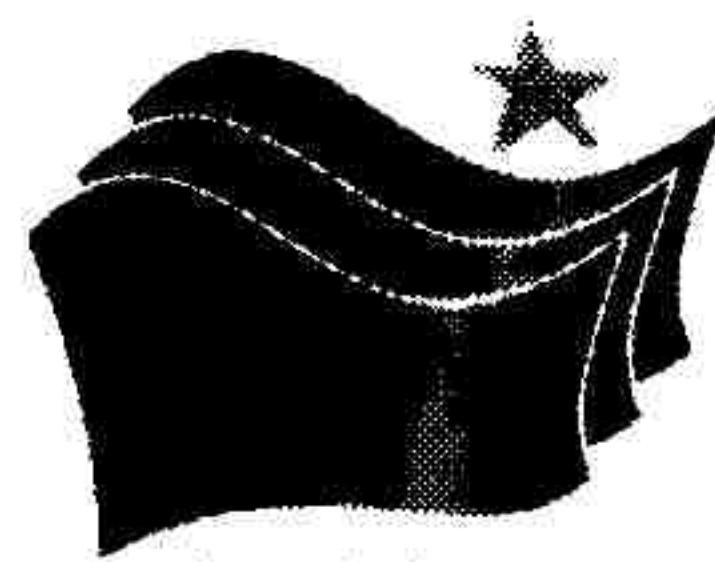




ΣΥΡΙΖΑ
ΣΥΝΑΣΠΙΣΜΟΣ ΡΙΖΟΣΠΑΣΤΙΚΗΣ ΑΡΙΣΤΕΡΑΣ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ	
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	
Αριθμ. Πρωτ. Α.Α.	3707
Ημερομ. Καταβολής	16.10.14

16/10/2014

Ερώτηση

Προς τους κ.κ. Υπουργούς:

- Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων

- Περιβάλλοντος, Ενέργειας και Κλιματικής Αλλαγής

Θέμα: Προαστιακή σύνδεση Θεσσαλονίκης - Έδεσσας μέσω Γιαννιτσών

Η σιδηροδρομική σύνδεση του Ν. Πέλλας απευθείας με την Θεσσαλονίκη αποτελεί χρόνιο αίτημα των τοπικών κοινωνιών. Μετά από πολλαπλές πιέσεις και κινητοποιήσεις των κατοίκων, το 2008 υπήρξε πολιτική δέσμευση για την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου και την περιφερειακή σύνδεση της πόλης της Έδεσσας με την δημιουργία γραμμής Θεσσαλονίκης – Γιαννιτσών – Σκύδρας – Έδεσσας, με προέκταση και προς την Αριδαία. Η επέκταση αυτή του σιδηρόδρομου – όπως και οι υπόλοιπες προαστιακές συνδέσεις με τις δορυφορικές πόλεις της Θεσσαλονίκης – αποτυπώθηκε στην «Προκαταρκτική Μελέτη Σκοπιμότητας Ανάπτυξης Προαστιακού Περιφερειακού Σιδηρόδρομου Θεσσαλονίκης» τον Μάιο του 2008.

Παρά τα απολύτως θετικά συμπεράσματα της Μελέτης, η σύνδεση Θεσσαλονίκης - Έδεσσας εξακολουθεί να γίνεται μόνο με την υπάρχουσα συμβατική γραμμή μέσω Βέροιας - Πλατέως, σε μια διαδρομή που διαρκεί 1 ώρα και 40 λεπτά, αφού διανύσει ένα τόξο μήκους 122 χιλιομέτρων. Την ίδια στιγμή, το πιο πυκνοκατοικημένο τμήμα του Νομού Πέλλας, η ευρύτερη περιοχή των Γιαννιτσών, βρίσκεται εκτός κάλυψης σιδηροδρομικού δικτύου.

Είναι προφανές ότι το έργο της απευθείας σιδηροδρομικής σύνδεσης, μέσω Γιαννιτσών, αποτελεί πλέον μια αναγκαιότητα, καθώς:

- Θα διευκολύνει τις μετακινήσεις εργαζομένων και τις μεταφορές εμπορευμάτων από και προς τη Θεσσαλονίκη, τη βιομηχανική περιοχή της Σίνδου και το λιμάνι της Θεσσαλονίκης, όχι μόνο για το Νομό Πέλλας, αλλά και για τους Νομούς Κοζάνης και Φλώρινας, σε χρόνο

πολύ συντομότερο από αυτόν που επιτρέπει η υπάρχουσα σύνδεση (ο εκτιμώμενος χρόνος της προαστιακής σύνδεσης είναι 40 λεπτά).

- Θα διευκολύνει την μετακίνηση επισκεπτών προς τις τουριστικές περιοχές του Νομού Πέλλας.
- Θα συμβάλλει σε μια διαδικασία προαστικοποίησης πόλεων της Περιφέρειας και ταυτόχρονης αποκέντρωσης του Πολεοδομικού Συγκροτήματος Θεσσαλονίκης στα πλαίσια της αλληλεπίδρασης και συμπληρωματικότητας, με αποτέλεσμα την ενίσχυση του κατασκευαστικού τομέα και των τοπικών αγορών.
- Θα ενισχύσει την προστασία του περιβάλλοντος και την ποιότητα ζωής, αφού θα αποθαρρύνει την χρήση του Ι.Χ., καθιστώντας την ασύμφορη.
- Θα μεταφέρει με ασφάλεια επιβάτες και αγαθά περιορίζοντας τα οδικά ατυχήματα.
- Θα μειώσει το διαρκώς αυξανόμενο φορτίο των εισερχόμενων μέσων στον αστικό ιστό της Θεσσαλονίκης, με αποτέλεσμα την κυκλοφοριακή και ατμοσφαιρική ανακούφιση.

Όσον αφορά τις οικονομικές και τεχνικές δυσκολίες του έργου, αυτές εκτιμώνται ως χαμηλού βαθμού, αφού:

- στην ήδη υπάρχουσα γραμμή απαιτείται να προστεθεί το τμήμα Γέφυρα – Γιαννιτσά – Σκύδρα, μήκους μόνο 40 χιλιομέτρων,
- το πεδινό ανάγλυφο της περιοχής και η απουσία εμποδίων ελαχιστοποιούν το κόστος και το χρόνο κατασκευής,
- ο προϋπολογισμός του έργου αγγίζει μόλις τα 161.482.000 ευρώ, συμπεριλαμβανόμενου και του κόστους κατασκευής τεσσάρων νέων σταθμών, ενώ η ανταποδοτικότητά του σε σχέση με άλλα έργα υποδομής το καθιστά ιδιαίτερα συμφέρον με όρους κοινωνικού-παραγωγικού οφέλους.

Να σημειωθεί ότι το άρθρο 52 του προσχεδίου νόμου που περιείχε και το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης (ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ XVII) και κατατέθηκε στην Βουλή το προηγούμενο χρονικό διάστημα, προέβλεπε την επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου βάση της προαναφερθείσας Μελέτης. Ωστόσο, όπως είναι γνωστό, το συνολικό κομμάτι του νομοσχεδίου που αφορούσε το ρυθμιστικό σχέδιο της Θεσσαλονίκης αποσύρθηκε πριν την τελική ψήφιση του Νόμου τον Ιούλιο.

Επομένως, έως σήμερα, 6 χρόνια μετά την εκπόνηση της Μελέτης η δέσμευση δύο διαδοχικών κυβερνήσεων παραμένει στα λόγια και δεν έχει δρομολογηθεί καμία διαδικασία για την έναρξη της κατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής, ενώ καμιά ενημέρωση δεν υπάρχει σε επίπεδο

Εθνικής Αντιπροσωπίας ή στο επίπεδο της τοπικής κοινωνίας σχετικά με το μέλλον του έργου.

Ερωτώνται οι κ.κ. Υπουργοί:

1. **Εντάσσεται στα σχέδια του αρμόδιου Υπουργείου η κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού άξονα Θεσσαλονίκη - Γέφυρα - Γιαννιτσά - Σκύδρα - Έδεσσα, με προέκταση στην Αριδαία; Αν ναι, με ποιο συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα; Θα προβλέπεται η επέκταση του προαστιακού περιφερειακού σιδηροδρομικού δικτύου Θεσσαλονίκης στο νομοσχέδιο για το Νέο Ρυθμιστικό Σχέδιο Θεσσαλονίκης, το οποίο ο Υπουργός Περιβάλλοντος έχει δηλώσει ότι θα επανακαταθέσει ως το τέλος του 2014;**

Η ερωτώσα βουλευτής:

Χαραλαμπίδου Δέσποινα