



Αθήνα, 11.10.2024

Ερώτηση
προς τον Υπουργό Υποδομών & Μεταφορών

Θέμα: Ζητήματα ασφαλείας ενόψει της έναρξης λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης

Βρισκόμαστε ενάμιση μήνα πριν την 30^η Νοεμβρίου 2024, ημερομηνία που, σύμφωνα με τις τελευταίες διαβεβαιώσεις του Πρωθυπουργού και των αρμόδιων Υπουργών, το πολύπαθο Μετρό Θεσσαλονίκης θα παραδοθεί στο κοινό.

Βρισκόμαστε όμως και σχεδόν 5 χρόνια μετά τη Διεθνή Έκθεση Θεσσαλονίκης του 2019, όταν ο Κ. Μητσοτάκης αποφάσισε να κάνει άνω – κάτω το σχεδιασμό χρόνων για in situ διατήρηση των αρχαιοτήτων, μετέθεσε το χρονοδιάγραμμα παράδοσης του έργου από το 2020 στις ‘καλένδες’ του 2023 – γιατί ας μην ξεχνάμε ότι ο Απρίλιος του 2023 ήταν το αρχικό ορόσημο της κυβέρνησης - , ‘πέταξε’ μελέτες και έργα αξίας 5 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ έδωσε και 100 εκ. ευρώ αποζημιώσεις στον εργολάβο του έργου.

Τελικά το μετρό θα λειτουργήσει 4 χρόνια μετά τον αρχικό προγραμματισμό. Παράλληλα, χάθηκε μια μοναδική ευκαιρία να ενταχθούν τα αρχαιολογικά ευρήματα στην καθημερινή δυναμική του αστικού ιστού, ενώ χάθηκε και δημόσιο χρήμα, με την πολιτική αφέλεια (;) της κυβέρνησης να αποδέχεται άκριτα τις όποιες αιτιάσεις εργολάβων για claims λόγω καθυστερήσεων.

Άραγε τα προβλήματα θα σταματήσουν εδώ; Πολλά είναι τα δημοσιεύματα στον Τύπο που εκφράζουν προβληματισμό και ανησυχία σε ό,τι αφορά την επερχόμενη λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης.

Να ξεκινήσουμε από το γεγονός της εκχώρησης της λειτουργίας του μέσου σε ιδιώτες, σε αντίθεση με το Μετρό της Αθήνας, το οποίο λειτουργεί επιτυχώς ως δημόσιος φορέας, αλλά και αντίθετα στον προγραμματισμό των προηγούμενων διοικήσεων του Μετρό Θεσσαλονίκης, όπου προβλεπόταν πρόσληψη τεχνικών συμβούλων και όχι ανάθεση του συνόλου της λειτουργίας σε ιδιώτες. Τελικά, η διαδικασία για την ανάθεση της λειτουργίας στη κοινοπραξία THEMA ολοκληρώθηκε το Σεπτέμβριο του 2023.

Δεδομένου ότι το Μετρό Θεσσαλονίκης θα είναι αυτόματο, δηλαδή χωρίς οδηγό, οι διεθνείς κανονισμοί ασφαλείας ορίζουν ότι πρέπει να γίνουν δοκιμαστικά δρομολόγια για 18 μήνες. Κάτι που δήλωνε το Μάιο του 2020, αλλά και το Σεπτέμβριο του 2021 και ο κ. Ταχιάος, ως Πρόεδρος τότε της Αττικό Μετρό. Τίθεται λοιπόν το εύλογο ερώτημα: Πώς εξασφαλίζεται η ασφαλής λειτουργία του έργου με 14 μήνες δοκιμαστικής λειτουργίας;

Ειδικά μάλιστα, όταν, όπως διαβάζουμε στον Τύπο, κατά τα πρόσφατα δοκιμαστικά δρομολόγια καταγράφονται δύο ατυχήματα. Τα δημοσιεύματα αναφέρονται σε εκτροχιασμό βαγονιού, με τη ζημιά να ανέρχεται περίπου σε 600 χιλιάδες ευρώ, ενώ σε ό,τι αφορά το δεύτερο ατύχημα, καταγράφηκε μετωπική σύγκρουση συρμών στο αμαξοστάσιο της Πυλαίας, ευτυχώς χωρίς

σημαντικές ζημιές. Σε κάθε περίπτωση, αν ενάμιση μήνα πριν από την έναρξη λειτουργίας του μέσου έχουμε ακόμα τέτοιες αστοχίες, δύσκολα θα φτάσει το Μετρό μέχρι τις 30 Νοεμβρίου στα απαιτούμενα επίπεδα ασφαλείας.

Προβληματισμός υπάρχει επίσης και σε σχέση με το αν είναι επαρκές το χρονικό διάστημα εκπαίδευσης του προσωπικού. Οι προσλήψεις ξεκίνησαν το Μάρτιο του 2024, είναι άραγε αυτό το διάστημα ικανό για να διασφαλίσει την ασφαλή λειτουργία του μέσου, όταν μάλιστα τα δοκιμαστικά δρομολόγια δεν έχουν ολοκληρωθεί ακόμα; Ειδικά όταν το σύστημα του μετρό δεν διαθέτει οδηγούς, θα είναι δηλαδή ένα υπερσύγχρονο σύστημα, δε θα έπρεπε να έχει προβλεφθεί η μέγιστη εξειδίκευση του προσωπικού;

Ελπίζουμε ειλικρινά, η προσπάθεια της κυβέρνησης να τηρηθεί το χρονοδιάγραμμα της 30^{ης} Νοεμβρίου για την έναρξη της λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης, να μην γίνεται εις βάρος της ομαλής και ασφαλούς έναρξης των δρομολογίων.

Με βάση τα παραπάνω, **ερωτάται ο αρμόδιος Υπουργός:**

- 1. Ενόψει της εμπορικής λειτουργίας του Μετρό Θεσσαλονίκης, έχουν γίνει τα απαραίτητα δοκιμαστικά δρομολόγια; Πόσο καιρό 'έτρεξαν' αυτά;**
- 2. Κατά τη διάρκεια των δοκιμαστικών δρομολογίων, υπήρξαν ατυχήματα; Αν ναι, ποιες οι συνθήκες των ατυχημάτων αυτών;**
- 3. Η κοινοπραξία THEMA, στην οποία ανατέθηκε η λειτουργία του Μετρό Θεσσαλονίκης, έχει καταθέσει δημόσια Οργανόγραμμα με τις θέσεις εργασίας; Πόσοι εργαζόμενοι χρειάζονται για τη λειτουργία του μέσου; Έχουν ολοκληρωθεί οι προσλήψεις; Πότε και πού εκπαιδεύτηκε το προσωπικό;**
- 4. Έχει παραλειφθεί από τη THEMA ολόκληρη η ηλεκτρομηχανολογική εγκατάσταση από την κατασκευάστρια εταιρία (H/M);**

Οι ερωτώντες Βουλευτές,

**Πέρκα Θεοπίστη (Πέτη)
Χαρίτσης Αλέξανδρος (Αλέξης)
Αναγνωστοπούλου Αθανασία (Σία)
Ζεϊμπέκ Χουσεϊν
Ηλιόπουλος Αθανάσιος (Νάσος)
Τζανακόπουλος Δημήτριος
Τζούφη Μερόπη
Τσακαλώτος Ευκλείδης
Φωτίου Θεανώ**