

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 2074
Αριθμ. Πρωτ. Αίτησ. Κατ. Εγγράφων: 102
Ημερομ. Κατάθεσης: 2/12/2023



**ΒΟΥΛΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΩΝ
ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΕΥΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ
ΠΑΣΟΚ - ΚΙΝΗΜΑ ΑΛΛΑΓΗΣ**

2-12-2023

ΕΡΩΤΗΣΗ & ΑΙΤΗΣΗ ΚΑΤΑΘΕΣΗΣ ΕΓΓΡΑΦΩΝ

ΠΡΟΣ τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών Χρήστο Σταϊκούρα

ΘΕΜΑ: «Ακριβή χρονοδιαγράμματα για τη χρηματοδότηση και ολοκλήρωση έργων αναβάθμισης, βελτίωσης και υποστήριξης των Σιδηροδρομικών Δικτύων της χώρας-Απουσία Σιδηροδρομικού Δικτύου στη Βόρεια Ελλάδα».

Κύριε Υπουργέ,

Άξονας Αθήνα - Θεσσαλονίκη

Στις 28.02.2023, μετά τη σιδηροδρομική τραγωδία στα Τέμπη που βύθισε σε βαρύ πένθος τη χώρα μας, η κυβέρνηση προέβη στη διακοπή των επιβατικών δρομολογίων στην κεντρική γραμμή «Αθήνα - Θεσσαλονίκη». Η επανεκκίνηση των δρομολογίων έγινε τον Απρίλιο του 2023, σε περιορισμένο αρχικά αριθμό, αλλά σε μόνιμη βάση με χαμηλότερες ταχύτητες συγκριτικά με αυτές προ του τραγικού δυστυχήματος.

Στις 09.09.2023 λόγω των καταστροφικών πλημμυρικών φαινομένων στη Θεσσαλία (κακοκαιρία Daniel) εκτεταμένες ζημιές στο δίκτυο είχαν ως αποτέλεσμα την εκ νέου διακοπή των δρομολογίων.

Πρόσφατα ο διευθύνων σύμβουλος του ΟΣΕ, αλλά και ο Πρωθυπουργός από το βήμα της Βουλής, δήλωσε ότι από τον Δεκέμβριο θα ξεκινήσει η επαναλειτουργία του κεντρικού άξονα «Αθήνα – Θεσσαλονίκη» σε μία από τις δύο γραμμές που διαθέτει ο άξονας (γραμμή καθόδου) για διέλευση με μικρές ταχύτητες, ενώ ταυτόχρονα εκτελούνται εργασίες οριστικής αποκατάστασης στην δεύτερη γραμμή ανόδου. Μάλιστα σημείωσε, πως όταν ολοκληρωθεί η οριστική αποκατάσταση της δεύτερης γραμμής, θα ξεκινήσουν οι εργασίες οριστικής αποκατάστασης για την πρώτη γραμμή.

Η συνολική επαναφορά της σιδηροδρομικής σύνδεσης στην κανονική λειτουργική κατάσταση, σύμφωνα με δηλώσεις των υπευθύνων εκτιμάται ότι θα υπερβεί τα 2 έτη, χωρίς να διευκρινίζεται κάτω από ποιες συνθήκες και κανονισμούς ασφάλειας θα λειτουργεί η επιβατική αμαξοστοιχία στο διάστημα αυτό.

Κύριε Υπουργέ, εδώ και πολλά χρόνια το σιδηροδρομικό δίκτυο βορείου Ελλάδος βρίσκεται σε καθεστώς πλήρους εγκατάλειψης.

Δυτική Μακεδονία

Στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Δυτικής Μακεδονίας και πιο συγκεκριμένα στον άξονα «Θεσσαλονίκη – Φλώρινα» δεν πραγματοποιούνται επιβατικά δρομολόγια προς Έδεσσα και Φλώρινα.

Ανατολική Μακεδονία & Θράκη

Στην Ανατολική Μακεδονία & Θράκη η κεντρική γραμμή «Θεσσαλονίκης – Αλεξανδρούπολη» δεν λειτουργεί εδώ και χρόνια. Οι αμαξοστοιχίες από Θεσσαλονίκη καταλήγουν στη Δράμα, δεδομένου ότι το υφιστάμενο σιδηροδρομικό δίκτυο μεταξύ Δράμας και Ξάνθης είναι εκτός λειτουργίας, με αποτέλεσμα η ΠΑΜΘρ, να είναι εκτός σιδηροδρομικής σύνδεσης, αλλά και η χώρα να μην έχει βόρεια και ανατολική εμπορευματική έξοδο.

Ταυτόχρονα, έχει ανακοινωθεί, πως υπάρχει σχεδιασμός για την δημιουργία νέων γραμμών στην ΠΑΜΘρ, από Θεσσαλονίκη προς Καβάλα, και από Καβάλα προς Τοξότες, συνδέοντας την πόλη και το λιμάνι με τον σιδηρόδρομο, μέσω του δικτύου υπερεθνικής σημασίας Sea2Sea που αναμένεται να χρηματοδοτηθεί μέσω του Sea2Sea (Θεσσαλονίκη – Καβάλα – Αλεξ/πολη – Μπουργκάς – Βάρνας – Ρούσε).

ΣΔΙΤ συντήρησης Βόρειου Άξονα

Για τη συντήρηση του δικτύου της Βόρειας Ελλάδας εξαγγέλθηκε πρώτη φορά το 2022 αντίστοιχο έργο με τη διαδικασία Σύμπραξη Δημόσιου & Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ), το οποίο αφορά το δίκτυο «Φλώρινα – Πλατύ» και «Στρυμόνας – Αλεξανδρούπολη», με αντικείμενο την ανακαίνιση, αναβάθμιση και συντήρηση του αντίστοιχου σιδηροδρομικού άξονα. Το έργο δεν προχώρησε μέχρι σήμερα και όσον αφορά στην χρηματοδότηση του έχουν εξασφαλιστεί πόροι από το ταμείο ανάκαμψης, όμως σύμφωνα με δημοσιεύματα σχετικά με την αναθεώρηση του «Ελλάδα 2.0» και την αφαίρεση του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού ΣΔΙΤ, δημιουργούν ερωτηματικά για τη δυνατότητα υλοποίησής του.

Παράπλευρες συνέπειες - Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης (Σ.Σ.Θ.)

Στο εσωτερικό του Σιδηροδρομικού Σταθμού Θεσσαλονίκης (Σ.Σ.Θ.) (Μοναστηρίου 28) εδρεύουν επιχειρήσεις με δεκάδες εργαζόμενους. Η δραματική μείωση της επιβατικής κίνησης τις οδηγεί σε οικονομικό μαρασμό με αποτέλεσμα την επισφάλεια των θέσεων εργασίας και την εμπορική «ερήμωση» του ΣΣΘ. Η απουσία χρονοδιαγράμματος επανεκκίνησης των δρομολογίων (αριθμός δρομολογίων κλπ) προκαλεί έντονη ανησυχία σε εργαζόμενους και επιχειρηματίες, οι οποίοι παρά τις διαρκείς και συντονισμένες τους ενέργειες προς την κυβέρνηση, διαπιστώνουν πλήρη αδράνεια στη λήψη μέτρων που να διασφαλίζουν την υγιή πορεία των επιχειρήσεών τους.

Κατόπιν των ανωτέρω :

Ερωτάται ο κ. Υπουργός :

1. Αφού η πλήρης αποκατάσταση της σιδηροδρομικής σύνδεσης «Αθήνα – Θεσσαλονίκη» εκτιμάται ότι θα χρειαστεί τουλάχιστον 2 έτη.
 - 1.1 Ποιο είναι το αναλυτικό χρονοδιάγραμμα της σταδιακής λειτουργίας της εμπορικής και επιβατικής κυκλοφορίας μέχρι και την οριστική αποκατάσταση σε επίπεδα προ του δυστυχήματος των Τεμπών;
 - 1.2 Δεδομένου ότι κινδυνεύει με «ερημοποίηση» ο Σ.Σ.Θ., τι μέτρα σκοπεύετε να πάρετε για την στήριξη των πληττόμενων επιχειρήσεων και των εργαζόμενων σε αυτές;
2. Σχετικά με το έργο συντήρησης του δικτύου του βόρειου άξονα.
 - 2.1 Σε ποιο στάδιο βρίσκεται το έργο; Αληθεύουν ή όχι δημοσιεύματα που θέλουν να έχει απενταχθεί η χρηματοδότηση του από το «Ελλάδα 2.0»;
 - 2.2 Στην περίπτωση αυτή, υπάρχει νέο χρηματοδοτικό μοντέλο;

- 2.3 Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα επαναλειτουργίας της σιδηροδρομικής σύνδεσης «Θεσσαλονίκη – Φλώρινα»;
- 2.4 Ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα επαναλειτουργίας της σιδηροδρομικής σύνδεσης «Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη» και ποιοι είναι οι λόγοι της υπέρμετρης καθυστέρησης για την προκήρυξη της συγκεκριμένης δράσης;
3. Δεδομένου ότι η ασφάλεια του σιδηροδρομικού δικτύου πρέπει να αποτελεί βασική προτεραιότητα και προϋπόθεση για τη λειτουργία του, ποια είναι τα επιπλέον μέτρα που έχει λάβει η κυβέρνηση και ποιο είναι το χρονοδιάγραμμα υλοποίησής τους;

Οι ερωτώντες Βουλευτές

Ανδρουλάκης Νικόλαος

Πάνας Απόστολος