



Αθήνα, 22 Ιουνίου 2022

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς τους κ.κ. Υπουργούς

Υποδομών & Μεταφορών

Οικονομικών

ΘΕΜΑ: Θα επαναλειτουργήσετε το σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκης-Κομοτηνής-Αλεξανδρούπολης;

Η Θράκη και η Ροδόπη συνδέονταν σιδηροδρομικά με την Θεσσαλονίκη από το 1897 και με την υπόλοιπη Ελλάδα από το 1916, μέσω της γραμμής που κατασκευάστηκε μεταξύ των ετών 1890 και 1897 από Γαλλο-βελγική εταιρεία και που συνέχιζε να βελτιώνεται και να συντηρείται ανάλογα με τις ανάγκες που κατά καιρούς προέκυπταν.

Το σιδηροδρομικό αυτό δίκτυο ήταν πολύτιμο γιατί συνέδεε την ακριτική μας περιοχή με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα, διευκόλυνε την μεταφορά εμπορευμάτων και εξασφάλιζε την μετακίνηση πολιτών με χαμηλό οικονομικό κόστος. Άλλωστε, για τους λόγους αυτούς το τρένο είχε εδραιωθεί στη συνείδηση της κοινωνίας ως το μέσο που κάλυπτε τις ανάγκες μετακίνησης των πιο αδύναμων οικονομικά στρωμάτων, των φοιτητών και των νέων εν γένει ανθρώπων.

Δυστυχώς, για μεγάλο χρονικό διάστημα το σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκης-Κομοτηνής-Αλεξανδρούπολης υποβαθμίστηκε, με τις εργασίες συντήρησης να περιορίζονται, τη μεταφορά εμπορευμάτων να σταματά και τα δρομολόγια να μειώνονται δραματικά μέχρι που το 2019 διακόπηκαν οριστικά, με πρόσχημα μια διετή συντήρηση που δεν ολοκληρώθηκε ποτέ. Αποτέλεσμα όλων αυτών ήταν να απαξιωθεί στη συνείδηση της κοινωνίας το τρένο σε όφελος των άλλων μέσων μεταφοράς.

Και ενώ οι πολίτες βιώνουν την τελευταία τριετία την σιδηροδρομική απομόνωση της περιοχής οι Υπουργοί Οικονομικών και Υποδομών-Μεταφορών εξέδωσαν την αριθ. Φ12.1/355250/08.12.2021 Απόφαση, με την οποία εμφάνισαν το σιδηροδρομικό δίκτυο Θεσσαλονίκης – Κομοτηνής - Αλεξανδρούπολη ως ενεργό. Ενώ, στην πραγματικότητα, όλοι γνωρίζουν πως το ένα και μοναδικό σιδηροδρομικό δρομολόγιο που εκτελείται ημερησίως φτάνει μόλις έως την Δράμα, από όπου μπορεί να συνεχίσει κανείς μονάχα οδικώς έως την Αλεξανδρούπολη, με λεωφορεία του ΟΣΕ που δεν χρησιμοποιούνται από κανέναν παρά το χαμηλό κόμιστρο, αφού χρειάζονται πάνω από δέκα ώρες για να διανύσουν όλη τη διαδρομή.

Επιπρόσθετα, είναι γνωστό πως ο ΟΣΕ έχει πια συνταξιοδοτήσει ή μετακινήσει το σύνολο του προσωπικού του που εργάζονταν στο συγκεκριμένο σιδηροδρομικό δίκτυο.

Όλα αυτά αποτελούν πραγματικό εμπαιγμό για τους πολίτες της περιοχής που βλέπουν το σιδηροδρομικό δίκτυο να εγκαταλείπεται ενώ οι σχεδιασμοί της Κυβέρνησης για την κατασκευή της σιδηροδρομικής Εγνατίας δεν τους καθησυχάζουν, γιατί με τον τρόπο που κινούνται παραπέμπουν στο μακρινό και απροσδιόριστο μέλλον. Αυτό ακριβώς καθιστά ακόμα πιο αναγκαία την άμεση επαναλειτουργία της υπάρχουσας γραμμής στην πράξη και όχι στα έγγραφα και στις αποφάσεις των υπουργείων.

Η αναβάθμιση και η ενίσχυση των σιδηροδρομικών υποδομών μιας ακριτικής και υποβαθμισμένης περιοχής όπως η περιφέρεια της ΑΜ-Θ, θα είχε τεράστια σημασία για την τοπική οικονομία και την ανάπτυξη της, ενώ θα ενίσχυε παράλληλα την γεωπολιτική της θέση και θα αξιοποιούσε το πιο ισχυρό συγκριτικό της πλεονέκτημα, αυτό της της διασυννοριακότητας που διαθέτει η περιοχή. Δυστυχώς όμως αυτά δεν βρίσκονται στους σχεδιασμούς και στις προτεραιότητες της σημερινής κυβέρνησης. Κατόπιν τούτων,

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. Θα ολοκληρώσουν και πότε την συντήρηση του υφιστάμενου σιδηροδρομικού δικτύου της περιοχής ώστε να είναι δυνατή η επαναλειτουργία του;

2. Τι μέτρα θα πάρουν ώστε το δίκτυο αυτό να καταστεί εκ νέου ενεργό όπως το χαρακτηρίζετε και στην αριθμ.Φ12.1/355250/08.12.2021 Απόφασή σας;

Οι ερωτώντες βουλευτές

Χαρίτου Δημήτρης (Τάκης)

Αβραμάκης Ελευθέριος

Αλεξιάδης Τρύφων

Αμανατίδης Ιωάννης

Αναγνωστοπούλου Αθανασία

Αυλωνίτης Αλέξανδρος-Χρήστος

Γκιόλας Ιωάννης

Δρίτσας Θεόδωρος

Κασιμάτη Ειρήνη

Καφαντάρη Χαρά

Μάλαμα Κυριακή

Μπάρκας Κωνσταντίνος

Μωραΐτης Αθανάσιος

Νοτοπούλου Αικατερίνη

Ξενογιαννακοπούλου Μαριλίζα

Παπαδόπουλος Αθανάσιος

Πέρκα Θεοπίστη

Πολάκης Παύλος

Πούλου Παναγιού

Ραγκούσης Ιωάννης

Σκουρολιάκος Παναγιώτης

Τριανταφυλλίδης Αλέξανδρος

Τσίπρας Γεώργιος

Φάμελος Σωκράτης

Φύλης Νικόλαος

Φωτίου Θεανώ

Χρηστίδου Ραλλία