

4 Δεκεμβρίου 2012

ΕΡΩΤΗΣΗ

Προς: α) τον Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων κ. Κ. Χατζηδάκη και β) τον Υπουργό Ναυτιλίας κ. Κ. Μουσουρούλη

ΘΕΜΑ: Δημιουργία δικτύου θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη

Από το 2003 έχουν ξεκινήσει οι προσπάθειες αναβίωσης της αστικής θαλάσσιας συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη, η οποία αποτελούσε ορόσημο της πόλης και σύμβολο του δεσμού της με τη θάλασσα μέχρι τη δεκαετία του '60 οπότε καταργήθηκε. Παρά τις επανειλημμένες εξαγγελίες και μελέτες αλλά και την θετική στάση τόσο του πρώην Υπουργείου Υποδομών Μεταφορών & Δικτύων όσο και των αρχών της τοπικής αυτοδιοίκησης, το έργο δεν έχει υλοποιηθεί μέχρι σήμερα.

Τα δύο τελευταία χρόνια, έχουν γίνει εκ νέου κινήσεις για την επαναλειτουργία της θαλάσσιας αστικής συγκοινωνία στο Θερμαϊκό Κόλπο. Συγκεκριμένα, από το 2011 υπάρχει μελέτη σκοπιμότητας και βιωσιμότητας της ανάπτυξης θαλάσσιας αστικής συγκοινωνίας στο πολεοδομικό συγκρότημα Θεσσαλονίκης και την ευρύτερη περιοχή, η οποία πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών του πρώην Υπουργείου ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. για να αξιολογήσει τη διεθνή εμπειρία και να διαπιστώσει τη βιωσιμότητα στη βασική διαδρομή Δήμος Θερμαϊκού - Καλαμαριά - Κέντρο καθώς και να αποφανθεί για δρομολόγια, στάσεις, τιμολογιακή πολιτική και τις αναγκαίες λιμενικές υποδομές.

Σύμφωνα με τη μελέτη αυτή, η θαλάσσια αστική συγκοινωνία είναι απολύτως βιώσιμη καθώς αναμένεται να εξυπηρετεί 15.000 άτομα καθημερινά, με 6 караβάκια χωρητικότητας 200-300 ατόμων, εισιτήριο που θα κυμαίνεται μεταξύ 2 και 2,5 ευρώ (μη επιδοτούμενο) ενώ η διαδρομή θα διαρκεί 20 περίπου λεπτά. Το δε κόστος για την κατασκευή των 4 πρώτων στάσεων δεν ξεπερνά τα 5 εκατομμύρια ευρώ.

Εξάλλου, πάλι το 2011 πραγματοποιήθηκε και αρχιτεκτονικός διαγωνισμός ιδεών από το ΥΠΟ.ΜΕ.ΔΙ. για την κατασκευή των στάσεων επιβίβασης - αποβίβασης και τις υπόλοιπες εγκαταστάσεις στις προβλήτες των στάσεων, έκτοτε όμως το έργο δεν έχει προχωρήσει με ουσιαστικό τρόπο.

Τα αναμενόμενα οφέλη από την επαναφορά του δικτύου θαλάσσιας συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη περιλαμβάνουν τη μείωση του κυκλοφοριακού προβλήματος αλλά και της ατμοσφαιρικής, ηχητικής και οπτικής ρύπανσης, την εξοικονόμηση ενέργειας, την σημαντική εξοικονόμηση όχι μόνο χρημάτων αλλά και χρόνου για τους πολίτες που θα εξυπηρετούνται, κυρίως τους κατοίκους των δήμων που βρίσκονται γύρω από το Θερμαϊκό (Δήμοι Θερμαϊκού, Θέρμης, Πυλαίας –

ΚΑΤΕΡΙΝΑ ΜΑΡΚΟΥ

Βουλευτής Β' Περ. Θεσσαλονίκης – Δημοκρατική Αριστερά

Χορτιάτη και Δέλτα), αλλά και την αναβίωση της παραδοσιακής σχέσης της Θεσσαλονίκης με τη θάλασσα.

Κατόπιν των ανωτέρω, ερωτάσθε:

- 1) Σκοπεύετε να προχωρήσετε στην δημιουργία δικτύου θαλάσσιας συγκοινωνίας στη Θεσσαλονίκη; Ποιο το χρονοδιάγραμμα υλοποίησης του έργου;
- 2) Ποιος θα είναι ο φορέας διαχείρισης του έργου; Πότε αναμένεται η σύστασή του;
- 3) Ποιο νομικό σχήμα θα χρησιμοποιηθεί για την εκτέλεση και τη χρηματοδότηση του έργου (ΣΔΙΤ, παραχώρηση σε ιδιώτη έναντι ανταλλάγματος κλπ);
- 4) Έχετε εξετάσει το ενδεχόμενο να εντάξετε το έργο στα έργα προτεραιότητας του ΕΣΠΑ; Έχετε εξετάσει το ενδεχόμενο χρηματοδότησής του από το Πράσινο Ταμείο ή το Ε.Π. Περιβάλλον και Αειφόρος Ανάπτυξη, δεδομένης της σημαντικής περιβαλλοντικής του διάστασης;
- 5) Σκοπεύετε να προχωρήσετε στην εκπόνηση ειδικού νομικού πλαισίου που να διέπει τις θαλάσσιες αστικές συγκοινωνίες δεδομένων των ιδιαιτεροτήτων που παρουσιάζουν σε σχέση με τις τουριστικές ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες;
- 6) Σε ποια σημεία πρόκειται να δημιουργηθούν στάσεις επιβίβασης-αποβίβασης και ποιο το ιδιοκτησιακό και νομικό τους καθεστώς;

Η ερωτώσα βουλευτής

Κατερίνα Μάρκου