



**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΥΠΟΔΟΜΩΝ & ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ
ΤΜΗΜΑ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΟΥ ΕΛΕΓΧΟΥ**

Αναστάσεως 2 & Τσιγάντε
101 91 Παπάγου
Τηλέφωνο: 2106508120
Τηλεομοιότυπο: 2106508299
Δ/ση ηλεκτρον. ταχυδρ.: tkvel@yme.gov.gr

Παπάγου, 27.12.2019

Αρ. Πρωτ. : **B - 1475**

Προς
τη Βουλή των Ελλήνων
Διεύθυνση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Ερωτήσεων

Κοινοποίηση
Βουλευτή κ. Α. Αλεξοπούλου
Δια της Βουλής των Ελλήνων

Θέμα: «Η κατάσταση της γραμμής Αθήνας – Χαλκίδας του ΟΣΕ.»

Σχετ: Η Ερώτηση **2185/25.11.2019** της Βουλευτού κ. Αναστασίας – Αικατερίνης Αλεξοπούλου.

Το έργο της «Κατασκευής τετραπλού σιδηροδρομικού διαδρόμου στο τμήμα Έξοδος Σ.Σ. Αθηνών (ΣΣΑ) – Τρείς Γέφυρες», ξεκίνησε πριν 19 χρόνια για την επίγεια επέκταση του σιδηροδρομικού διαδρόμου στο εν λόγω τμήμα και τη μετατροπή του, μέχρι τότε, διπλού διαδρόμου σε τριπλό, σύμφωνα με τις αρχικές μελέτες, και τετραπλό στην τελική του μορφή, προκειμένου να μην υπάρχει κυκλοφοριακή συμφόρηση στην περιοχή «Τρείς Γέφυρες» και φυσικά για να αυξηθεί η χωρητικότητα του δικτύου.

Η μετεξέλιξη του έργου ως «υπογειοποίηση των Σεπολίων», προέκυψε κατόπιν προσφυγής κατοίκων της περιοχής στο ΣτΕ και έκδοσης της υπ' αριθ. 3520/2006 απόφασης, με την οποία το Ανώτατο Δικαστήριο επέβαλε την υπογειοποίηση τμήματος του έργου ως ενδεικνυόμενη μέθοδο κατασκευής και λειτουργίας του.

Έτσι, με τη μορφή της «υπογειοποίησης» κλειδωμένη από τη δικαστική απόφαση, εξασφαλίστηκε η χρηματοδότηση του έργου από πιστώσεις του μηχανισμού «Συνδέοντας την Ευρώπη» (CEF 2014-2020). Το σχετικό Σύμφωνο Επιχορήγησης υπεγράφη με την Ε.Ε. το 2016 για συνολική επιλέξιμη δαπάνη 56,2 εκατομμύρια ευρώ και χρονοδιάγραμμα υλοποίησης εργασιών από 16/05/2017 έως 31/12/2022.

Παραταύτα, και ενώ στο Σύμφωνο Επιχορήγησης προβλέπονται αυστηρά ορόσημα, κατά τα οποία πρέπει να έχει σημειωθεί συγκεκριμένη πρόοδος στο έργο, με ποινή ακόμα και την απένταξή του από τον χρηματοδοτικό μηχανισμό CEF, το έργο καρκινοβατούσε εξαιτίας της αδράνειας, της κωλυσιεργίας και των λαϊκισμών της προηγούμενης ηγεσίας.

Ακριβώς, γι' αυτόν το λόγο, την 5/12/2019 επισκέφτηκε την χώρα μας ευρωπαϊκό κλιμάκιο, για επιτόπιο έλεγχο, λόγω των πέραν του έτους καθυστερήσεων έναρξης των εργασιών.

Σε αυτό το σημείο πρέπει να επισημανθεί ότι ο CEF είναι ένα χρηματοδοτικό εργαλείο για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών (TEN-T) που λειτουργεί με ανταγωνιστικούς όρους. Με απλά λόγια, εάν ένα κράτος μέλος της ΕΕ αποτύχει να απορροφήσει τα χρήματα που του χορηγούνται για ένα έργο, αυτά «επιστρέφουν στο ταμείο» του CEF και ξεκινά η ανταγωνιστική διαδικασία για τα υπόλοιπα κράτη-μέλη να τα διεκδικήσουν. Όποιο κράτος – μέλος έχει το πιο ώριμο έργο / έργα και άρα την καλύτερη πρόταση, «θα προλάβει» το χρηματοδοτικό πακέτο που απέτυχε να απορροφήσει το κράτος-μέλος που ήταν αρχικός δικαιούχος.

Επισημαίνεται ότι στην περίπτωση που τρωθεί η αξιοπιστία ενός κράτος-μέλους μία φορά, αυτό «βαραίνει» αρνητικά σε καθοριστικό βαθμό στη διεκδίκηση χρηματοδοτήσεων στο μέλλον.

Γίνεται αντιληπτό ότι τα χρονικά περιθώρια, στα οποία κληθήκαμε να αναλάβουμε δραστικές πρωτοβουλίες για τη διάσωση των ευρωπαϊκών κονδυλίων, αλλά και της αξιοπιστίας της χώρας μας, ήταν ασφυκτικά. Πραγματικά έγινε υπεράνθρωπη προσπάθεια, ώστε να ενεργοποιηθούν όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς (Ειδική Υπηρεσία Συντονισμού, ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ανάδοχος) και να ξεκινήσουν, επιτέλους, οι προπαρασκευαστικές εργασίες, προκειμένου το ευρωπαϊκό κλιμάκιο να επισκεφτεί ένα έργο εν εξελίξει και όχι ένα έργο «στα χαρτιά».

Βασικό θέμα που έπρεπε να ρυθμιστεί ήταν οι αναγκαίες για να ξεκινήσουν τα έργα τροποποιήσεις δρομολογίων από τον ΟΣΕ ως Διαχειριστή της υποδομής, σε συνεργασία με τον βασικό της πελάτη, την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ως πάροχο υπηρεσιών μεταφορών.

Δεδομένου ότι η κατασκευή του έργου απαιτεί την αποξήλωση της μιας εκ των δύο τροχιών της διπλής γραμμής Αθηνών – Αγίων Αναργύρων, η κυκλοφορία πλέον πρέπει να διεξάγεται επί μονής γραμμής.

Επίσης, όσο το εργοτάξιο θα αναπτύσσεται (εκτέλεση εκσκαφών δίπλα ακριβώς στην κυκλοφορούσα γραμμή, παρουσία βαρέων μηχανημάτων και εργαζομένων, σκυροδετήσεις κλπ.) θα επιβάλλεται προοδευτικά και περιορισμός ταχύτητας και επιμήκυνση των χρόνων διαδρομής.

Είναι προφανές ότι υπό αυτές τις συνθήκες, η κυκλοφορία επί μονής γραμμής με μειωμένες ταχύτητες είναι μακράν δυσχερέστερη από ότι επί διπλής, καθώς η χωρητικότητά της περιορίζεται δραστικά. Το γεγονός αυτό είχε γνωστοποιηθεί στις Σιδηροδρομικές Επιχειρήσεις έγκαιρα μέσω του κειμένου της Δήλωσης Δικτύου του ΟΣΕ.

Ενόψει του περιορισμού αυτού της χωρητικότητας, ο ΟΣΕ ήλθε σε συνεννόηση με τον βασικό της πελάτη, δηλαδή τη Σιδηροδρομική επιχείρηση ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ, καθώς έπρεπε οι υπηρεσίες της να περιοριστούν στο όριο της προβλεπόμενης χωρητικότητας των 95 αμαξοστοιχιών την ημέρα (από 120 αμαξοστοιχίες που ήταν ο μέχρι πρότινος όγκος). Έτσι, προέκυψε έγγραφη πρόταση της ΤΡΑΙΝΟΣΕ ΑΕ για χωρικό περιορισμό των υπηρεσιών εξυπηρέτησης της Χαλκίδας (άφιξη στον ΣΣ Αγ. Αναργύρων αντί του ΣΣ Αθηνών και εξυπηρέτηση των επιβατών της συγκεκριμένης γραμμής από διερχόμενες αμαξοστοιχίες προς /από Κιάτο και Αεροδρόμιο).

Η σαφής εντολή που δόθηκε ήταν ότι, σε κάθε περίπτωση, οποιεσδήποτε τροποποιήσεις δρομολογίων να γίνουν με γνώμονα τη μικρότερη δυνατή όχληση του επιβατικού κοινού και τις δυνατότητες εξυπηρέτησής του και με τα υπόλοιπα μέσα μαζικής μεταφοράς.

Τελικά, δεδομένων των στενών χρονικών περιθωρίων, εντός των οποίων έπρεπε να συνδυαστεί πληθώρα ενεργειών για να μην χαθούν τα ευρωπαϊκά κονδύλια, αλλά και να μην επιβαρυνθεί ο κρατικός προϋπολογισμός με περίπου 120 εκατομμύρια €, αφού το έργο συγχρηματοδοτείται και από το εθνικό ΠΔΕ, προκρίθηκε ως «βέλτιστη λύση» η τροποποίηση του δρομολογίου του προαστιακού Αθήνα – Χαλκίδα – Αθήνα, προκειμένου στο μικρότερο δυνατό χρόνο να επιτευχθεί η αποδέσμευση της μιας γραμμής και να διασφαλιστεί η ασφάλεια των διερχόμενων συρμών και των εργαζομένων στο εργοτάξιο.

Υπό αυτό το πρίσμα, όντως, τα δρομολόγια της συγκεκριμένης γραμμής υπήρξαν η «παράπλευρη απώλεια» της έναρξης των εργασιών της υπογειοποίησης και της διάσωσης των κονδυλίων, ευρωπαϊκών και εθνικών.

Έχοντας, όμως, πλήρη επίγνωση της ταλαιπωρίας των επιβατών, οι προσπάθειές μας για την βελτίωση της προαστιακής γραμμής της Χαλκίδας, έστω και δρομολόγιο – δρομολόγιο, δεν σταμάτησαν όλον αυτόν τον καιρό. Αρχικά, επιτυγχάνοντας την αποκατάσταση των δρομολογίων που διέρχονται τις ώρες αιχμής (πρωί 6-9 και μεσημέρι 2-5) και εξυπηρετούν τη μεγαλύτερη πλειοψηφία των εργαζομένων, σταδιακά δε και κατόπιν ιδιαίτερα εκτεταμένων δοκιμών, με την προσθήκη και άλλων δρομολογίων.

Οι πρωτοβουλίες και οι προσπάθειες της Δ/σης Σιδηροδρομικών Υπηρεσιών να βρεθεί βιώσιμη λύση για την συνύπαρξη της εκτέλεσης του έργου με την αδιατάρακτη κυκλοφορία των αμαξοστοιχιών, απέδωσαν καρπούς και ήδη από 17/12/2019 20 από τα συνολικά 24 δρομολόγια από και προς Χαλκίδα εκκινούν και καταλήγουν στο Σ.Σ. Αθηνών, αντί του Σ.Σ. Αγίων Αναργύρων. Φυσικά, οι προσπάθειες συνεχίζονται για την αποκατάσταση και των υπολοίπων 4 δρομολογίων και εξυπακούεται ότι με την πρόοδο του έργου και την αύξηση της χωρητικότητας τα δρομολόγια θα αποκατασταθούν και θα αυξηθούν.

Γίνεται αντιληπτό ότι η ενόχληση είναι προσωρινή, ενώ τα αποτελέσματα του έργου μόνιμα, καθώς το έργο είναι κομβικής σημασίας για πάρα πολλούς λόγους:

- Κατ' αρχάς θα αυξηθεί ο αριθμός των δρομολογίων τόσο στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη όσο και στον προαστιακό, λόγω υψηλότερης ταχύτητας διέλευσης των συρμών,

- Θα ενισχυθεί η ασφάλεια πεζών, οδηγών και επιβατών, καθώς δεν θα υπάρχουν πλέον ισόπεδες διαβάσεις (τα ατυχήματα στο σημείο θα αποτελούν παρελθόν),
- Θα ελαχιστοποιηθεί η ηχορρύπανση, πάγιο αίτημα των κατοίκων της περιοχής, και φυσικά
- Η εικόνα της περιοχής θα είναι εντελώς διαφορετική, αναβαθμισμένη, φιλική προς τον πολίτη και το περιβάλλον, με τις σημερινές γραμμές να μετατρέπονται σε ένα συνεχόμενο γραμμικό πάρκο με δράσεις денδροφύτευσης, πεζοδρόμησης, δημιουργίας ποδηλατοδρόμων, με φωτισμό και χώρων παιδικής χαράς.

Ο Υφυπουργός
Υποδομών & Μεταφορών

Ιωάννης Κεφαλογιάννης

Εσωτερική Διανομή:

1. Γραφείο Υπουργού
2. Γραφείο Υφυπουργού

Ακριβές Αντίγραφο
Αναστασία Θηραίου