

Συνεχίζουμε με την πρώτη με αριθμό 1928/23-11-2023 ερώτηση του κύκλου των αναφορών – ερωτήσεων του Βουλευτή Ηρακλείου της Κοινοβουλευτικής Ομάδας ΣΥΡΙΖΑ - Προοδευτική Συμμαχία κ. Χαράλαμπου (Χάρη) Μαμουλάκη προς τον Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών, με θέμα: «Η σημασία πλήρους ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου με γνώμονα την ασφάλεια».

Κύριε συνάδελφε, έχετε δύο λεπτά για την πρωτολογία σας.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

Κύριε Υπουργέ, όπως γνωρίζετε, οι καταστροφικές πλημμύρες του Σεπτεμβρίου του 2023 που έπληξαν την ευρύτερη περιοχή της Θεσσαλίας δεν άφησαν ανεπηρέαστο και τον σιδηρόδρομο. Προκάλεσαν ανυπολόγιστες υλικές καταστροφές και φυσικά θρηνήσαμε και τη ζωή δεκαεπτά συνανθρώπων μας.

Όπως αντιλαμβάνεστε, ο έγκαιρος σχεδιασμός και η υλοποίηση της ανάταξης του σιδηροδρόμου είναι πραγματικά επιτακτικά. Και νομίζω ότι θα έπρεπε ήδη να έχει ξεκινήσει με γενναία βήματα και τάχιστα από την επομένη της τραγωδίας των Τεμπών.

Παρ' όλα αυτά, μια ειδικότερη αναφορά στη χρηματοδότηση από πόρους του Ταμείου Ανθεκτικότητας και Ανάκαμψης ύψους 185 εκατομμυρίων

ευρώ που έγινε από την πλευρά σας αφορά μια ένταξη που συνεπάγεται βέβαια λόγω των καταληκτικών και αυστηρών ημερομηνιών, τα deadlines, στις 31.12.2025.

Παράλληλα, με το άρθρο 25 του ν. 5049 του 2023 προβλέψατε την υπαγωγή στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών αρμοδιοτήτων, προκειμένου για την ταχύτερη διαδικασία εκτέλεσης αποκατάστασης υποδομών σε περιοχές που κηρύσσονται έκτακτης ανάγκης.

Πάω κατ' ευθείαν στην ερώτηση, για να είμαι συνεπής με τον χρόνο, κύριε Πρόεδρε, γιατί η ερώτηση έχει εννέα βραχίονες.

Πρώτο, κύριε Υπουργέ, με ποιον κωδικό του ολοκληρωμένου πληροφοριακού συστήματος του Ταμείου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας έχει γίνει η ένταξη του έργου της ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου;

Δεύτερο, ποια στοιχεία λάβατε υπόψη προκειμένου για τον καθορισμό του ποσού των 185 εκατομμυρίων ευρώ;

Τρίτο, πώς σχεδιάζετε να γίνει συνολικά η αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου; Ποιες μελέτες δηλαδή θα πρέπει να διενεργηθούν πριν -το τονίζω, πριν- από τις όποιες εργασίες ανάταξης του σιδηροδρόμου; Θα αφορούν το σύνολό του, σε όλη του την έκταση δηλαδή;

Τέταρτο, θα εντάξετε έργα σχετικά με την ανάταξη του σιδηροδρόμου στις fast track διαδικασίες ανάθεσης και εκτέλεσης του γνωστού πλέον άρθρου 25 του ν. 5049 του 2023; Και αν ναι, ποια είναι αυτά;

Πέμπτο, ποιες εμπλεκόμενες υπηρεσίες, φορείς, εταιρείες και άλλοι θα πρέπει να συνεργαστούν για την ανάταξη του σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά και συνοδών, επικουρικών, έργων που συνδέονται με την ασφαλή κατασκευή του; Υφίσταται διάγραμμα ροής επικοινωνίας μεταξύ των εμπλεκομένων προκειμένου για τον αποτελεσματικό και ασφαλή σχεδιασμό και υλοποίηση ανάταξης του σιδηροδρόμου;

Έκτο, ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα της τμηματικής αποκατάστασης της σιδηροδρομικής γραμμής ανόδου και καθόδου στον άξονα Αθήνα – Θεσσαλονίκη ως προς τις εμπορευματικές, αλλά και επιβατικές μεταφορές; Πότε αναμένεται να ολοκληρωθεί πλήρως;

Έβδομο, -κρίσιμο είναι αυτό- ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα αποκατάστασης της γραμμής Λάρισας - Βόλος και Παλαιοφάρσαλα – Καλαμπάκα;

Όγδοο, ποιο είναι το συνολικό κόστος πλήρους ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου;

Και εν κατακλείδι, ένατο, ποια πρόσθετα μέτρα σχεδιάζετε να λάβετε για να διασφαλίσετε την ασφάλεια των επιβατών, όταν θα τεθεί επιτέλους σε λειτουργία ο σιδηρόδρομος;

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε Υπουργέ, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):
Ευχαριστώ πολύ, κύριε Πρόεδρε.

Σε αντιδιαστολή με την προηγούμενη ερώτησή σας, το σκεπτικό αυτής της ερώτησης που υποβάλλετε είναι απολύτως εύστοχο και τα ερωτήματα που θέτετε είναι ορθά.

Πράγματι, οι ζημιές σε τμήμα του βασικού σιδηροδρομικού δικτύου στη Θεσσαλία και τη Στερεά Ελλάδα και σε κάθετους άξονες της χώρας σε υποδομές, επιδομή, σταθμούς, συστήματα τηλεδιοίκησης και σηματοδότησης είναι εκτεταμένες, όπως λέτε στο ερώτημά σας. Είναι ανυπολόγιστες.

Απαιτούνται γενναίες και έγκαιρες παρεμβάσεις. Ήδη, υπήρξε έγκαιρα προσωρινή αποκατάσταση του δικτύου. Απαιτείται, όμως, και εκκρεμεί, όπως σωστά ρωτάτε, η μόνιμη και πιο ανθεκτική, θα προσθέσω, αποκατάσταση. Κρίσιμη η λέξη αυτή. Υποκρύπτεται στο ερώτημά σας και σε κάποια ερωτήματά σας και στο σκεπτικό αυτής.

Θα απαντήσω μέσα στον χρόνο σε κάποιο από τα ερωτήματα και στη δευτερολογία μου θα απαντήσω στα υπόλοιπα.

Πρώτο ερώτημα. Στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής της 21ης Νοεμβρίου 2023 το Συμβούλιο για την έκδοση της εκτελεστικής απόφασης περί της αναθεώρησης του Εθνικού Σχεδίου Ανάκαμψης και Ανθεκτικότητας έχει περιληφθεί, κατόπιν αιτήματος των ελληνικών αρχών, δράση για την αποκατάσταση της προσβασιμότητας μετά τις καταστροφικές επιπτώσεις της κακοκαιρίας «Daniel».

Η επένδυση αυτή περιλαμβάνει την αποκατάσταση των ζημιών στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο και τα συνοδευτικά και συνοδά τεχνικά έργα στις περιοχές που επλήγησαν από την κακοκαιρία, με παράλληλη διασφάλιση -κρίσιμες οι λέξεις- λειτουργικότητας, ασφάλειας και ανθεκτικότητας στην κλιματική αλλαγή. Ο κωδικός ένταξης του έργου είναι ο 16999.

Δεύτερο ερώτημα. Τα στοιχεία τα οποία έλαβε υπόψη του ο ΟΣΕ για τον καθορισμό του αρχικού κόστους ύψους 185 εκατομμυρίων ευρώ -έχω τις αρχικές εκτιμήσεις, ήταν συν περίπου 15 εκατομμύρια οι πόροι που χρειάζονταν για την προσωρινή αποκατάσταση- δεν περιλάμβανε τα γενικά έξοδα, το εργολαβικό όφελος και τα απρόβλεπτα. Αφορούσε τις πρώτες αναγνωριστικές επιθεωρήσεις, που έγιναν αμέσως μετά το πέρας των βροχοπτώσεων από το προσωπικό του Οργανισμού με χρήση drones, αλλά

και επιτόπου αυτοψίες από τους μηχανικούς του Τμήματος Υποδομής και Ηλεκτρολογικών Εγκαταστάσεων και Συστημάτων.

Επίσης, η αρχική εκτίμηση αφορούσε την αποκατάσταση του δικτύου, χωρίς τα έργα ανθεκτικότητας των κάθετων αξόνων, τα οποία προέκυψαν κατά την ολοκλήρωση των υδραυλικών και υδρολογικών μελετών. Το συνολικό κόστος μόνιμης και πιο ανθεκτικής αποκατάστασης του βασικού δικτύου και των κάθετων αξόνων θα είναι πολύ υψηλότερο. Θα απαντήσω στο επόμενο ερώτημα.

Τρίτο ερώτημα. Ήδη, σε διάστημα σαράντα ημερών, τη 10η Δεκεμβρίου 2023 αποκαταστάθηκε η σιδηροδρομική σύνδεση του κύριου άξονα για την εμπορευματική λειτουργία και εν συνεχεία, στις 16 Δεκεμβρίου 2023 η επιβατική κίνηση.

Τον πρώτο μήνα λειτουργίας πενήντα εννέα χιλιάδες εννιάκοσιοι επιβάτες μετακινήθηκαν στον σιδηροδρομικό άξονα Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Περίπου εξήντα χιλιάδες συμπατριώτες μας. Άμεσα, από τον Οκτώβριο του 2023 το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών ανέθεσε σε ειδικό σύμβουλο τη σύνταξη προκαταρκτικών μελετών, με στόχο εντός του επόμενου χρονικού διαστήματος, πιθανότατα και μέσα στον Φεβρουάριο, να έχουν ολοκληρωθεί τα τεύχη δημοπράτησης για τους εξής διαγωνισμούς:

Οριστική αποκατάσταση των ζημιών των υποδομών στον κύριο άξονα από σιδηροδρομικό σταθμό Δομοκού μέχρι τον αντίστοιχο σιδηροδρομικό σταθμό Μεζούρλου.

Οριστική αποκατάσταση των ζημιών των υποδομών στον άξονα σιδηροδρομικός σταθμός Παλαιοφάρσαλα με Καλαμπάκα.

Οριστική αποκατάσταση των ζημιών των υποδομών στον άξονα από Λάρισα μέχρι Βόλο, με ανύψωση της γέφυρας του Κραυσίδωνα και νέο interlocking για το τμήμα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης στο τμήμα Δομοκός- Κραννώνας – Εμπορικό Ζάχαρης.

Προβλέπεται ως τον Ιούνιο του 2024, με πολύ στενά και αυστηρά χρονοδιαγράμματα, η υπογραφή όλων των συμβάσεων προμηθειών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των μελετών και έργων που απαιτούνται για την αποκατάσταση και την ανθεκτικότητα του σιδηροδρομικού δικτύου. Οι απαντήσεις στα επόμενα ερωτήματα στη δευτερολογία μου.

Σας ευχαριστώ πολύ.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Κύριε συνάδελφε, έχετε τον λόγο.

ΧΑΡΑΛΑΜΠΟΣ (ΧΑΡΗΣ) ΜΑΜΟΥΛΑΚΗΣ: Κύριε Υπουργέ, αναφερθήκατε σε μία εύστοχη και μία άστοχη ερώτηση.

Επανέρχομαι στην προηγούμενη, την πρώτη. Δεν ήταν άστοχη ερώτηση. Απλά, είναι προφανές ότι η αβελτηρία που υπήρξε στο Υπουργείο - όχι με δική σας ευθύνη, από τον προκάτοχό σας- επιφοχωρεί έναν τεράστιο κίνδυνο. Ποιος είναι αυτός; Γι' αυτό το επισημαίνουμε και αυτός είναι ο ρόλος μας και κοινοβουλευτικά, να προλαμβάνουμε καταστάσεις. Όλοι μας θέλουμε να αποφύγουμε «Τέμπη του αέρα». Αντιλαμβάνεστε τι εννοώ. Διότι αυτή τη στιγμή, δυστυχώς, τα κρατικά αεροδρόμια έχουν ζητήματα ασφαλείας και εξ ου και η επισήμανση της ίδιας της Κομισιόν. Άρα, λοιπόν νομίζω ότι και αυτή είναι μια εύστοχη ερώτηση, άσχετα αν φέρνει σε δύσκολη θέση πολλές φορές κυβερνώντες.

Τώρα έρχομαι στο θέμα της ανάταξης του σιδηροδρόμου. Άκουσα με προσοχή τις απαντήσεις σας, οι οποίες πολλές εξ αυτών «ακουμπάνε» στα προβλήματα και στα ζητήματα που έθεσα, όχι συνολικά βέβαια. Αλλά, θα τα δούμε και στην πορεία.

Αυτό που νομίζω ότι είναι πάρα πολύ κρίσιμο -το αναφέρω και με την ιδιότητα του μηχανικού, είστε και εσείς μηχανικός- είναι το εξής. Γιατί συζητώντας με ανθρώπους που είναι στον χώρο του σιδηροδρόμου όλο αυτό το διάστημα που έχω αναλάβει τον τομέα ευθύνης παρατήρησα ότι υπάρχει ένας «ελέφαντας στο δωμάτιο», κύριε Σταϊκούρα. Ποιος είναι αυτός;

Είναι η ίδια η υπόβαση του συνόλου του δικτύου της χώρας, από την Αθήνα μέχρι τη Θεσσαλονίκη. Όπως ξέρετε, ένα τρένο πατάει πάνω σε έναν άξονα. Ποιος είναι αυτός; Είναι οι ίδιες οι ράγες του. Και πού εδράζονται οι ράγες ενός τρένου; Στην υπόβαση.

Οι πληροφορίες λοιπόν που έχουμε μέσα από δειγματοληψίες και ειδικά καρότα, που έχουν ληφθεί, είναι ότι η υπόβαση η οποία στη συντριπτική του πλειονότητα αναφέρεται σε ασβεστόλιθο, -ένα υλικό απαγορευμένο δια ροπάλου στην Ευρωπαϊκή Ένωση- έχει δημιουργήσει τεράστια προβλήματα. Και μάλιστα μετά τα φαινόμενα Daniel, όταν υπάρχει υγρασία σε αυτό το πέτρωμα τότε χάνει ακόμη περισσότερο την ανθεκτικότητά του και το επίπλησμα είναι νομοτέλεια. Επίπλησμα τι σημαίνει; Τεράστια επισφάλεια στην ανάπτυξη μετάλλων ταχύτητα στα τρένα, άρα πολύ, μα πολύ μεγάλη επικινδυνότητα για πιθανόν εκτροχιασμούς.

Άρα όταν μιλάμε για ανάταξη του δικτύου, πρέπει με γνώμονα από εκεί να εκκινήσουμε για να έχουμε σοβαρή θωράκιση. Είναι ένα κομβικό ζήτημα που θα απασχολήσει από τώρα, θα έλεγα, από την επομένη της τραγωδίας των Τεμπών την πολιτική ηγεσία.

Κλείνω. Πάω εξής στο ζήτημα που νομίζω ότι είναι εξόχως πολιτικό αλλά και τεχνοκρατικό. Ποιο είναι αυτό; Θα τρέχουν –λέτε- εκ παραλλήλου δύο διαδικασίες. Η πρώτη είναι η ανάταξη του σιδηροδρόμου και από την άλλη

έχουμε το Restruction του ΟΣΕ. Εμείς τι λέμε; Θα έπρεπε ήδη να είχε προηγηθεί η ανάταξη του σιδηροδρόμου ώστε να μην υπάρχει αλληλοεπικάλυψη. Δηλαδή, αυτές οι διαδικασίες έπρεπε να έχουν τρέξει γιατί ελλοχεύει ο κίνδυνος να επιρρίπτει ευθύνες ο ένας στον άλλον. Πρώτα ξεκαθαρίζεις το πλαίσιο δημιουργικής ανάταξης του σιδηροδρόμου και μετά πηγαίνεις σε διαδικασίες restructuring, που βεβαίως και πρέπει να υπάρξουν μετά από όλα αυτά που ζήσαμε.

Ευχαριστώ, κύριε Πρόεδρε.

ΠΡΟΕΔΡΕΥΩΝ (Οδυσσέας Κωνσταντινόπουλος): Ευχαριστούμε τον κ. Μαμουλάκη.

Παρακαλώ και εσείς, κύριε Υπουργέ, εντός του χρόνου σας.

Ορίστε, έχετε τον λόγο.

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΪΚΟΥΡΑΣ (Υπουργός Υποδομών και Μεταφορών):

Σας ευχαριστώ πάρα πολύ για την καταληκτική σας φράση, που σημαίνει ότι συμφωνείτε στο restructuring, που επιδιώκει η πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών.

Σε κάθε περίπτωση όμως αυτό δεν θα υλοποιηθεί τους επόμενους μήνες. Θα ξεκινήσει να δρομολογείτε τους επόμενους μήνες. Άρα όπως κατέληξα και εγώ στην απάντηση του τρίτου ερωτήματός σας, μέχρι τον Ιούνιο

του 2024 θα έχουν υπογραφεί όλες οι συμβάσεις με βάση το υφιστάμενο πλαίσιο το οποίο έχουμε.

Τέταρτο ερώτημα. Όλα τα έργα συνεπώς άμεσης αποκατάστασης περιλαμβάνονται, όπως πολύ σωστά λέτε, στη νομοθετική ρύθμιση του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αφορούν στα έργα αποκατάστασης ζημιών λόγω καταστροφών από Daniel με διαδικασίες fast track. Είναι το άρθρο 25 του ν. 5049/2023.

Πέμπτο ερώτημα: Δεδομένης της σπουδαιότητας των έργων ανάταξης του σιδηροδρομικού δικτύου οι Διευθύνσεις του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών θα συνεργαστούν με τους εποπτευόμενους φορείς -αποδεικνύεται αυτό που σας είπα πριν- ΟΣΕ, ΕΡΓΟΣΕ, ΓΑΙΟΣΕ –άρα, δεν αλλάζει κάτι- για τον συντονισμό, την επίβλεψη και την υλοποίηση των έργων.

Προσθέτω ότι τις επόμενες ημέρες θα υποβάλει η ελληνική πολιτεία στο CEF2 αίτημα χρηματοδότησης πέντε σιδηροδρομικών έργων, δύο εκ των οποίων είναι πάνω στον υφιστάμενο σιδηροδρομικό άξονα για να κάνουμε αναβάθμιση αυτού και να αντιμετωπίσουμε σε κάποια τμήματα προβλήματα όπως αυτά που αναδείξατε προηγουμένως.

Έκτο ερώτημα. Το συνολικό εκτιμώμενο χρονοδιάγραμμα ολοκλήρωσης των έργων αποκατάστασης του κεντρικού άξονα είναι 21 μήνες από την

ημερομηνία εγκατάστασης του αναδόχου στο πεδίο. Η γραμμή ανόδου που θα αποκατασταθεί πρώτη, αφού η γραμμή καθόδου χρησιμοποιείται ήδη μετά την προσωρινή αποκατάσταση, έχει χρονοδιάγραμμα 11 μηνών ενώ η γραμμή καθόδου 10 μηνών. Η εκτιμώμενη τελική ημερομηνία πλήρους αποκατάστασης με σηματοδότηση και τηλεδιοίκηση είναι η 31η Δεκεμβρίου 2025.

Έβδομο ερώτημα. Για τους κάθετους άξονες ομοίως η εκτιμώμενη τελική ημερομηνία πλήρους αποκατάστασης είναι η 31η Δεκεμβρίου 2025.

Όγδοο ερώτημα. Το τελικό εκτιμώμενο κόστος πλήρους αποκατάστασης του σιδηροδρομικού δικτύου προβλέπεται να ξεπεράσει τα 450 εκατομμύρια ευρώ. Όπως και στην περίπτωση της αποκατάστασης ζημιών στις οδικές υποδομές -αυτή παρουσιάστηκε από την πολιτική ηγεσία στον Πρωθυπουργό- θα επανέλθουμε με ενημέρωση μετά την ολοκλήρωση της διαδικασίας προκαταρκτικής αξιολόγησης.

Και κλείνω με το ένατο ερώτημα. Ήδη τα βασικά τμήματα του σιδηροδρομικού δικτύου που ανήκουν και στους ευρωπαϊκούς σιδηροδρομικούς διαδρόμους, καλύπτονται από συστήματα σηματοδότησης τηλεδιοίκησης με χρήση ETCS. Υπενθυμίζεται ότι από 20 Οκτωβρίου 2023 με την παράδοση του τελευταίου τμήματος του σύγχρονου ηλεκτρονικού τύπου συστήματος σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης από Οινόη ως Τιθορέα καθώς επίσης και του αναβαθμισμένου κέντρου ελέγχου κυκλοφορίας του τμήματος

ΣΚΑ-Τιθορέα ολοκληρώθηκε η σύμβαση 717 με εξαίρεση το τμήμα που καταστράφηκε από τις πρόσφατες φυσικές καταστροφές.

Και επίσης στις 19 Δεκεμβρίου 2023 με την ολοκλήρωση από την ΕΡΓΟΣΕ της σύμβασης 10005 που αφορά στην εγκατάσταση εξοπλισμού ETCS επί γραμμής στα τμήματα ΣΚΑ-Τιθορέα, Δομοκός-Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας και Οινόη-Χαλκίδα εκπληρώθηκε εντός χρονοδιαγράμματος ο στόχος που είχε τεθεί. στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών συνεχίζουμε να εργαζόμαστε εντατικά, μεθοδικά και με σχέδιο για την ανάταξη, την αναβάθμιση και την ενίσχυση του επιπέδου ασφαλείας του ελληνικού σιδηροδρόμου.

Σας ευχαριστώ πολύ.