

## **ΕΡΩΤΗΣΗ**

**Προς τον κ. Υπουργό Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων**

**Θέμα: Αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας – Σέρρες**

Σύμφωνα με την υπ.αρ. 10376/20.1.2008 ερώτησή μου σχετικά με τον προγραμματισμό έργων για το Ν. Σερρών, αναφέρθηκε, ότι ανάμεσα στους στόχους του Εθνικού Στρατηγικού Πλαισίου Αναφοράς (ΕΣΠΑ) 2007-2013, ήταν η ανταγωνιστικότητα και η σύγκλιση. Είναι βέβαια κατανοητό, ότι προκειμένου να επιτευχθούν οι παραπάνω στόχοι, απαιτούνταν η ενίσχυση των ελληνικών Περιφερειών, έτσι ώστε να ανταποκριθούν στην ευρωπαϊκή αναπτυξιακή πρόκληση, ενώ όσον αφορά τον Νομό Σερρών, τα έργα οδικών υποδομών κρίθηκαν απαραίτητα, προκειμένου να δημιουργηθούν καλύτερες συνθήκες μετακινήσεων στην περιοχή και ταυτόχρονα να συμβάλουν στην ανάπτυξη της τοπικής κοινωνίας.

Στο ερώτημα σε πιο σημείο βρίσκονται οι απαιτούμενες μελέτες για την τεχνική ωρίμανση των προγραμματιζόμενων έργων την περίοδο 2007-2013, ο Υπουργός Κωνσταντίνος Χατζηδάκης ανέφερε, ότι στον Νομό Σερρών είχαν προγραμματιστεί να χρηματοδοτηθούν από το Ταμείο Συνοχής και να χωροθετηθούν μερικώς ή στο σύνολό τους στον εν λόγω Νομό, τα εξής έργα:

Α) αναβάθμιση μονής σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης - Προμαχώνα στο τμήμα από χλμ 79 έως χλμ. 119. μήκους 40 χλμ. Επιπροσθέτως κατασκευή 7 Ανισόπεδων διαβάσεων στα σημεία της γραμμής όπου σημειώνεται σημαντική οδική κυκλοφορία, της οποίας αναμενόταν η υπογραφή της σύμβασης για την εκπόνηση της σχετικής μελέτης

Β) εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης στη μονή σιδηροδρομική γραμμή Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα, μήκους 143 χλμ. περίπου, καθώς και στο τμήμα της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Στρυμόνα – Σερρών, μήκους 32 χλμ. περίπου και τα οποία θα υλοποιούνταν με το σύστημα «μελέτη-κατασκευή».

Ο προϋπολογισμός των ανώτερων έργων εκτιμήθηκε στα 145 εκατ. Ευρώ και η περίοδος υλοποίησης τους προγραμματιζόταν από το 2011 έως το 2013.

Επανερχόμενη με την Αριθ. Πρωτ. 2863/12.10.2013 Ερώτησή μου προς τον Υπουργό Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων, για το αν έχουν διαφοροποιηθεί τα σχέδια για την αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα και με την προαστιακή σύνδεση της Θεσσαλονίκης με την πόλη των Σερρών (που είχε κριθεί επιτακτική για την εξυπηρέτηση των συγκοινωνιακών και των μεταφορικών αναγκών της περιοχής), τελικά σε απάντηση της Ενδιάμεσης Διαχειριστικής Αρχής Μεταφορών ( Αριθμ. Πρωτ. 1755/Φ. 75-18.10.2012) αναφέρεται, ότι σύμφωνα με υφιστάμενο σχεδιασμό σιδηροδρομικών έργων, οι βελτιώσεις και αναβαθμίσεις της υποδομής / επιδομής της γραμμής Θεσσαλονίκη – Στρυμόνα – Προμαχώνα και την ηλεκτροκίνηση του τμήματος αυτού προγραμματίστηκαν να υλοποιηθούν στην επόμενη Προγραμματική Περίοδο 2014-2020 και όχι στην περίοδο 2007-2013, όπως είχε υποσχεθεί ο Υπουργός Κωνσταντίνος Χατζηδάκης, λόγω ανακατανομής των διαθέσιμων πόρων.

Με δεδομένο, ότι η επίλυση των σοβαρών προβλημάτων της προσβασιμότητας της περιοχής των Σερρών αλλά και ότι τα δημόσια έργα δίνουν ζωή στις τοπικές κοινωνίες και γεννούν ελπίδα στους πολίτες, μιας και αλλάζουν ακόμη και την καθημερινότητά τους (ειδικά παραμεθόριες περιοχές του Νομού Σερρών), ανακοινώθηκε αρμοδίως, ότι μέσα στο 2013 θα ξεκινούσαν τα δημόσια έργα ύψους 2,4 δις. Ευρώ και στα νέα αυτά έργα θα συμπεριλαμβάνονταν και οι σιδηροδρομικές υποδομές, τα τμήματα Ροδοδάφνη – Ρίο και Τιθορέα – Δομοκός, τα οποία σταδιακά θα παραδοθούν από το τέλος του 2014, ενώ τονίστηκε ότι το αργότερο μέχρι το 2016, το 95% του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας θα είναι ηλεκτροδοτούμενο και τηλεδιοικούμενο.

**ΜΑΡΙΑ ΚΟΛΛΙΑ – ΤΣΑΡΟΥΧΑ**  
**ΣΤ' Αντιπρόεδρος Βουλής των Ελλήνων**  
**Βουλευτής Ν. Σερρών**

Στις 20 Φεβρουαρίου 2013 στο πλαίσιο του κοινοβουλευτικού ελέγχου κατέθεσα νέα Ερώτηση (Αριθ. Πρωτ.: 7444 ) επιχειρώντας να διερευνήσω τις προθέσεις του Υπουργείου Ανάπτυξης, Ανταγωνιστικότητας, Υποδομών, Μεταφορών & Δικτύων για το αν υπάρχει η αναγκαία μελετητική ωριμότητα από τις αρμόδιες υπηρεσίες ώστε το έργο να υλοποιηθεί όπως είχε εξαγγελθεί. Ο Υπουργός κ. Κ. Χατζηδάκης με την υπ.αρ. Β-308/23-03/2013 απάντησή του που έλαβα, αναφέρεται , ότι στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων του και με δεδομένη τη δημοσιονομική κατάσταση και τις υποχρεώσεις της χώρας, προωθούνται συγκεκριμένες δράσεις με στόχο αφενός τον εκσυγχρονισμό και την ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου, αφετέρου τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών προς τους πολίτες.

Στην κατεύθυνση αυτή και με γνώμονα την οικονομική βιωσιμότητα των παρεμβάσεων και την αποφυγή δημιουργίας ελλειμμάτων στη λειτουργία των εποπτευόμενων συγκοινωνιακών φορέων, έχει προγραμματιστεί η επέκταση της αναβάθμισης με ηλεκτροκίνησης τμημάτων του σιδηροδρομικού δικτύου, προκειμένου να βελτιωθούν οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με λιμάνια της χώρας και με τις όμορες χώρες, παράλληλα με την αύξηση της ασφάλειας και της αξιοπιστίας, αλλά και τη μείωση του χρόνου των διαδρομών.

Η υλοποίηση του συγκεκριμένου στόχου, στον οποίο περιλαμβάνεται ,ως έργο προτεραιότητας , και η αναβάθμιση με ηλεκτροκίνηση της γραμμής Θεσσαλονίκης – Στρυμόνα – Προμαχώνα, που αποτελεί έξοδο της χώρας και τμήμα του Σιδηροδρομικού ΠΑΘΕΠ αλλά και το τμήμα Στρυμόνας – Αλεξανδρούπολη, ως τμήμα του Δυτικού – Ανατολικού άξονα, βρίσκεται σε συνάρτηση αφενός με την εξασφάλιση των απαιτούμενων πόρων από τα υπάρχοντα χρηματοδοτικά εργαλεία, αφετέρου της ωρίμανσης και της ομαλής εξέλιξης των μελετών και έργων.

Για το θέμα αυτό σύμφωνα με την ΕΡΓΟΣΕ Α.Ε. έχει ήδη εκπονηθεί μελέτη ενεργειακής επάρκειας για τον προσδιορισμό της απαιτούμενης ισχύος και των κατάλληλων θέσεων των υποσταθμών, ενώ έχει ήδη εγκεκριμένους περιβαλλοντικούς όρους για το σύνολο του έργου (εργασίες υποδομής, επιδομής και ηλεκτροκίνησης), ενώ θα υποβληθεί εντός των επόμενων μηνών, φάκελος τροποποίησης που αφορά τη μεταφορά της αρχικής θέσης του υποσταθμού έλξης Βυρώνειας από την περιοχή Natura 2000 και περιοχή Rmasar σε νέα θέση πλησίον του Στρυμόνα, ενώ έχει συσταθεί και ομάδα εκπόνησε των τευχών δημοπράτησης του έργου.

**Ερωτάται ο κ. Υπουργός:**

Αν η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής γραμμής Θεσσαλονίκης – Προμαχώνα, αν η κατασκευή 7 Ανισόπεδων διαβάσεων στα σημεία γραμμής όπου σημειώνεται σημαντική οδική κυκλοφορία, αν η εγκατάσταση ηλεκτροκίνησης μήκους 143 χλμ, καθώς και στο τμήμα της μονής σιδηροδρομικής γραμμής Στρυμόνα – Σερρών μήκους 32 χλμ αποτελεί προτεραιότητα αυτής της Κυβέρνησης.

Ποιοι και με ποια αιτιολογία – προτεραιότητα, αποφάσισαν τελικά το έργο να μην υλοποιηθεί όπως προγραμματιζόταν από το 2011 έως το 2013;

Αν υπάρχει σήμερα ωρίμανση αλλά και η ομαλή εξέλιξη των μελετών που απαιτούνται;

Αν υπάρχουν σήμερα οι αναγκαίοι πόροι ή ποιες ενέργειες έχουν γίνει στην κατεύθυνση εξεύρεσης τους ;

**Αθήνα, 31 Ιανουαρίου 2014**

**Η Ερωτώσα Βουλευτής**

**Μαρία Κόλλια Τσαρουχά**  
**ΣΤ' Αντιπρόεδρος της Βουλής των Ελλήνων**  
**Βουλευτής Ν. Σερρών**