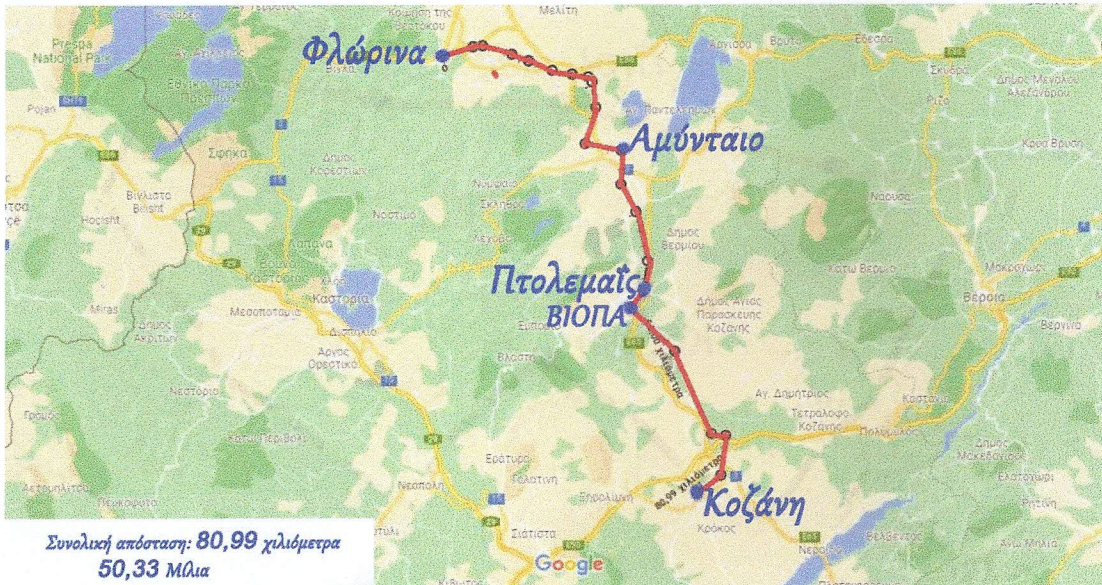
## ΟΛΕΣ ΟΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΑ

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ / ΕΟΡΔΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Επικοινωνία στο email: [pro.pol.ptol.eor.gia.anap1@gmail.com](mailto:pro.pol.ptol.eor.gia.anap1@gmail.com)

# ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ / ΕΟΡΔΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

## ΟΙ ΧΑΡΤΕΣ



## Ο ΚΑΘΕΤΟΣ ΑΞΟΝΑΣ



## Ο ΚΥΚΛΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΣ

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ / ΕΟΡΔΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Επικοινωνία στο email: [pro.pol.ptol.eor.gia.anap1@gmail.com](mailto:pro.pol.ptol.eor.gia.anap1@gmail.com)

## Καινοτόμες προτάσεις για το σιδηροδρομικό δίκτυο της Δυτικής Μακεδονίας από τον Βασίλη Σωτηρόπουλο



**Επιτέλους !! το τραίνο έρχεται, ετοιμαστείτε να ανεβούμε  
ή πώς θα πηγαίνουμε από την Καστοριά στη Θεσσαλονίκη σε μία ώρα και 15 λεπτά,  
μέσω Πτολεμαΐδας και Βέροιας ή Νάουσας , επ' ευκαιρία της δημιουργίας της νέας  
Διεθνούς σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη- Καστοριά – Αλβανία**

Πριν αναφερθώ στις προτάσεις που έχουμε για το σιδηροδρομικό δίκτυο, θα πρέπει να δούμε την υπάρχουσα κατάσταση , η οποία όσον αφορά το σιδηροδρομικό δίκτυο , έχει μείνει πολλά χρόνια πίσω, δεκαετίες ολόκληρες , καθώς ουδέποτε ολοκληρώθηκε η σύνδεση της Κοζάνης με την Καλαμπάκα , η οποία είχε αρχίσει να υλοποιείται από τη δεκαετία του 1930 και έμεινε ημιτελής.

Η σπουδαιότητα αυτής της σύνδεσης είχε διαπιστωθεί από την αρχή του 20ου αιώνα, καθώς διαφορετικά κόβεται το σιδηροδρομικό δίκτυο της Ελλάδας στη μέση.

Επιπλέον την τελευταία δεκαετία διεκόπη σύνδεση Αμυνταίου Πτολεμαΐδας Κοζάνης , η οποία προϋπήρχε. Ενώ παγκοσμίως το σιδηροδρομικό δίκτυο αναβαθμίζεται και εκσυγχρονίζεται, αναπτύσσοντας μεγάλες ταχύτητες και συνδέοντας συνεχώς περισσότερες πόλεις μεταξύ τους, στην Δυτική Μακεδονία καταργήθηκαν οι υπάρχουσες γραμμές, εξασφαλίζοντας μία παγκόσμια πρωτοτυπία από τους αρμοδίους.

Είναι προφανές πλέον, ότι πρέπει να τρέξουμε, για να κερδίσουμε τον χαμένο χρόνο, να προλάβουμε να εξασφαλίσουμε κάποια σχετική ελάχιστη ανταγωνιστικότητα, για την οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, αν δεν θέλουμε να 'μαραζώσουν' τελείως οι περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας, οι οποίες πέρα από όλα τα άλλα προβλήματα, δέχονται και την απαράδεκτη και λαθεμένη απόφαση της βίαιης και πρώιμης απολιγνιτοποίησης , με όλες τις αρνητικές συνέπειες. **Συνοψίζοντας την υπάρχουσα κατάσταση , διαπιστώνουμε ότι τα προβλήματα της οδικής και σιδηροδρομικής απομόνωσης των πόλεων της Δυτικής Μακεδονίας οφείλονται στους γεωγραφικούς περιορισμούς, το ανάγλυφο της περιοχής και την κακοδιοίκηση των τελευταίων δεκαετιών.**

Αναλυτικότερα τα προβλήματα οφείλονταν στις εξής παραμέτρους :

- 1). την τοποθεσία σε παραμεθόρια περιοχή , όπου αναγκαστικά λόγω των συνόρων, δημιουργεί αδιέξοδα και φραγμούς σε Καστοριά και Φλώρινα.
- 2). τα προβλήματα του γεωγραφικού αποκλεισμού λόγω των ορεινών όγκων που υφίστανται σε κατακόρυφη διάταξη και υποχρέωναν μέχρι τώρα την αναγκαστική δημιουργία και λειτουργία μόνο των κατακόρυφων αξόνων οδικών και σιδηροδρομικών.
- 3). Τον διοικητικό αποκλεισμό από σχεδιασμό σε μελέτες και χρηματοδοτήσεις λόγω των εσωτερικών διοικητικών συνόρων της περιοχής (Περιφέρειες, Νομαρχίες, Δήμοι).
- 4). Την στείρα τοπικιστική νοοτροπία και τις μικροπολιτικές – ψηφοθηρικές σκοπιμότητες, που σχεδίαζαν και καθοδηγούσαν όλα τα έργα και τα κονδύλια, στις πρωτεύουσες των νομών με αποτέλεσμα ελάχιστα ουσιαστικά έργα να γίνουν στην υπόλοιπη περιφέρεια, παρ' ότι ήταν ουσιαστικά και αναγκαία.

Όλες αυτές οι αρνητικές προϋποθέσεις δημιούργησαν μεγάλες αδικίες και ανισότητες στον σχεδιασμό των οδικών και σιδηροδρομικών έργων και στην ανάπτυξη της Δυτικής Μακεδονίας αλλά και την σύνδεση της με την Ημαθία.

Ήταν μεγάλη η χαρά μου, όταν διαπίστωσα, κατά την πρόσφατη επίσκεψη (17-4-2021) του

Υπουργού Μεταφορών του κυρίου Κεφαλογιάννη, ότι η κυβέρνηση προχωράει με γοργούς ρυθμούς στην ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου της Δυτικής Μακεδονίας και στη σύνδεση της με την Αλβανία.

Η παρούσα πρόταση μας ,κατασκευής των ανωτέρω Σιδηροδρομικών γραμμών εξασφαλίζει πάρα πολλά οφέλη για την εθνική οικονομία και θα έχουν μεγάλη διάρκεια χρήσης στο μέλλον, εξοικονομώντας χρόνο και χρήμα για τους επιβάτες και τα εμπορεύματα , προσφέροντας πολλά στην τοπική οικονομία, καθώς βγάζει από την απομόνωση δεκαετιών ορεινές και απομονωμένες περιοχές της Δυτικής Μακεδονίας οι οποίες ήταν ξεχασμένες από την πολιτεία για πολλά χρόνια λόγω της γεωγραφικής τους θέσης καθώς ήταν εγκλωβισμένες ανάμεσα σε ορεινούς όγκους, είτε είχαν τυφλές τερματικές απολήξεις λόγω των συνόρων, με τα Σκόπια και με την Αλβανία.

Χρησιμοποιώντας όρους του marketing των σούπερ μάρκετ, θα λέγαμε ότι η πρόταση μας, είναι πρόταση 'πακέτο' τέσσερα σε ένα και δώρο μία οδική σύνδεση Πτολεμαΐδας –Νάουσας, παράλληλη και παράπλευρη της σιδηροδρομικής γραμμής στο Βέρμιο, η χρήση της οποίας είναι επιτακτική ανάγκη. Τα οφέλη της πρότασης μπορούν να εξηγηθούν αργότερα (λόγω όγκου ),σε αναλυτική παρουσίαση.

Το Ελληνικό Δημόσιο μέχρι τώρα ελάχιστο έχει χρησιμοποιήσει ,την διπλή-δίδυμη κατασκευή υποδομών για εξοικονόμηση πόρων, δηλαδή την κατασκευή οδικών αξόνων παράλληλα με σιδηροδρομική γραμμή.

Αυτό είναι μία επιπλέον καινοτομία των προτάσεων του γραφείου μας.

Το προτεινόμενο σιδηροδρομικό δίκτυο είναι σύγχρονο προσβλέπει στο μέλλον και στην ανάπτυξη της περιοχής, διορθώνει εν μέρει, τα σφάλματα του παρελθόντος και βγάζει από την απομόνωση πολλές περιοχές, επιπλέον δεν λύνει μόνο το πρόβλημα στις μετακινήσεις μεταξύ των δήμων της Δυτικής Μακεδονίας, άλλα συνδέει άμεσα, χωρίς ατέρμονες κυκλικές διαδρομές, που οδήγησαν στην απαξίωση του μέσου, όλες τις πόλεις της Δυτικής Μακεδονίας μεταξύ τους και με την Ημαθία, την Πέλλα και την Θεσσαλονίκη.

**Οι πόλεις που θα εξυπηρετούνται είναι Καστοριά, Αεροδρόμιο, Άργος Ορεστικό, - Βιομηχανικό Πάρκο ΔΕΗ\*, Πτολεμαΐδα, Βέρμιο\*\* (χιονοδρομικό κέντρο), Νάουσα, Βέροια, Φλώρινα, Αμύνταιο, Κοζάνη και εμμέσως Σιάτιστα, Γρεβενά, Καλαμπάκα, Βεγορίτιδα (Υδατοδρόμιο ), Έδεσσα, Σκύδρα, επιπλέον θα υπάρχει σύνδεση Καστοριάς με τα Αλβανικά σύνορα.**

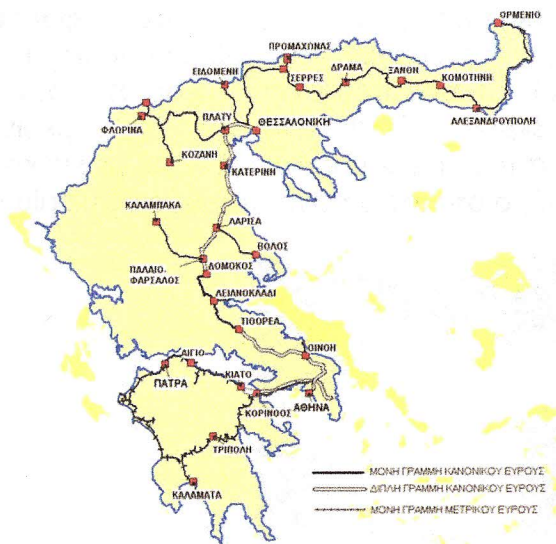
Στην ουσία συνδέονται με το ελάχιστο δυνατό κόστος , όλες οι μεγάλες πόλεις της Δυτικής Μακεδονίας και της Ημαθίας και Πέλλας μεταξύ τους και με την Θεσσαλονίκη.

( η σιδηροδρομική σύνδεση Πτολεμαΐδα - Νάουσα έχει το χαμηλότερο κόστος κατασκευής ,που απαιτεί το Υπουργείο, ενώ η σύνδεση Πτολεμαΐδα - Βέροια είναι η συντομότερη και εμπορικότερη που απαιτεί ο ΟΣΕ).

Όλα αυτά επιτυγχάνονται, μόνο με την διάτρηση των βουνών Δυτικά και Ανατολικά της Πτολεμαΐδας. Επίσης το οδικό δίκτυο που προτείνεται στην διπλή διάτρηση και διασύνδεση Πτολεμαΐδας - Νάουσας του Βερμίου και οδική και σιδηροδρομική, εξασφαλίζει μεγάλη εξοικονόμηση κόστους κατασκευής καθώς θα υπάρχει ελάχιστη επιβάρυνση για την κατασκευή του οδικού άξονα λόγω της χρήσης των κοινών μελετών και την εξοικονόμηση κλίμακας που θα προκύψει κατά την κατασκευή.

Επειδή τα προτεινόμενα έργα πριν μια δεκαετία θα εθεωρούντο αρκετά ακριβά, σήμερα με την εξέλιξη της τεχνολογίας των κατασκευών έχουν μειωθεί αισθητά ,οι τιμές στις κατασκευές των σηράγγων και των κοιλαδογεφύρων, με αποτέλεσμα το κόστος να είναι μέσα στις δυνατότητες των προϋπολογισμών των τεχνικών υπηρεσιών και επί πλέον μπορεί να χρηματοδοτηθεί εξ ολοκλήρου από τα Ευρωπαϊκά κονδύλια.

Σημερινό σιδηροδρομικό δίκτυο ,(αριστερά),όπου φαίνεται η αναγκαιότητα της άμεσης σύνδεσης Κοζάνης με Καλαμπάκα, που καθυστερεί πολλά χρόνια και ο σχεδιασμός της μελλοντικής σιδηροδρομικής Εγνατίας.(δεξιά).



Πηγή Εικόνες: ΤΡΑΙΝΟΣΕ

1). Κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής με σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση Κοζάνη - Καλαμπάκα. Διαδρομή σιδηροδρομικής γραμμής Κοζάνη, Σιάτιστα, Γρεβενά, Καλαμπάκα, και το αντίστροφα για την επιστροφή από Καλαμπάκα προς Κοζάνη. Υπάρχουν και άλλες εναλλακτικές χαράξεις. **Η γραμμή Κοζάνη, Σιάτιστα, Γρεβενά, Καλαμπάκα, θα αποτελέσει τμήμα της σιδηροδρομικής Εγνατίας.** Για τη σπουδαιότητα και την αναγκαιότητα της άμεσης κατασκευής αυτής της γραμμής αναφερθήκαμε στην εισαγωγή.

2). Κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής με σηματοδότηση – τηλεδιοίκηση Καστοριά – Πτολεμαΐδα - Βέρμιο\*\* - Νάουσα – Βέροια- (Πλατύ -Θεσσαλονίκη)\*\*\*.

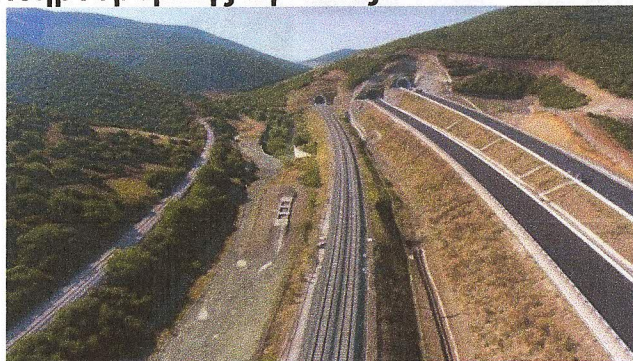
Διαδρομή σιδηροδρομικής γραμμής από Αλβανικά σύνορα προς Καστοριά και Θεσσαλονίκη, και το αντίστροφα για την επιστροφή από Θεσσαλονίκη προς Καστοριά- Αλβανικά σύνορα. Διαδρομή : Καστοριά, Άργος Ορεστικό, Πτολεμαΐδα, Βέρμιο\*\* (χιονοδρομικό κέντρο), Νάουσα, Βέροια, ( Πλατύ, Θεσσαλονίκη)\*\*\* και το αντίστροφα για την επιστροφή από Θεσσαλονίκη προς Καστοριά. Η γραμμή θα λειτουργεί και ως προαστιακός σιδηρόδρομος της Θεσσαλονίκης και ως διασυνωριακός. (Διεθνής) Η διαδρομή Βέροια, Νάουσα, Βέρμιο\*\*, Πτολεμαΐδα, Βιομηχανικό Πάρκο ΔΕΗ\*, Κοζάνη, θα αποτελέσει τμήμα της σιδηροδρομικής Εγνατίας και θα συνεχίζει με την γραμμή Κοζάνη- Καλαμπάκα.

**Εναλλακτικά μπορεί να γίνει η σιδηροδρομική σύνδεση Πτολεμαΐδα – Βέροια, καθώς η σιδηροδρομική σύνδεση Πτολεμαΐδα - Νάουσα έχει το χαμηλότερο κόστος κατασκευής, ενώ η σύνδεση Πτολεμαΐδα - Βέροια είναι η συντομότερη και εμπορικότερη.**

\* Ο σταθμός Βιομηχανικό Πάρκο ΔΕΗ, θα λειτουργεί μόνο για εμπορικές αμαξοστοιχίες.

\*\*Ο σταθμός Βερμίου θα λειτουργεί μόνο εποχικά σε συγκεκριμένα ωράρια και όταν υπάρχει τουριστική κίνηση στην γραμμή της Θεσσαλονίκης και θα λειτουργεί μόνιμα, με την προτεινόμενη κυκλική τουριστική γραμμή του Βερμίου και της Βεγορίτιδας.

\*\*\*Από Βέροια και μετά μέχρι Θεσσαλονίκη, υπάρχει ήδη σχεδιασμός, που θα αποτελέσει τμήμα της σιδηροδρομικής Εγνατίας.



Η ακριβή λύση που χρησιμοποιεί το Ελληνικό Δημόσιο

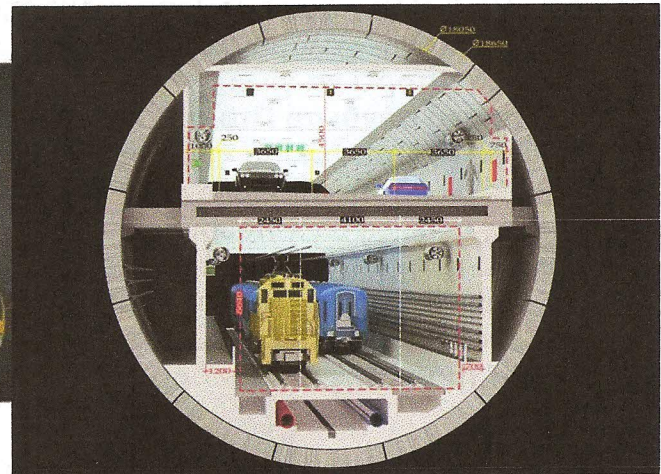
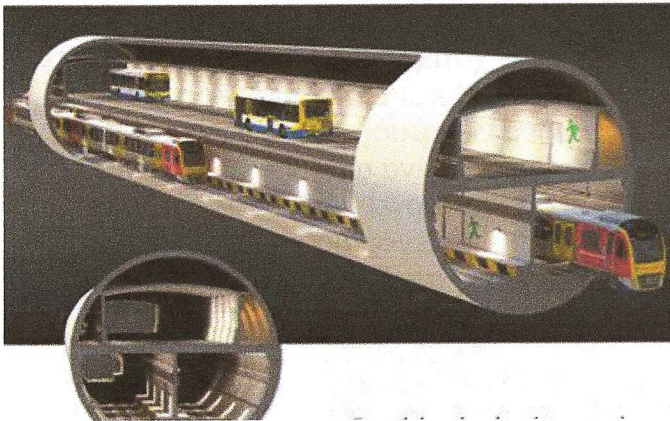
Από Άργος Ορεστικό για Πτολεμαΐδα χρειάζεται η διάνοιξη - διάτρηση του Μουρικού Όρους με σήραγγες και κοιλαδογέφυρες. Ομοίως ανατολικά της Πτολεμαΐδας θα

χρειαστεί η διάνοιξη -διάτρηση του Βερμίου Όρους με σήραγγες και κοιλαδογέφυρες και σύνδεση με Νάουσα ή Βέροια. Υπάρχει δυνατότητα δημιουργίας νέου Σιδηροδρομικού Σταθμού, μιας νέας στάσης «Βέρμιο» υπογείου σταθμού, που προτείνεται, μέσα στο τούνελ πλησίον και κάτω των χιονοδρομικών κέντρων του Βερμίου, για την ανάπτυξη του χειμερινού και εποχιακού τουρισμού, και άνοδος στην επιφάνεια του χιονοδρομικού κέντρου με ειδικούς καινοτόμους ανελκυστήρες, από τον υπόγειο σταθμό, ο οποίος θα είναι παρόμοιος με μία στάση του μετρό της Αθήνας.

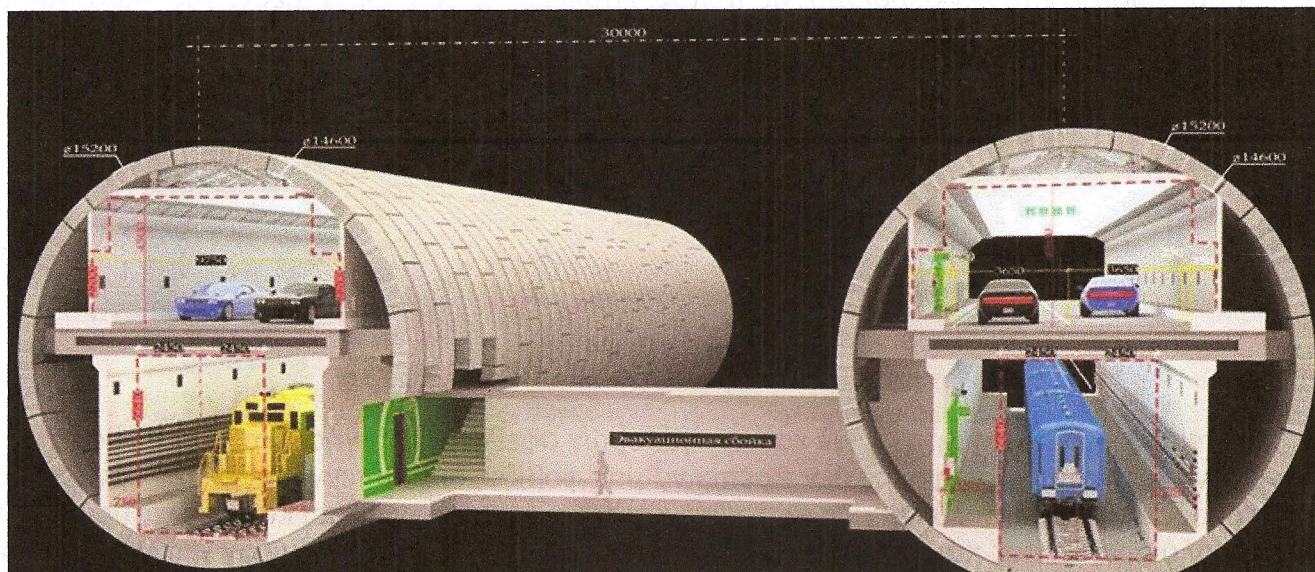


Διώροφο επιβατικό τρένο σε υπόγειο σταθμό, πρόταση για τον νέο σταθμό εις Βέρμιο, κάτω από τις χιονοδρομικές πίστες

Η πρόταση αυτή είναι η οικονομικότερη, η ταχύτερη, η ασφαλέστερη, η πρόταση με τις λιγότερες περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις, ασφαλώς βιώσιμη και η πρόταση που συνδέει μεταξύ τους και με την Θεσσαλονίκη, τα περισσότερα αστικά, τουριστικά και βιομηχανικά κέντρα της Δυτικής Μακεδονίας και της απομονωμένης προς τα Δυτικά Ημαθίας. Καμία από τις άλλες δυο εναλλακτικές προτάσεις σύνδεσης Αλβανίας Καστοριάς με Θεσσαλονίκη, δεν έχει τόσα πολλά πλεονεκτήματα. Είναι αδιανόητο να συζητάμε για άλλη εναλλακτική σιδηροδρομική γραμμή, ξοδεύοντας εκατοντάδες εκατομμύρια ευρώ περισσότερα, για να τρυπήσουμε μεγάλους ορεινούς όγκους σε ακατοίκητες περιοχές, Φλώρινα -Καστοριά, η Κοζάνη-Βέροια και Κοζάνη - Καστοριά και να μην συζητάμε για το αυτονόητο, την ευθεία γραμμή, την συντομότερη οδό, την άμεση σύνδεση - πρόσβαση της Καστοριάς και της Πτολεμαΐδας, με τη Θεσσαλονίκη μέσω Μουρικίου όρους, Πτολεμαΐδας και Βερμίου όρους με Νάουσα ή Βέροια.



Πρόταση για την διάνοιξη-διάτρηση του Βερμίου ,με μια διώροφη σήραγγα και μια διώροφη γέφυρα, για την διπλή παράλληλη, οδική και σιδηροδρομική σύνδεση Πτολεμαΐδας με Νάουσα – Βέροια.



Άλλη πρόταση έργου , με διπλές διώροφες σήραγγες και διώροφες γέφυρες, κατάλληλη για την διπλή παράλληλη, οδική και σιδηροδρομική σύνδεση Πτολεμαΐδας με Νάουσα –Βέροια.



Προτάσεις για διώροφες γέφυρες δεν χρειαζόμαστε, έχουμε τεχνογνωσία



### Σύγχρονη διώροφη γέφυρα

3). Οδική σύνδεση Πτολεμαΐδα με Νάουσα –Βέροια παράλληλη και παράπλευρη της προτεινόμενης σιδηροδρομικής γραμμής. Απαραίτητη για τις μελλοντικές επενδύσεις ,στην περιοχή που πλήττεται περισσότερο από την απολιγνιτοποίηση. Πως θα έρθουν οι επενδυτές που υπόσχεται η κυβέρνηση, στην πληττόμενη περιοχή της Εορδαίας, αν η Πτολεμαΐδα δεν έχει τρένο και οδική σύνδεση με τους διπλανούς της δήμους, ανατολικά και δυτικά της και με την

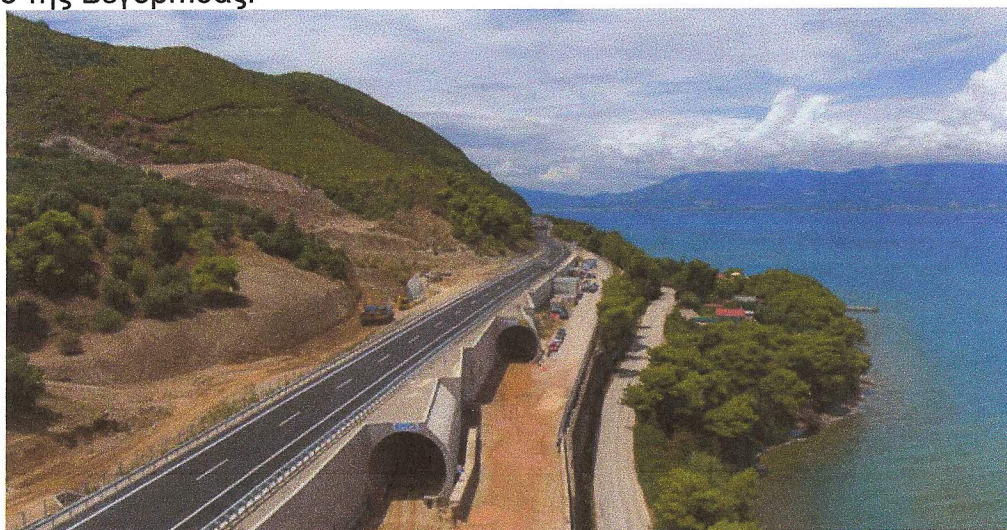
Θεσσαλονίκη ;;! Εκμεταλλευόμενοι την εξοικονόμηση δαπανών, λόγω των κοινών μελετών της κοινής χάραξης και την εξοικονόμηση κλίμακας του έργου κατά την κατασκευή ,η οδική σύνδεση θα έχει ελάχιστο αναλογικά κόστος και τεράστια απόδοση ,γιατί θα βγάζει από την πολύχρονη απομόνωση και τον εγκλωβισμό, τις πόλεις, Πτολεμαΐδα, Καστοριά (μέσω της σήραγγας της Κλεισούρας ) και Νάουσα.



Σχετικά με το κόστος σηράγγων και των γεφυρών οφείλω να εξηγήσω ότι η διάτρηση των ορεινών όγκων της περιοχής δεν πρέπει να μας φοβίζει, διότι η τεχνολογία των κατασκευών έχει προοδεύσει πάρα πολύ και μας επιτρέπει κατασκευές σηράγγων και κοιλαδογεφυρών με πολύ χαμηλότερο κόστος κατασκευής απ' ότι πριν 10 - 15 χρόνια . Επιπλέον αν γίνει μια έξυπνη χάραξη όδευσης με μοναδικά κριτήρια το κόστος κατασκευής και το μακροχρόνιο όφελος των χρηστών της διαδρομής, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι τα βουνά της περιοχής δεν είναι βραχώδη, καθιστούν ρεαλιστική την πρότασή μου και ευκόλως υλοποιήσιμη. Η έκπτωση με ποσοστά άνω του 50%,στις δημοπρασίες των πρόσφατων τεχνικών έργων, επί του προϋπολογισμού ,που έχουν υπολογιστεί με τα παλιά κοστολόγια αποδεικνύει τον ανωτέρω ισχυρισμό μου.

4). Συντήρηση και αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής του κάθετου άξονα Φλώρινα Αμύνταιο – Πτολεμαΐδα - Βιομηχανικό Πάρκο ΔΕΗ \*-Κοζάνη. Λειτουργία τοπικής γραμμής Φλώρινα – Πτολεμαΐδα – Κοζάνη (μελλοντικά έως Τρίκαλα) και το αντίστροφο. Αυτές είναι οι περισσότερο πληττόμενες περιοχές από την σχεδιασμένη απολιγνιτοποίηση και την οικονομική καταστροφή που επέρχεται σε αυτές. Η σιδηροδρομική γραμμή θα συνδέει μία από τις μεγαλύτερες βιομηχανικές περιοχές της Ελλάδας, τα λιγνιτωρυχεία και τους σταθμούς παραγωγής της ΔΕΗ που θα γίνουν Βιομηχανικό Πάρκο.

5). Κυκλική τοπική τουριστική διαδρομή περίξ του Βερμίου και Βεγορίτιδας. Διαδρομή : Πτολεμαΐδα, Βέρμιο (χιονοδρομικό κέντρο), Νάουσα, Σκύδρα, Έδεσσα, Βεγορίτιδα, Αμύνταιο, Πτολεμαΐδα και το αντίστροφο. Τουριστική ανάπτυξη της περιοχής και σύνδεση με το μελλοντικό Υδατοδρόμιο της Βεγορίτιδας.



**Μελλοντική εικόνα από την λίμνη Βεγορίτιδα**





### Αποτύπωση ιστορικού σιδηροδρομικού χάρτη

Επειδή τα προτεινόμενα έργα διέρχονται από δύο Περιφέρειες, πρέπει με την παρέμβαση του Υπουργείου, να ενταχθούν στα υπερτοπικά δίκτυα για να προωθηθούν τα έργα γρηγορότερα.



### Συμπεράσματα - Διαπιστώσεις – Απορίες

Πρέπει να αποφύγουμε τα πολλά λάθη που έγιναν στο παρελθόν, η μεγάλη σπατάλη χρήματος που έχει γίνει, για έργα υποδομής που έγιναν λανθασμένα, λόγω μικροπολιτικών σκοπιμοτήτων από τοπικούς παράγοντες. Επίσης πρέπει επιτέλους στη Δυτική Μακεδονία να γίνουν υποδομές εκτός από την Κοζάνη και στις άλλες πόλεις που παραμένουν επί δεκαετίες ξεχασμένες από το κράτος.

Παραβρέθηκα στην πρόσφατη διαβούλευση φορέων, για το σιδηροδρομικό δίκτυο, με τριπλή ιδιότητα, ως μέλος του Δ.Σ. της Δευτεροβάθμιας Ομοσπονδίας Δυτικομακεδονικών Σωματείων Αθηνών, ως Αντιπρόεδρος του Δ.Σ. του Σωματείου Πτολεμαϊδιωτών Αθηνών 'ο Πτολεμαίος' και ως μηχανικός μελετητής, project manager και ειδικός σύμβουλος για έργα ανάπτυξης, καθώς είναι γνωστό, ότι είχα υποβάλει πρόταση στο ειδικό Αναπτυξιακό Συνέδριο Υποδομών του 2017, για τις Υποδομές και την προσπελασιμότητα στη Δυτική Μακεδονία και είχα προτείνει την διασύνδεση με οδικό άξονα της Καστοριάς με την Πτολεμαΐδα και με την Νάουσα, με παράλληλη δημιουργία σιδηροδρομικής γραμμής με θετική ανταπόκριση, από όλους τους αρμοδίους. Το αποτέλεσμα εκείνης της παρέμβασης μου, το 2017, στο Αναπτυξιακό Συνέδριο, ήταν, κατόπιν βέβαια και άλλων αναλυτικότερων συζητήσεων, να βγει στην συνέχεια, από τα συρτάρια η ξεχασμένη επί πολλά χρόνια μελέτη οδικής σύνδεσης Καστοριάς Πτολεμαΐδας και να ξεκινήσει το έργο της σήραγγας της Κλεισούρας, το οποίο βέβαια, δεν έχει την ιδανική όδευση, αλλά αποφασίστηκε να υλοποιηθεί ώστε να μην χαθούν τα σχετικά κονδύλια, καθώς δεν υπήρχαν έτοιμες μελέτες για την σωστότερη χάραξη, που είχα υποδείξει.

Κατά την πρόσφατη επίσκεψη του κ. Υφυπουργού Υποδομών και Μεταφορών και της κ. Διευθύντριας της Γενικής Γραμματείας του Πρωθυπουργού, από το γραφείο της Μακεδονίας, στην Περιφέρεια Δυτικής Μακεδονίας, όπου έγινε η σχετική διαβούλευση για το σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής, δεν ζητήθηκε από κανέναν φορέα της τοπικής αυτοδιοίκησης και τις περιφέρειας, ούτε από τους παρευρισκόμενους βουλευτές του νομού, να επισπευστεί η επαναλειτουργία του σιδηροδρομικού σταθμού της Πτολεμαΐδας μαζί με την αναβάθμιση της

σιδηροδρομικής γραμμής και να λειτουργήσει άμεσα , η σύνδεση της Πτολεμαΐδας με Αμύνταιο και Φλώρινα και με Αμύνταιο – Έδεσσα- Θεσσαλονίκη, ανεξαρτήτως της λειτουργίας του σταθμού της Κοζάνης, που ηθελημένα καθυστερεί αδικαιολόγητα πολλά χρόνια. Είναι γνωστό ότι είχε συμφωνηθεί και υπογραφεί, πριν ακόμη από το γκρέμισμα των γεφυρών της Κοζάνης, το 2010, ότι θα γίνει η αποκατάσταση τους, εντός δύο ετών, για να επαναλειτουργήσει η σιδηροδρομική γραμμή, προς Πτολεμαΐδα –Αμύνταιο. Ενώ ως γνωστόν ,αυτές οι πόλεις του κατακόρυφου άξονα ,είναι οι περισσότερο πληττόμενες περιοχές από την σχεδιασμένη απολιγνιτοποίηση και την οικονομική καταστροφή που επέρχεται σε αυτές και υπάρχει επιτακτική ανάγκη υποδομών οδικών και σιδηροδρομικών για την προσέλευση επενδύσεων.

**Γιατί ;!!**

Οι προαναφερόμενες 4 +1 προτάσεις, πληρούν τους Στρατηγικούς Στόχους της Εθνικής Πολιτικής Μεταφορών και του Στρατηγικού Πλαισίου Επενδύσεων των Μεταφορών, προσφέρουν ένα πλήρες σύγχρονο, βιώσιμο , σιδηροδρομικό δίκτυο, με περιβαλλοντικά και ενεργειακά οφέλη, μεγάλα επιχειρησιακά οφέλη για τον ΟΣΕ, συνδεδεμένο με την σιδηροδρομική Εγνατία, τις όμορες Βαλκανικές χώρες, ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ, ΓΡΗΓΟΡΟ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΣ, το οποίο μπορεί να καλύψει όλες τις άμεσες και μελλοντικές ανάγκες της επιβατικής και εμπορικής κίνησης στη Δυτική Μακεδονία, η οποία πρέπει να αναβαθμιστεί μετά την οικονομική καταστροφή που επέρχεται με την απολιγνιτοποίηση. **Καμιά σοβαρή επένδυση δεν θα γίνει ποτέ στην περιοχή, αν δεν γίνουν αυτές οι σιδηροδρομικές διαδρομές που προτείνονται δια της παρούσης πρότασης.** Επιπλέον θα πρέπει να γίνει η σύνδεση Πτολεμαΐδας Νάουσας ή Βέροιας, μέσω Βερμίου, με νέο οδικό άξονα δύο λωρίδων ανά κατεύθυνση ώστε για τους ίδιους ανωτέρω λόγους, (προσέλευση επενδυτών) η περιοχή πρέπει άμεσα να αποκτήσει οδικές υποδομές, για εύκολη, γρήγορη και ασφαλή προσπελασιμότητα. Θεωρώ ότι άμεσα πρέπει να τεθούν υπό μελέτη και ωρίμανση , οι ανωτέρω προτάσεις, από το Υπουργείο Μεταφορών τον ΟΣΕ και την ΕΡΓΟΣΕ προς όφελος του Δημοσίου συμφέροντος και της ανάπτυξης της περιοχής.

SIGMA –VI  
CONSULTING ENGINEERS

Βασίλης Σωτηρόπουλος

σύμβουλος ανάπτυξης- Αρχιτέκτων μηχανικός consulting engineer & project manager  
Παλαιό Φάληρο [vassotir@gmail.com](mailto:vassotir@gmail.com)

Υ/Γ :Θα ήθελα να σας ενημερώσω, πως μέρος της πρότασης μου στο Αναπτυξιακό Συνέδριο του 2017 ,για τις Υποδομές και την προσπελασιμότητα στη Δυτική Μακεδονία ,υπάρχει σε συνέντευξη μου σε τοπική ιστοσελίδα, (εδώ μπορείτε να δείτε το πλήρες κείμενο της συνέντευξης : στον σύνδεσμο <https://ptolemaidanews.gr/article.php?id=32167> ή αναζήτηση στο Google : καινοτόμος πρόταση Σωτηρόπουλου )

# ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ / ΕΟΡΔΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ



## Ο ΚΥΚΛΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ

ΠΡΩΤΟΒΟΥΛΙΑ ΠΟΛΙΤΩΝ ΠΤΟΛΕΜΑΪΔΑΣ / ΕΟΡΔΑΙΑΣ ΓΙΑ ΤΗΝ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Επικοινωνία στο email: [pro.pol.ptol.eor.gia.anap1@gmail.com](mailto:pro.pol.ptol.eor.gia.anap1@gmail.com)