

Αριθμ. Πρωτ. ΕΡΩΤΗΣΕΩΝ: 6278
Ημερομ. Κατάθεσης: 6/8/2024



ΕΡΩΤΗΣΗ

Αθήνα, 6/8/2024

Του: Βιλιάρδου Βασιλείου, Βουλευτή Β1' Βορείου Τομέα Αθηνών

ΠΡΟΣ: Τον κ. Υπουργό Υποδομών και Μεταφορών

ΘΕΜΑ: «Κρίσιμη η κατάσταση στον Ελληνικό Σιδηρόδρομο λόγω ελλείψεων τροχαίου υλικού, λόγω μη επαναλειτουργίας μεγάλου μέρους του δικτύου μετά το δυστύχημα στα Τέμπη και την κακοκαιρία «Ντάνιελ», καθώς και λόγω της συρρίκνωσης των νέων σιδηροδρομικών έργων»

Κύριε Υπουργέ,

Μέλη του Προεδρείου του ΔΣ του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου, σε επικοινωνία τους μαζί μας, πέραν του Δελτίου Τύπου που μας κοινοποίησαν, «έκρουσαν τον κώδωνα του κινδύνου» για σοβαρές παθογένειες που ταλανίζουν τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο, ενάμιση χρόνο μετά το τραγικό δυστύχημα των Τεμπών. Θεωρούν ως μεγάλα προβλήματα, την τραγική κατάσταση στην οποία βρίσκεται μεγάλο μέρος από το υπάρχον τροχαίο υλικό που εξυπηρετεί τους Προαστιακούς Σιδηροδρόμους Αθηνών και Θεσσαλονίκης και τις περιφερειακές γραμμές του δικτύου (όσες ακόμα είναι εν ενεργεία), καθώς και την συνεχιζόμενη μη επαναλειτουργία μεγάλου μέρους του τελευταίου, μετά το πρόσφατο σιδηροδρομικό δυστύχημα στα Τέμπη και την καταστροφική για τις υποδομές της Κεντρικής Ελλάδας κακοκαιρία «Ντάνιελ».

Όσον αφορά στο τροχαίο υλικό του σιδηροδρόμου, η κατάσταση στον τομέα συντήρησης και διαχείρισης του τροχαίου υλικού που εξυπηρετεί τις γραμμές του Προαστιακού/Περιφερειακού Σιδηροδρόμου Αθήνας και Θεσσαλονίκης και τις υπόλοιπες περιφερειακές γραμμές του δικτύου κρίνεται από τα μέλη του Προεδρείου του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου ότι είναι σχεδόν δραματική. Παρουσιάζονται, όπως μας καταγγέλλουν, συνέχεια, σοβαρά προβλήματα βλαβών, αβαριών και υπερθερμάνσεων, με εξαγωγή καπνού και κίνδυνο εκδήλωσης πυρκαγιάς, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα την ακύρωση δρομολογίων, την απογοήτευση των επιβατών, την αναξιοπιστία της υπηρεσίας του Προαστιακού και την συνεχιζόμενη δυσφήμιση του Σιδηροδρόμου, εν γένει. Παράλληλα, η διαθεσιμότητα του εν λόγω τροχαίου υλικού, όπου αφορά στις ηλεκτρικές αυτοκινητάμαξες Siemens-Desiro, στις ντιζελοκίνητες αυτοκινητάμαξες «Railbus» Stadler και στις αντίστοιχες MAN 2000, μας αναφέρθηκε από τους τελευταίους ότι έχει μειωθεί δραματικά. Παρ' όλο το μειωμένο αριθμό δρομολογίων, φαίνεται ότι δεν μπορεί να εξασφαλιστεί το κατάλληλο υλικό τροχών για την ασφαλή διεξαγωγή του συνόλου αυτών των δρομολογίων, με αποτέλεσμα, σε κάποιες περιπτώσεις, να δρομολογείται ακατάλληλο τροχαίο υλικό για τα συγκεκριμένα δρομολόγια. Το προαναφερθέν γεγονός έχει σοβαρές επιπτώσεις στην ποιότητα εξυπηρέτησης (υπεραστικού

τύπου συρμοί στον Προαστιακό Λάρισας-Θεσσαλονίκης) αλλά και στην ασφάλεια (συρμοί “Railbus” αντί ηλεκτρικοί συρμοί Desiro στην διαδρομή Άνω Λιόσια - Κάντζα με τις μεγάλες κλίσεις και τη μεγάλη επιβατική κίνηση). Υφίσταται, όπως μας καταγγέλλουν περαιτέρω οι ως άνω, ο επιπλέον κίνδυνος, το υφιστάμενο τροχαίο υλικό να συμπληρώσει τον κύκλο ζωής του πριν αντικατασταθεί με νέο, δεδομένου ότι μεσολαβεί πολύς χρόνος μεταξύ της παραγγελίας και της παράδοσης των παραγγελθέντων τροχαίων υλικών.

Εάν, δε, συνεκτιμηθούν στα παραπάνω αναφερόμενα και οι πρόσθετες ανάγκες που γεννώνται για ηλεκτρικούς συρμούς «προαστιακού τύπου», λόγω των νέων υπό κατασκευή κλάδων του Προαστιακού, αλλά και της επέκτασης της ηλεκτροκίνησης σε αρκετές περιφερειακές γραμμές, προκύπτει η ανάγκη, πέραν της επίστευσης της συντήρησης του τροχαίου υλικού που χρησιμοποιεί η Hellenic Train, για άμεση ενεργοποίηση της πρόβλεψης που υπάρχει στη σύμβαση για τις ΥΓΟΣ (Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας) μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και Hellenic Train (που υπεγράφη το 2022) και αφορά σε προμήθεια 20 νέων συρμών Προαστιακού/Περιφερειακού Σιδηροδρόμου με ηλεκτρική έλξη ή και υδρογόνου. Προβλέπεται, όπως μας ενημερώνει το Προεδρείο του ΔΣ του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου ότι, η σχετική προμήθεια θα γίνει από την ΓΑΙΑ-ΟΣΕ (από του χρόνου Νέος Ενιαίος ΟΣΕ), ενώ, υποτίθεται ότι η Hellenic Train θα εκμισθώσει τους συρμούς αυτούς, προκαταβάλλοντας ένα μέρος των μισθωμάτων. Για το τελευταίο προκύπτει το εύλογο ερώτημα αν τα προαναφερθέντα θα υλοποιηθούν.

Η επέκταση της ηλεκτροκίνησης στο τμήμα Κιάτο - Αίγιο, μαζί με την ανάταξη των κλάδων Παλαιοφαρσάλου - Καλαμπάκας και Λάρισας - Βόλου με ηλεκτροκίνηση, θα αυξήσουν το πρόβλημα, αν δεν οδηγήσουν και σε αδυναμία εξυπηρέτησης ορισμένων από αυτές τις γραμμές, κρίνουν τα μέλη του Προεδρείου του ΔΣ του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου. Εάν, λοιπόν, δεν εκκινήσουν άμεσα οι διαδικασίες για την εν λόγω προμήθεια και την εξεύρεση τρόπων χρηματοδότησής της (από τα χρηματοδοτικά εργαλεία που χρησιμοποιήθηκαν και για τις προμήθειες των ηλεκτρικών λεωφορείων Αθηνών και Θεσσαλονίκης), σε 3 χρόνια περίπου από σήμερα, όπως εκτιμά το Προεδρείο του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου, υπάρχει ο κίνδυνος να μείνει το ηλεκτροκίνητο δίκτυο χωρίς συρμούς τρένων.

Εξ' άλλου, προκαλούνται εύλογα ερωτήματα στους ως άνω φίλους του σιδηροδρόμου για τους λόγους που καθυστερεί τόσο πολύ η ανάταξη/ανακατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στη Θεσσαλία, καθώς και για τους λόγους που δεν έχουν λειτουργήσει με συρμούς τρένων, μετά το δυστύχημα στα Τέμπη, οι σιδηροδρομικές γραμμές Λιανοκλάδι – Λαμία - Στυλίδα και Τιθορέα – Μπράλος - Λιανοκλάδι. Σημειωτέο ότι, οι ανωτέρω φίλοι του σιδηροδρόμου γνωρίζουν, πως οι επιβάτες ταλαιπωρούνται με τα μισθωμένα λεωφορεία που έχουν αντικαταστήσει τους συρμούς στα δρομολόγια αυτά, τα οποία λεωφορεία διανύουν τις παραπάνω αποστάσεις σε πολλαπλάσιο χρόνο. Ακόμα, προκύπτουν επιπλέον ερωτήματα για τους λόγους που δεν τηρούνται με αξιοπιστία οι χρόνοι των δρομολογίων, ενώ, απάντηση ζητούν οι ανωτέρω φίλοι του σιδηροδρόμου και για τους λόγους που δεν σταθμεύουν τα ως άνω λεωφορεία καν στα καθορισμένα σημεία να παραλάβουν επιβάτες. Το παράδοξο που καταγγέλλεται είναι πως τα παραπάνω συμβαίνουν, ενώ ο ΟΣΕ έχει δώσει τις ως άνω γραμμές δρομολογίων στην κυκλοφορία, κατά τις δηλώσεις του Προεδρείου του ΔΣ του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου. Αυτή η καταχρηστική πρακτική κρίνεται από τους ανωτέρω φίλους του σιδηροδρόμου, ως απαράδεκτη, κρίνουν, δε οι τελευταίοι ότι, λόγω αυτής της καταχρηστικής συμπεριφοράς εις βάρος των επιβατών, πρέπει να καταργηθεί στη Σύμβαση για τις ΥΓΟΣ η ευχέρεια που παρέχεται στον Πάροχο να αντικαθιστά τραίνα με λεωφορεία, χωρίς σαφείς αιτιάσεις και κριτήρια στα προβλεπόμενα δρομολόγια που εξυπηρετεί. Στα παραπάνω πλαίσια, είναι απορίας άξιο, πότε θα δοθούν στην κυκλοφορία δρομολόγια στις ακριτικές περιοχές αλλά και στην Πελοπόννησο.

Επιπλέον, ένα άλλο θέμα που απασχολεί και προβληματίζει εντονότατα τους φίλους του σιδηροδρόμου, είναι η συρρίκνωση των σιδηροδρομικών έργων εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης του δικτύου, που η ίδια η Κυβέρνηση είχε επανειλημμένα εξαγγείλει, μέχρι προ διετίας. Ακόμα κι αν ληφθεί υπόψη η ανάγκη ανάταξης των καταστροφών του δικτύου στη Θεσσαλία, λόγω της κακοκαιρίας Daniel, και πάλι, κρίνεται ότι το υπόλοιπο πρόγραμμα ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου έχει ψαλιδιστεί απαράδεκτα πολύ, την ίδια στιγμή, που για τους αυτοκινητόδρομους ρέει άφθονο το χρήμα και συνεχώς προγραμματίζονται και νέοι. Στα προηγούμενα πλαίσια, οι ως άνω φίλοι του σιδηροδρόμου κάνουν λόγο για την κωλυσιεργία της ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Πατρών – Πύργου προϋπολογιζόμενου κόστος 100 εκατομμυρίων ευρώ, περίπου, η οποία είχε εξαγγελθεί τον περασμένο Απρίλιο, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2027. Πέραν του τελευταίου, μας έγινε αναφορά και για απαραίτητα έργα που δεν έχουν εξασφαλίσει χρηματοδότηση, όπως η σιδηροδρομική σύνδεση της 6ης προβλήτας του λιμένα Θεσσαλονίκης, ο Δυτικός Προαστιακός Σιδηρόδρομος Θεσσαλονίκης, αλλά και η επέκταση του Προαστιακού της Αθήνας προς το Λαύριο και το λιμάνι του.

Στο ανωτέρω Δελτίο Τύπου του Συλλόγου Φίλων Σιδηροδρόμου, αναφέρεται, πως σύντομα, θα έχουμε το πυκνότερο δίκτυο αυτοκινητόδρομων στην Ευρώπη, αν υπολογίσουμε τους κατοίκους που θα αντιστοιχούν σε κάθε χιλιόμετρο αυτών των αυτοκινητοδρόμων, αλλά και τον νησιωτικό χαρακτήρα της χώρας μας. Κρίνουν οι φίλοι του σιδηροδρόμου ότι, η υπερανάπτυξη του οδικού δικτύου μετακίνησης υπερχρηματοδοτείται από τα δημόσια οικονομικά. Διογκώνεται το πλήθος οδικών κατασκευών και η δαπάνη για την συντήρησή τους, με τον συγκεκριμένο τρόπο μετακίνησης να είναι πολύ πιο δαπανηρός για τους πολίτες, κατόχους ΕΙΧ επιβατικών και μη, λόγω του κόστους των διοδίων και των δαπανών για καύσιμα. Αντίθετα, όσον αφορά στον κατά πολύ φθηνότερο για τους μη εύπορους πολίτες σιδηρόδρομο, απέχουμε πολύ από τα στάνταρ των ευρωπαϊκών χωρών, αφού, ενώ το 2010 είχαμε υπό εκμετάλλευση ένα δίκτυο μήκους 2.200 χιλιομέτρων, περίπου, μήκος αρκετά μικρό, συγκρινόμενο με τα δίκτυα των άλλων ευρωπαϊκών χωρών, σήμερα, έχουμε υπό εκμετάλλευση μόλις 1.000 χιλιόμετρα γραμμών περίπου (και λίγα περισσότερα αποκλειστικά για εμπορευματικό έργο). Δηλαδή, άνετα βγαίνει το συμπέρασμα ότι **οι επενδύσεις στην σιδηροδρομική μεταφορά είναι δυσανάλογα μικρές σε σχέση με τις επενδύσεις στην οδική. Η δε συγκεκριμένη δυσμενής διάκριση ευνοεί μόνον τους «ολιγάρχες» εργολάβους δημοσίων έργων, όπως επίσης συμπεραίνεται ολιστικά.** Αυτή η σύγκριση καταδεικνύει τις λανθασμένες επιλογές και τις αρνητικές επιπτώσεις που έχει η ακολουθούμενη στη χώρα μας πολιτική επί των μεταφορών, ιδιαίτερα, αν λάβουμε υπ' όψη μας τις επιπτώσεις που έχει η πολιτική αυτή στην ανταγωνιστικότητα της εθνικής μας οικονομίας, στην ρύπανση του περιβάλλοντος, και στην αύξηση, αντί για μείωση, των εκπεμπόμενων ρύπων.

Με δεδομένα όλα τα παραπάνω,

Ερωτάται ο κ. Υπουργός:

1. Ποιες πρωτοβουλίες θα λάβετε για την αποκατάσταση των ελλείψεων σε κατάλληλο για κάθε τύπο σιδηροδρομικού συρμού τροχαίο υλικό, ενόψει του σοβαρού ενδεχόμενου καθήλωσης των σιδηροδρόμων σε αρκετά δρομολόγια, η οποία ήδη ανακύπτει, όπως παρατηρείται, εξ' αιτίας της ως άνω αιτίας, στις παραπάνω αναφερόμενες περιπτώσεις;

2. Για ποιους λόγους καθυστερεί τόσο πολύ η ανάταξη/ανακατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου στη Θεσσαλία και για ποιους λόγους δεν έχουν λειτουργήσει με συρμούς τρένων, μετά το δυστύχημα στα Τέμπη, οι σιδηροδρομικές γραμμές Λιανοκλάδι – Λαμία - Στυλίδα και Τιθορέα – Μπράλος - Λιανοκλάδι, αφού, το εκεί υπάρχον σιδηροδρομικό δίκτυο έχει δοθεί στην κυκλοφορία;
3. Προτίθεσθε να καταργήσετε στη Σύμβαση για τις ΥΓΟΣ την ευχέρεια που παρέχεται στον Πάροχο να αντικαθιστά, υπό καθεστώς αυθαιρεσίας, κατά το δοκούν, στα δρομολόγια που εκμεταλλεύεται τα τρένα με λεωφορεία, χωρίς σαφώς προδιαγεγραμμένες αιτιάσεις και κριτήρια;
4. Πότε προγραμματίζεται η έναρξη εργασιών ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής Πατρών – Πύργου, η οποία είχε εξαγγελθεί τον περασμένο Απρίλιο, με ορίζοντα ολοκλήρωσης το 2027;
5. Πότε θα επαναλειτουργήσουν με συρμούς τρένου τα δρομολόγια στις ακριτικές γραμμές Έδεσσα - Φλώρινα και Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο;
6. Πότε προγραμματίζεται η έναρξη της εκκρεμούς, εδώ και πολλά χρόνια, ανακατασκευής προς επαναλειτουργία της γραμμής Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη, στο τμήμα της ανατολικά των Σερρών;
7. Γιατί εγκαταλείφθηκε η υπεσχymένη ανάταξη προς επαναλειτουργία της σιδηροδρομικής γραμμής Κόρινθος – Άργος - Ναύπλιο; Έχετε την πρόθεση να λάβετε τις απαραίτητες πρωτοβουλίες για να επαναλειτουργήσει άμεσα η ανωτέρω σιδηροδρομική γραμμή;
8. Προτίθεσθε να προβείτε σε επενδύσεις προς την κατεύθυνση της διεύρυνσης του δικτύου των σιδηροδρομικών επιβατικών και εμπορικών μεταφορών προς κάθε αστικό κέντρο της Επικράτειας, προκειμένου, αφενός, να επωφεληθούν από το μικρότερο κόστος υπεραστικής μετακίνησης οι μη εύποροι και εμπερίστατοι συμπολίτες μας, και αφετέρου, για να προκληθεί αύξηση στην ανταγωνιστικότητα της εθνικής μας οικονομίας λόγω του χαμηλότερου κόστους των εμπορικών μεταφορών με σιδηρόδρομο, αλλά και για να προκληθεί η επιθυμητή μείωση στα αριθμητικά μεγέθη των εκπεμπόμενων ρύπων;
9. Έχει εξασφαλιστεί χρηματοδότηση για την σιδηροδρομική σύνδεση της 6ης προβλήτας του λιμένα Θεσσαλονίκης με την ενδοχώρα, για τον Δυτικό Προαστιακό Σιδηρόδρομο της Θεσσαλονίκης, αλλά και για την επέκταση του Προαστιακού της Αθήνας προς το Λαύριο και το λιμάνι του; Αν ναι, πότε προβλέπεται να ξεκινήσουν τα σχετικά έργα κατασκευής του σχετικού σιδηροδρομικού δικτύου και η αγορά των σχετικών συρμών;
10. Προτίθεσθε να επενδύσετε σε υποδομές σύστασης σύγχρονου και λειτουργικού σιδηροδρομικού δικτύου, που θα είναι σε θέση να υποστηρίξει εμπορευματικές μεταφορές, συνδέοντας το λιμάνι του Πειραιά με την ελληνική ενδοχώρα αλλά και την ηπειρωτική Ευρώπη, με σκοπό να προκληθούν **ελκυστικά κίνητρα χρήσης του λιμανιού του Πειραιά ως του πιο χαμηλού από πλευράς μεταφορικού κόστους διαμετακομιστικού κέντρου για τις εμπορικού τύπου μεταφορές**; Αν όχι, ποιοι είναι οι λόγοι;

Ο ερωτών Βουλευτής

ΒΙΛΙΑΡΔΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ